Businessplan Komitee 125

1 Titel und thematischer Aufgabenbereich

1.1 Titel

de: Schiffbau
en: Shipbuilding

1.2 Thematischer Aufgabenbereich

Normung auf dem Gebiet Schiffbau einschließlich Sportboote, Ausrüstungsgegenstände, Bauteile und Maschinen, die auf Schiffen eingesetzt werden. In den Aufgabenbereich fällt sowohl die Binnen- als auch die Seeschifffahrt und Schifffahrtsanlagen, wobei der Schwerpunkt im Binnenbereich liegt.

2 Markt, Umfeld und Ziele des Komitees/Workshops

2.1 Marktsituation

2.1.1 Grundsätzliche Informationen über den Markt

Im kommerziellen Bereich ist der Schiffbau von Einzelbauten und Kleinserien gekennzeichnet, wohingegen im Bereich der Sportboote die Serienfertigung überwiegt. Der Großserienbau wird von wenigen Firmen dominiert. Eine größere Anzahl von Klein- und Mittelbetrieben hat sich auf Kleinserien und Spezialfahrzeuge konzentriert und ermöglicht die Umsetzung sehr individueller Kundenwünsche.

Im Bereich des Baues von Seeschiffen ist die wirtschaftliche Bedeutung Österreichs vernachlässigbar und beschränkt sich aufgrund der geografischen Lage auf die Zulieferindustrie.

Die Güterbeförderung mit Schiffen ist in Österreich tendenziell fallend, bei etwa 0,8 % (Transportaufkommen) und etwa 1,4 % (Transportleistung) Anteilen am gesamten Gütertransport (Straße bzw. Schiene) von 2022.

ANMERKUNG 1 Quelle: Statistik Austria, Binnenschifffahrt, siehe:
https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/modal-split

Im Jahr 2023 wurden 6 Mio. t Güter auf der österreichischen Donau befördert oder 1186 Mio. tkm Beförderungsleistung erbracht.

ANMERKUNG 2 Quelle: Statistik Austria, Binnenschifffahrt, siehe auch:
https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/gueterverkehr/gueterverkehr-binnenschifffahrt

2.1.2 Interessensträger des Themas

Die Interessensträger der für den Bereich Schiffbau geschaffenen ÖNORMEN sind:

- Schifffahrtsbehörden des Bundes und der Länder,
- Prüfstellen (Zivilingenieure, Sachverständige, Klassifikationsgesellschaften, Prüfstellen gemäß Sportbootrichtlinie),
- Schifffahrtstreibende,
- Hersteller von Booten bzw. Werften, Zuliefer- und Ausrüstungsteilen,
- Häfen und Umschlagseinrichtungsbetreiber,
- Planer, Errichter und Erhalter von Infrastruktureinrichtungen,
- Sportboot- und Ausrüster-Handel.

2.1.3 Marktstruktur

Die Bereitstellung von Schiffsantrieben und Motoren erfolgt fast ausschließlich durch internationale Konzerne und die Möglichkeiten der heimischen Betreiber sind sehr eingeschränkt. Im Bereich des Schiffbaues ergeben sich Marktlücken vor allem beim Bau von Sportbooten.

2.1.4 Europäische und internationale Perspektiven

Der Bereich des Schiffbaues wird immer stärker durch EU-Richtlinien dominiert. Zur Unterstützung dieser Richtlinien werden verstärkt europäische Normen ausgearbeitet, die aufgrund der Globalisierung verstärkt auf die internationalen Normen Bezug nehmen.

2.2 Rahmenbedingungen

2.2.1 Politische Faktoren

Verkehrspolitisch ist die Stärkung der Güterschifffahrt als umweltfreundlichster und sicherster Verkehrsträger erwünscht.

2.2.2 Wirtschaftliche Faktoren

Sport-, Luxus- und Kreuzschifffahrt stellen einen wesentlichen wirtschaftlichen Faktor im Tourismus dar.

2.2.3 Gesellschaftliche Faktoren

Der Schutz der Arbeitnehmer durch ergonomisch und arbeitstechnisch sinnvolle Anforderungen an den Arbeitsplatz sowie die Vermeidung von Personen- und Sachschäden durch sicherheitstechnische Mindestanforderungen an Schiffe, Geräten und Ausrüstungsgegenständen.

2.2.4 Umweltfaktoren

Siehe 2.2.5.

Im Besonderen ist hervorzuheben, dass der Green Deal der Europäischen Union eine Senkung der Treibhaugasemissionen des Verkehrs um 90 % bis 2050 vorsieht, und der Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich als Ziel Klimaneutralität des Verkehrs bis 2040 ausweist. Daraus ergeben sich für die Schifffahrt sehr große Herausforderungen technischer, legistischer, organisatorischer und

wirtschaftlicher Art, deren Bewältigung in den kommenden Jahren den Sektor maßgeblich beschäftigen wird.

ANMERKUNG 1 https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html
ANMERKUNG 2 https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_de

2.2.5 Technische Faktoren

Angestrebt werden eine weitere Erhöhung der sicherheitstechnischen Erfordernisse und eine Reduzierung der schädlichen Umwelteinflüsse durch Abgasemissionen, Treibhausgase, Abfall und Abwasser, Konservierungs- und Schmiermittel sowie Lärm und strömungstechnische Erscheinungen (z. B. Wellenbildung, Propellerstrahl). Elektrische Systeme und Zukunftsthemen wie Digitalisierung und Automatisierung bis hin zum autonomen Fahren gewinnen zunehmend an Bedeutung. Zur optimalen Nutzung der Kapazitäten sind Verbesserungen des logistischen Ablaufes durch integrative Maßnahmen, z. B. Digitalisierung, notwendig.

2.2.6 Rechtliche Faktoren

Bei der Erstellung von ÖNORMEN sind insbesondere die in nationales Recht umzusetzenden Richtlinien der EU zu berücksichtigen (z. B. Sportbooterichtlinie) und die national bestehenden Regelungen hinsichtlich des Arbeitnehmer-schutzes zu beachten.

2.2.7 Europäische und internationale Faktoren

Neben den in nationales Recht umzusetzenden EU-Richtlinien ist für die nationale Normungsarbeit die internationale Normungsarbeit im Zusammenhang mit den Regelungen der IMO von Relevanz.

Im Bereich der Binnenschifffahrt wird die Entwicklung auch von ZKR, ECE und der Donaukommission beeinflusst.

2.3 Zielsetzungen und Strategie des Komitees

2.3.1 Zielsetzungen des Komitees

Das Ziel des Komitees ist es, den interessierten Kreisen durch fachlich fundierte technische Unterlagen, ein in sich geschlossenes, mit den einschlägigen Rechtsvorschriften kompatibles und aktuelles Normenwerk zur Unterstützung bei der Planung und Ausführung zur Verfügung zu stellen.

Hauptaufgabe der Nationalen Normung ist es, heute vor allem, dem österreichischen Markt die internationalen Normen (CEN, ISO) auf dem Gebiet der Schifffahrt in kürzester Zeit zur Verfügung zu stellen. Das betrifft bereits die intensive Befassung des Komitees mit Stellungnahmen und Einsprüchen zu internationalen Normentwürfen und die rasche Einbindung der verabschiedeten Normen ins nationale Normenwerk.

2.3.2 Strategie zur Zielerreichung

Das vorhandene Normenwerk wird periodisch auf seine Übereinstimmung mit dem neuesten Stand der Technik und den gesetzlichen Bestimmungen überprüft. Bei neuen nationalen Normvorhaben ist die Anwendbarkeit von internationalen Normen zu prüfen. Zur effektiven Aufarbeitung eines Themas werden ad hoc Gruppen mit klar umrissenen Aufgabenstellungen eingesetzt, die die entsprechenden Vorschläge vorbereiten.

Zur Sicherstellung der notwendigen Ressourcen sind neue Mitarbeiter zu werben, die ihr Engagement und Fachwissen aktiv in die Normungsarbeit einbringen.

2.3.3 Risikoanalyse

Zur Sicherstellung der internationalen Angleichung des Normenwerks im Bereich des Komitees ist auch weiterhin der Informationsfluss von den internationalen Gremien notwendig und die aktive Mitwirkung in den europäischen Gremien sicherzustellen.

Aufgrund des umfangreichen Aufgabengebietes ist es oft schwierig Experten für die speziellen Bereiche zu internationalen Tagungen zu entsenden, damit die österreichischen Interessen vor Ort vertreten werden können.

3 Arbeitsprogramm

3.1 Nationale ÖNORM-Projekte, einschließlich zur Anwendung in Österreich empfohlene Internationale Normen

Derzeit keine, siehe auch:
https://normen-entwurf-portal.austrian-standards.at/action/de/public/committees/committees/608/projects/national
https://normen-entwurf-portal.austrian-standards.at/action/de/public/committees/committees/608/drafts

3.2 Teilnahme an Technischen Komitees und/oder Workshops der europäischen und/oder internationalen Normungsorganisationen

3.2.1 CEN/TC 15

Titel: Inland navigation vessels
Art der Teilnahme: Aktive Teilnahme.

3.2.2 CEN/TC 464

Titel: Small craft
Art der Teilnahme: Beobachtende Teilnahme.

3.2.3 ISO/TC 8

Titel: Ships and marine technology
Art der Teilnahme: Beobachtende Teilnahme.

3.2.4 ISO/TC 8/SC 1

Titel: Maritime safety
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

3.2.5 ISO/TC 8/SC 2

Titel: Marine environment protection
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

3.2.6 ISO/TC 8/SC 3

Titel: Piping and machinery
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

3.2.7 ISO/TC 8/SC 4

Titel: Outfitting and deck machinery
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

3.2.8 ISO/TC 8/SC 6

Titel: Navigation and ship operations
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

3.2.9 ISO/TC 8/SC 7

Titel: Inland navigation vessels
Art der Teilnahme: Aktive Teilnahme.

3.2.10 ISO/TC 8/SC 8

Titel: Ship design
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

3.2.11 ISO/TC 8/SC 11

Titel: Intermodal and Short Sea Shipping
Art der Teilnahme: Beobachtende Teilnahme.

3.2.12 ISO/TC 8/SC 12

Titel: Ships and marine technology – Large yachts
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

3.2.13 ISO/TC 8/SC 13

Titel: Marine technology
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.

3.2.14 ISO/TC 188

Titel: Small craft
Art der Teilnahme: Beobachtende Teilnahme.

3.2.15 ISO/TC 188/SC 1

Titel: Personal safety equipment
Art der Teilnahme: Keine Teilnahme.