

# READER – RECHTLICHE ASPEKTE DER BINNENSCHIFFFAHRT

Sammlung der für den Foliensatz „Rechtliche Aspekte der Binnenschifffahrt“  
relevanten Passagen aus dem „Handbuch der Donauschifffahrt“, via donau (2012).



---

## Ziele und Strategien

---

## Die Zukunft der Mobilität

Die nationale und europäische Verkehrspolitik legt die zukünftige Entwicklungsrichtung des Mobilitätssystems fest. Dies geschieht durch die Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte sowie die Definition grundlegender Ziele und Strategien. Dadurch sollen das Zusammenspiel der **Verkehrsträger** verbessert und die negativen Auswirkungen von Mobilität gesenkt werden.

Zusätzlich zu dem Ziel, eine hohe Qualität der Mobilität sicherzustellen, werden in Europa klare Schwerpunkte in Richtung **nachhaltiger und energieeffizienter Verkehr** gesetzt. Die Binnenschifffahrt kann hier einen merklichen Beitrag leisten, denn sie ist umweltfreundlich, sicher und verfügt über freie Kapazitäten. Aufgrund dieser Tatsachen wird die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren von Politik und Wirtschaft vermehrt als attraktive Transportoption wahrgenommen. Dies wird durch die Umsetzung europäischer und nationaler Aktionsprogramme unterstützt.



Quelle: via donau/Jürgen Trögl



Ausführliche Informationen zur europäischen Verkehrspolitik sowie zu Strategien und Rechtsvorschriften auf dem Webportal der Europäischen Union: [europa.eu/pol/trans](https://europa.eu/pol/trans)

In diesem Kapitel werden die **zentralen Ziele und Strategien der europäischen und nationalen Verkehrspolitik** mit Relevanz für die Binnenschifffahrt erläutert. Diese haben überwiegend empfehlenden, grundlegenden Charakter. Die weiter gehende Spezifikation dieser Strategien erfolgt durch unterschiedliche Aktionsprogramme und Rechtsvorschriften auf europäischer oder nationaler Ebene. Die wichtigsten **sektoralen Festlegungen** (z. B. **Fahrwasserparameter**, Umwelt, **River Information Services**) werden in den jeweiligen Kapiteln dieses Handbuches näher erläutert.

## Ziele und Strategien

Die Umsetzung der Strategien wird durch finanzielle Mittel der Europäischen Union sowie durch nationale Budgets und Förderschienen unterstützt. Die EU setzt sich weiters zum Ziel, private Akteure verstärkt in die Finanzierung einzubinden. Die wichtigsten bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten sind in der **europaweiten Förderdatenbank für die Binnenschifffahrt** dargestellt.



Europaweite Förderdatenbank für die Binnenschifffahrt:  
[www.naiades.info/funding](http://www.naiades.info/funding)

### Verkehrspolitische Rahmenbedingungen auf gesamteuropäischer Ebene

#### Übergreifende Ziele und Strategien

Die EU-Strategie **Europa 2020** aus dem Jahr 2010 legt die zentralen übergeordneten (verkehrs-)politischen Ziele und Strategien der Europäischen Union für 2020 fest und gibt in weiterer Folge auch den Entwicklungsrahmen für die Binnenschifffahrtspolitik vor (📄 Europäische Kommission 2010a). Europa soll in einer sich rasch verändernden Welt

- **intelligent** (durch wirksame Investitionen in Bildung, Forschung und Innovation),
- **nachhaltig** (durch eine entschlossene Ausrichtung auf eine kohlenstoffarme Wirtschaft und eine wettbewerbsfähige Industrie) und
- **integrativ** (durch die vorrangige Schaffung von Arbeitsplätzen und die Bekämpfung von Armut) wachsen.

Fünf politische Ziele sollen den Prozess steuern und die Umsetzung messbar machen. Dabei sind vor allem die Bereiche **Klimawandel und Energie** sowie **Forschung und Entwicklung** für die Binnenschifffahrt relevant. Im Klima- und Energiebereich sollen die Treibhausgasemissionen um 20 % bis 30 % gegenüber 1990 vermindert, der Anteil erneuerbarer Energien auf 20 % erhöht und die Energieeffizienz um 20 % gesteigert werden. Für die Forschung und Entwicklung in Europa sollen 3 % des **Bruttoinlandsprodukts** der EU zur Verfügung stehen.

Das **Weißbuch Verkehr** der Europäischen Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ aus dem Jahr 2011 (📄 Europäische Kommission 2011) legt ambitionierte Ziele im Bereich Reduktion von Erdölabhängigkeit und CO<sub>2</sub>-Emissionen fest. Letztere sollen bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 60 % verringert werden.

Die Binnenschifffahrt wird im Weißbuch als energieeffizienter Verkehrsträger anerkannt und es wird angeregt, ihren Anteil am **Modal Split** zu steigern.

Die folgenden **Ziele des Weißbuchs** sind im Detail für die Binnenschifffahrt relevant:



Weiterführende Informationen zur Europa-2020-Strategie auf der Website der Europäischen Kommission:  
[ec.europa.eu/europe2020](http://ec.europa.eu/europe2020)



Weiterführende Informationen zum Weißbuch Verkehr 2011 auf der Website der Europäischen Kommission:  
[ec.europa.eu/transport/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm)

- 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie z. B. den Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050. Dies soll durch effiziente und umweltfreundliche **multimodale** Verkehrskorridore erleichtert werden. Die Donau ist Teil eines solchen Korridors im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) der EU: Kernnetzkorridor 10 „Straßburg - Donau“.
- Ein voll funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V-Kernnetz soll bis 2030 entstehen und bis 2050 mit einem erweiterten Gesamtnetz von hoher Qualität und Kapazität und einer entsprechenden Reihe von Informationsdiensten ergänzt werden. Besondere Bedeutung kommt hier auch den europäischen Häfen zu, da sie als Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern fungieren.
- Äquivalente Managementsysteme sollen für den Land- und Schiffsverkehr (River Information Services – RIS) eingeführt werden.
- Das Prinzip der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher soll umfassend im Verkehrsbereich angewandt und ein größeres Engagement des Privatsektors stimuliert werden. Dies soll zur Beseitigung von Verzerrungen, Generierung von Erträgen und Gewährleistung der Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen führen.

Erreicht werden sollen die Ziele des Weißbuchs mittels einer **Roadmap von 40 Projektaktivitäten** für die nächste Dekade. Für die Donauschifffahrt sind unter anderem Aktivitäten zur Schaffung eines multimodalen Kernnetzes, geeigneter Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt und Förderung von telematikunterstütztem multimodalem Güterverkehr („e-Freight“) relevant.



Quelle: via donau/Johannes Scherzer

## Ziele und Strategien

### Binnenschifffahrtsbezogene Ziele und Strategien

Das **Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt „NAIADES“** der Europäischen Kommission legt die Schifffahrtspolitik der Europäischen Union fest (📄 Europäische Kommission 2006). Das Programm wurde 2006 zum ersten Mal veröffentlicht und kombiniert Legislativ-, Koordinierungs- und andere unterstützende Maßnahmen. Es liefert den Mitgliedsländern, aber auch der EU selbst, Leitlinien für ein gemeinsames Vorgehen zur Stärkung der Binnenschifffahrt.

Das **Aktionsprogramm NAIADES II** wird vorerst bis zum Jahr 2020 die strategische Entwicklung in den fünf Bereichen Infrastruktur, Märkte, Flotte, Arbeitsplätze und Fachkenntnisse sowie River Information Services vorantreiben. Es ist darauf ausgerichtet, sowohl die Auslastung der Wasserstraßen als auch die Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt in Europa zu steigern.

Als Plattform zur koordinierten Umsetzung der Strategien und Maßnahmen von NAIADES wurde **PLATINA** (Platform for the Implementation of NAIADES) installiert. Die Initiative wurde von zahlreichen Organisationen aus mehreren europäischen Ländern ins Leben gerufen und hat bisher wesentliche Meilensteine hervorgebracht, beispielsweise den verbesserten Zugang zur Finanzierung von Innovationen, die Entwicklung von Ausbildungsstandards, die Definition von strategischem Forschungsbedarf, die Bündelung und Weitervermittlung von innovativen Konzepten und Good Practices sowie Leitlinien zur nachhaltigen Planung von Wasserstraßen-Entwicklungsprojekten.

Das NAIADES-Aktionsprogramm sowie die Ergebnisse der Umsetzungsplattform PLATINA haben die politische Wahrnehmung der Binnenschifffahrt auf europäischer und nationaler Ebene sowie im europäischen Schifffahrtssektor positiv beeinflusst. Es konnten wesentliche Voraussetzungen für die Stärkung dieses nachhaltigen Verkehrsträgers geschaffen werden, welche als wesentliche Grundlage für die Arbeiten in den kommenden Jahren dienen.

### Verkehrspolitische Rahmenbedingungen im Donaauraum

#### Donauraumstrategie

Die **Strategie der Europäischen Union für den Donaauraum** (EUSDR) ist seit 2011 in Kraft (📄 Europäische Kommission 2010b). Dabei handelt es sich um eine makroregionale Strategie, an der die 14 Donaustaaten, darunter EU-Mitgliedsstaaten und Beitrittskandidaten sowie Drittländer, beteiligt sind. Darüber hinaus ist eine breite Anzahl an Interessenvertretungen eingebunden.



Website des NAIADES-Aktionsprogramms:  
[www.naiades.info](http://www.naiades.info)



Website der NAIADES-Umsetzungsplattform PLATINA:  
[www.naiades.info/platina](http://www.naiades.info/platina)



Zu den an der Donauraumstrategie beteiligten Donaustaaten zählen Deutschland, Österreich, Tschechien, Slowakei, Slowenien, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Kroatien, Serbien, Montenegro, Bosnien und Herzegowina, Ukraine und Moldau.



Web-Plattform zur Donauraumstrategie:

[www.danube-region.eu](http://www.danube-region.eu)

Web-Plattform des Schwerpunktbereichs 1a – Verbesserung der Mobilität und Multimodalität - Binnenwasserstraßen:

[www.danube-navigation.eu](http://www.danube-navigation.eu)

Die Strategie soll auf Basis eines Aktionsplans bis 2020 umgesetzt werden, der auf vier Säulen ruht: Anbindung des Donaumaums, Umweltschutz im Donaumaum, Aufbau von Wohlstand im Donaumaum und Stärkung des Donaumaums. Für jede Säule wurden in Abstimmung zwischen der EU und den Donaustaaten detaillierte Ziele und Maßnahmen festgelegt.

Die vier Säulen sind weiters in elf Schwerpunktbereiche unterteilt. Die Länder Österreich und Rumänien koordinieren gemeinsam den Bereich 1a – **Verbesserung der Mobilität und Multimodalität: Binnenwasserstraßen**.

Die Ziele für den Schwerpunktbereich Binnenwasserstraßen der Donauraumstrategie wurden wie folgt festgelegt:

- Erhöhung des Güterverkehrs auf der Donau um 20 % bis 2020 im Vergleich zu 2010.
- Behebung der Schifffahrtshindernisse unter Berücksichtigung der spezifischen Merkmale eines jeden Abschnitts der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse sowie Etablierung eines effektiven Wasserstraßen-Infrastrukturmanagements bis 2015.
- Entwicklung effizienter multimodaler Terminals in Binnenhäfen an der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen, um bis 2020 die Binnenwasserstraßen mit Schiene und Straße zu verbinden.



Quelle: INTERACT

Der Geltungsbereich der Donauraumstrategie

## Ziele und Strategien

- Einführung harmonisierter Binnenschifffahrts-Informationendienste (RIS) auf der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen sowie Sicherstellung des internationalen Austauschs von RIS-Daten möglichst bis 2015.
- Behebung des Mangels an qualifiziertem Personal und Harmonisierung von Ausbildungsstandards für die Binnenschifffahrt im Donaauraum bis 2020 unter gebührender Berücksichtigung der sozialen Dimension der entsprechenden Maßnahmen.

Aufbauend auf einer periodischen Evaluation werden die Zielerreichung gemessen und die Fahrpläne zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen adaptiert.

### Belgrader Konvention

Das **Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau** wurde von allen Donau-Anrainerstaaten unterzeichnet („Belgrader Konvention“ aus dem Jahr 1948). Die Hauptziele des Übereinkommens liegen in der Sicherung der Freiheit der Schifffahrt auf der Donau für alle Staaten sowie in der Verpflichtung der Donaustaaten zur Erhaltung ihrer Donauabschnitte in einem für die Schifffahrt geeigneten Zustand.

Der Vollzug der Belgrader Konvention und die Einhaltung ihrer Bestimmungen wird von der **Donaukommission** mit Sitz in Budapest überwacht. Diese wird aus den Signatarstaaten der Belgrader Konvention gebildet.

### Donauschutzübereinkommen

Die 1998 gegründete Internationale Kommission zum Schutz der Donau (IKSD) ist eine internationale Organisation mit Sitz in Wien. Das erklärte Ziel der „Donauschutzkommission“ ist die Umsetzung des **Übereinkommens über die Zusammenarbeit zum Schutz und zur verträglichen Nutzung der Donau** („Donauschutzübereinkommen“) sowie der **Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)** der Europäischen Union im Donaauraum. 14 Donauländer und die Europäische Union haben das Donauschutzübereinkommen unterzeichnet und sind somit Mitglieder der Donauschutzkommission.

Das Donauschutzübereinkommen ist insofern für die Binnenschifffahrt von Relevanz, als flussbauliche Maßnahmen den **hydromorphologischen** Zustand und/oder die natürliche Zusammensetzung der ökologischen Lebensgemeinschaften verändern. Neben den Auswirkungen auf die Hydromorphologie kann die Schifffahrt weitere Auswirkungen auf Gewässerlandschaften haben, beispielsweise durch Verschmutzungen oder Wellenschlag.



Signatarstaaten der Donaukonvention sind Bulgarien, Deutschland, Kroatien, Moldau, Österreich, Rumänien, Russland, Serbien, Slowakei, Ukraine und Ungarn.



Weitere Informationen über die Donaukommission sowie Wortlaut der Belgrader Konvention: [www.danubecommission.org](http://www.danubecommission.org)



Weitere Informationen über die Donauschutzkommission sowie Wortlaut des Donauschutzübereinkommens: [www.icpdr.org](http://www.icpdr.org)

Informationen zur Wasserrahmenrichtlinie der EU: [ec.europa.eu/environment/water/water-framework](http://ec.europa.eu/environment/water/water-framework)



Quelle: via donau/Robert Tögel

Win-Win für Schifffahrt und Umwelt durch integrative Wasserstraßen-Infrastrukturprojekte an der Donau



Weitere Informationen über die Save-Kommission sowie Wortlaut der Rahmenvereinbarung über das Save-Einzugsgebiet: [www.savacommission.org](http://www.savacommission.org)

### Rahmenvereinbarung über das Save-Einzugsgebiet

Die Save ist einer der wichtigsten schiffbaren Nebenflüsse der Donau. Zur Umsetzung des von den vier Save-Anrainerstaaten Serbien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien und Slowenien im Jahr 2002 unterzeichneten **Rahmenvereinbarung über das Save-Einzugsgebiet** (Framework Agreement on the Sava River Basin – FASRB) wurde 2005 die Internationale Kommission des Save-Einzugsgebietes (International Sava River Basin Commission – ISRBC) gegründet. Sie verfolgt die folgenden Ziele:

- Errichtung eines internationalen Regelwerks für die Schifffahrt auf der Save und ihren schiffbaren Nebenflüssen
- Forcierung eines nachhaltigen Wasserstraßenmanagements, inkl. integriertes Management von Grund- und Oberflächenwasserressourcen
- Umsetzung von Maßnahmen zur Verhinderung oder Begrenzung von Gefährdungen durch Hochwasser, Eis, Dürre und Unfällen mit umweltschädigenden Substanzen

### Verkehrspolitische Rahmenbedingungen in Österreich

#### Nationaler Aktionsplan Donauschifffahrt

In Österreich orientiert sich die Gesamtverkehrsplanung derzeit am „Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011–2016“, dem eine Verkehrsprognose der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft bis 2025 zugrunde liegt.

Die detaillierte Basis für die österreichische Schifffahrtspolitik stellt der **Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt** (NAP) dar (📄 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2006). Dieser ist seit 2007 im österreichischen Regierungsprogramm verankert und wird durch via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie umgesetzt.

Anhand verschiedenster Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, die Binnenschifffahrt in Österreich – in Anlehnung an die europäischen Leitlinien – weiter zu stärken. Die Maßnahmen beziehen sich auf die in der unten stehenden Grafik dargestellten Bereiche, die im Detail in den Fachkapiteln des vorliegenden Handbuches erörtert werden.

Zahlreiche zentrale Maßnahmen des Nationalen Aktionsplans konnten bereits umgesetzt werden, an seiner Weiterentwicklung wird laufend gearbeitet.



Weitere Informationen zum Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt:

[www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/binnen/aut/nap.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/schifffahrt/binnen/aut/nap.html)



Das Wirkungsgefüge des österreichischen Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt



Europaweite Förderdatenbank  
für die Binnenschifffahrt:  
[www.naiades.info/funding](http://www.naiades.info/funding)



Weiterführende Informationen  
zu den rechtlichen Rahmen-  
bedingungen für die Binnen-  
schifffahrt in Österreich auf der  
Website des Bundesministe-  
riums für Verkehr, Innovation  
und Technologie:  
[www.bmvit.gv.at/verkehr/schiff-  
fahrt/binnen/index.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/schiff-fahrt/binnen/index.html)

## Nationale Förderprogramme

Ergänzend zu den strategischen und rechtlichen Festlegungen werden auch in Österreich auf nationaler Ebene **Förderschienen zu speziellen Themen** aufgesetzt, die zusätzlich zu den europäischen Förderprogrammen die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Österreich vorantreiben sollen. Die aktuellen österreichischen Förderprogramme können in der **europaweiten Förderdatenbank für die Binnenschifffahrt** eingesehen werden.

## Rechtliche Grundlagen zur Binnenschifffahrt in Österreich

Die rechtlichen Regelungen für die Binnenschifffahrt in Österreich sind einerseits durch europäische Festlegungen und ihre Umsetzungen im nationalen Recht sowie andererseits durch spezifisch nationale Rechtsgrundlagen vorgegeben.

### **Wasserstraßengesetz (BGBl. I 177/2004)**

Das Wasserstraßengesetz regelt die Aufgaben und Organisation der österreichischen Bundes-Wasserstraßenverwaltung, die von via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, einem Tochterunternehmen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, wahrgenommen werden. Die strategische Planung, Steuerung und Kontrolle der Bundeswasserstraßen obliegt dem Bundesministerium selbst.

Alle Maßnahmen an Gewässern sind laut Gesetz unter größtmöglicher Schonung der Umwelt vorzunehmen. Die Wasserstraßen sind derart zu planen, zu errichten und instand zu halten, dass sie nach Maßgabe und bei Beachtung der schiffahrtsrechtlichen Vorschriften von allen Benutzern ohne Gefahr genutzt werden können.

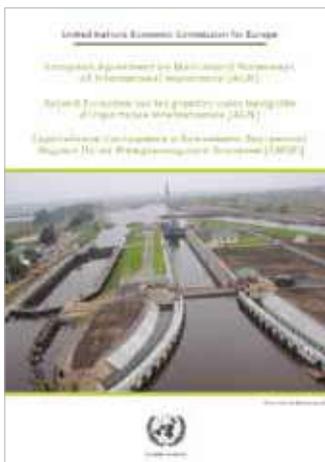
### **Schifffahrtsgesetz (BGBl. I 62/1997)**

Das Schifffahrtsgesetz regelt die Schifffahrt auf den österreichischen Gewässern und enthält Vorschriften betreffend Wasserstraße, Schifffahrtsanlagen, Schifffahrtsgewerberecht, Schiffszulassung, Schiffsführung und Schiffsführerschulen.



Arbeitskreis Binnenschifffahrt  
des Binnverkehrsausschusses  
der UNECE:

[www.unece.org/trans/main/  
sc3/sc3.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html)



## Klassifizierung von Binnenwasserstraßen

Bei einer **Wasserstraße** handelt es sich um ein oberirdisches Gewässer, das für den Güter- und/oder Personenverkehr mit Schiffen bestimmt ist. Schiffbare Verkehrswege im Binnenland werden als Binnenwasserstraßen bezeichnet. Natürliche Binnenwasserstraßen stellen **Flüsse** und **Seen** dar, während es sich bei **Kanälen** um künstliche Wasserstraßen handelt.

Um möglichst einheitliche Bedingungen für den Ausbau, die Instandhaltung und die wirtschaftliche Nutzung von Binnenwasserstraßen zu schaffen, verabschiedete der Binnverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) im Jahr 1996 das **Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN)** (United Nations Economic Commission for Europe 2010). Das Übereinkommen trat 1999 in Kraft und bildet einen internationalen rechtlichen Rahmen für eine auf technischen und betrieblichen Kenngrößen beruhende Planung des Ausbaus und der Erhaltung des europäischen Binnenwasserstraßennetzes sowie der Häfen von internationaler Bedeutung.

Durch die Ratifizierung des Übereinkommens bekunden die Vertragsparteien die Absicht, den koordinierten Plan zur Entwicklung und zum Ausbau des sogenannten E-Wasserstraßennetzes umzusetzen. Das **E-Wasserstraßennetz** besteht aus europäischen Binnen- und Küstenwasserstraßen inklusive der an diesen Wasserstraßen gelegenen Häfen, die für den internationalen Güterverkehr von Bedeutung sind. **E-Wasserstraßen** werden jeweils mit dem Buchstaben „E“ und einer nachfolgenden Ziffernkombination bezeichnet, wobei Hauptbinnenwasserstraßen mit zwei und Abzweigungen mit vier bzw. sechs Ziffern (für weitere Verzweigungen) ausgewiesen sind. Die **internationale Wasserstraße Donau** hat beispielsweise die Kennung **E 80**, ihr schiffbarer Nebenfluss **Save** die Kennung **E 80-12**.

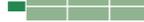
Wasserstraßenklassen werden mit römischen Zahlen von I bis VII bezeichnet. Wirtschaftliche Bedeutung für den internationalen Güterverkehr haben **Wasserstraßen der Klasse IV und höher**. Die Klassen I bis III kennzeichnen Wasserstraßen von regionaler bzw. nationaler Bedeutung.

Die Klasse einer Binnenwasserstraße wird bestimmt von der **maximalen Größe der Schiffe**, die auf dieser Wasserstraße einsetzbar sind. Entscheidend sind hierbei die **Breite** und die **Länge** von Binnenschiffen und **Schiffsverbänden**, da sie fixe Bezugsgrößen darstellen. Begrenzungen des für eine internationale Wasserstraße festgelegten **Mindest-Tiefgangs** von Schiffen (2,50 m) und der lichten **Mindest-Durchfahrtshöhe** unter Brücken (5,25 m bezogen auf den **Höchsten Schifffahrtswasserstand**) sind nur ausnahmsweise und für bestehende Wasserstraßen möglich.

## Wasserstraße

In der folgenden Tabelle sind die Parameter der als international eingestuft **Wasserstraßenklassen anhand von Typschiffen und Schiffsverbänden** dargestellt, die eine Wasserstraße der jeweiligen Klasse befahren können.

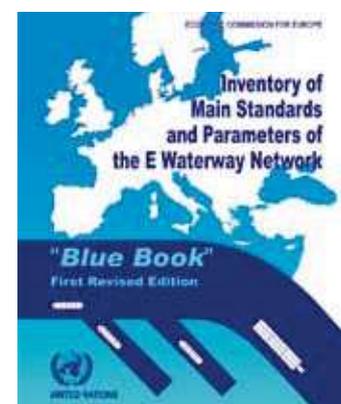
Motorgüterschiffe						
Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale						
Wasserstraßenklasse	Bezeichnung	Max. Länge L (m)	Max. Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tragfähigkeit T (t)	Min. Brückendurchfahrthöhe H (m)
IV	Johann Welker	80–85	9,5	2,5	1.000–1.500	5,25 / 7,00
Va	Großes Rheinschiff	95–110	11,4	2,5–2,8	1.500–3.000	5,25 / 7,00 / 9,10
Vb	Großes Rheinschiff	95–110	11,4	2,5–2,8	1.500–3.000	5,25 / 7,00 / 9,10
Vla	Großes Rheinschiff	95–110	11,4	2,5–2,8	1.500–3.000	7,00 / 9,10
Vlb	Großes Rheinschiff	140	15,0	3,9	1.500–3.000	7,00 / 9,10
Vlc	Großes Rheinschiff	140	15,0	3,9	1.500–3.000	9,10
VII	Großes Rheinschiff	140	15,0	3,9	1.500–3.000	9,10

Schubverbände						
Art des Schubverbands: Allgemeine Merkmale						
Wasserstraßenklasse	Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tragfähigkeit T (t)	Min. Brückendurchfahrthöhe H (m)
IV		85	9,5	2,5–2,8	1.250–1.450	5,25 / 7,00
Va		95–110	11,4	2,5–4,5	1.600–3.000	5,25 / 7,00 / 9,10
Vb		172–185	11,4	2,5–4,5	3.200–6.000	5,25 / 7,00 / 9,10
Vla		95–110	22,8	2,5–4,5	3.200–6.000	7,00 / 9,10
Vlb		185–195	22,8	2,5–4,5	6.400–12.000	7,00 / 9,10
Vlc		270–280	22,8	2,5–4,5	9.600–18.000	9,10
		195–200	33,0–34,2	2,5–4,5	9.600–18.000	9,10
VII		275–285	33,0–34,2	2,5–4,5	14.500–27.000	9,10

Quelle: United Nations Economic Commission for Europe 2010

### Wasserstraßenklassen gemäß AGN

Begleitend zum AGN wurde vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE erstmals im Jahr 1998 ein **Inventar der Hauptstandards und Parameter des E-Wasserstraßennetzes**, das sogenannte „**Blue Book**“, veröffentlicht (United Nations Economic Commission for Europe 2012). Das „Blue Book“ enthält eine Auflistung der bestehenden und geplanten Standards und Parameter des E-Wasserstraßennetzes (inklusive der Häfen und Schleusen) sowie der vorhandenen infrastrukturellen Engpässe und fehlenden Verbindungen. Diese Begleitpublikation zum AGN ermöglicht es also, den aktuellen Umsetzungsstand des Übereinkommens auf einer international vergleichbaren Basis zu verfolgen.



## Rechtliche Bestimmungen

### Internationale Bestimmungen

Im **Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN)** (United Nations Economic Commission for Europe 2010) werden auch europäische Binnenhäfen von internationaler Bedeutung, die sogenannten „**E-Häfen**“ (Eports), aufgelistet. E-Häfen sollen Motorgüterschiffe und Schiffsverbände aufnehmen können, die auf der jeweiligen E-Wasserstraße ihrer Klasse entsprechend zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sollen die Häfen über entsprechende Anbindungen an internationale Hauptstraßen sowie Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs verfügen. Hier wird besonders auf das in anderen internationalen Übereinkommen der **UNECE** festgelegte europäische Güterverkehrsnetz verwiesen (**AGR**, **AGC** und **AGTC**).

E-Häfen sollen für ein jährliches Güterumschlagvolumen von mindestens 0,5 Mio. t ausgelegt sein und geeignete Bedingungen für die Entwicklung von Hafenindustriegebieten bereitstellen. Darüber hinaus sollten diese Häfen, sofern sie nicht ausschließlich auf den Massengutumschlag spezialisiert sind, den Umschlag von standardisierten Containern ermöglichen.



Quelle: via donau

## Häfen und Terminals

### Rechtliche Bestimmungen in Österreich

Rechtliche Bestimmungen, welche die Häfen und dessen Nutzer, Fahrzeuge und Schwimmkörper betreffen, sind im **Schiffahrtsgesetz** (SchFG) verankert (BGBl. I 62/1997). Das Gesetz beinhaltet neben anderen Bestimmungen den **§ 68 Hafentgelte für öffentliche Häfen**. Für die Benutzung von öffentlichen Häfen werden **Hafentgelte** nach Tarifen eingehoben. Zu diesen zählen **Ufergeld**, **Liegegeld** und **Winterstandsgeld**. Grundlage für die Bemessung von Hafentgelten sind der Güterumschlag und/oder die Art und Größe der Fahrzeuge und Schwimmkörper.

Für die Abgeltung stehen den Nutzern die Hafeneinrichtungen und Dienstleistungen zur Verfügung. In diesem Rahmen können Hafenbecken einschließlich der Festmacheinrichtungen, Abfall- und Altölsammelstellen sowie sanitäre Anlagen genutzt werden. Weiters sind die Entnahme von Trinkwasser für die Schiffsbesatzung und die Eisfreihaltung des Hafens inbegriffen. Privathäfen dürfen ebenso Hafentgelte einheben.

Die **Schiffahrtsanlagenverordnung** (BGBl. II 298/2008) regelt die Ausgestaltung, den Betrieb und die Benutzung von Schiffahrtsanlagen. Sie beinhaltet außerdem Bestimmungen für andere Anlagen an Wasserstraßen, wie beispielsweise schwimmende Restaurants, Hotels oder Bühnen.



Im Januar 2011 trat die Richtlinie 2009/30/EG der EU in Kraft, die den Schwefelgehalt in allen Treibstoffen der Binnenschifffahrt auf 0,001 % (10 ppm) begrenzt und somit zu einer Reduzierung der SO<sub>x</sub>-Emissionen um beinahe 100 % geführt hat.

## Verbesserung des Emissionsverhaltens

Mittelfristig scheinen **Dieselmotoren** die gebräuchlichste Antriebsart in der Binnenschifffahrt zu bleiben. Langfristig gesehen ist der Einsatz von **gasbetriebenen Motoren** sowie von **Brennstoffzellen** vorstellbar. Daraus ergibt sich großes Potenzial für eine signifikante Emissionsreduzierung von Binnenschiffen.

Die Gesetzeslage hinsichtlich Emissionen wird zunehmend strenger, und Umweltfreundlichkeit wird zu einem immer wichtigeren Wettbewerbsvorteil. Es ist daher notwendig, Motoren im Hinblick auf ihren Treibstoffverbrauch und ihr Emissionsverhalten zu optimieren. Die gegenwärtig in der Binnenschifffahrt eingesetzten **Dieselmotoren** sind emissionsoptimiert und ihr **spezifischer Treibstoffverbrauch** beträgt etwa 0,2 kg/kWh. Dieser Wert ist seit einigen Jahren unverändert, da die Stickoxid-Emissionen auf Kosten des Treibstoffverbrauchs verringert werden mussten. Wenn ein Schiffsmotor ersetzt wird, so liegt sein durchschnittliches Alter bei etwa 15 Jahren oder sogar darüber. Es wird im Vergleich zu Lastkraftwagen, deren Motoren eine durchschnittliche Betriebsdauer von fünf Jahren aufweisen, in der Binnenschifffahrt daher viel länger dauern, bis neue Emissionsstandards erfüllt werden können.

Zu den **möglichen Maßnahmen zur Verbesserung des Emissionsverhaltens von Schiffsmotoren** zählen unter anderem:

- Reduzierung der Schwefeloxid-Emissionen:
  - Schwefelarmer Treibstoff
- Reduzierung der Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxid-Emissionen:
  - Diesel-Oxidationskatalysator (benötigt schwefelarmen Treibstoff)
- Reduzierung der Stickoxid-Emissionen:
  - Abgasrückführung (benötigt schwefelarmen Treibstoff)
  - Anfeuchtung der vom Motor angesaugten Luft
  - Wassereinspritzung in den Zylinder
  - Verwendung einer Emulsion bestehend aus Wasser und Kraftstoff
  - Selektive katalytische Reduktion (d. h. Einspritzen eines Reduktionsmittels in ein Abgas zur effizienten Beseitigung von Stickoxid-Emissionen)
- Reduzierung von Feinstaubemissionen:
  - Feinstaubfilter (benötigen schwefelarmen Treibstoff)

Internationale Forschungsprojekte und Versuche ergaben, dass die wirkungsvollsten Techniken zur Reduktion von Motorenemissionen und Treibstoffverbrauch folgende sind:

- Motoren für verflüssigtes Erdgas (LNG)
- Schwefelarmer Treibstoff



Für Österreich sind Besatzungsvorschriften für Binnenschiffe in der Schiffsbesatzungsverordnung (BGBl. II 518/2004) festgehalten.

## Besatzungsmitglieder auf Binnenschiffen

Die Besatzung eines Binnenschiffes besteht aus verschiedenen Mitgliedern mit unterschiedlichen Kompetenzen und Zuständigkeiten. **Mindestanzahl und Zusammensetzung der Besatzungsmitglieder** eines Binnenschiffes sind von der Größe und Ausstattung des Schiffes sowie der Betriebsform abhängig.

Empfehlungen bezüglich der Besatzung von Binnenschiffen finden sich im Kapitel 23 der **Resolution Nr. 61 der UN-Wirtschaftskommission für Europa** (UNECE) über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (United Nations Economic Commission for Europe 2011). Mindestanzahl und Zusammensetzung der Besatzung sowie Kompetenzen der Besatzungsmitglieder sind entlang der Donau durch nationale Gesetzgebung festgelegt. Für den Rhein sind die entsprechenden Erfordernisse in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung angeführt (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2011).

### Besatzungsmitglieder im Überblick

Die für die jeweilige Betriebsform vorgeschriebene Besatzung muss während der Fahrt ständig an Bord des Schiffes sein. Der Antritt einer Fahrt ohne die vorgeschriebene Mindestbesatzung ist unzulässig. Die Anzahl der Mitglieder der Mindestbesatzung von Motorgüterschiffen, Schubschiffen und Schiffsverbänden ist abhängig von der Länge des Schiffes bzw. Verbandes und dem jeweiligen **Betriebsmodus**. Die folgenden Betriebsformen werden unterschieden:

## Binnenschiffe

- **A1:** Tagesfahrt bis zu 14 Stunden innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden
- **A2:** Halbkontinuierliche Fahrt von bis zu 18 Stunden innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden
- **B:** Ununterbrochene Fahrt von bis zu 24 Stunden und länger

Die für den sicheren Betrieb eines Schiffes erforderliche **Mindestbesatzung** kann sich aus folgenden Besatzungsmitgliedern zusammensetzen:

Kapitänin/Kapitän (Schiffsführerin/Schiffsführer)	Alleinverantwortliche Person am Schiff in Sach- und Personalfragen, durch das Kapitänspatent zum Steuern eines Schiffes auf den im Patent festgelegten Wasserstraßenabschnitten berechtigt	
Steuerfrau/Steuermann	Unterstützt Kapitänin/Kapitän	
Deckmannschaft	Komplette Besatzung mit Ausnahme des Maschinenpersonals; übernimmt verschiedene Assistenzfunktionen während der Fahrt; bestehend aus:	
	Bootsfrau/Bootsmann	Zwischenvorgesetzte/r für die Deckmannschaft
	Matrosin/Matrose	Untergeordnetes Mitglied der Deckmannschaft
	Decksfrau/Decksmann	Ungelernte/r Anfänger/in
	Schiffsmädchen/Schiffsjunge (Leichtmatrosin/Leichtmatrose)	In Ausbildung befindliches Mitglied der Schiffsmannschaft
Maschinistin/Maschinist	Überwachung und Betreuung des Antriebsmotors und der dafür notwendigen Einrichtungen	
Lotsin/Lotse	Unterweisung der Kapitänin/des Kapitäns an Bord in bestimmten nautisch anspruchsvollen Teilstrecken (patentpflichtig)	

Quelle: via donau

### Besatzungsmitglieder und deren Aufgaben



Quelle: via donau/Reinhard Reidingner

Matrosen bei der Verheftung eines Tankschubleichters



Informationen zu Ausbildung und Harmonisierung von Ausbildungsinhalten bietet Education in Inland Navigation: [www.edinna.eu](http://www.edinna.eu)

## Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt

Die Aus- und Weiterbildung ist in den einzelnen Donauländern und auch gesamteuropäisch gesehen sehr unterschiedlich ausgeprägt. Die Ansätze reichen von sehr praxisorientierten Modellen ohne verpflichtenden Besuch einer Ausbildungsinstitution bis hin zur akademischen Ausbildung. In manchen Ländern bestehen mehrere Bildungswege parallel.

EDINNA, der Verein der Aus- und Weiterbildungsinstitutionen der Binnenschifffahrt in Europa, bietet auf seiner Website einen Überblick über die Ausbildungsmöglichkeiten in Europa. EDINNA unterstützt die Bemühungen der Europäischen Kommission zur Harmonisierung der Ausbildung und Zertifizierung in der Binnenschifffahrt.

---

## River Information Services

---

## Was sind River Information Services?

Die wachsende Nachfrage nach hochwertigen, kosten- und zeitsparenden Transportleistungen sowie die elektronische Bereitstellung von Informationen sind zu einem wichtigen Erfolgsfaktor für Logistikunternehmen geworden. Um die Binnenschifffahrt für diese Bedürfnisse besser zu rüsten, wurden in Europa maßgeschneiderte **Informations- und Managementdienste** – sogenannte River Information Services (RIS) – entwickelt, die sowohl den Gütertransport als auch die Personenschifffahrt auf den Wasserstraßen unterstützen.

River Information Services erhöhen die Sicherheit im Verkehr und verbessern die Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Planbarkeit der Transporte. Die mittels RIS verfügbaren Daten bilden eine Informationsgrundlage zur Unterstützung bei verkehrs- und transportbezogenen Aufgabenstellungen.

## RIS-Richtlinie der Europäischen Union

Die Harmonisierung von River Information Services ist EU-weit in der **Richtlinie über harmonisierte Binnenschifffahrts-Informationendienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft** des Europäischen Parlaments und des Rates geregelt, welche am 20.10.2005 in Kraft getreten ist (📄 Europäische Kommission 2005).



Inland-AIS-Basisstation

Quelle: via donau

## River Information Services

In dieser sogenannten „RIS-Richtlinie“ sind neben verbindlichen technischen Vorschriften über Ausrüstungen und elektronischen Datenaustausch auch Minimalanforderungen an RIS-Implementierungen enthalten. Hierdurch wird die Entstehung eines nicht zusammenhängenden Konglomerats an unterschiedlichen RIS-Anwendungen und inkompatiblen Technologien in der EU verhindert. Die Richtlinie regelt:

- Anzuwendende **technische Standards** bei RIS-Implementierungen für
  - Schiffsverfolgungs- und Aufspürungssysteme in der Binnenschifffahrt (**Inland AIS**)
  - Elektronische Binnenschifffahrtskarten (**Inland ENC**s)
  - Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NfB) (engl. NtS – **Notices to Skippers**)
  - Elektronische Meldesysteme für Reise- und Güterdaten (**ERI – Electronic Reporting**)
- Standardisierung von **Schiffsausrüstungen**
- Standardisierung des **RIS-Datenaustauschs**

### RIS-Technologien

In der RIS-Richtlinie werden die Technologien **Inland AIS**, **Inland ECDIS**, **NfB** und **ERI** spezifiziert, welche die Basis für eine Vielzahl von Services bilden, darunter Fahrwasser-Informationsdienste, Verkehrsinformationen, Verkehrsmanagement, Informationen für die Transportlogistik, Hafen- und Terminalmanagement, Reiseplanung oder Statistiken.



## Vertragsformen und Transportlösungen

Transportunternehmen bieten Schiffsraum entweder in seiner Gesamtheit (Komplettlading) oder als Teil des verfügbaren Laderaums (Teillading) an. Der abgeschlossene Frachtvertrag kann jedoch auch auf den Transport von einzelnen „Stücken“ bezogen sein (internationaler Begriff: Kollo, Plural: Kolli). Wir sprechen hier von Stückgutverfrachtung. Der Transport von Schwer- und Übermaßgütern (Projektladungen) unterscheidet sich von der traditionellen Stückgutverschiffung vor allem aufgrund des Bedarfs nach speziellem Schiffs- bzw. Umschlagequipment und nach einer langfristigen Transportplanung.

Konventionelle Massenguttransporte erfolgen auf der Donau meist in Form der **Kontraktfahrten**, d. h. in mehreren Fahrten auf Basis eines Vertrages für einen bestimmten Zeitraum. Oftmals werden Kontraktfahrten langfristig in Form von Jahresverträgen vereinbart. Derartige Transporte weisen die folgenden Merkmale auf:

- Vereinbarung von jährlichen Gesamtmengen, wobei der Zeitpunkt und der Umfang der Teillieferungen nicht festgelegt ist (damit lässt sich der Transport von Gütern in Niederwasserperioden vermeiden)
- Beförderung kompletter Ladungen durch Motorgüterschiffe bzw. Schubverbände
- Großzügigere Zeitfenster hinsichtlich Ankünften und Abfahrten
- Beförderung der Güter zwischen einem Lade- und einem Löschhafen
- Involvierung nur eines versendenden und eines empfangenden Unternehmens

Neben den Kontraktfahrten werden Schiffstransporte auf dem **Spotmarkt** abgewickelt (Tagesgeschäfte), d. h. auf Basis eines Frachtvertrages, der für einzelne Fahrten bzw. Schiffsladungen nach den aktuellen Preisen abgeschlossen wird. **Spotverkehre** weisen folgende Merkmale auf:

- Abschluss eines Frachtvertrages (Beförderungsvertrag) bezogen auf eine Komplett-, Teil- oder Stückgutladung
- Festlegung von fixen Lieferzeiten (teils mit vertraglich vereinbarten Pönalzahlungen)
- Höherer Wettbewerb vor Vertragsabschluss, da in der Regel kurzfristig mehrere Angebote von unterschiedlichen Transportunternehmen eingeholt werden
- Regelmäßige Involvierung mehrerer Akteure (z. B. Speditionen, Agenturen)

Bei sinkenden Sendungsgrößen und einer steigenden Anzahl von liefernden und abnehmenden Unternehmen bzw. Standorten werden sehr hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Abfahrts- und Ankunftszeiten erwartet. Eine Lösung bieten hierbei **multimodale Liniendienste**. Die Güterschiffe eines Liniendienstes laufen, ähnlich den Fahrgastschiffen oder Linienbussen, nach einem fixen Fahrplan bestimmte Häfen an, in denen die Ladung in der Regel auf Lkw oder Bahn für den Weitertransport umgeladen wird. Die in der Schiffschiffahrt gegebene Flexibilität hinsichtlich der Schiffsformation ermöglicht einen gleichzeitigen Transport verschiedener Güterarten (z. B. rollende Güter, Container, Massengüter) und damit einen Ausgleich von Unpaarigkeiten, d. h. unterschiedliche Transportmengen auf den befahrenen **Relationen**.

Liniendienste auf der Wasserstraße zeichnen sich durch folgende Merkmale aus:

- geregelte Abfahrts- und Ankunftszeiten nach Fahrplan
- Zugänglichkeit des Angebots für alle Marktteilnehmer
- Möglichkeit der Versendung von Teilladungen (z. B. 10 Container)
- Konzept zur Einhaltung von Fahrplänen auch bei nautischen Behinderungen (unter Umständen sind in diesem Fall Ersatzverkehre auf Schiene oder Straße nötig)

## Betriebswirtschaftliche und rechtliche Aspekte

Verladende Unternehmen und **Logistikdienstleistungsunternehmen** orientieren sich bei der Auswahl des Verkehrsträgers in jedem konkreten Transportfall am **Preis-Leistungs-Verhältnis**. Als Leistungskomponenten werden insbesondere Planbarkeit, Zuverlässigkeit, Transportdauer oder die Abwicklung von Transportschäden bewertet. Dieser Abschnitt bietet einen Überblick über die einzelnen Elemente der **Transportkostenkalkulation** für das Binnenschiff.

## Rechtliche Bestimmungen und Abkommen

Da die Mehrheit der Transporte auf der Wasserstraße Donau grenzüberschreitend erfolgt, spielen internationale Abkommen für die Ausgestaltung der abgeschlossenen Transportverträge und den damit einhergehenden Vertrags- und Haftungsfragen eine große Rolle. Nachfolgend wird schwerpunktmäßig auf drei für die Binnenschifffahrt wichtige internationale Abkommen eingegangen.

Das **Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)** ist ein internationales Übereinkommen, das erstmals die rechtlichen Vorschriften bezüglich grenzüberschreitender Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt vereinheitlicht hat. Der Vertrag wurde am 22. Juni 2001 unter der Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der Donaukommission und der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen beschlossen und trat am 1. April 2005 in Kraft (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt et al. 2000). Das Übereinkommen gilt für alle Frachtverträge, die eine grenzüberschreitende Güterbeförderung durch die Binnenschifffahrt vorsehen und bei denen der Lade- bzw. Löschhafen in einem Vertragsstaat liegt. Es regelt die allgemeinen Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, in erster Linie von Frachtführer, Absender und Empfänger. Im Allgemeinen enthält das Übereinkommen Regelungen in Bezug auf

- die Art und den Inhalt der Frachturkunden,
- die Haftung bei Verlust und Beschädigung der Güter während des Transportes sowie
- die Umstände und Situationen, die von der Haftung befreien.

Alle Rhein- und Donauanrainerstaaten bis auf Österreich und die Ukraine haben das Budapester Übereinkommen ratifiziert. Rein rechtlich werden daher die Regelungen dieses Übereinkommens nur bei Transporten zwischen diesen beiden Staaten und bei Transporten innerhalb dieser Staaten nicht angewandt. In allen anderen Fällen liegen entweder Lade- und Löschhafen im CMNI-Gebiet, wodurch die Regelung hier Gültigkeit hat.

Die **Bratislavaer Abkommen** sind privatrechtliche Verträge der auf der Donau tätigen Reedereien zur Regelung der Zusammenarbeit. Darunter ist das **Abkommen über die allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im internationalen Güterverkehr auf der Donau** von besonderer Bedeutung. Es regelt die mit dem Güterverkehr verbundenen Rechte und Pflichten von Verladern und Reedereien. Der vorgeschriebene formale „Kundenantrag“ auf Beförderung ist zwar nach wie vor im Abkommen vorgesehen, hat jedoch in der Praxis keinerlei Bedeutung mehr. Die wesentlichen Bestimmungen

## Markt der Donauschifffahrt

des Abkommens sind Regelungen zur Gestaltung der Transportdokumente, Übernahme und Übergabe der zu befördernden Güter, Be- und Entladung der Schiffseinheiten, Frachtverrechnung, Haftung, Hinderungen der Vertragserfüllung, Pfandrechtsausübung und Reklamationen. In den letzten Jahren traten die Bestimmungen der Bratislavaer Abkommen zunehmend zugunsten des CMNI in den Hintergrund.

Die Transporte von Gefahrgütern per Binnenschiff sind im **Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)** geregelt (United Nations Economic Commission for Europe 2008). Das Übereinkommen erfasst alle gefährlichen Güter und legt fest, ob sie mit dem Binnenschiff transportiert werden dürfen. Für die genehmigten Gefahrgüter gelten besondere Vorschriften, die folgende Bereiche regeln:

- Klassifizierung der Güter, inkl. Zuordnungskriterien und Prüfverfahren
- Verwendung von Verpackungen, Tanks und Massengutbehältern
- Verfahren beim Güterversand (z. B. Kennzeichnung und Beschriftung)
- Bestimmungen bezüglich Beladung, Transport, Entladung und sonstige Behandlung von Gütern
- Vorschriften bezüglich Schiffsmannschaften, Ausrüstung, Betrieb und Dokumentation
- Vorschriften für den Schiffbau



Quelle: via donau



Spezifische Regelungen in Bezug auf die Donauschifffahrt werden im Kapitel „Markt der Donauschifffahrt“ näher erläutert.



Deutsche Fassungen internationaler Übereinkommen zum Güterverkehr auf der Website der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht:

[www.transportrecht.org](http://www.transportrecht.org)



Website der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zum TIR-Übereinkommen:

[www.unece.org/tir](http://www.unece.org/tir)

## Rechtliche Aspekte des kombinierten Verkehrs

### Europäische und internationale rechtliche Bestimmungen

Einen wichtigen Schritt zur Steigerung der Nutzung von kombinierten Verkehren hat die Europäische Union in der Erlassung einer **Richtlinie über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten** getätigt (Europäische Kommission 1992). Ziel dieser Richtlinie ist es, den Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs zu liberalisieren und dadurch die Attraktivität der Nutzung zu steigern. Die wesentlichen Punkte betreffen dabei die Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Darüber hinaus sind steuerliche Erleichterungen vorgesehen.

Zusätzlich existieren weitere wichtige Regelungen, die über den EU-Raum hinausgehen. Im Bereich des Binnenschiffverkehrs gilt das Budapester **Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt** (CMNI). Für den grenzüberschreitenden, internationalen Straßengüterverkehr sind die Bestimmungen des internationalen **Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr** (CMR) zwingendes Recht (für Österreich: BGBl. 138/1961). Internationale Regelungen für die Eisenbahnverkehre sind in den **Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern** (CIM) verankert.

Das CMR räumt dem **Frachtbrief** zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs einen hohen Stellenwert ein. Der Frachtbrief ist ein Transportpapier, das das Rechtsverhältnis zwischen **Frachtführer** und Absender regelt. Er beinhaltet unter anderem Informationen über den Absender, den Empfänger, den Lade- und Entladeort, die Ware und die Lieferbedingungen. Der Frachtbrief ist für Straße, Schiene und Wasserstraße anwendbar, jedoch ist im Bereich der Binnenschifffahrt die Verwendung eines **Ladescheins** üblicher.

Das **Carnet TIR** ist ein internationales Zollpapier und trägt zur Vereinfachung der Förmlichkeiten des internationalen Straßentransports und zur Überwachung der grenzüberschreitenden Warenbeförderungen bei. Es findet jedoch nur Anwendung, wenn während des Transports auch Nicht-EU-Gebiete betroffen sind. Das TIR-Verfahren ist grundsätzlich nur zur Anwendung im Straßenverkehr vorgesehen, es kann jedoch auch im kombinierten Verkehr (Straße-Schiene oder Straße-Wasserstraße) genutzt werden, wenn wenigstens ein Teilabschnitt auf der Straße verläuft.

### Rechtliche Bestimmungen in Österreich

Die EU-Richtlinie über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten (📄 Europäische Kommission 1992) wurde in Österreich mit der **Verordnung über die Befreiung des grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehrs von Bewilligungen** („Kombifreistellungs-Verordnung“, BGBl. II 399/1997) umgesetzt. Im Bereich der nationalen Regelungen sind im Rahmen des kombinierten Verkehrs insbesondere folgende weitere Rechtsgrundlagen jeweils in der gültigen Fassung von Bedeutung:

- **Kraftfahrzeuggesetz (KFG)** (BGBl. 267/1967)
- **Straßenverkehrsordnung (StVO)** (BGBl. 159/1960)
- **Eisenbahngesetz (EisbG)** (BGBl. 60/1957)
- **Schiffahrtsgesetz (SchFG)** (BGBl. I 62/1997)

Spezielle Regelungen, die insbesondere Begünstigungen für den kombinierten Verkehr in Österreich aufweisen (z. B. Ausnahme vom Nachtfahrverbot), sind im folgenden Abschnitt zu finden.

### Förderungen für den kombinierten Verkehr

Die Nutzung des kombinierten Verkehrs wird verkehrspolitisch durch zahlreiche Maßnahmen gefördert. Dadurch soll eine frühzeitige Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger – also vom Lkw auf das Schiff oder die Bahn – sichergestellt werden. Maßnahmen zur Förderung der Nutzung des kombinierten Verkehrs umfassen neben diversen **finanziellen Förderungen**, die auf nationaler und internationaler Ebene möglich sind, auch **steuerliche und ordnungspolitische Maßnahmen**.



Nationale Förderschienen in Europa für den kombinierten Verkehr sind in der europaweiten Förderdatenbank für die Binnenschifffahrt ersichtlich: [www.naiades.info/funding](http://www.naiades.info/funding)



Kombinierter Verkehr Schiff-Lkw

Quelle: via donau



Website der Internationalen  
Vereinigung der Gesellschaften  
für den Kombinierten Verkehr  
Schiene-Straße:  
[www.uirr.com](http://www.uirr.com)



Details zu den genannten För-  
derungen und weiterführende  
Informationen finden sich auf  
der Website des Bundesminis-  
teriums für Verkehr, Innovation  
und Technologie:  
[www.bmvit.gv.at/verkehr/  
gesamtverkehr/kombiverkehr/  
foerderung.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/kombiverkehr/foerderung.html)

Eine bedeutende europäische Organisation, die im Rahmen des kombinierten Verkehrs Schiene-Straße tätig ist, ist die **Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR)**. Die UIRR hat sich zum Ziel gesetzt, die Verkehrsverlagerung mittels kombinierten Verkehrs zu fördern und dient auch als Anlaufstelle für Fragen zur Thematik. Der Verein ist eine registrierte Interessenvertretung beim Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission.

### Förderung des kombinierten Verkehrs in Österreich

**Finanzielle Förderungen:** Investitions- und Betriebskosten für kombinierte Verkehre werden unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen spezifischer Förderprogramme durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie finanziell unterstützt (z. B. Terminalförderung oder Innovationsprogramm Kombierter Güterverkehr).

**Begünstigung bei der Kraftfahrzeugsteuer:** Gänzlich befreit von der Kfz-Steuer sind in Österreich zugelassene Kraftfahrzeuge, die ausschließlich Vor- und Nachlaufverkehre zum jeweils nächstgelegenen technisch geeigneten KV-Terminal durchführen. (Kraftfahrzeugsteuer-gesetz, BGBl. 449/1992)

**Befreiung vom Nachtfahrverbot:** Lkw mit mehr als 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht dürfen in der Zeit von 22:00 bis 05:00 h keine Fahrten durchführen; davon ausgenommen sind Fahrten im kombinierten Verkehr auf genau definierten Strecken zwischen Grenzübergängen. (Straßenverkehrsordnung, BGBl. 159/1960, und Verordnung BGBl. 1027/1994)

**Befreiung vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot:** Grundsätzlich dürfen Lkw und Sattelkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 bzw. 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht an Samstagen von 15:00 bis 24:00 h und an Sonn- und Feiertagen von 00:00 bis 22:00 h keine Fahrten durchführen; davon ausgenommen sind jedoch Fahrten im Rahmen des kombinierten Verkehrs im Umkreis definierter Bahnhöfe und Häfen. (Straßenverkehrsordnung, BGBl. 159/1960, und Verordnung BGBl. 855/1994)

**Befreiung vom Fahrverbot zur Erleichterung des Sommerreiseverkehrs:** An allen Samstagen in den Ferienmonaten Juli und August gilt für Lkw oder Sattelkraftfahrzeuge mit mehr als 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht ein Fahrverbot von 08:00 bzw. 09:00 bis 15:00 h; davon ausgenommen sind Fahrten im kombinierten Verkehr vom bzw. zum nächstgelegenen KV-Terminal. (Fahrverbotskalender, BGBl. II 131/2011)

## Multimodale Transporte

**Nutzlastenausgleich:** Eine Erhöhung des Gesamtgewichts eines Kraftwagens auf 44 anstatt 40 t ist im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs möglich. (Kraffahrgesetz, BGBl. 267/1967)

**Liberalisierungen:** Der grenzüberschreitende Vor- und Nachlauf ist für in EWR-Staaten zugelassene und eine Gemeinschaftslizenz besitzende Fahrzeuge liberalisiert (Verordnung BGBl. II 399/1997). Überdies ist auf Straßenkorridoren im Vor- und Nachlauf zu vier großen österreichischen Terminals der [Rollenden Landstraße \(RoLa\)](#) keine bilaterale Genehmigung erforderlich.

**Ruhezeiten auf Rollenden und Schwimmenden Landstraßen:** Die Zeit, die Lkw-Fahrerinnen und -fahrer auf der Rollenden oder Schwimmenden Landstraße verbringen, gilt als gemäß EU-Vorschriften einzuhaltende Ruhezeit. (Verordnung 561/2006/EG und Arbeitszeitgesetz, BGBl. 461/1969)