

20



Eckdaten Donauschifffahrt 2020¹

Transportaufkommen

8,2 Mio. t (-3,1 %)

- Import: 4,0 Mio. t (-4,9 %)
- Export: 2,1 Mio. t (-8,8 %)
- Transit: 1,6 Mio. t (-11,3 %)
- Inland: 0,6 Mio. t (+134,5 %)

Transportleistung

7,5 Mrd. tkm (-10,2 %)

8 071 Beförderungen (-0,3 %)

- Innerhalb des Bundesgebietes: 1,6 Mrd. tkm (-6,3 %)
- Außerhalb des Bundesgebietes: 5,9 Mrd. tkm (-11,2 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder

7,2 Mio. t (+4,0 %)

- Erze und Metallabfälle: 2,1 Mio. t (+4,7 %)
- Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterialien: 1,4 Mio. t (+96,5 %)
- Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,3 Mio. t (-17,6 %)
- Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,9 Mio. t (-7,8 %)
- Metallerzeugnisse: 0,6 Mio. t (-12,6 %)
- Düngemittel: 0,6 Mio. t (-3,0 %)
- Sonstige Güter: 0,3 Mio. t (-6,8 %)

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

52 076 Schiffseinheiten² (-47,0 %)

- Güterverkehr: 44 575 Einheiten (-2,9 %)
- Personenverkehr: 7 501 Einheiten (-85,7 %)

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

0,2 Mio. Passagiere (-88,0 %)

- Linienverkehr: 100 000 Passagiere (-86,5 %)
- Flusskreuzfahrten: 50 000 Passagiere (-90,7 %)
- Gelegenheitsverkehr: 15 000 Passagiere (-85,7 %)

Unfallgeschehen

15 Verkehrsunfälle
mit Schadenswirkung

- Personenschäden: 0 Tote, 0 Schwerverletzte, 0 Leichtverletzte
- Sachschäden: 7 Auf-Grund-Laufen, 6 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 3 Schiff-Schiff, 0 Schiffe gesunken

Verfügbarkeit der Wasserstraße

364 Tage

15-Jahres-Mittel: 357 Tage

- Sperre aufgrund von Hochwasser: 2 Tage
- Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage

¹ Veränderungen gegenüber 2019 finden sich als Prozentwerte in Klammern

² Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Bilanz viadonau	6
Kundenzufriedenheit Infrastruktur	14
Transportaufkommen	16
Hafenumschlag	18
Gütergruppen.....	20
Personenschiffahrt	22
Verfügbarkeit Wasserstraße.....	24
Schiffsauslastung	26
Fahrwassertiefen	28
Verkehrsband Donau Österreich	30
Österreichische Donauflotte	32
Geschleuste Schiffseinheiten	34
Verfügbarkeit Schleusenammern	36
Wartezeit an Schleusen	38
Unfallgeschehen.....	40
Modal Split	42
Güterverkehr Donau gesamt 2019	44
Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt.....	46
Karte Österreichischer Donauabschnitt.....	48
Impressum	50

Mit dem Blick nach vorne Krise bewältigen und Comeback schaffen



MAGNUS BRUNNER

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

Die schwerste Gesundheitskrise seit 100 Jahren lässt kaum einen Lebensbereich unserer Gesellschaft unberührt. Umso mehr sind die Maßnahmen zur Eindämmung der Coronapandemie mit der Überzeugung verknüpft, dass ein starkes Comeback möglich ist. Gerade angesichts der dramatischen Folgen für die Personenschifffahrt war und ist es für das Klimaschutzministerium wichtig, in die Zukunft zu blicken, in enger Kooperation mit viadonau nah an den Nutzungsinteressentinnen und -interessenten der Donau dran zu sein und zu signalisieren, dass wir gemeinsam als Verantwortliche und Betreiber der Wasserstraße für ihre Anliegen da sind. Wir setzen uns ungebrochen für eine sichere Zukunft der Donau als Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraum ein. Auch wenn uns die Pandemie dafür oft in den digitalen Raum gezwungen hat, ging es stets weiterhin um die realen Dimensionen der Donau – ihre Natur, den sicheren Verkehrsstrom, ihre wirtschaftlichen Perspektiven und die bestmögliche Bewältigung der Coronakrise.

Die Europäische Strategie für den Donaauraum und das nationale Aktionsprogramm Donau dienen uns mit den darin festgehaltenen Zielen zur integrativen Verbindung von Sicherheits-, Naturschutz- und Wirtschaftsinteressen. Wir entwickeln die Donau ganzheitlich weiter, schützen ihre ökologische Vielfalt und stärken die Infrastruktur. Indem wir auf internationaler Ebene für einheitliche Informationsstandards zur Wasserstraße sorgen, steigern wir ihre Bedeutung als Wirtschaftsfaktor ebenso wie als Tourismusmagnet für Besucherinnen und Besucher aus aller Welt. Auf diese Weise schaffen wir Chancen, die in der Zeit nach der Pandemie wieder mit voller Energie genutzt werden wollen. Denn so wie die Donau nur eine Fließrichtung kennt, darf auch für uns jetzt nur eine Blickrichtung zählen: die nach vorne und auf das gemeinsame Ziel eines Comebacks, einer wiedererstarteten Passagierschifffahrt und einer noch intensiveren Nutzung des umweltfreundlichen Binnengüterschiffs.

Kontinuität und Neuanfang auf der Donau Mit Stabilität und Zuversicht in die Zukunft

Die Coronapandemie sorgte 2020 für ein ambivalentes Bild entlang der Donau. Während die Passagierschifffahrt zum Erliegen kam, konnte die Güterschifffahrt die Wasserstraße beinahe auf Vorjahresniveau nutzen. Die Krise führte uns eindrucksvoll ihre Wirkungsmacht vor Augen und zeigte zugleich, welche Bedeutung die Donau als essenzielle Versorgungsader in dieser außergewöhnlichen Zeit hat und wie wichtig es ist, dass wir uns trotz der tiefgreifenden Beeinträchtigungen von Leben und Arbeitswelt mit dem gewohnt hohen Engagement unserer Expertinnen und Experten den tag-täglichen Anforderungen an die Sicherheit, Verlässlichkeit und nachhaltige Entwicklung der Wasserstraße widmen. Mit Kontinuität und unbeirrbarem Fokus gewährleiten wir den sicheren und qualitätsvollen Warentransport und unterstützen so mit bestmöglichen Rahmenbedingungen an der Donau auch das Wiedererstarken der Tourismusschifffahrt.

Das Wesen der Donau ist Bewegung. Diesen ureigenen Charakterzug des Stroms wollen wir in allen Aspekten unserer Arbeit widerspiegeln. Mit dem Start der baulichen Umsetzung von „LIFE+ Auenwildnis Wachau“ – einem der größten Renaturierungsvorhaben der vergangenen Jahre –, der Wiederanbindung des Spittelauer Nebenarms als Teil des österreichisch-slowakischen Projekts „Dynamic LIFE Lines Danube“, aber auch der kontinuierlichen Modernisierung der Wasserstraßeninfrastruktur zum Beispiel im Rahmen des internationalen Projekts „FAIRway Danube“ und seiner vielversprechenden Folgeprojekte senden wir ein starkes und Mut machendes Signal der Stabilität und Zuversicht an unsere Kundinnen und Kunden an der Donau. Auch und gerade in der Krise sind wir ein verlässlicher und zukunftsorientierter Partner – für Leben, Wirtschaft und Natur am Strom.



Hans-Peter Hasenbichler

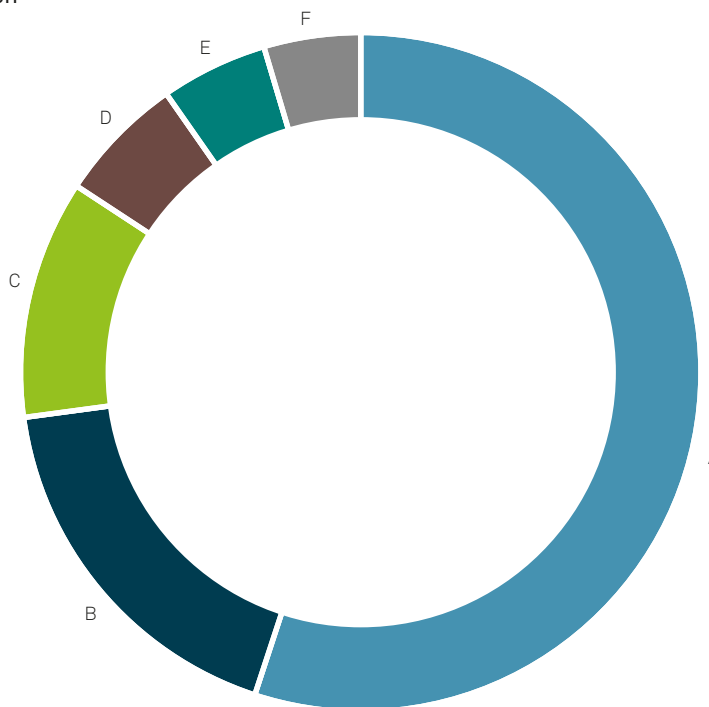
HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Kosten nach Kernaufgaben und Wirkungsbeiträgen von viadonau 2020

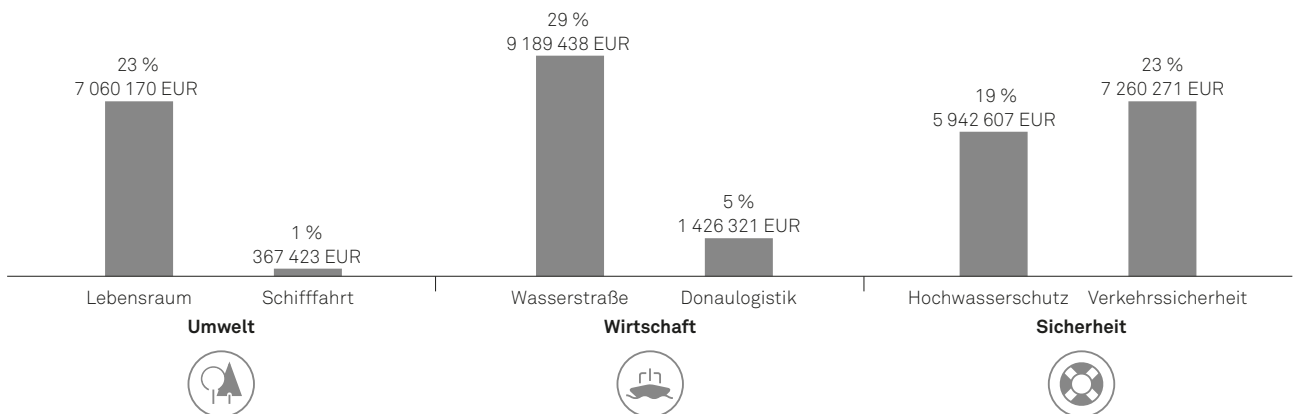
Kosten nach Kernaufgaben

F	Sonstige (inkl. Organisations- entwicklung)	4,6 %	1 651 775 EUR
E	Liegenschaften	5,1 %	1 828 176 EUR
D	Entwicklung & Innovation	6,1 %	2 178 130 EUR



A	Infrastruktur- management	55,0 %	19 771 261 EUR
B	Verkehrs- management	17,8 %	6 404 209 EUR
C	Hochwasserschutz (exkl. DHK)	11,4 %	4 086 297 EUR

Kosten nach Wirkungsbeitrag



BILANZ VIADONAU

Erfolgjahr für die Natur Weniger Barrieren für die Schifffahrt

Trotz der weitreichenden Auswirkungen der Coronapandemie stand das Donaujahr 2020 in Österreich ganz im Zeichen vieler vor allem ökologischer Erfolge. Mit Gewässervernetzungen und Uferrenaturierungen in großen und grenzübergreifenden Projekten wie „LIFE+ Auenwildnis Wachau“ und „Dynamic LIFE Lines Danube“ erhielt die Tier- und Pflanzenwelt an den freien Fließstrecken bedeutende Lebensräume zurück. Aber auch für die Wasserstraße konnten wichtige – auch internationale – Wegmarken, wie die Einführung der neuen einheitlichen Grenzkontrollformulare (DAVID) in zahlreichen Donauanrainerstaaten, gesetzt werden.

Neue Ufer für die Fischamündung. Im Rahmen des transnationalen Interreg-Projekts „Alpen Karpaten Fluss Korridor“ schloss viadonau Anfang 2020 die Revitalisierung des Mündungsbereichs der Fischa in die Donau ab. Rund 250 Meter harte Uferverbauung an der Donau wurden entfernt oder abgesenkt. Darüber hinaus wurde im Herbst der Grundstein zur Entwicklung eines neuen Biotops gelegt, von dem vor allem die flusstypische Tierwelt profitiert.

Wieder das ganze Jahr über Wasser für Spittelauer Arm. Im Rahmen des Projekts „Dynamic LIFE Lines Danube“ nahm viadonau im Frühjahr 2020 die Wiedervernetzung des Nebenarmsystems in Sichtweite der Stadt Hainburg in Angriff. Der etwa vier Kilometer lange Spittelauer Arm wurde im Zuge der großen Donauregulierung im 19. Jahrhundert von der Donau abgetrennt. Der einst verlorene Lebensraum wird durch die Wiederanbindung für die Natur zurückgewonnen.

Noch mehr Leben für die Wachau. Im Herbst 2020 begannen zwischen Rossatz und Rührsdorf die Bauarbeiten zum Projekt „LIFE+ Auenwildnis Wachau“. Ein zentrales Ziel ist die Wiederherstellung eines 1,6 Kilometer langen Nebenflusses und einer geschützten Auwaldinsel als neuer vielfältiger Lebensraumkomplex für die Biodiversität am Fluss.

Grenzkontrollformulare auf internationaler Ebene harmonisiert. Nachdem im Frühjahr bereits Ungarn, Kroatien und Serbien die neuen „Danube Navigation Standard Forms“ (DAVID) gesetzlich eingeführt hatten, folgten in den Monaten August und Dezember als viertes beziehungsweise fünftes Land Bulgarien und die Ukraine.

Im Einklang mit dem Regierungsprogramm 2020–2024 der österreichischen Bundesregierung, das die Errichtung verpflichtend zu nutzender Landstromanlagen vorsieht, wurde auf Initiative und im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz das Projekt „Landstrom“ auf den Weg gebracht. viadonau übernahm die Leitplanung und Koordinierung dieses wichtigen Modernisierungsprojekts, das gemeinsam und in Abstimmung mit den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich und Wien sowie dem Netzbetreiber, Stromversorger, Ländenbetreiber und den Schifffahrtsunternehmen umgesetzt wird.



„Die Coronapandemie schärft unser tägliches Verantwortungsbewusstsein – für uns selbst ebenso wie für Mitmenschen und Kolleginnen und Kollegen. Mit der gewissenhaften Umsetzung eines umfassenden internen Regelwerks halten wir unbeirrt den Kurs und erzielen weiterhin wichtige Erfolge für Natur, Sicherheit und Wirtschaft an der Donau.“

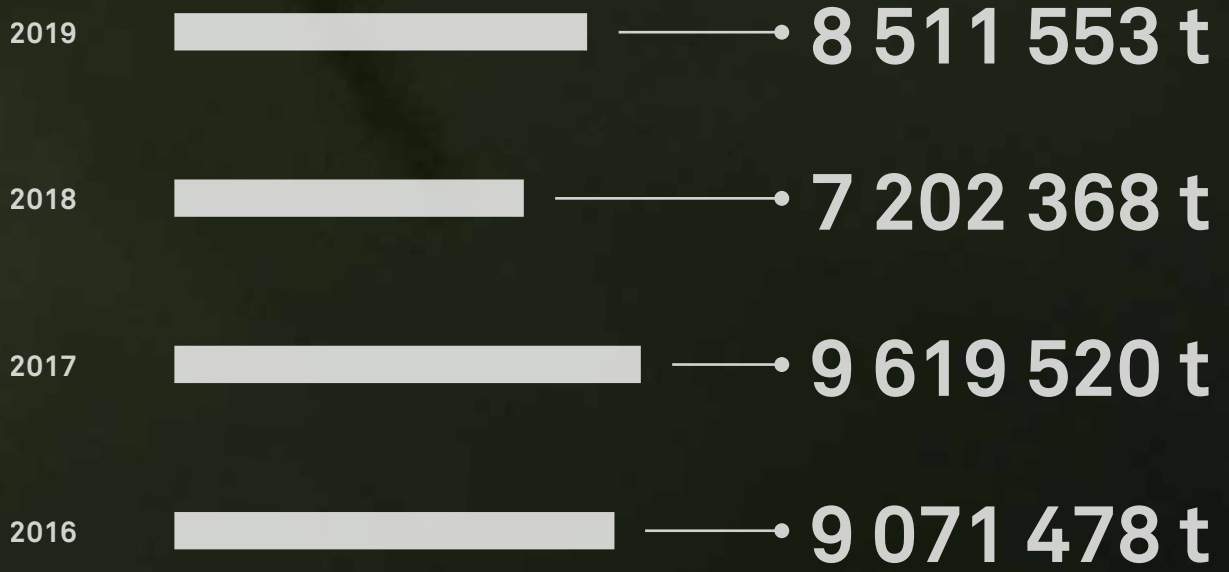
JÜRGEN TRÖGL
Krisenmanager viadonau



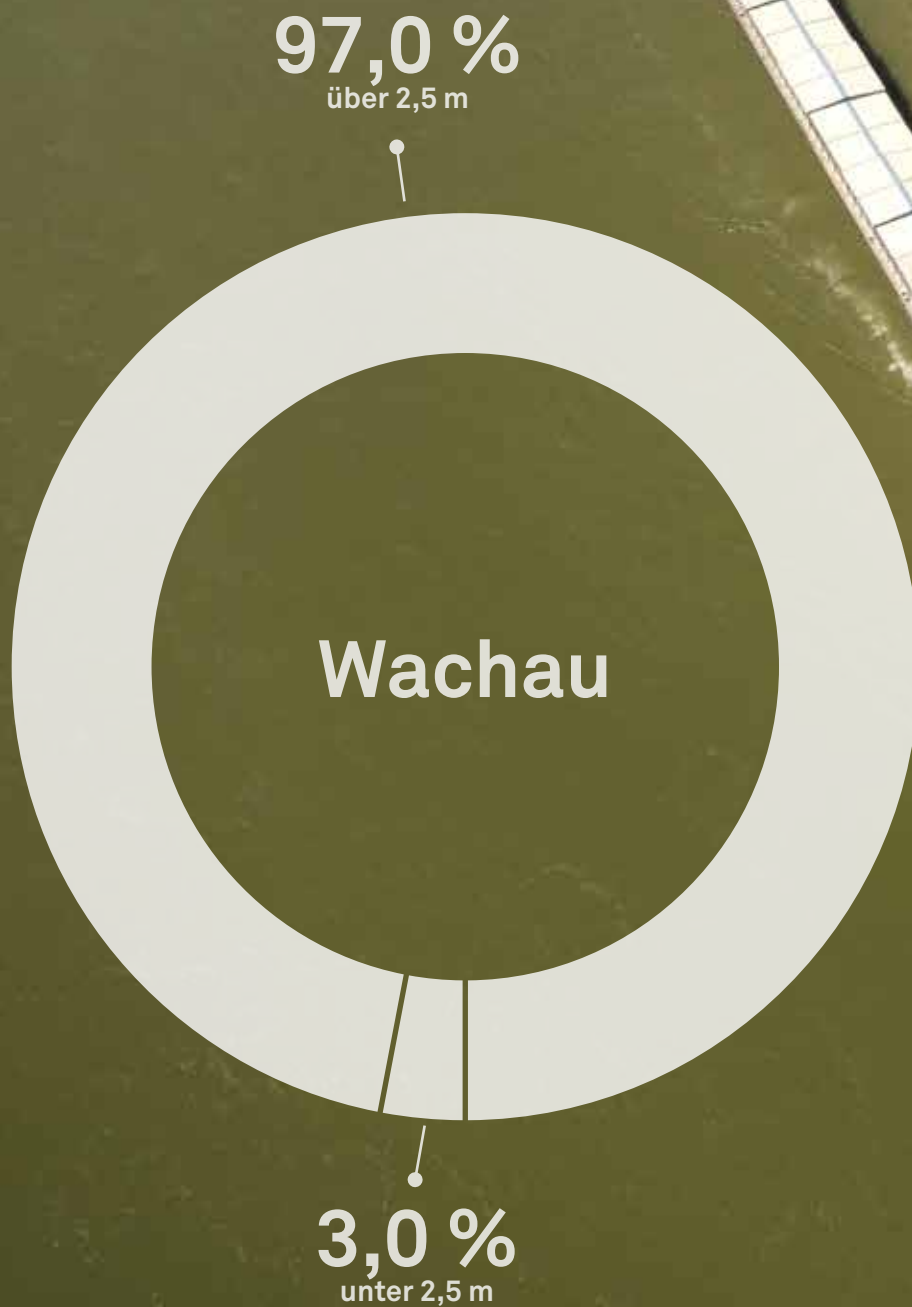
Güterverkehr auf der österreichischen
Donau 2016 bis 2020

8 246 781 t

2020



Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen in den freien Fließstrecken der Donau 2020



92,1 %
über 2,5 m

**Östlich
von Wien**

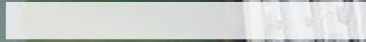
7,9 %
unter 2,5 m



Geschleuste Schiffseinheiten
2016 bis 2020

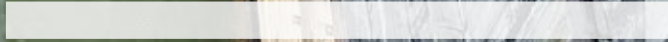


2020



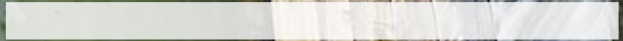
52 076

2019



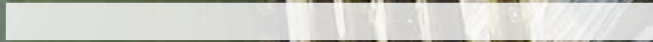
98 234

2018



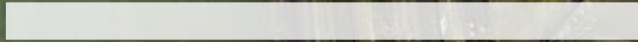
89 744

2017

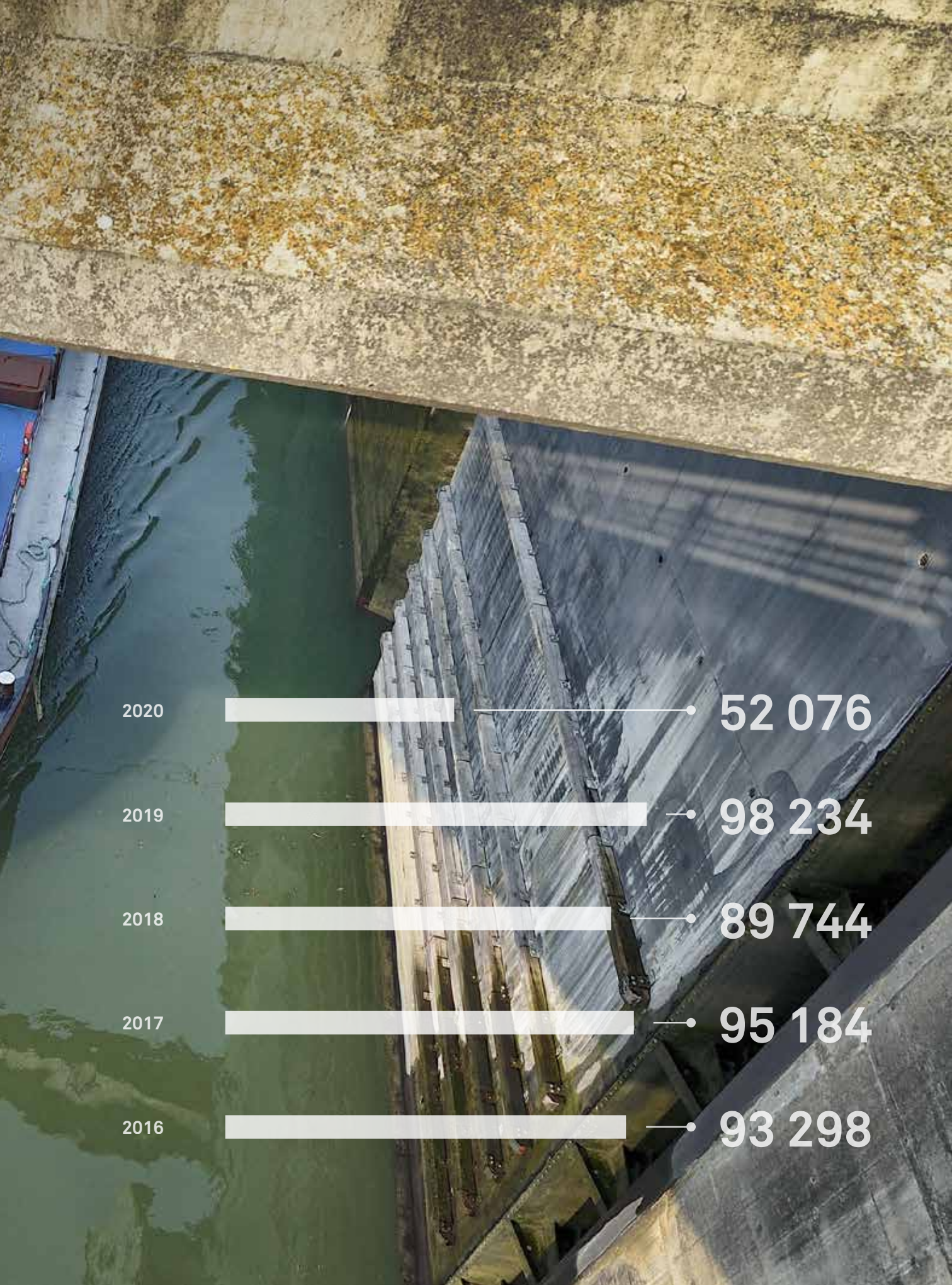


95 184

2016



93 298



KUNDENZUFRIEDENHEIT INFRASTRUKTUR

Durchschnittsnote „gut“ Proaktive Instandhaltung

- viadonau bei Qualität der Wasserstraße von den Nutzerinnen und Nutzern mit „gut“ bewertet
- Proaktive Instandhaltung in Kombination mit gezielten wasserbaulichen Maßnahmen als Erfolgsfaktor

Das laufende Monitoring der Kundenzufriedenheit ist für viadonau ein wichtiger Indikator, damit es seine Leistungen effektiver erbringen kann.

Aus diesem Grund befragt das Unternehmen jährlich die gewerblichen Nutzerinnen und Nutzer der Wasserstraße, also die Güter- und Personenschifffahrt. Die Rückmeldungen werden für eine weitere Verbesserung der von viadonau betriebenen Services für die Wasserstraßen-Infrastruktur herangezogen.

In der Kundenumfrage vom Winter 2020/21 sind 58 Rückmeldungen aus dem Schifffahrtssektor eingelangt (+38,1 % gegenüber der letzten Befragung). 46,6 % der Antworten stammen von Schiffskapitäninnen und Schiffskapitänen, 31,0 % von Schiffseignerinnen und Schiffseignern, 22,4 % von Sonstigen – bei 37,0 % Anteil der Güterschifffahrt, 27,8 % Anteil der Fahrgastschifffahrt und 35,2 % Anteil von Sonstigen. Die detaillierten Ergebnisse der aktuellen Kundenbefragung sind aus der Grafik auf der gegenüberliegenden Seite ersichtlich.

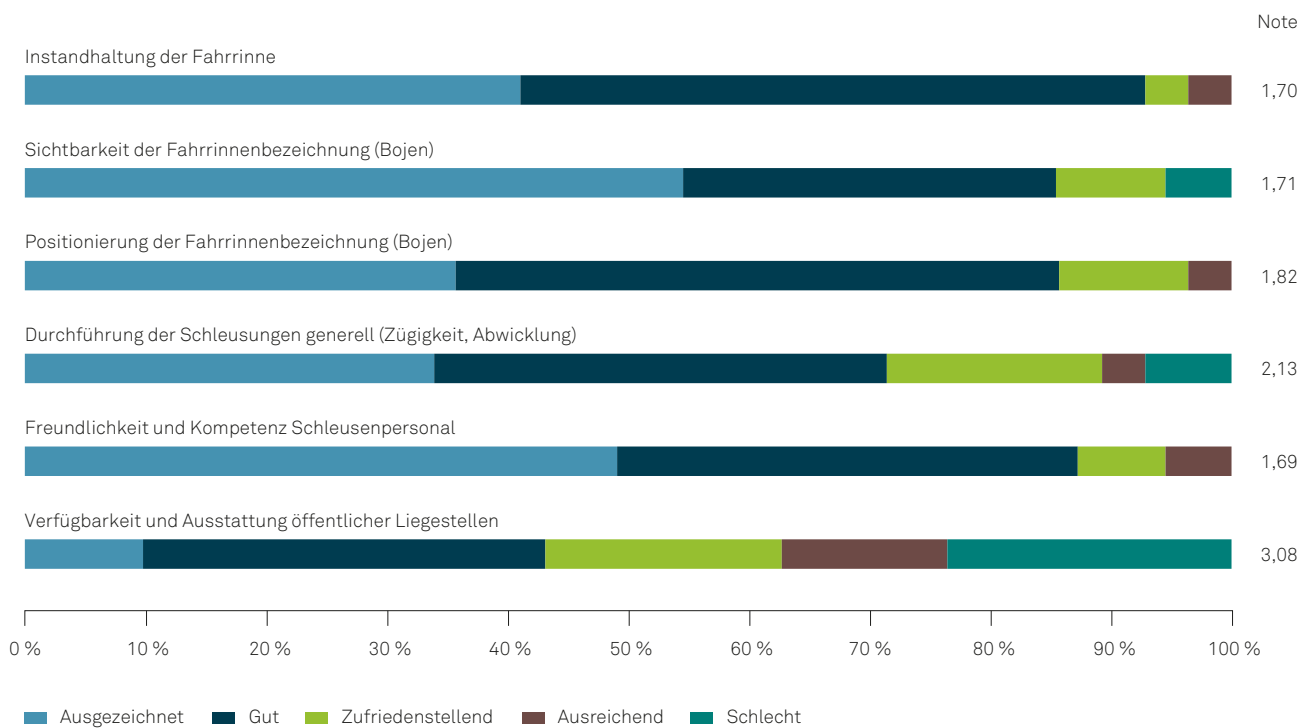
In der Kundenumfrage wird unter anderem die Qualität der Instandhaltung der Fahrrinne im österreichischen Donauabschnitt, also der Erhaltungsbaggerungen von viadonau, erhoben. In der aktuellen Umfrage wurde sie mit der Durchschnittsnote 1,7 auf einer Schulnotenskala von 1 bis 5 beurteilt, wobei 92,9 % der Respondentinnen und Respondenten die Note „sehr gut“ oder „gut“ vergaben. Das erneut sehr erfreuliche Ergebnis ist aus Sicht von viadonau auf die kontinuierlichen proaktiven Erhaltungsmaßnahmen und die wasserbaulichen Optimierungen an maßgeblichen Seichtstellen in den letzten Jahren zurückzuführen.

Auch für die Sichtbarkeit der Fahrrinnenbezeichnung (Fahrwassertonnen) und für die Freundlichkeit und Kompetenz der Schleusenmitarbeiterinnen und -mitarbeiter wurde in der Kundenbefragung die Note 1,7 vergeben. Die Bezeichnung des Fahrwassers mit schwimmenden Fahrwasserzeichen (Sichtbarkeit und Positionierung von Fahrwassertonnen) erhielt von 85,5 % der Respondentinnen und Respondenten die Note „sehr gut“ oder „gut“.

Die Beurteilung der Verfügbarkeit und der Ausstattung von öffentlichen Liegestellen im Besitz des Bundes ist ebenfalls Teil der Kundenbefragung von viadonau. Im Mittel wurden sie in der aktuellen Umfrage mit „zufriedenstellend“ bewertet. Nicht zuletzt aufgrund der Umfrageergebnisse der vergangenen Jahre hat viadonau Handlungsbedarf erkannt und bereits mehrere Projekte zur Sanierung und Aufwertung dieser Länden durchgeführt oder gestartet. So erfolgte 2020 im Raum Linz der Baustart für die Aufwertung und Sanierung der Trockengutlände Mitte (Südteil) und für die Sanierung der Unteren Donaulände. Die Detailplanung zum Ausbau der Lände Wildungsmauer für die Großschifffahrt konnte abgeschlossen und das Projekt bei den zuständigen Behörden eingereicht werden.

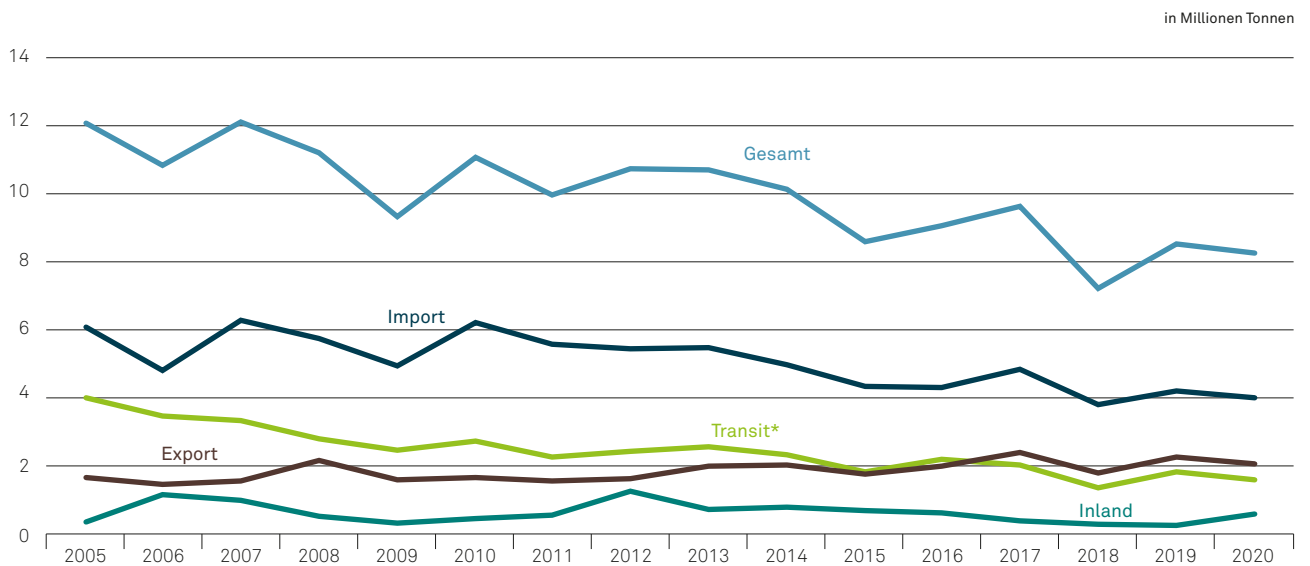
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserstraßen-Infrastrukturqualität in Österreich 2020



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2005 bis 2020



Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit*	Inland	Gesamt
2020	3 989 282	2 060 982	1 601 604	594 913	8 246 781
2019	4 193 338	2 258 611	1 805 896	253 708	8 511 553
2018	3 793 364	1 776 694	1 355 563	276 747	7 202 368
2017	4 822 231	2 380 773	2 027 367	389 148	9 619 520
2016	4 299 854	1 975 592	2 187 190	608 842	9 071 478

* Im Jahr 2005 aufgrund fehlender Rechtsgrundlage keine vollständige Erfassung des Transitverkehrs. Seit Juni 2005 Untererfassung des Transits; Werte seit 2005 von Statistik Austria hochgerechnet.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

TRANSPORTAUFKOMMEN

Rückgang Transportaufkommen um 3,1 % Transportleistung um 10,2 % verringert

Die negativen Rahmenbedingungen, unterdurchschnittliche Fahrwasserverhältnisse in der ersten Jahreshälfte und ein verringerter Bedarf an Gütern aufgrund der wirtschaftlichen Beeinträchtigungen in Zusammenhang mit der Coronakrise führten erwartungsgemäß zu einem Rückgang der auf der österreichischen Donau beförderten Gütermenge. Insgesamt wurden 8,2 Millionen Tonnen Güter transportiert, was einem Rückgang um 0,3 Millionen Tonnen oder 3,1 % entspricht.

Der ungebrochen dominierende Verkehrsbereich Import fiel von 4,2 Millionen Tonnen im Jahr 2019 auf 4,0 Millionen Tonnen im Jahr 2020 (-4,9 %). Im Export und Transit fielen die transportierten Mengen im Vergleich zum Vorjahr um 8,8 % (auf 2,1 Millionen Tonnen) beziehungsweise 11,3 % (auf 1,6 Millionen Tonnen).

Abgemildert wurden diese Rückgänge durch den starken Anstieg der im Inlandsverkehr beförderten Transportmenge. Dieser immer noch schwächste Verkehrsbereich konnte sein Transportvolumen gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppeln: Es stieg von 0,3 Millionen Tonnen auf 0,6 Millionen Tonnen (+134,5 %).

Erklärt werden kann dieser starke Anstieg entgegen dem Rückgang bei den grenzüberschreitenden Transporten durch das bei Infrastrukturbauarbeiten in Linz angefallene und verschifftete Ausbruchmaterial. Auch vervierfachte sich die in Zusammenhang mit Erhaltungsmaßnahmen in der Donau beförderte Schottermenge gegenüber dem Vorjahr. 2020 betrug sie über 0,2 Millionen Tonnen.

Dennoch machten die grenzüberschreitend verschifften Transportmengen 92,8 % der Gesamtmenge aus, was die anhaltend große Bedeutung der internationalen Transporte für die österreichische Donau verdeutlicht. 48,4 % der Gesamtmenge wurden 2020 allein durch die Importverkehre erbracht, während die Anteile des Exports und Transits 25,0 % und 19,4 % betragen.

Die Transportleistung, also das Produkt aus der transportierten Gütermenge und der Länge des Transportweges, verringerte sich 2020 gegenüber 2019 um 10,2 % (auf 7,5 Milliarden Tonnenkilometer), wobei der ausländische Anteil daran den inländischen um den Faktor 3,7 überstieg. Die durchschnittliche Beförderungsweite je Tonne betrug im Jahr 2020 891 Kilometer, was einem Rückgang um 8,4 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.

- **Gesamtes Transportaufkommen fällt auf 8,2 Millionen Tonnen**
- **Starker Anstieg der im Inlandsverkehr transportierten Mengen**

HAFENUMSCHLAG

Zunahme des Gesamtvolumens auch 2020 Steigerung im wasserseitigen Umschlag

- Zunahme des wasserseitigen Umschlags trotz Pandemie
- voestalpine-Werkshafen weiterhin bedeutendster Donauhafen in Österreich
- Die sonstigen Häfen im Ranking auf Platz zwei

Im Jahr 2020 wurden in den österreichischen Donauhäfen und -ländern insgesamt über 7,2 Millionen Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht das einem Zuwachs von 4,0 % oder knapp 0,3 Millionen Tonnen. Somit trotzte der wasserseitige Umschlag den schwierigen Rahmenbedingungen im Pandemiejahr 2020.

Erneut verzeichnete der Werkshafen der voestalpine in Linz das größte Umschlagsvolumen unter den Häfen entlang der österreichischen Donau. Hier wurden knapp 2,7 Millionen Tonnen umgeschlagen, was im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang um 1,1 % entspricht. 36,8 % des Gesamtvolumens wurden im Werkshafen der voestalpine wasserseitig umgesetzt.

Die sonstigen Häfen und Länder (Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg und eine in Zusammenhang mit Infrastrukturarbeiten angelegte Umschlagslande in Linz) registrierten den stärksten Zuwachs im wasserseitigen Hafenumschlag und rückten im Ranking dadurch auf Platz zwei vor. Die umgeschlagene Menge betrug in den sonstigen Häfen über 1,5 Millionen Tonnen, was einer Steigerung von 25,3 % im Jahresvergleich entspricht.

Gemessen am Umschlagsvolumen konnte auch der Ennshafen im Ranking vorrücken und landet nun auf Platz drei. Im Jahr 2020 wurden hier rund 0,9 Millionen Tonnen umgesetzt, eine Zunahme von 18,2 %. Der Ennshafen folgte also dem Positivtrend und wies unter den österreichischen Häfen den drittstärksten Zuwachs beim umgesetzten Volumen auf.

Der Hafen Wien umfasst die Häfen Freudenau, Albern und Lobau sowie die Länder Lagerhaus und Zwischenbrücken. In dieser Hafengruppe wurden im Jahr 2020 etwas mehr als 0,9 Millionen Tonnen wasserseitig umgeschlagen. Damit landete der Hafen Wien knapp hinter dem Ennshafen auf Platz vier. Die Umschlagsmenge verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 26,4 %.

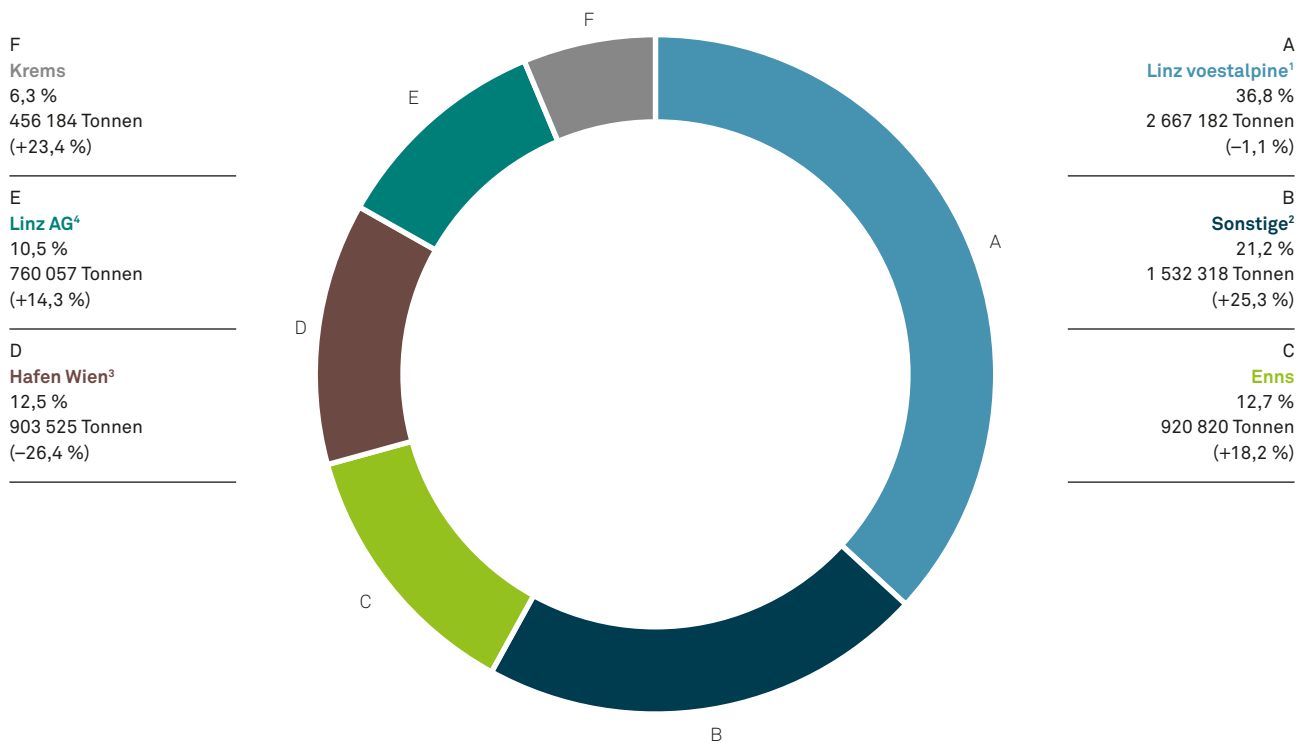
Das in den Häfen der Linz AG (Handels- und Ölhafen) umgesetzte Volumen belief sich auf rund 0,8 Millionen Tonnen, was einem Plus von 14,3 % entspricht.

Das Umschlagsvolumen im Hafen Krems entwickelte sich ebenfalls günstig: Der Hafen wies den zweitstärksten Zuwachs auf (+23,4 %). Die Be- und Entladungen in Krems stiegen gegenüber dem Vorjahr um knapp 90 000 Tonnen an.

Zusammenfassend lässt sich in den österreichischen Häfen und Ländern ein Positivtrend beobachten: Lediglich im Linzer voestalpine-Werkshafen und im Hafen Wien wurden Rückgänge im umgesetzten Volumen registriert. Die sonstigen Häfen, der Ennshafen, die Linz AG und der Hafen Krems erwirtschafteten moderate bis starke Zuwächse. Im erhöhten Umschlagsvolumen der Gruppe der sonstigen Häfen und Länder sowie der Häfen Enns und Krems spiegelt sich der gestiegene Inlandsverkehr wider.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2020



¹ Inklusive des wasserseitigen Umschlags in der Halle der Industrie Logistik Linz GmbH.

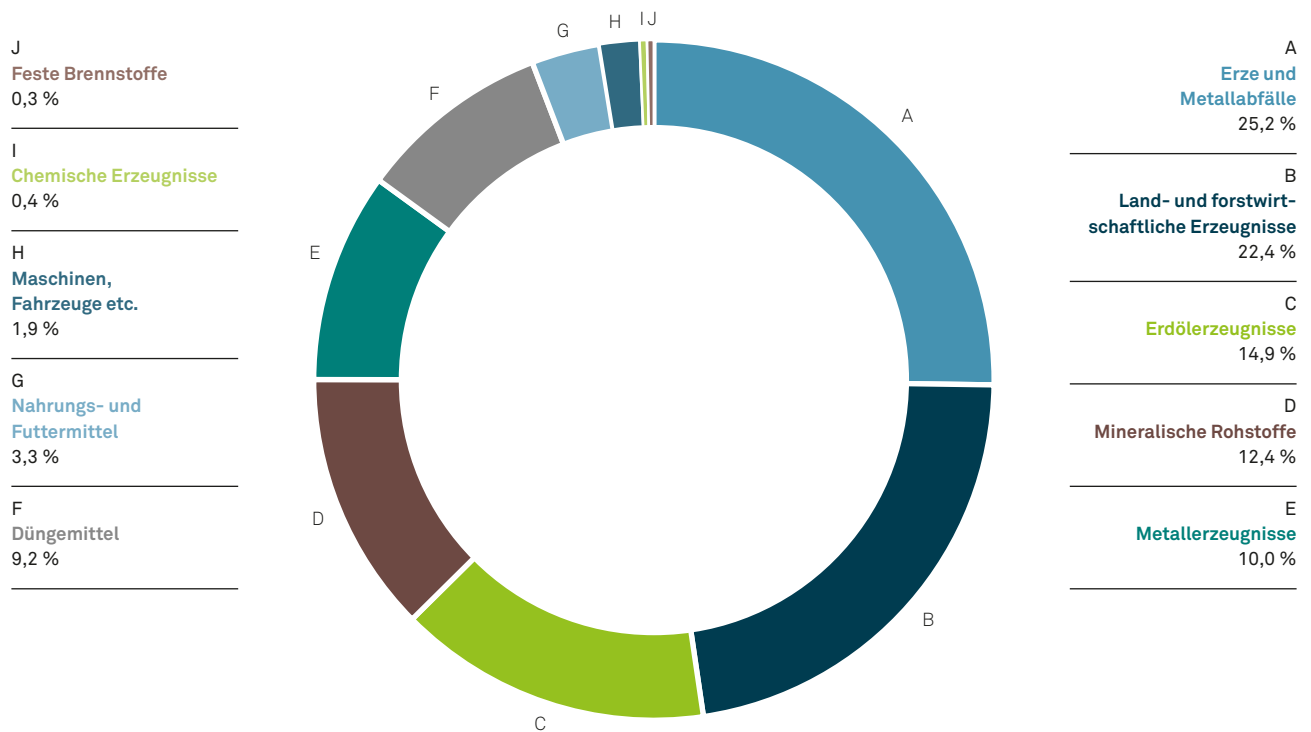
² Sonstige Häfen und Ländern: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg und Umschlagsländer Linz (Letztere steht in Zusammenhang mit Infrastrukturbauarbeiten in Linz).

³ Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau sowie der beiden Ländern Lagerhaus und Zwischenbrücken zusammengefasst.

⁴ Für den Standort Linz sind die Umschlagszahlen des Handelshafens und des Ölhafens zusammengefasst.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau nach Gütergruppen 2020



Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2020	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	5 234	816 466	109 852	919 617	1 851 169	-8,8 %
Nahrungs- und Futtermittel	325	143 958	81 411	42 648	268 342	-6,5 %
Feste Brennstoffe	-	24 935	-	1 600	26 535	-50,7 %
Erdölerzeugnisse	78 871	562 071	570 006	18 866	1 229 814	-11,6 %
Erze und Metallabfälle	-	2 045 092	13 205	21 904	2 080 202	+5,0 %
Metallerzeugnisse	-	158 126	489 064	175 635	822 825	-14,6 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	508 861	172 805	187 110	157 310	1 026 086	+31,8 %
Düngemittel	1 463	47 720	582 991	124 573	756 747	-9,9 %
Chemische Erzeugnisse	-	-	-	29 123	29 123	-0,1 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	160	18 109	27 341	110 328	155 938	-1,7 %
Gesamt	594 913	3 989 282	2 060 982	1 601 604	8 246 781	-3,1 %

* NST/R = Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik/revidiert

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERGRUPPEN

Erze und Metallabfälle dominierend Mineralische Rohstoffe wachsen stark

Im Jahr 2020 wurden knapp 8,2 Millionen Tonnen auf der österreichischen Donau befördert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht das einem geringen Rückgang von 3,1 %. Insgesamt sanken die Import-, Export- und Transitverkehre, die Inlandsverkehre verzeichneten dagegen ein Plus von rund 134 %, das auf den starken Anstieg bei den mineralischen Rohstoffen zurückzuführen ist.

Trotz des Rückgangs im Gesamtvolumen erfuhren die Erze und Metallabfälle einen Zuwachs im Transportaufkommen von 5,0 %. Somit war diese Warengruppe, wie zuletzt im Jahr 2018 und auch schon in den Jahren davor, die aufkommensstärkste Güterart. Anteilsmäßig machten die Erze und Metallabfälle 25,2 % der insgesamt auf der österreichischen Donau transportierten Menge aus. Wie im Vorjahr wurden knapp 98 % davon im Importverkehr befördert.

Die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse fielen 2020 anteilmäßig auf den zweiten Platz zurück. Die Warengruppe machte 22,4 % der Transportmenge auf der österreichischen Donau aus und registrierte einen Rückgang der transportierten Menge um 8,8 %.

Gemessen am Transportaufkommen sind die Erdölzeugnisse, wie bereits im Vorjahr, auf dem dritten Platz zu finden. Die Gütergruppe wies insgesamt einen Rückgang um 11,6 % auf.

Den größten Zuwachs beim Transportvolumen konnte die Warengruppe der mineralischen Rohstoffe verzeichnen. Knapp 1 Million Tonnen wurden 2020 auf der österreichischen Donau transportiert, was einer Steigerung um 31,8 % oder 257 449 Tonnen entspricht. Interessant ist die markante Steigerung der beförderten Menge im Inlandsverkehr um 885,5 % oder 457 226 Tonnen. Die Güterart rückte im Ranking von Platz sechs auf Platz vier vor.

Mit etwas mehr als 0,8 Millionen Tonnen und einem Anteil am Gesamtaufkommen von 10,0 % wurden Metallerzeugnisse im Ranking auf den fünften Platz verdrängt (-14,6 %). Knapp dahinter findet sich mit 756 747 Tonnen verschiffter Güter die Warengruppe der Düngemittel. Die Nahrungs- und Futtermittel folgten dem generellen Trend und wiesen mit minus 6,5 % ein sinkendes Transportaufkommen auf. Dennoch wurde im Exportvolumen innerhalb der Güterart ein Zuwachs von 81,7 % registriert.

Das Transportaufkommen der Kategorie der Maschinen, Fahrzeuge und sonstigen Waren sank um moderate 1,7 % auf knapp 0,2 Millionen Tonnen. Die chemischen Erzeugnisse wurden im Jahr 2020 lediglich im Transitverkehr befördert. Die festen Brennstoffe erlitten mit 50,7 % den stärksten Rückgang des transportierten Volumens und wiesen im Gütervergleich das geringste Transportvolumen auf.

- Leichter Rückgang im Gesamttransportvolumen aufgrund schwieriger Rahmenbedingungen
- Transportvolumen der mineralischen Rohstoffe um rund 32 % höher

PERSONENSCHIFFFAHRT

Coronabedingter Einbruch Rückgang der Passagierzahlen um 88 %

- 90,7 % weniger Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Rückgang von 86,5 % beim Linienverkehr und 85,7 % beim Gelegenheitsverkehr
- Vier neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz

Nach den starken Zuwächsen der vergangenen Jahre musste die Personenschiffahrt, als direkte Folge der Pandemie und der damit verbundenen strengen Auflagen, einen massiven Einbruch verzeichnen. Im Jahr 2020 wurden auf dem österreichischen Donauabschnitt insgesamt nur rund 165 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Minus von 88,0 % im Vergleich zu 2019 entspricht.

Mit nur rund 50 000 beförderten Passagierinnen und Passagieren (–90,7 % gegenüber 2019) mussten die Flusskreuzfahrten den größten Rückgang hinnehmen. Die Zahl der auf dem österreichischen Abschnitt verkehrenden Kabinenschiffe reduzierte sich im Jahr 2020 auf 59 (–69,3 %), davon waren vier Neubauten. Diese Kabinenschiffe absolvierten in Summe 1 007 Fahrten (–83,1 %). Zehn Donaukreuzfahrtschiffe verlegten 2020 ihr Fahrgebiet in den Westen. 133 Schiffe waren aufgrund der Pandemie und ihrer Auswirkungen außer Dienst gestellt. Sie wurden nur gelegentlich für Ausbildungs- oder Bunkerfahrten bewegt.

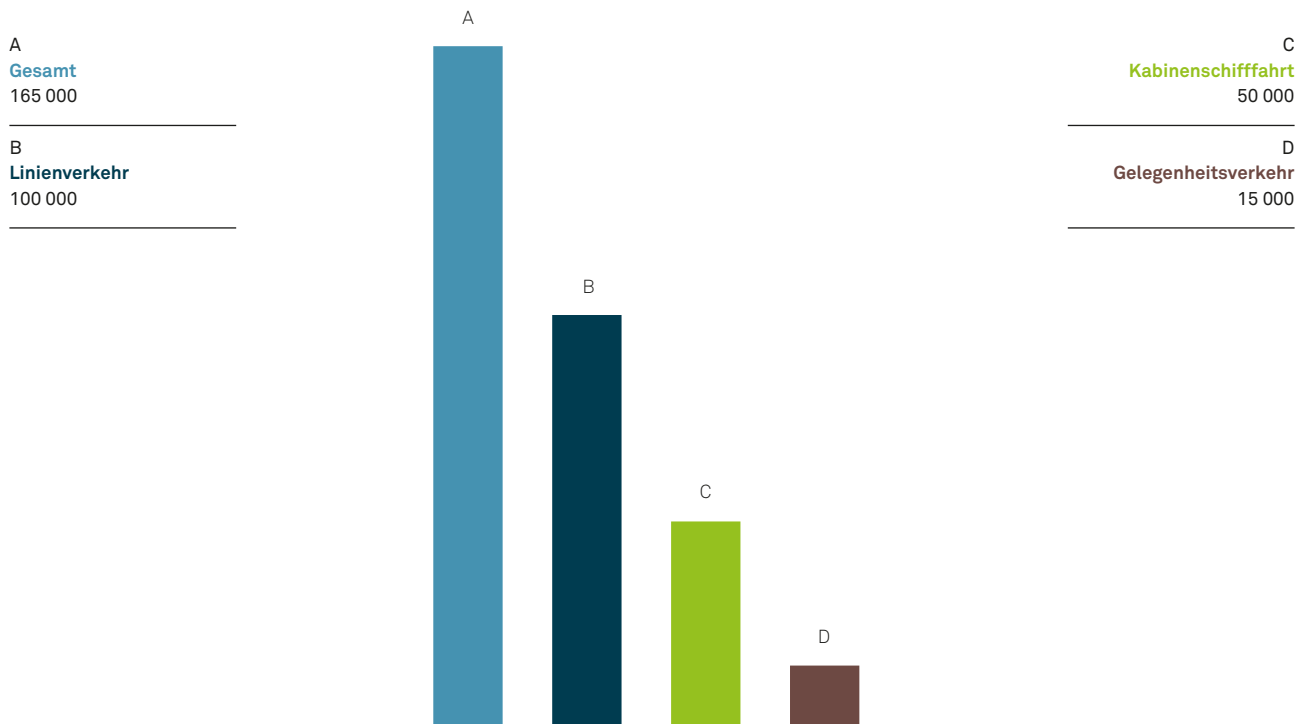
Im Linienverkehr wurden 2020 rund 100 000 Personen (–86,5 %) befördert. Die DDSG Blue Danube Schiffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 49 300 Passagierinnen und Passagiere (–82,3 %). Auf den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 13 614 Fahrgäste (–91,5 %) befördert, und die Fähre Dürnstein GmbH & Co. KG meldete 19 036 Passagierinnen und Passagiere (–7,8 %) auf ihren Donau-Taxis in der Wachau. Weitere 1 679 Personen (–42,3 %) nahmen das Angebot der Donauschiffahrt Ardagger GmbH mit der MS Donaunixe und der MS Maria in Anspruch.

Im Gelegenheitsverkehr wurden 2020 nur rund 15 000 Fahrgäste (–85,7 %) befördert. Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schiffahrt GmbH 7 400 Passagierinnen und Passagiere (–84,6 %), und auf der MS Carnuntum der Event-Schiffahrt Haider e. U. wurden bei Gelegenheitsverkehren 1 624 Passagierinnen und Passagiere (+4,6 %) befördert. Die Donauschiffahrt Ardagger GmbH meldete 1 087 Fahrgäste (–82,0 %), und 1 072 Personen (+17,5 %) nahmen das Angebot der Fähre Dürnstein GmbH & Co. KG in Anspruch.

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2020 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 1 000 Fahrgäste beförderten, wird hier nicht gesondert ausgewiesen. Für sonstige im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt operierende Unternehmen liegen für den Berichtszeitraum keine Zahlen vor.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2020*

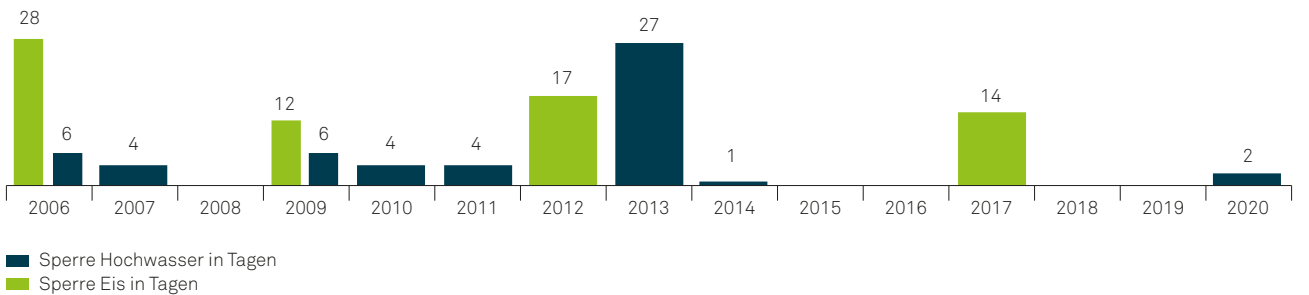
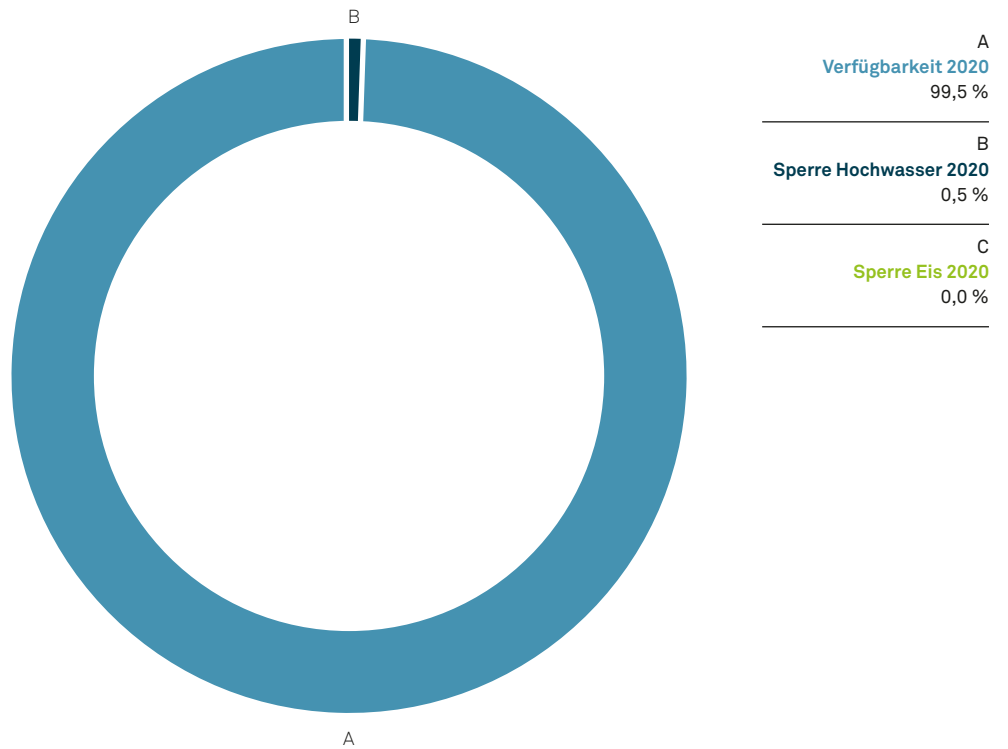


* Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Tagesausflugsschiffe von 40 % beruhen. Der Berechnung der Gesamtpassagierzahl auf Kabinenschiffen liegt die Zahl der Fahrten dieser Schiffe durch die Schleusen Aschach und Freudenau zugrunde. Üblicherweise wird eine mittlere Auslastung der Schiffe von 75 % angenommen und mit einem 30%igen Abschlag für Doppelzählungen geschätzt. Aufgrund der strengen Coronaauflagen wird für 2020 aber nur eine Auslastung von 40 % angenommen.

Quellen: 1. Wiener Bootstaxi, Ahoi Wachau – Ahoi Reichl Geith OG, Central Danube Region Marketing & Development GmbH, DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Donauschifffahrt Ardagger GmbH, Donauschifffahrt Wurm & Noé GmbH & Co. OHG, Donau-Taxi Wachau – Fähre Dürnstein GmbH & Co. KG, Event-Schifffahrt Haider e. U., Motorboottaxi Wachau, Motoryacht Wachau, Naufahrt Wolfgang Speckner, Nostalgie Tours – Video & Consulting GesmbH, viadonau, WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2006 bis 2020



Quellen: Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK); viadonau

VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Donau an 364 Tagen befahrbar Zweitägige Hochwassersperre

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2006 bis 2020 lag die Verfügbarkeit des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau bei 97,7 % oder rund 357 Tagen pro Jahr. In diesem Zeitraum waren vier Eissperren mit einer durchschnittlichen Dauer von knapp 18 Tagen zu verzeichnen, während die Wasserstraße in acht Jahren aufgrund von Hochwasser mit einer mittleren Dauer von rund sieben Tagen gesperrt werden musste.

Im Jahr 2020 waren auf der Donau Anfang Februar und Anfang August zwei kleinere Hochwasser zu verzeichnen (Überschreitung des Höchsten Schifffahrtswasserstandes 2010). Aufgrund der Hochwasserwelle im Februar war die Strudenstrecke zwischen Tiefenbach und St. Nikola für rund einen halben Tag nicht befahrbar. Anfang August betraf die Hochwassersperre den gesamten österreichischen Donauabschnitt; ihre Dauer betrug rund eineinhalb Tage. Sperren aufgrund von Eis waren im Jahr 2020 auf dem österreichischen Donauabschnitt hingegen keine nötig. Somit war die Wasserstraße Donau in diesem Jahr an 364 Tagen oder 99,5 % des Jahres verfügbar.

Wetterbedingte behördliche Sperren können auf dem österreichischen Abschnitt der Donau aufgrund von Extremsituationen wie Eisbildung oder Hochwasser schiffahrtspolizeilich angeordnet werden. Während durch erhebliche Eisbildung bedingte Sperren hauptsächlich auf die Wintermonate, in der Regel Jänner und Februar, beschränkt sind, treten Hochwasser tendenziell in den Frühjahrs- oder Sommermonaten auf.

Behördliche Sperren der Wasserstraße Donau können – abgesehen von Hochwasser und Eisbildung – außerdem wegen Verkehrsunfällen, Schleusengebrehen, Gewässerverunreinigungen, Bauarbeiten oder Veranstaltungen angeordnet werden. Totalsperren von Schleusenanlagen, also die parallele Sperre beider Schleusenkammern, nahmen im Jahr 2020 in Summe 18,8 Stunden in Anspruch und betrafen vier der zehn Schleusenanlagen des österreichischen Donauabschnitts. Darüber hinaus mussten im Raum Linz mehrmals kurzzeitige Sperren aufgrund der Brückenbaustelle zur Westumfahrung (A 26) angeordnet werden. Zur Eindämmung der Coronapandemie war die gesamte Personenschifffahrt auf der Donau zwischen Mitte März und Anfang Mai untersagt.

- Langjährige Verfügbarkeit der Donau bei 97,7 %
- Zwei kurze Sperren wegen Hochwasser im Jahr 2020

SCHIFFSAUSLASTUNG

Niedrige Wasserführung im 1. Halbjahr Schiffsauslastung fällt auf 57,1 %

- RNW an 34 Tagen erreicht oder unterschritten
- Höchster Auslastungsgrad mit 68,3 % im März
- Durchschnittlich 673 Beförderungen pro Monat

Für die Frühlingsmonate ungewöhnlich niedrige Wasserstände führten in der ersten Jahreshälfte 2020 zu einer untypischen Kurve des Pegels Wildungsmauer. Ab Juni zeigte die Wasserführung hingegen die für die Sommermonate typischen hohen und die für den Herbst charakteristischen fallenden Wasserstände.

Während am 5. August mit 617 cm der höchste Wasserstand erreicht wurde, wurde das Minimum mit 134 cm am 22. Dezember erreicht. Insgesamt wurde der Höchste Schifffahrtswasserstand (HSW) 2020 an zwei Tagen überschritten und der Regulie-rungsniederwasserstand (RNW) an 34 Tagen erreicht oder unterschritten.

Die Fahrwasserbedingungen waren weniger günstig als 2019: Im Vorjahr wurde der RNW nur an 31 Tagen erreicht oder unterschritten. Auch lag der durchschnittliche Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer 2020 mit 252 cm um 20 cm niedriger als 2019.

Mit 8 071 Beförderungen wurden 2020 insgesamt 8,2 Millionen Tonnen Güter über die österreichische Donau transportiert. Das entspricht einem durchschnittlichen Auslastungsgrad von 57,1 % pro beladener Fahrt. Dieser Wert liegt, in Korrelation zur weniger günstigen Wasserführung, leicht unterhalb des durchschnittlichen Auslastungsgrades von 59,9 % im Vorjahr.

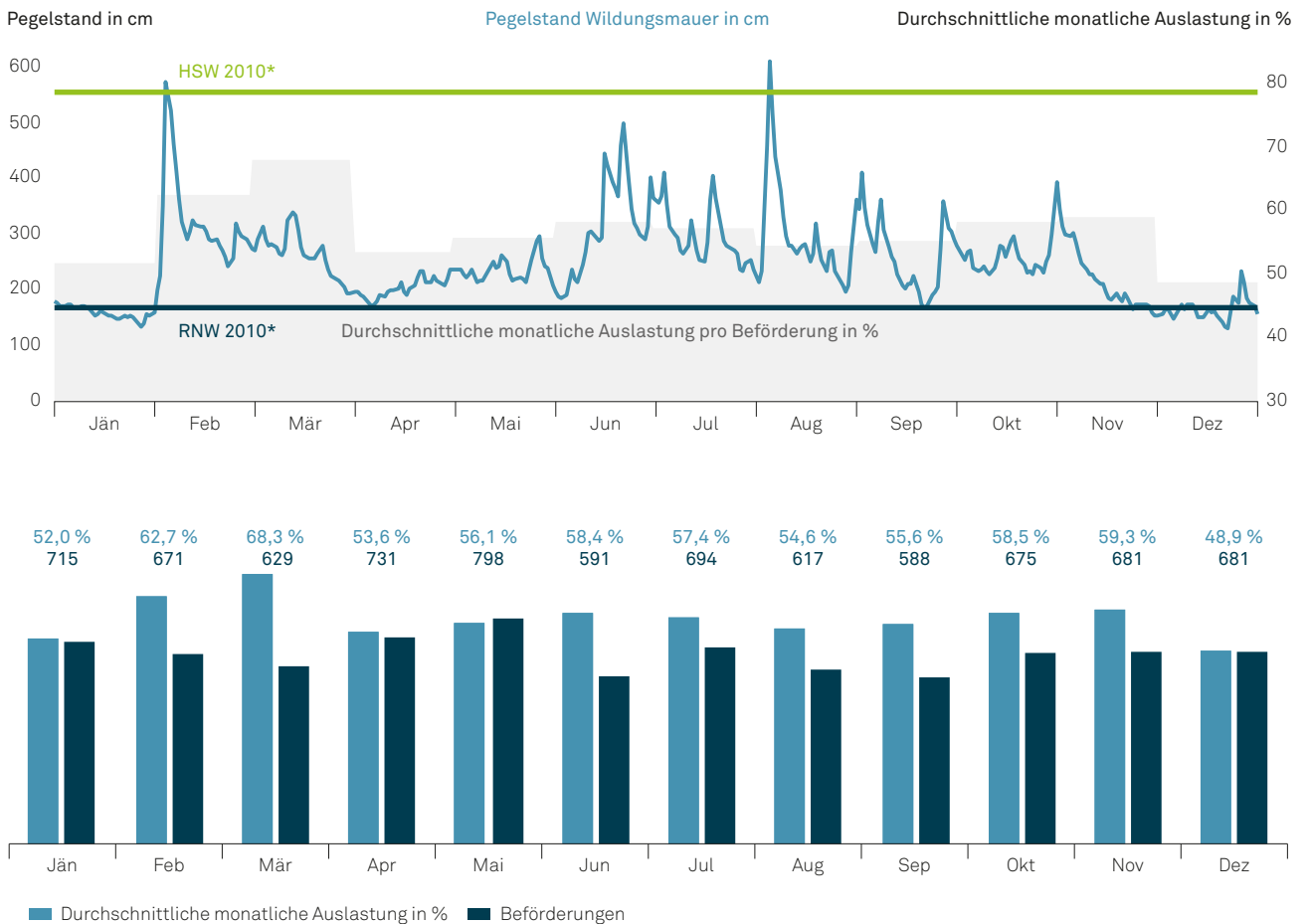
Da im März mit nur 629 Beförderungen insgesamt 0,7 Millionen Tonnen Güter verschifft wurden, wurde in diesem Monat mit durchschnittlich 68,3 % der höchste Auslastungsgrad des Jahres 2020 erzielt. Hingegen wurde im Dezember, als für den Transport von 0,6 Millionen Tonnen 681 Beförderungen nötig waren, mit 48,9 % der niedrigste durchschnittliche Auslastungsgrad erreicht.

Obwohl im Mai mit 0,8 Millionen Tonnen das höchste Transportaufkommen des Jahres 2020 anfiel, blieb die mittlere Schiffsauslastung wegen der mäßigen Wasserführung mit 56,1 % unterdurchschnittlich. Dadurch waren 798 Beförderungen für die Verschiffung des Transportaufkommens notwendig, womit die höchste Zahl von Beförderungen des Jahres erreicht wurde.

Im Durchschnitt wurden 2020 pro Monat 673 Beförderungen gezählt.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

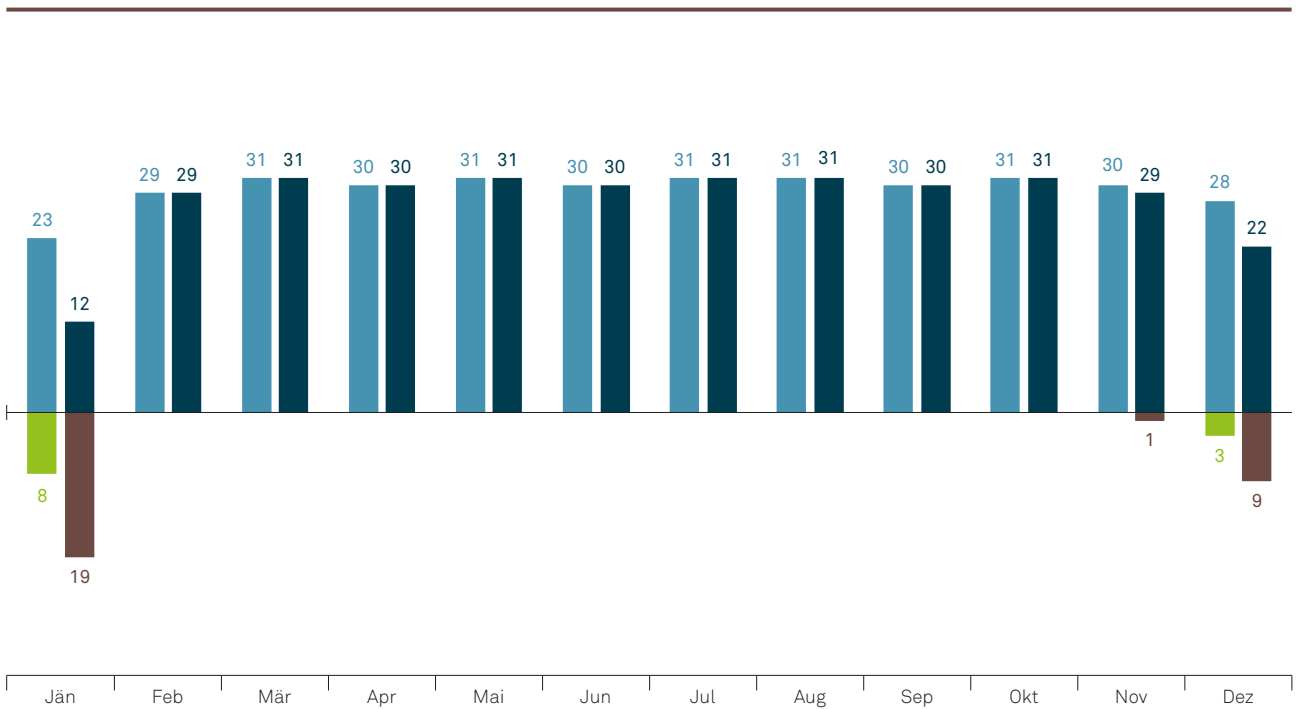
Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2020 am Richtpegel Wildungsmauer



* RNW 2010 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1981 bis 2010 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 162 cm.
 HSW 2010 (Höchster Schifffahrtswasserstand): Der HSW-Wert ist jener Wasserstand, der einem Abfluss mit einer Überschreitungsdauer von 1,0 % der Tage eines Jahres, bezogen auf den 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1981 bis 2010, entspricht. Er liegt für Wildungsmauer derzeit bei 564 cm.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Minimal durchgängig* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2020

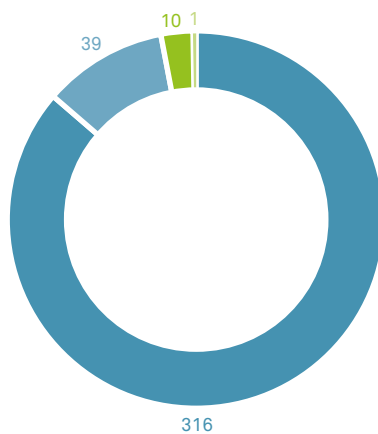


Jän Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez

Wachau
Richtpegel
Kienstock
Minimale Fahrwasser-
tiefe in Tagen

Über 2,5 m
Unter 2,5 m

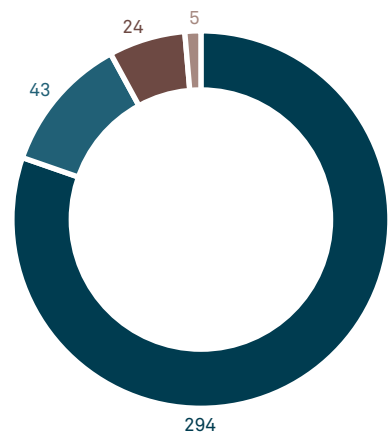
≥ 27 dm
26 + 25 dm
24 + 23 dm
22 + 21 dm



Östlich von Wien
Richtpegel
Wildungsmauer
Minimale Fahrwasser-
tiefe in Tagen

Über 2,5 m
Unter 2,5 m

≥ 27 dm
26 + 25 dm
24 + 23 dm
22 + 21 dm



* Bezogen auf die erforderliche Fahrbahnweite für einen Vierer-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr. Die Breite ist abhängig vom Kurvenradius.

FAHRWASSERTIEFEN

Zehn Monate durchgängig 2,5 m Mehr als 92 % Verfügbarkeit

In den Monaten Februar bis Mitte November des Jahres 2020 wies die Donau hydrologisch gesehen im Mittel eine gute Wasserführung auf, die sich im Februar und März sowie von Mitte Juni bis Mitte September immer wieder um Mittelwasser bewegte. Die Monate Jänner und Dezember waren hingegen von niedrigen Wasserständen geprägt. So wurden am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die freie Fließstrecke östlich von Wien) Tagesmittelwerte unter Regulierungsniederwasser 2010 in der zweiten Jännerhälfte an 17 Tagen, Ende November an zwei Tagen und im Dezember an 13 Tagen verzeichnet. An 32 Tagen (8,7 % des Jahres) herrschte somit Niederwasser. Umgekehrt kam es Anfang Februar und Anfang August an jeweils einem Tag zu einer Überschreitung des Höchsten Schifffahrtswasserstandes 2010 am Pegel Wildungsmauer, die zu kurzfristigen Sperrungen der Schifffahrt führte.

In den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau waren in den zehn Monaten Februar bis November mit Ausnahme eines einzigen Tages durchgängig Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne verfügbar. Insgesamt war in der Wachau an 355 Tagen oder 97,0 % des Jahres (+0,8 % gegenüber 2019) eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m in der Tiefenrinne vorhanden. In der freien Fließstrecke östlich von Wien konnte eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m an 337 Tagen oder 92,1 % des Jahres (+3,3 %) gewährleistet werden. An den maßgeblichen Seichtstellen der Streckenabschnitte Wachau und östlich von Wien waren im gesamten Jahr 2020 nur an fünf Tagen Fahrwassertiefen von weniger als 2,3 m vorhanden. Umgekehrt standen der Schifffahrt an 294 Tagen Fahrwassertiefen von mindestens 2,7 m zur Verfügung.

Die minimal verfügbaren Fahrwassertiefen für die beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau wurden aus allen im Jahr 2020 von viadonau veröffentlichten hydrografischen Vermessungen der Stromsohle ermittelt. Diese wurden in Kombination mit schifffahrtsrelevanten Pegelganglinien (gemittelte Tagespegelstände an den beiden Richtpegeln Kienstock und Wildungsmauer) ausgewertet. Referenz war eine möglichst durchgängig vorgehaltene Tiefenrinne innerhalb der Fahrinne, die die erforderliche Fahrbahnbreite für einen 4er-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr darstellt.



„Unser Ziel, die ganzjährige Befahrbarkeit der Donau zu gewährleisten, geht bei viadonau stets Hand in Hand mit optimal aufbereiteten Daten zur Wasserstraße. Mit maßgeschneiderten, modernen und umfassenden Informationsdienstleistungen sorgen wir für klare Sicht auf der Donau.“

PETRA MARKTL
Fachbereichsleiterin Geoinformation

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

Importe und Ostverkehre dominierten 6,3 Millionen Tonnen östlich von Wien

- Transportaufkommen auf dem östlichsten Donauabschnitt mehr als doppelt so hoch wie auf dem westlichsten Donauabschnitt
- 68,9 % des Exports in östliche Donauländer verschifft
- 60,2 % der Importe aus dem Osten in Linz umgeschlagen

Trotz eines im Vergleich zum Vorjahr verringerten Gesamttransportaufkommens von 7,7 Millionen Tonnen* im Jahr 2020 blieben die Größenverhältnisse der transportierten Gesamtmengen, der einzelnen Verkehrsbereiche und der Transportrichtungen innerhalb der einzelnen Donauabschnitte tendenziell konstant.

Das sich von links nach rechts beziehungsweise von West nach Ost verdickende Verkehrsband macht die auch 2020 mengenmäßig höhere Bedeutung des Ostverkehrs deutlich. Mit 6,3 Millionen Tonnen betrug die auf dem Donauabschnitt zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze beförderte Gesamtmenge mehr als das Doppelte der auf dem Abschnitt zwischen der deutsch-österreichischen Grenze und Aschach beförderten Gesamtmenge (3,0 Millionen Tonnen).

Auch das Verhältnis der zu Berg und zu Tal beförderten Transportmengen und das Verhältnis der Verkehrsbereiche spiegeln die Dominanz des Ostverkehrs wider: Mit insgesamt 4,0 Millionen Tonnen sorgte der Import für das mit Abstand höchste Transportaufkommen. Davon wurden 3,3 Millionen Tonnen (81,7 %) zu Berg, also aus den östlich von Österreich gelegenen Donauanrainerstaaten, eingeführt.

Doch auch in den Verkehrsbereichen Export und Transit überwiegt die Bedeutung des Ostverkehrs: Von den insgesamt 2,1 Millionen Tonnen im Export wurden zu Tal, also in die östlich von Österreich gelegenen Donauanrainerstaaten, 1,4 Millionen Tonnen (68,9 %) befördert. Im Transit wurden von insgesamt 1,6 Millionen Tonnen Ladung 1,4 Millionen Tonnen (85,5 %) in Ost-West-Richtung verschifft und nur 0,2 Millionen Tonnen in West-Ost-Richtung.

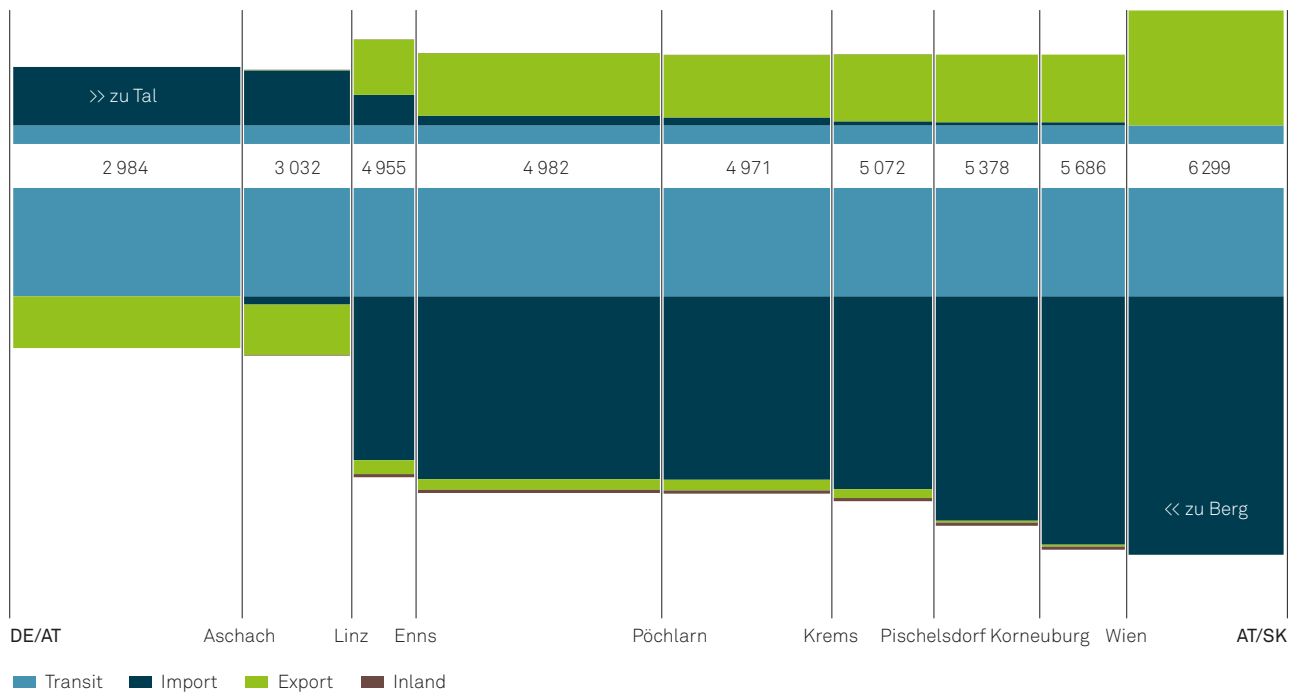
Gut erkennbar ist auch die Bedeutung des Hafenstandortes Linz, der den Stadt- und Tankhafen, den voestalpine-Hafen und einen Schwerlasthafen umfasst, für die Zusammensetzung des Transportaufkommens auf der österreichischen Donau: Von den 3,3 Millionen Tonnen, die 2020 aus den östlich gelegenen Donauanrainerstaaten nach Österreich importiert wurden, wurden allein in Linz 2,0 Millionen Tonnen umgeschlagen, was einem Anteil von 60,2 % entspricht.

Insgesamt wurden 2020 täglich 21 126 Tonnen über die österreichische Donau verschifft. Für diese Menge wäre rechnerisch täglich der Einsatz von 845 Lkw (à 25 Nettotonnen) oder 528 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen) erforderlich gewesen.

* Ohne durch Erhaltungsmaßnahmen in der Donau verursachte Schottertransporte und Transporte innerhalb eines Hafenstandortes.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

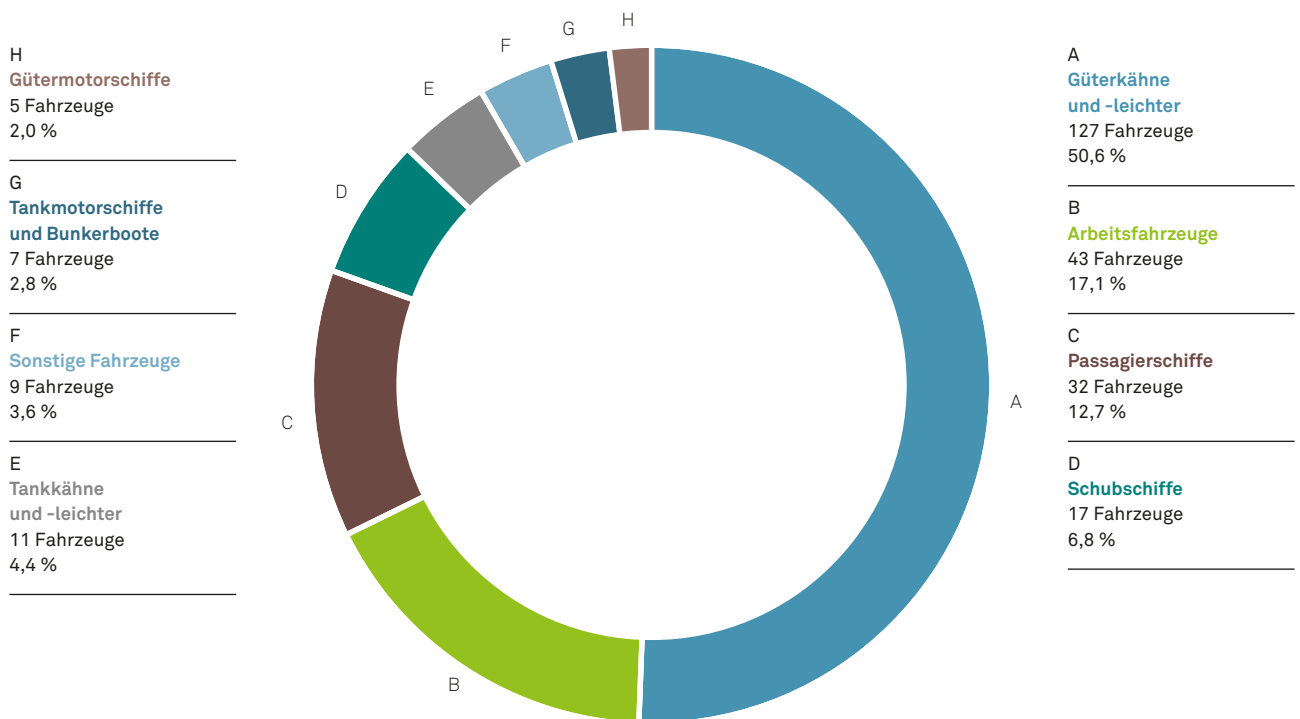
Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2020



Abschnitt	Länge	Import	Import	Export	Export	Inland	Inland	Transit	Transit	Gesamt	Gesamt	Gesamt
in 1 000 Tonnen	in km	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	
Grenze DE/AT–Aschach	63,21	0	731	651	0	0	0	1 369	233	2 020	964	2 984
Aschach–Linz	31,30	103	688	629	7	2	1	1 369	233	2 103	929	3 032
Linz–Enns	16,87	2 065	382	172	694	38	2	1 369	233	3 644	1 311	4 955
Enns–Pöchlarn	67,63	2 298	122	136	782	39	3	1 369	233	3 842	1 140	4 982
Pöchlarn–Krems	46,20	2 309	100	136	782	39	3	1 369	233	3 853	1 118	4 971
Krems–Pischelsdorf	26,30	2 430	52	111	837	37	3	1 369	233	3 947	1 125	5 072
Pischelsdorf–Korneuburg	29,60	2 825	39	26	848	38	0	1 369	233	4 258	1 120	5 378
Korneuburg–Wien	23,64	3 125	39	25	849	46	0	1 369	233	4 565	1 121	5 686
Wien–Grenze AT/SK	45,76	3 258	0	0	1 439	0	0	1 369	233	4 627	1 672	6 299

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Übersicht österreichische Donauflotte* nach Fahrzeugtyp 2020



* Zur österreichischen Donauflotte zählen Fahrzeuge der Kategorie 1 laut § 3 der Schiffstechnikverordnung, die wie folgt definiert ist: „ein Fahrzeug, dessen Länge (L) 20 m oder mehr beträgt oder dessen Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) 100 m³ oder mehr beträgt, oder das zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen bestimmt ist (Fahrgastschiffe), ein schwimmendes Gerät oder ein Schlepp- oder Schubschiff, das dazu bestimmt ist, solche Fahrzeuge zu schleppen, zu schieben oder beigekoppelt mitzuführen“.

ÖSTERREICHISCHE DONAUFLOTTE

Größe der Donauflotte stabil Güterkähne und -leichter stärkste Gruppe

Im Jahr 2020 umfasste die österreichische Donauflotte 251 Fahrzeuge (-3 im Vergleich zum Vorjahr) mit einem durchschnittlichen Alter von 43 Jahren. Im Flottenbestand zeigten sich somit noch keine Auswirkungen der Coronapandemie. Zur Donauflotte zählen zugelassene Fahrzeuge der Kategorie 1 laut § 3 der Schiffstechnikverordnung, die in Österreich registriert sind. Die Kategorisierung der Fahrzeuge erfolgt nach den in der Empfehlung 28 der UNECE festgelegten Fahrzeugtypen.

Etwas mehr als die Hälfte der Fahrzeuge können der Kategorie der nicht motorisierten Güterkähne und -leichter zugeordnet werden (127 Fahrzeuge oder 50,6 %). Sie sind durchschnittlich 39 Jahre alt, 68,2 m lang, 10,0 m breit, haben einen Tiefgang von 2,5 m und eine Tragfähigkeit von 1 392,5 Tonnen.

Die zweitstärkste Kategorie sind mit 43 Einheiten oder 17,1 % die Arbeitsfahrzeuge, wie Baustellenfahrzeuge und schwimmendes Gerät, mit einem Durchschnittsalter von 46 Jahren.

Auf Platz drei landeten die Passagierschiffe mit 32 Fahrzeugen oder 12,7 % der österreichischen Donauflotte. Dabei handelt es sich überwiegend um Ausflugsschiffe. Lediglich ein Kreuzfahrtschiff mit 164 Fahrgastbetten ist in Österreich registriert. Die Passagierschiffe sind durchschnittlich 46 Jahre alt und haben eine Beförderungskapazität von 267 Personen.

17 Schubschiffe sind in Österreich registriert (6,8 % aller Fahrzeuge). Sie sind durchschnittlich 46 Jahre alt, 31,6 m lang, 8,8 m breit, haben einen Tiefgang von 1,6 m und eine Motorleistung von 1 190 kW.

Von den Tankkähnen und -leichtern sind in Österreich elf Einheiten registriert (4,4 %). Sie sind durchschnittlich 32 Jahre alt, 78,1 m lang, 10,4 m breit, haben einen Tiefgang von 2,8 m und eine Tragfähigkeit von 1 641,3 Tonnen.

Weitere neun Fahrzeuge (3,6 %) werden unter der Kategorie „Sonstige Fahrzeuge“ subsumiert. Dazu zählen beispielsweise Sportboote über 20 m oder Fähren.

Die österreichische Donauflotte umfasst auch sieben Tankmotorschiffe oder Bunkerboote mit einem durchschnittlichen Alter von 60 Jahren, einer Tragfähigkeit von durchschnittlich 414,7 Tonnen und einer Motorleistung von 341 kW.

Schließlich sind noch fünf Gütermotorschiffe in Österreich registriert. Sie sind durchschnittlich 33 Jahre alt, 74,6 m lang, 10,3 m breit, haben einen Tiefgang von 2,4 m, eine Tragfähigkeit von 1 426,4 Tonnen und eine Motorleistung von 864 kW.

- Die österreichische Donauflotte umfasste 2020 251 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 43 Jahren
- Güterkähne und -leichter mit 50,6 % der häufigste Fahrzeugtyp
- Arbeitsfahrzeuge mit 17,1 % auf Platz zwei, gefolgt von Fahrgast- und Ausflugsschiffen mit 12,7 %

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

52 000 Einheiten geschleust Einbruch beim Personenverkehr

- Rückgang um 2,9 % bei den geschleusten Güterschiffen im Vergleich zum Vorjahr
- Coronabedingter Rückgang um 85,7 % beim Personenverkehr

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2020 im Personen- und Güterverkehr in Summe 52 076 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 29 768 Motorgüter- und Motortankschiffe (-2,0 % gegenüber 2019), 14 807 Schubschiffe (-4,8 %) und 7 501 Personenschiffe (-85,7 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 33 613 Güter- und Tankleichter oder -kähne (-5,4 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2019 ein Minus von 47,0 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

Das Jahr 2020 war geprägt von der Coronapandemie, was sich deutlich in den Schleusungszahlen der Personenschifffahrt niederschlägt. Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau einen vergleichsweise leichten Rückgang bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 2,9 % oder 1 340 Einheiten). Im Personenverkehr kam es dagegen zu einem dramatischen Rückgang (um 85,7 % oder 44 818 Schiffseinheiten). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2020 der Güterverkehr einen Anteil von 85,6 % (+38,9 Prozentpunkte), der Personenverkehr einen Anteil von 14,4 % (-38,9 Prozentpunkte).

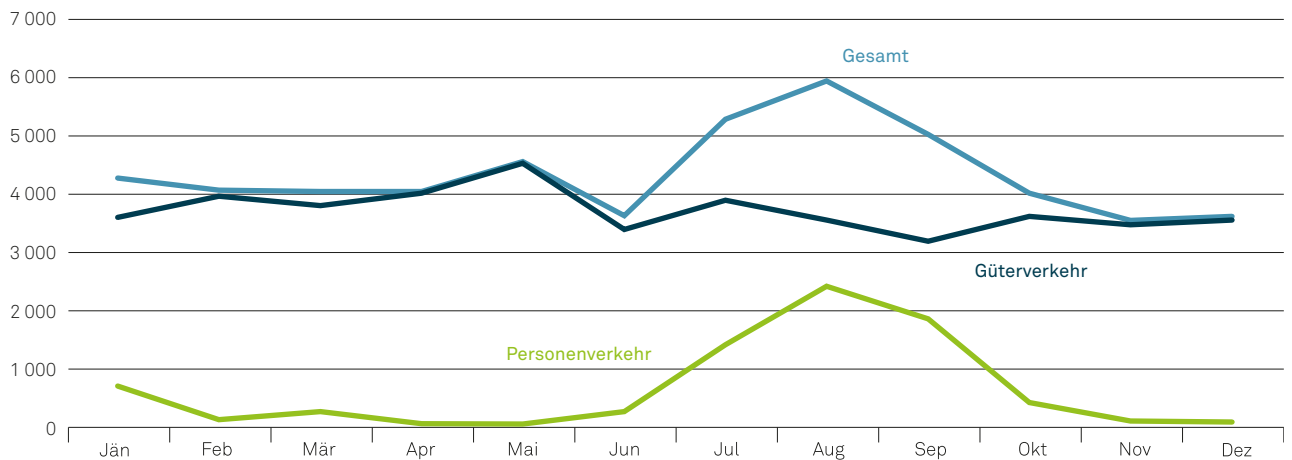
Bezogen auf das Gesamtjahr 2020 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 5 786 Verbände oder einzeln fahrende Schiffe (ein Minus von 5 129 Schiffseinheiten), pro Monat waren es 482 Schiffsbewegungen (-427), pro Tag 16. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenu (Wien) mit 7 299 Schiffseinheiten (-45,8 %), gefolgt von der Schleuse Abwinden mit 6 625 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurde mit 4 598 Einheiten die geringste Zahl von Schiffen geschleust.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr 2020 an den österreichischen Donauschleusen zudem 10 750 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (+11,5 %) sowie 1 542 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2020

Schiffseinheiten



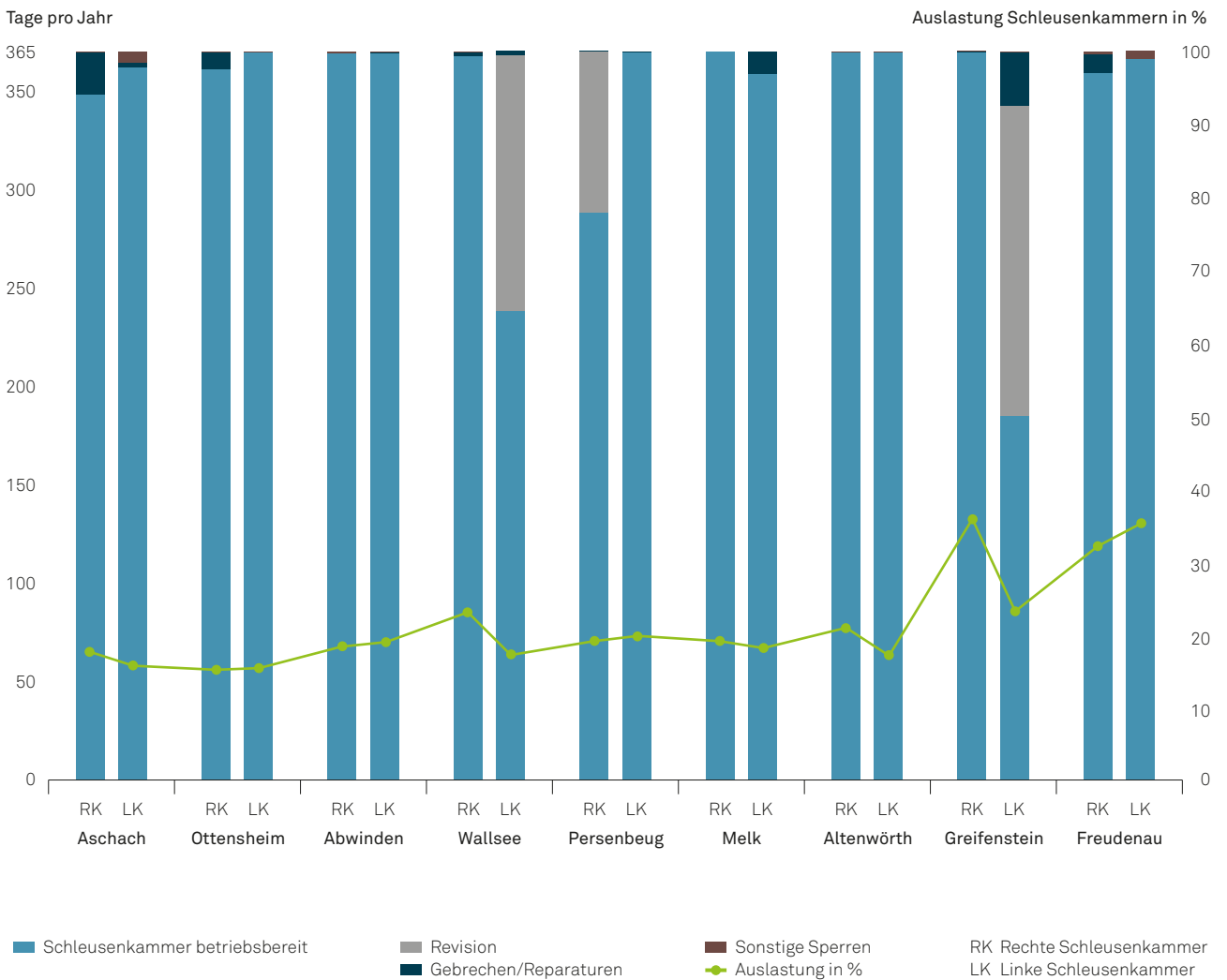
	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2020	44 575	-2,9	7 501	-85,7	52 076	-47,0
2019	45 915	+7,8	52 319	+11,0	98 234	+9,5
2018	42 597	-16,7	47 147	+7,1	89 744	-5,7
2017	51 164	-0,9	44 020	+5,6	95 184	+2,0
2016	51 603	+1,6	41 695	+6,0	93 298	+3,5

* Schiffseinheiten im Güterverkehr inkludieren Schiffsverbände (Schubschiffe oder Motorgüter- und Motortankschiffe mit Güter- und Tankleichtern oder -kähnen) sowie Einzelfahrer (Motorgüter- und Motortankschiffe oder einzeln fahrende Schub- und Zugschiffe). Bei den Personenschiffen handelt es sich um Tagesausflugs- und Kabinenschiffe.

Quelle: viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verfügbarkeit der österreichischen Donauschleusen 2020



Quelle: viadonau

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

99,4 % durchgängige Verfügbarkeit Mittlere Kammerauslastung rund 21 %

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, damit ihre Funktionsfähigkeit, ihre Betriebssicherheit und somit die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleistet sind. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen waren im Jahr 2020 der Grund für 89,7 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenkammern. Die durchschnittliche Dauer der Revisionen im Winterhalbjahr 2019/20, die im Frühjahr 2020 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer 202 Tage.

Eine weitere Ursache von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund technischer Gebrechen. Sie führten in Summe zu 5,6 % aller Sperrtage. Darüber hinaus wurden 2,8 % der Sperrtage durch geplante Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich und Vermessungen verursacht. Das Jahr 2020 verzeichnete zudem eine kurze hochwasserbedingte Sperre an einem Großteil der Schleusenanlagen. Dieses Elementarereignis war für 1,9 % der Sperrtage verantwortlich.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2020 an knapp 364 Tagen (99,4 %) gegeben. In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober war – Anfang August – ein Großteil der Donauschleusen aufgrund eines kurzzeitigen Hochwasserereignisses für rund 35 Stunden komplett gesperrt. Lediglich eine weitere kurzfristige Komplettsperre der Schleuse Altenwörth wegen eines Stromausfalls im Kraftwerk mit einer Dauer von knapp fünf Stunden war zu verzeichnen. In den verkehrsärmeren Monaten November bis März waren lediglich drei Schleusenkammern gleichzeitig außer Betrieb. Die Gründe dafür waren dringend notwendige Arbeiten und Reparaturmaßnahmen, während sich die zweite Schleusenkammer in Revision befand. Sie beanspruchten im Durchschnitt drei Stunden.

Die Auslastung der einzelnen Schleusenkammern betrug 2020 im Durchschnitt rund 21 %. Die Verteilung der Auslastung ist geografisch gesehen recht unterschiedlich. Die größte mittlere Auslastung meldete wie in den Jahren zuvor die Schleuse Freudenu mit etwa 34 %, die geringste Auslastung verzeichnete die Schleuse Ottensheim mit rund 15 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenkammer entspricht hier ihrer „Belegungszeit“, das heißt dem gesamten Zeitraum von der Einfahrt des ersten bis zur Ausfahrt des letzten gemeinsam geschleusten Schiffes unter Annahme einer 24/7-Verfügbarkeit der Schleusenkammern und unter Berücksichtigung der Schleusensperren.

- 99,4 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2020
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, damit Wartezeiten vermieden werden

WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 4,6 % der Schiffe mussten warten Mittlere Wartezeit 27 Minuten



„Gerade auch in Krisenzeiten gilt es, den zuverlässigen Betrieb der Wasserstraße aufrechtzuerhalten. Unser topgeschultes Fachpersonal sorgt mit viel Umsicht, Kompetenz und Verantwortungsgefühl dafür, dass die österreichischen Donauschleusen auch 2020 ein wesentlicher Faktor für Stabilität und Sicherheit am Strom sind.“

MICHAEL STUMPFER
Schleusenaufsicht Melk

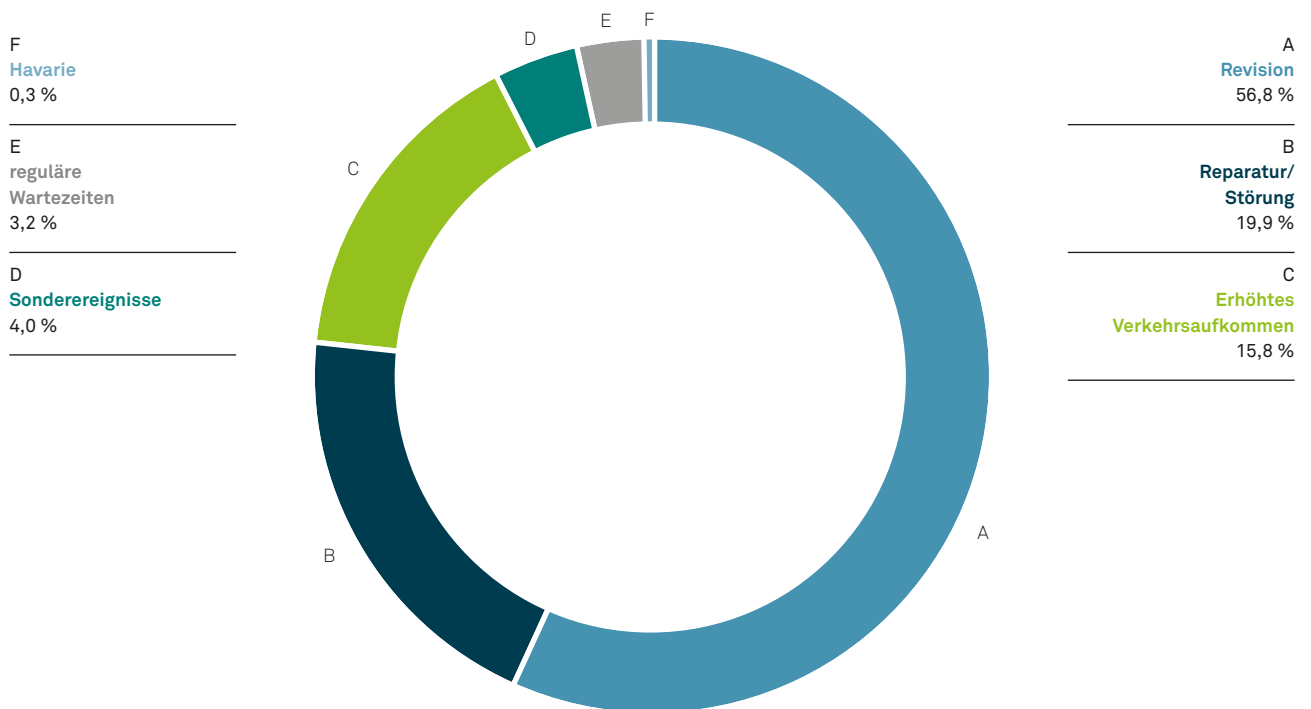
Im Mittel mussten im Jahr 2020 auf dem österreichischen Donauabschnitt vor den neun Schleusen 4,6 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten in Kauf nehmen; die mittlere Wartezeit für diese 4,6 % betrug über das gesamte Jahr betrachtet 27 Minuten.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Wartezeit sind die Schleusenverfügbarkeit und das Verkehrsaufkommen. Rund 77 % der entstandenen Wartezeiten lassen sich auf die Nichtverfügbarkeit von Schleusenkammern, bedingt durch Revisionen und Reparaturen/Störungen, zurückführen. Die verbleibenden rund 23 % teilen sich zu einem Großteil auf verkehrsbedingte Ursachen sowie Sonderereignisse und regulären Betrieb auf.

Folgendes Bild kann bei einer Detailbetrachtung der Auswertung gezeichnet werden. Der Großteil der Wartezeiten (56,8 %) entstand durch die Revisionen der Schleusenkammern in Wallsee, Persenbeug und Greifenstein. Etwa ein Fünftel (19,9 %) entstand durch unterjährige Reparaturen/Störungen und Sperren wegen Baggerungen oder Vermessungen. Aufgrund des coronabedingten Einbruchs der Passagierschifffahrt waren lediglich 15,8 % der Wartezeiten (2019: rund 30 %) durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen bedingt. Darunter fallen Situationen, in denen mehr Schiffe gleichzeitig vor einer Schleuse warten, als in einer Kammer Platz finden. Mit 4,0 % der Wartezeiten hat sich eine Statistikerhebung zum Transit-aufkommen auf die Schifffahrt ausgewirkt, und lediglich 3,2 % der Wartezeiten lagen im direkten Einflussbereich des Schleusenaufsichtspersonals.

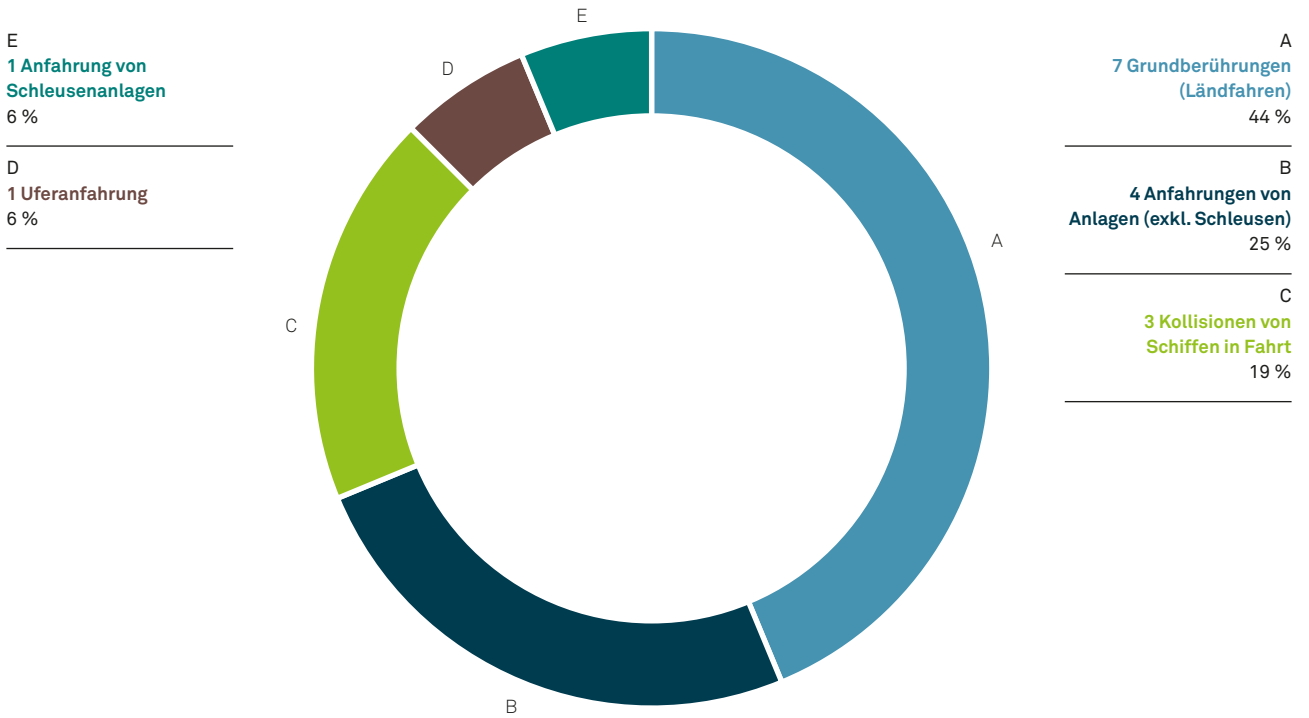
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Ursachen für Wartezeiten an österreichischen Donauschleusen 2020



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2020



UNFALLGESCHEHEN

Zahl der Verkehrsunfälle gesunken Grundberührungen häufigste Unfallart

Hinsichtlich ihrer Unfallbilanz ist die Donauschifffahrt im Vergleich zu den Landverkehrsträgern Schiene und Straße ungeschlagen. Auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich im Jahr 2020 in Summe 15 Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An 14 Havarien waren Güterschiffe beteiligt, während in nur zwei Fällen Personenschiffe zu Schaden kamen. Letzteres ist auf das verminderte Verkehrsaufkommen von Personenschiffen aufgrund der Coronapandemie zurückzuführen.

Differenziert nach der Unfallart kam es zu sieben Grundberührungen (wegen zu großer Abladetiefen, zu niedriger Wasserstände oder Navigierens außerhalb der Fahrrinne) und vier Anfahrungen von sonstigen Anlagen. In weiteren drei Fällen kollidierten in Fahrt befindliche Schiffe. Bei jeweils einem Unfall kam es zu einer Uferanfahrung oder zur Anfahrung einer Schleusenanlage. Bei einem Unfall kam es sowohl zu einer Grundberührung als auch zur Anfahrung einer Anlage (Boje).

Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2020 zu keinen Personenschäden. Gewässerverschmutzungen und Ladungsaustritte blieben ebenfalls aus.

Die meisten Unfälle ereigneten sich 2020 auf den freien Fließstrecken. In Summe wurden hier neun Unfälle registriert, sechs davon auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien und drei auf der freien Fließstrecke zwischen Melk und Krems (Wachau). Es handelte sich um sieben Grundberührungen, eine Kollision und eine Anlagenanfahrung. Fünf Havarien ereigneten sich 2020 auf gestauten Streckenabschnitten, darunter zwei Kollisionen von Schiffen, zwei Anlagenanfahrungen und eine Uferanfahrung. Im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse) ereignete sich nur eine Anfahrung der Schleuse selbst.

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2020 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu einem Unfall mit Schadenswirkung. Es handelte sich um eine Grundberührung. Bei einem weiteren Zwischenfall sank ein Dienstfahrzeug der Feuerwehr.

- Grundberührungen (Ländfahrten) 2020 die häufigste Unfallart
- Keine Personenschäden
- An 14 Havarien waren Güterschiffe, an zwei Havarien Personenschiffe beteiligt

MODAL SPLIT

Transportmenge sank im Donaukorridor Auswirkungen auf Verkehrsträger

- Insgesamt 85,0 Millionen Tonnen grenzüberschreitend befördert
- Größte Veränderungen des Modal Splits bei den Importverkehren über die Ostgrenze
- Stärkerer Rückgang bei der über die Westgrenze beförderten Menge

Der pandemiebedingte Rückgang der Produktion und der Nachfrage nach Waren wirkte sich 2020 im Donaukorridor mit einer Verringerung der grenzüberschreitend beförderten Gesamttransportmenge gegenüber dem Vorjahr um rund 7 % oder 6,4 Millionen Tonnen (auf 85,0 Millionen Tonnen) aus. Zwar war bei allen drei Verkehrsträgern – Straße, Schiene und Donau – ein Rückgang der Transportmenge zu verzeichnen, doch schlug sich diese Entwicklung in den prozentualen Anteilen der Verkehrsträger am Modal Split unterschiedlich nieder.

Während der Anteil der per Bahn im Donaukorridor beförderten Güter von 2019 auf 2020 um einen Prozentpunkt auf rund 27 % sank, konnten die Lkw-Transporte trotz einer um 3,8 Millionen Tonnen verringerten Transportmenge ihren Anteil um einen Prozentpunkt auf rund 64 % steigern. Die auf der Wasserstraße per Binnenschiff transportierten Güter konnten ihren Anteil von etwa 9 % trotz eines Rückganges von 0,6 Millionen Tonnen halten.

Der stärkste Rückgang der grenzüberschreitenden Transporte war 2020 mit 9,6 % bei den Transitverkehren zu Tal zu verzeichnen. Einzig bei den Importverkehren über die Ostgrenze des Donaukorridors kam es, entgegen der insgesamt rückläufigen Entwicklung, zu einer Erhöhung der Transportmenge um 1,1 % oder 0,1 Millionen Tonnen.

Beim Import über die Ostgrenze kam es auch zur größten Veränderung der prozentualen Anteile der Verkehrsträger: Während sich die Bahntransporte gegenüber dem Vorjahr um 3 Prozentpunkte auf circa 27 % und die Binnenschifftransporte um 2 Prozentpunkte auf circa 25 % verringerten, steigerten die Lkw-Transporte ihren Anteil um 5 Prozentpunkte auf circa 48 %.

Trotz dieses Rückganges hatte die Donau auch 2020 ihre größte Bedeutung in Bezug auf den Modal Split im Donaukorridor bei den Importverkehren über die Ostgrenze. Ihren geringsten Beitrag leistete sie mit lediglich rund 2 % bei den Transitverkehren zu Tal.

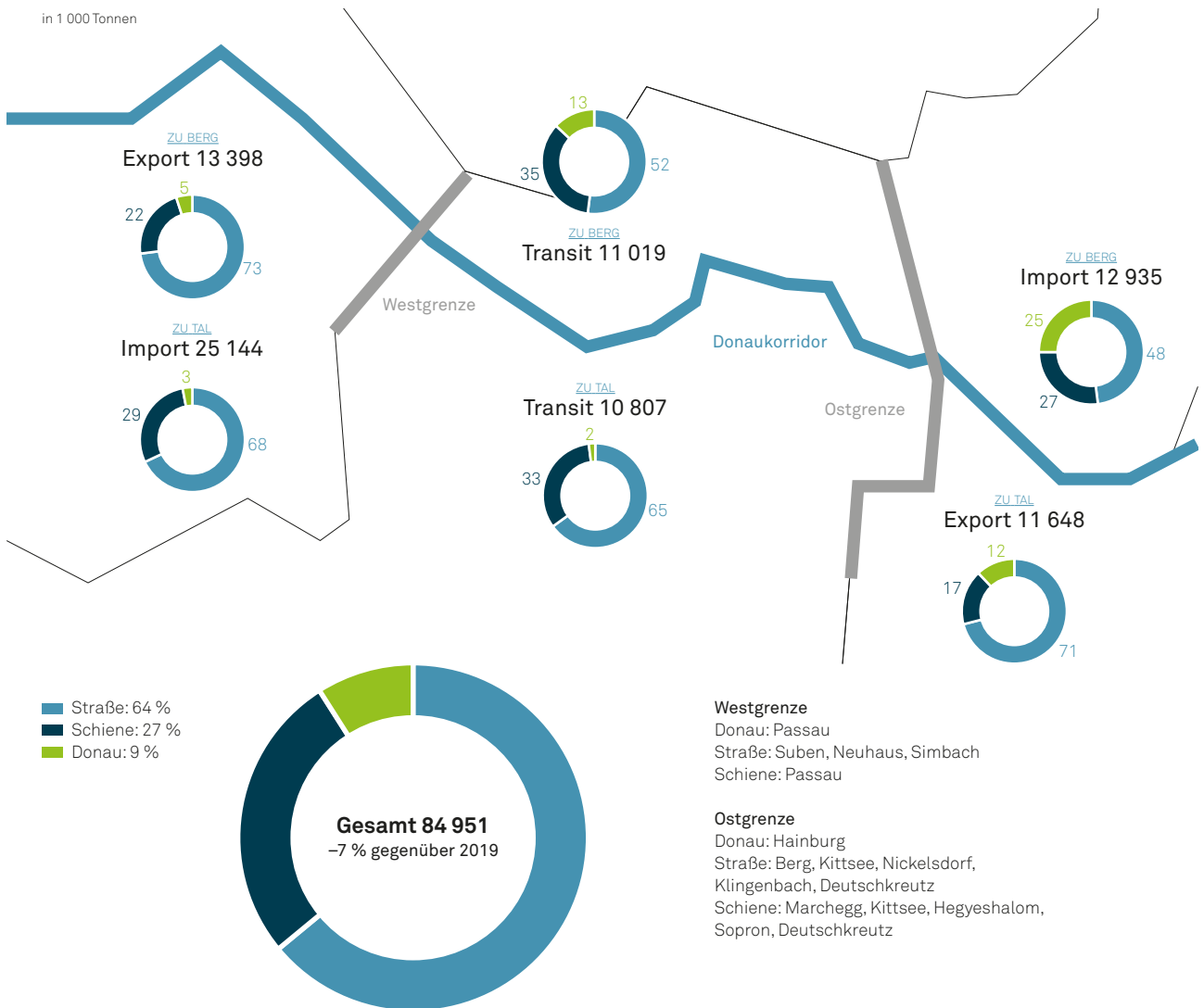
Größere Veränderungen zum Vorjahr gab es auch bei den Exportverkehren über die Westgrenze, wo sich der Anteil des Verkehrsträgers Straße um 2 Prozentpunkte auf rund 73 % vergrößerte, während der Anteil der Schiene um 2 Prozentpunkte auf rund 22 % fiel. Die Donau konnte ihren Anteil von circa 5 % halten.

Um 2 Prozentpunkte, nämlich auf rund 35 %, fiel der Beitrag der Schiene zu der im Transitverkehr zu Berg beförderten Menge. Dieser Rückgang kam den beiden Verkehrsträgern Straße und Donau zugute, die ihren Anteil jeweils um einen Prozentpunkt erhöhen konnten (auf rund 52 % beziehungsweise rund 13 %).

Obwohl über die Westgrenze des Donaukorridors mit 60,4 Millionen Tonnen auch 2020 eine deutlich größere Menge an Waren befördert wurde als über die Ostgrenze, fiel hier der Rückgang der Transportmenge stärker aus: Während über die Westgrenze um 9,2 % weniger Güter transportiert wurden als 2019, betrug der Rückgang an der Ostgrenze 5,1 %.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

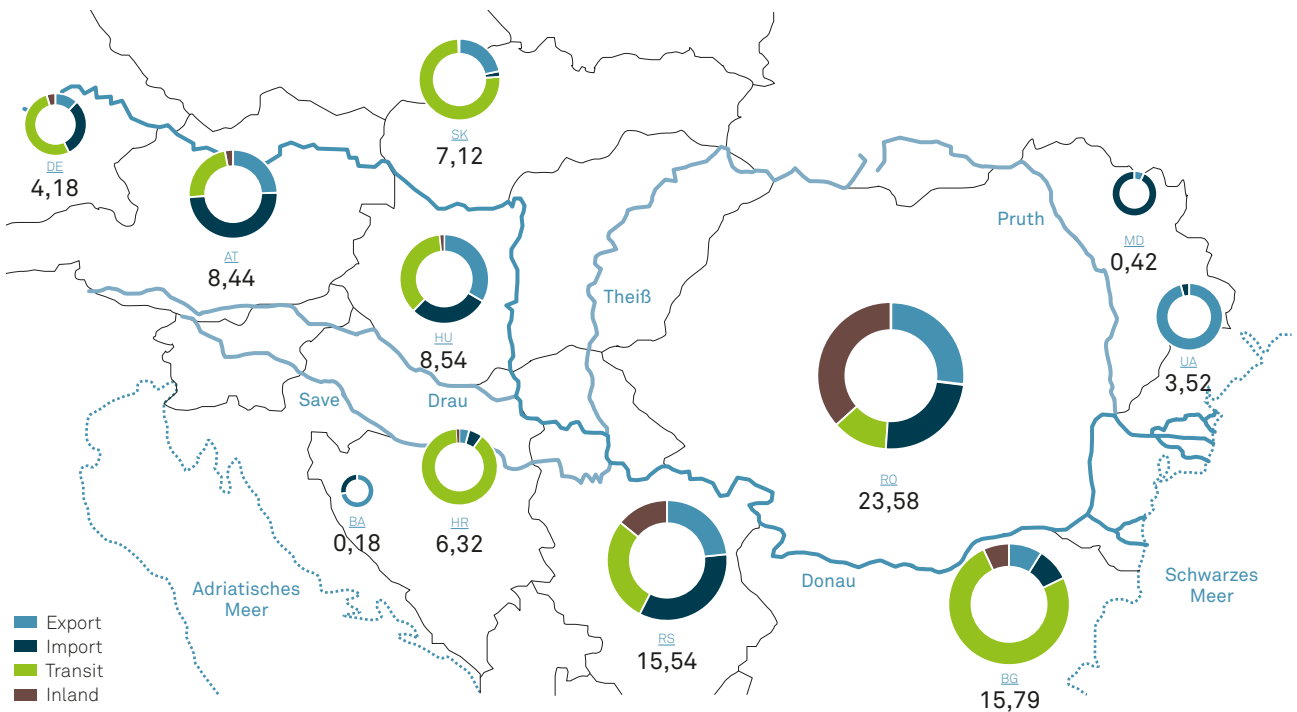
Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2020



Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2019



in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA*
Export	0,51	2,07	1,56	2,87	0,27	0,13	3,65	6,38	1,41	0,03	3,38
Import	1,28	4,18	0,15	2,46	0,37	0,05	5,31	5,71	1,43	0,39	0,14
Transit	2,20	1,94	5,38	3,09	5,61	0,00	4,41	2,89	11,88	0,00	k.A.
Inland	0,19	0,25	0,03	0,12	0,07	0,00	2,17	8,60	1,07	0,00	k.A.
Summe	4,18	8,44	7,12	8,54	6,32	0,18	15,54	23,58	15,79	0,42	3,52

* Daten zum Transit- und Inlandsverkehr auf der ukrainischen Donau liegen nicht vor; Summe inkludiert nur Export- und Importverkehre

Quellen: Eurostat, nationale Verkehrsstatistiken, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT 2019

36,2 Millionen Tonnen im Donaauraum Größte Transportmenge in Rumänien

Die deutlich besseren Fahrwasserbedingungen als 2018 führten im Jahr 2019 erwartungsgemäß zu einer Erhöhung des im Donaauraum verschifften Transportvolumens. Insgesamt wurden zwischen Kelheim und der Donaumündung, einschließlich der über die Save aus beziehungsweise nach Bosnien-Herzegowina verschifften Mengen, 36,2 Millionen Tonnen per Binnenschiff befördert.

Auf Länderebene betrachtet wurde erneut in Rumänien mit insgesamt 23,6 Millionen Tonnen das höchste Transportaufkommen erzielt, was gegenüber 2018 einer Zunahme um 20,3 % entspricht. Den stärksten Zuwachs konnte Rumänien bei den Export- und Importverkehren verzeichnen, die im Vergleich zum Vorjahr um 49,0 % beziehungsweise 28,5 % zunahmten.

Die zweithöchste Menge, nämlich 15,8 Millionen Tonnen, wurde in Bulgarien befördert, wobei das Land vor allem von einer starken Zunahme der Transitverkehre profitieren konnte. Mit 15,5 Millionen Tonnen Transportaufkommen liegt Serbien nur knapp hinter Bulgarien.

In größerem Abstand folgen dann Ungarn mit 8,5 Millionen Tonnen, Österreich mit 8,4 Millionen Tonnen, die Slowakei mit 7,1 Millionen Tonnen, Kroatien mit 6,3 Millionen Tonnen, Deutschland (Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern) mit 4,2 Millionen Tonnen, die Ukraine mit 3,5 Millionen Tonnen (ohne Transit- und Inlandsverkehre), Moldawien mit 0,4 Millionen Tonnen und schließlich Bosnien-Herzegowina mit 0,2 Millionen Tonnen.

Bei Deutschland, der Slowakei, Kroatien und Bulgarien fällt die Dominanz der Transitverkehre auf: Auf sie gingen zwischen 52,6 % und 88,8 % des Transportaufkommens zurück. Von überragender Bedeutung sind in Österreich und Moldawien die Importverkehre, die im Jahr 2019 49,5 % beziehungsweise 92,9 % des Transportvolumens stellten.

Der Export war hingegen mit 72,2 % für Bosnien-Herzegowina und 96,0 % für die Ukraine der wichtigste Verkehrsbereich. Ausgeglichen war die Zusammensetzung des Transportaufkommens von Ungarn, Serbien und Rumänien.

Über den Sulina-Arm, den mittleren der drei Hauptarme des Donaudeltas, wurden 2019 insgesamt 5,5 Millionen Tonnen verschifft, was gegenüber 2018 einer Zunahme um 23,6 % entspricht. Auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal einschließlich seines Nordarmes wurde mit insgesamt 16,7 Millionen Tonnen um 18,6 % mehr Ladung als im vorangegangenen Jahr befördert, wovon 16,6 Millionen Tonnen per Binnenschiff und 0,1 Millionen Tonnen per Seeschiff bewegt wurden.

- Über 15 Millionen Tonnen Ladung in Rumänien, Bulgarien und Serbien
- In Österreich fünftgrößtes Transportvolumen
- 16,7 Millionen Tonnen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

Fahrwasserbedingungen im Vergleich zu den letzten Jahren verbessert



„Verlässlichkeit ist der stärkste Anreiz zur Nutzung der Wasserstraße. Mit internationalen Projekten wie FAIRway Danube gelingt uns gemeinsam mit den Anrainerstaaten der mittleren und unteren Donau die Harmonisierung der Fahrwasserinformationsdienste und die Etablierung qualitätsvoller Wasserstraßen-Services auf höchstem technischem Niveau.“

LUCIA KARPATYOVA
Projektmanagerin
Aktionsprogramme & Projekte

Während des gesamten Jahres 2020 waren die hydrologischen Bedingungen entlang der Donau günstig, und obwohl die Wasserführung in einigen Teilen der unteren Donau unter dem Durchschnitt lag, blieben die Wasserstände für einen Großteil des Jahres über dem Regulierungsniederwasser (RNW). Nur im Januar und Anfang Februar sowie im September und Oktober wurden einige Tage mit Wasserständen unter RNW verzeichnet. Gleichmaßen waren die Fahrwasserbedingungen entlang der gesamten Donau im Vergleich zu den letzten drei Jahren deutlich günstiger. Vor allem auf der unteren Donau, wo sich meist die schlimmsten nautischen Engpässe befinden, wurden die Fahrwasserbedingungen in den letzten Jahren schrittweise durch Instandhaltungsbaggerungen und umfangreiche Anpassungen der Fahrrinne verbessert. Im Jahr 2020 befanden sich die kritischsten Engpässe auf der ungarischen Donautrecke, insbesondere die Seichtstellen Nyergesüjfalu und Solt, wo die Mindestfahrrententiefe von 2,5 m an 80 Tagen oder 81 Tagen nicht erreicht wurde.

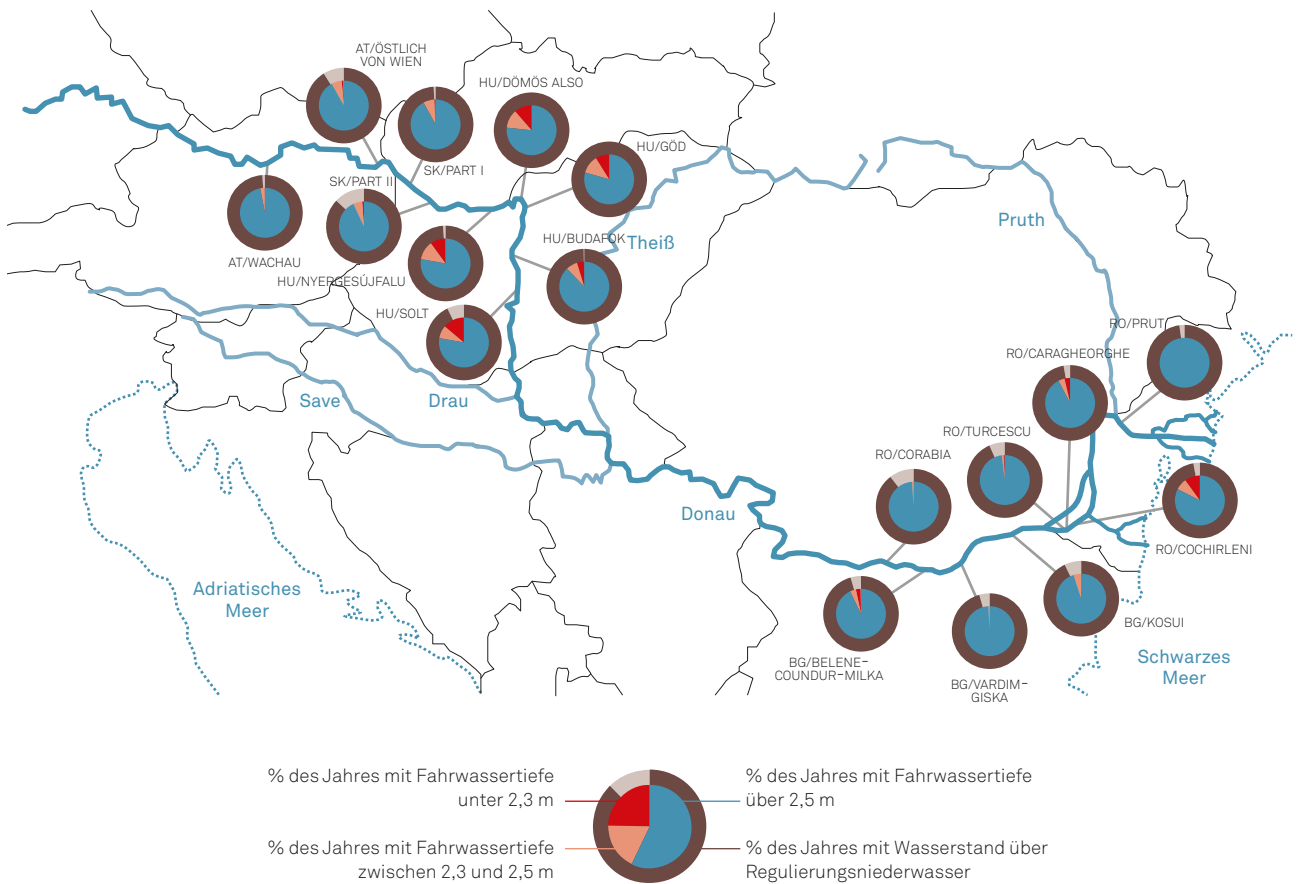
Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Seichtstellen entlang der Donau im Jahr 2020. Für jede kritische Seichtstelle wird die Verfügbarkeit der Fahrrinne (innerer Kreis) im Verhältnis zu den hydrologischen Rahmenbedingungen (äußerer Kreis) dargestellt. Das Erhaltungsziel besteht darin, 2,5 m Fahrwassertiefe an mindestens ebenso vielen Tagen zu gewährleisten, wie der Tagesdurchschnitt des tatsächlichen Wasserstandes Regulierungsniederwasser (RNW) überschreitet. In der Darstellung würde sich in einem solchen Fall der Umfang des blauen Kreissegmentes (innen) mit dem dunkelbraunen äußeren Ring decken. Im Jahr 2020 wurde dieses Ziel an einigen kritischen Seichtstellen entlang der Donau erreicht.

Es ist ebenso wichtig, die Tiefenklassen knapp unter 2,5 m in die Interpretation des Status der kritischen Abschnitte einfließen zu lassen. Sie ermöglichen eine leicht eingeschränkte Schifffbarkeit, selbst wenn die 2,5-m-Marke nicht erreicht wurde. In einigen Abschnitten gab es an mehreren Tagen Fahrwassertiefen von 2,4 m oder 2,3 m (hellroter Sektor des inneren Kreises).

Seit der Verabschiedung des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ im Jahr 2014 wurden wichtige Schritte zu seiner Umsetzung unternommen. Viele Anrainerstaaten haben durch von der EU ko-finanzierte Projekte im Rahmen der Connecting Europe Facility, der nationalen operationellen Programme und des Instruments für Heranführungshilfe (IPA) beträchtliche Investitionen getätigt. Der Master Plan und das Projekt FAIRway Danube – beide von viadonau koordiniert – sowie verschiedene nationale Projektinitiativen sind wesentliche Elemente im gemeinsamen Bestreben, optimale Fahrwasserbedingungen entlang der gesamten Donau zu erreichen. Durch den intensiven operativen Einsatz der neuen Ausrüstung für gezielte Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen konnten die physischen Fahrwasserhältnisse, insbesondere an der unteren Donau, schrittweise verbessert werden.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

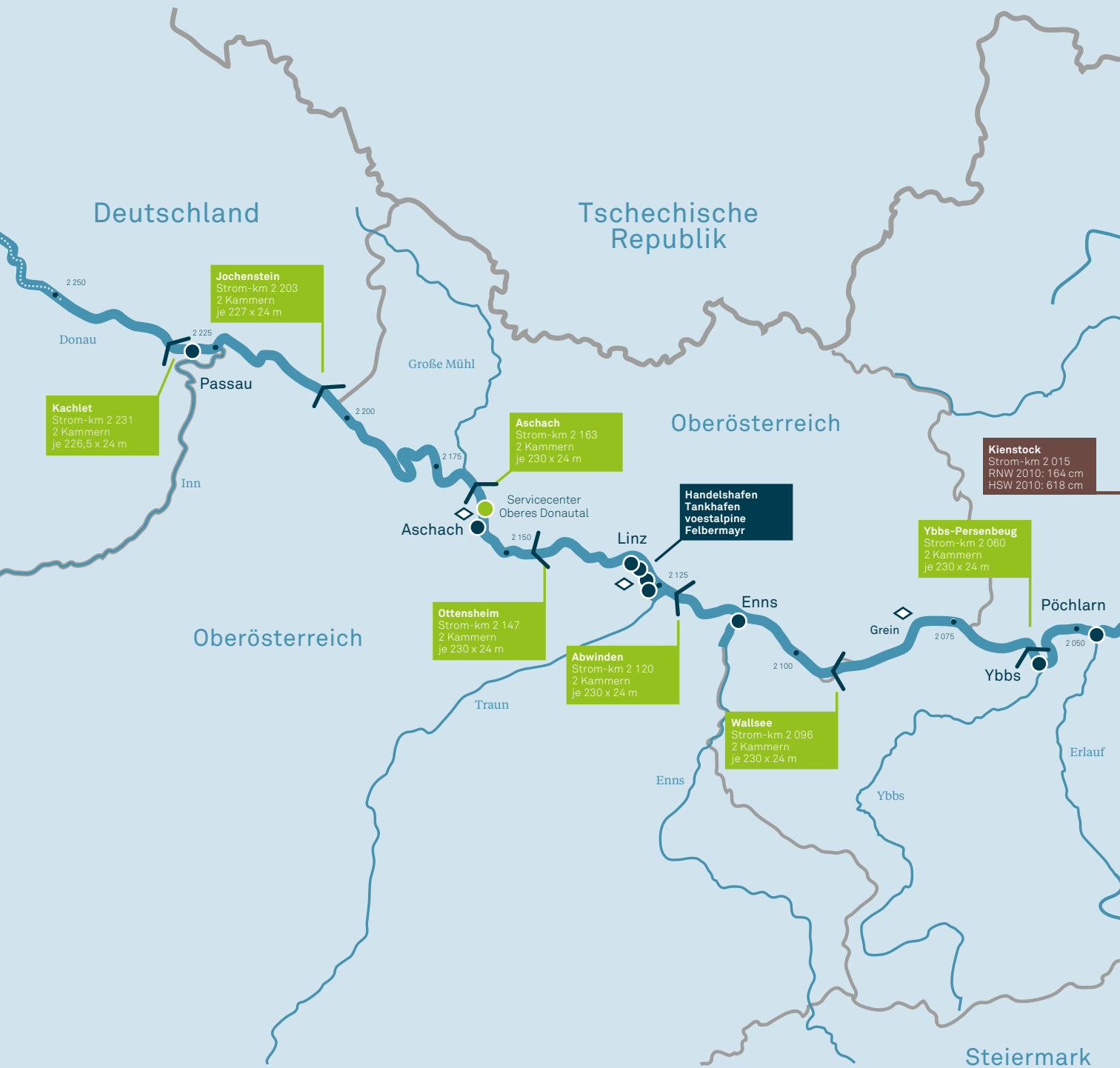
Fahrwasserverhältnisse an den kritischen Seichtstellen entlang der gesamten Donau 2020










Für den deutschen Abschnitt sind derzeit keine Daten verfügbar. Im freifließenden Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist eine Fahrwassertiefe von 2,5 m weder durch strukturelle noch durch Instandhaltungsmaßnahmen erreichbar. In diesem Abschnitt besteht ein Erhaltungsziel von 2 m Fahrwassertiefe bei RNW.

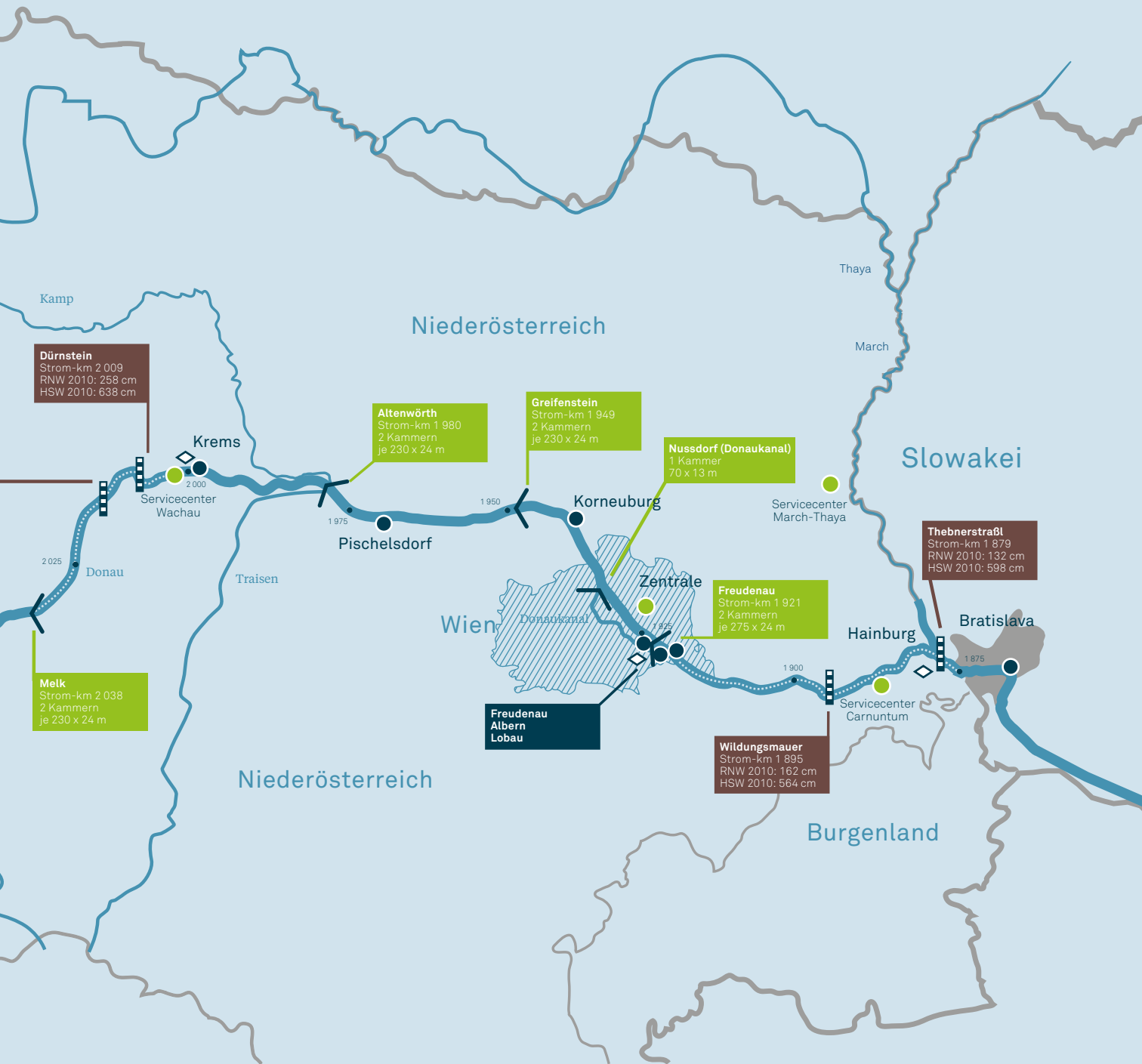
Zur detaillierten Interpretation der Grafik wird auf die jeweiligen Länderkapitel des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und des „National Action Plan“-Updates von Mai 2021 verwiesen, da die individuellen Rahmenbedingungen der kritischen Abschnitte berücksichtigt werden müssen. Der Schweregrad der jeweiligen Seichtstelle sowie die Gründe für das Verfehlen des Instandhaltungsziels unterscheiden sich und können sich im Zeitverlauf ändern.

Quelle: „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und „National Action Plan“-Update von Mai 2021, erstellt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie (www.navigation.danube-region.eu) und des Projekts FAIRway Danube, Bearbeitung durch viadonau



Der österreichische Donauabschnitt

- | | |
|--|--|
|  Wasserstraße |  Schifffahrtsaufsicht |
|  Freie Fließstrecke |  viadonau-Servicecenter |
|  Schleuse | RNW Regulierungsniederwasserstand |
|  Wichtiger Pegel | HSW Höchster Schifffahrtswasserstand |
|  Hafen/Lände | |



Dürnstein
 Strom-km 2 009
 RNW 2010: 258 cm
 HSW 2010: 638 cm

Altenwörth
 Strom-km 1 980
 2 Kammern
 je 230 x 24 m

Greifenstein
 Strom-km 1 949
 2 Kammern
 je 230 x 24 m

Nussdorf (Donaukanal)
 1 Kammer
 70 x 13 m

Freudenau
 Strom-km 1 921
 2 Kammern
 je 275 x 24 m

Thebnerstraßl
 Strom-km 1 879
 RNW 2010: 132 cm
 HSW 2010: 598 cm

Wildungsmauer
 Strom-km 1 895
 RNW 2010: 162 cm
 HSW 2010: 564 cm

Melk
 Strom-km 2 038
 2 Kammern
 je 230 x 24 m

**Freudenau
 Albern
 Lobau**

Impressum

Ein Projekt im Rahmen des Aktionsplans Donau des BMK bis 2022

Herausgeber

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH
Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
Tel.: +43 50 4321-1000
www.viaddonau.org

Projektleitung

Sabine Gansterer

Redaktion

Christoph Caspar, Sabine Gansterer, Thomas Hartl, Andreas Herkel, Bettina Matzner, Ulf Meinel, Deniza Staewa, Viktoria Weissenburger, Thomas Zwicklhuber

Gestaltung

Jana Hadam

Fotos

Johannes Zinner, viaddonau/Thomas Bierbaumer, BMK

Druck

Druckerei Janetschek GmbH
www.janetschek.at

© viaddonau 2021



gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des
Österreichischen Umweltzeichens
Druckerei Janetschek GmbH · UW-Nr. 637

