

## ECKDATEN DONAUSCHIFFFAHRT 2007

Veränderungen gegenüber 2006 finden sich als Prozentwerte in Klammern

### TRANSPORTAUFKOMMEN

12,1 Mio. t (+11,6%)	Import: 6,3 Mio. t (+30,1%)
	Export: 1,5 Mio. t (+7,4%)
	Transit: 3,3 Mio. t (-3,8%)
	Inland: 1,0 Mio. t (-14,5%)

### TRANSPORTLEISTUNG

12,5 Mrd. tkm (+6,5%)	Innerhalb des Bundesgebietes: 2,6 Mrd. tkm (+7,3%)
12.341 beladene Fahrten (+7,5%)	Außerhalb des Bundesgebietes: 9,9 Mrd. tkm (+6,3%)

### WASSERSEITIGER UMSCHLAG ÖSTERREICHISCHER DONAUHÄFEN UND -LÄNDEN

9,5 Mio. t* (+17,6%)	Erze und Metallabfälle: 3,4 Mio. t (+36,1%)
	Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 2,7 Mio. t (+28,7%)
	Steine, Erden und Baustoffe: 0,8 Mio. t (+8,5%)
	Eisen und Stahl: 0,7 Mio. t (+7,8%)
	Düngemittel: 0,7 Mio. t (+6,9%)
	Sonstige Güter: 1,2 Mio. t (+21,1%)

### GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN AN DEN ÖSTERREICHISCHEN DONAUSCHLEUSEN

104.053 Schiffseinheiten* (+4,9%)	Güterverkehr: 73.769 Einheiten (+6,6%)
	Personenverkehr: 30.284 Einheiten (+0,8%)

### PERSONENSCHIFFFAHRT (PERSONENHAFEN WIEN)

304.836 Passagiere (+15,0%)	Flusskreuzfahrten: 197.128 Passagiere (+3,8%)
	Twin City Liner: 107.708 Passagiere

### UNFALLGESCHEHEN

22 Verkehrsunfälle* mit Schadenswirkung	Kollisionen Güterschiff mit Personenschiff: 1 Unfall
	Güterschiffahrt: 16 Unfälle
	Personenschiffahrt: 5 Unfälle
	Personenschäden: 0 Tote, 0 Verletzte

### VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

365 Tage	Sperre aufgrund von Hochwasser: 0 Tage
	Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage

# INHALT

Vorwort 02-03

## DATEN UND FAKTEN

Güterverkehr 04-05

Hafenumschlag 06-07

Hafenumschlag Gütergruppen 08-09

Modal Split 10-11

Fahrwasserverhältnisse 12-13

Geschleuste Schiffseinheiten 14-15

Personenschifffahrt 16-17

## AKTUELLE ENTWICKLUNGEN

Infrastruktur Wasserstraße 18-19

Infrastruktur Häfen 20-21

Innovation 22-23

Politik 24-25

Recht 26-27



## VERSTÄRKUNG DES WISSENS ÜBER DIE DONAUSCHIFFFAHRT



Die Förderung der Binnenschifffahrt und eine verstärkte Nutzung der auf der Wasserstraße Donau vorhandenen Transportkapazitäten sind wichtige Schritte zur Bewältigung der gegenwärtigen Verkehrsprobleme im Donaukorridor. Der kostengünstige Verkehrsträger Wasserstraße leistet zudem einen wichtigen Beitrag zur Erreichung umwelt- und klimarelevanter Zielsetzungen. Durch eine konsequente Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt kann der Ausbaudruck auf die Straßeninfrastruktur im Donaukorridor signifikant verringert und damit ein wesentlicher Beitrag zu einer nachhaltigen Ökologisierung des Gesamtverkehrssystems geleistet werden.

Mit dem Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt steht ein umfassendes Instrument zur Umsetzung der österreichischen Schifffahrtspolitik bis 2015 zur Verfügung. Der Aktionsplan wurde in Abstimmung mit dem Schifffahrtssektor erstellt und umfasst 40 Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung der Wasserstraße Donau. Das Erheben und Aufbereiten von Daten und Fakten zur österreichischen Donauschifffahrt in Form dieses Jahresberichts soll bei Fachleuten, Meinungsbildnern und Entscheidungsträgern, aber auch bei allen anderen Interessierten zu einer Vertiefung des Wissens zur Donauschifffahrt führen. Dadurch können die Potenziale des Verkehrsträgers Wasserstraße besser erkannt und entsprechend auf aktuelle Entwicklungen und veränderte Rahmenbedingungen reagiert werden.

Neben dem von via donau veröffentlichten Handbuch der Donauschifffahrt, das sich besonders an jene Leser richtet, die sich im Detail mit dem System Binnenschifffahrt beschäftigen wollen, bietet diese jährlich erscheinende Publikation mit ihren prägnanten Zahlen und Fakten sowie Informationen zu aktuellen Entwicklungen nun einen Überblick zur Donauschifffahrt in Österreich.

Staatssekretärin Christa Kranzl

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

## PRÄGNANTE DATEN, FAKTEN UND AKTUELLE ENTWICKLUNGEN



Eine wichtige Aufgabe der via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH ist es, die Potenziale der Donauschifffahrt aufzuzeigen und das Wissen über diesen Verkehrsträger zu verbreitern. In diesem Zusammenhang hat via donau bereits mehrere Publikationen und Handbücher zur Donauschifffahrt veröffentlicht.

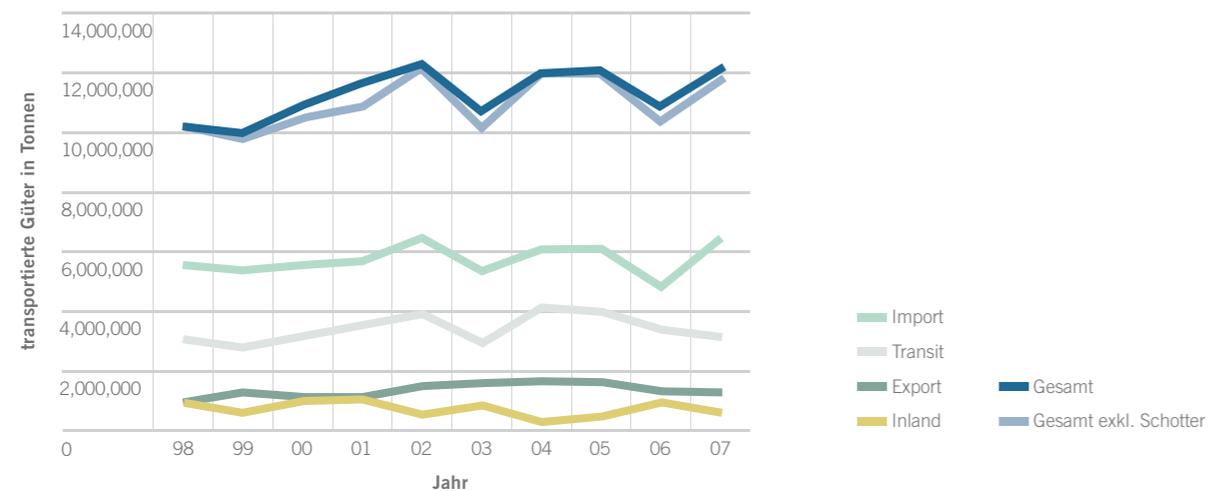
Mit dem vorliegenden Jahresbericht „Donauschifffahrt in Österreich“ sollen der Fachöffentlichkeit und den politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern nun auch jährlich aktualisierte Informationen und Daten zur österreichischen Donauschifffahrt zur Verfügung gestellt werden. Um die Aktualität der Informationen gewährleisten zu können, werden die verwendeten Daten laufend auf den neuesten Stand gebracht und eingehend hinsichtlich ihrer Konsistenz geprüft.

Aus inhaltlicher Sicht ist der Jahresbericht in zwei Kapitel unterteilt. Er bietet einerseits prägnante Daten und Fakten zu den Themenbereichen Güterverkehr, Hafenumschlag, Modal Split, Fahrwasserhältnisse, geschleuste Schiffseinheiten sowie Personenschifffahrt und andererseits ein Resümee der aktuellen Entwicklungen, die die Rahmenbedingungen für die österreichische Donauschifffahrt darstellen. Ergänzt werden diese Informationen durch eine Kurzdarstellung der Eckdaten für eilige Leser und durch nützliche Wasserstraßenkarten.

Der räumliche Fokus des Jahresberichts liegt auf der österreichischen Donau. Um jedoch dem internationalen Charakter der Donauschifffahrt gerecht zu werden, erfolgt in relevanten Teilbereichen auch ein Blick über die Landesgrenzen hinaus.

Mag. Manfred Seitz

Geschäftsführer via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH



## TRANSPORTAUFKOMMEN IN TONNEN

Jahr	Import	Export	Transit <sup>1)</sup>	Inland		Gesamt	
				„regulär“	Schotter <sup>2)</sup>	exkl. Schotter	inkl. Schotter
2007	6.264.069	1.547.234	3.323.081	729.458	242.698	11.863.842	12.106.540
2006	4.813.237	1.440.795	3.453.555	698.143	438.434	10.405.730	10.844.164
2005	6.069.543	1.652.988	4.005.412	244.695	110.936	11.972.638	12.083.574
2004	6.071.646	1.635.154	4.079.440	191.396	0	11.977.636	11.977.636
2003	5.225.124	1.567.262	3.024.787	348.170	572.011	10.165.343	10.737.354

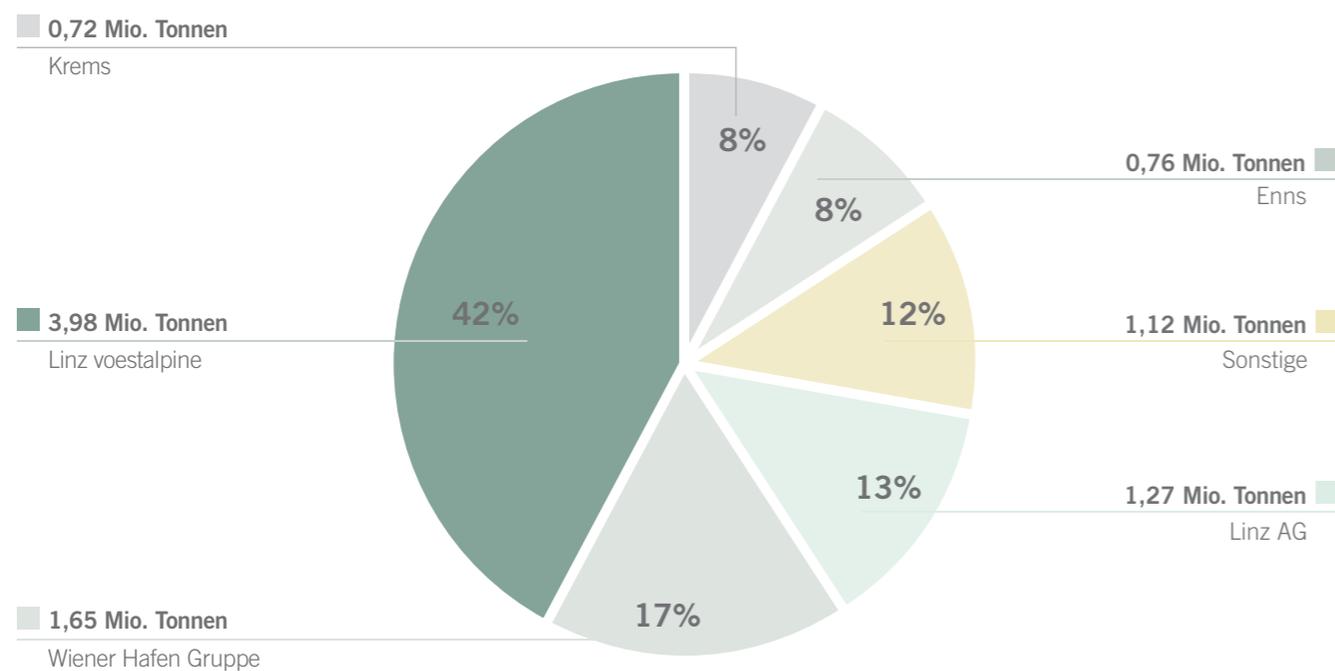
1) In den Jahren 2004 und 2005 aufgrund fehlender Rechtsgrundlage keine vollständige Erfassung des Transitverkehrs.  
Seit Juni 2005 Untererfassung des Transits; Werte für 2004 bis 2007 durch Statistik Austria hochgerechnet.  
2) Lokale Schottertransporte aufgrund von Erhaltungsarbeiten in der Donau

## GÜTERVERKEHR

Das Jahr 2007 wies für die Donauschifffahrt gute Rahmenbedingungen auf. Einerseits gab es keine Behinderungen bzw. Verkehrsunterbrechungen durch Hochwasser und Eis, andererseits war aufgrund der guten und relativ konstanten Wasserführung an nur wenigen Tagen Niederwasser zu verzeichnen. Die in diesem Jahr **transportierte Gütermenge** spiegelt die guten Bedingungen wider: So wurden 2007 rund 12,1 Mio. Tonnen auf der österreichischen Donau befördert, was eine Steigerung von 11,6% gegenüber dem für die Schifffahrt problematischen Vorjahr bedeutet. Dies ist nach dem Jahr 2002 mit 12,3 Mio. Tonnen das zweitbeste Ergebnis für die österreichische Donau auf einer Zeitreihe von 1992 bis 2007. Die gesamte **Transportleistung** stieg auf der österreichischen Donau um 7,4% auf 2,6 Mrd. Tonnenkilometer.

Im **Import** stieg das Transportaufkommen gegenüber 2006 um beachtliche 30,1% auf 6,3 Mio. Tonnen, wobei knapp 72% der Tonnage von Osten das Bundesgebiet erreichten. Für den **Export** war im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg um 7,4% auf 1,5 Mio. Tonnen zu verzeichnen. Von den exportierten Gütern passierten 56% die Ostgrenze und 44% die Westgrenze. Das Transportaufkommen im **Transit** hingegen verringerte sich um 3,8% auf 3,3 Mio. Tonnen. Hierbei handelt es sich um einen hochgerechneten Wert, da eine bestehende Untererfassung des Transitverkehrs von der Statistik Austria mittels Schätzmodell ausgeglichen wird.

Im Vergleich zum Vorjahr konnten für die am häufigsten transportierten **Gütergruppen** durchgängig Zunahmen verzeichnet werden. 3,4 Mio. Tonnen Güter der Gruppe „Erze und Metallabfälle“, die zu 99,7% im Import fast ausschließlich zum Hafen der voestalpine Linz bewegt wurden, bedeuten eine Steigerung um 20,9% gegenüber 2006. Ein Plus von 41,3% machen die 2,4 Mio. Tonnen an transportierten Erdölzeugnissen aus. Das drittgrößte Beförderungsvolumen auf der österreichischen Donau wiesen die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse mit 1,4 Mio. Tonnen auf (+8,7% gegenüber 2006). Metallenerzeugnisse wurden in einem Volumen von 1,3 Mio. Tonnen auf der österreichischen Donau transportiert (+3,5% gegenüber 2006).



GESAMT: 9.512.924 Tonnen

## HAFENUMSCHLAG

Der **wasserseitige Umschlag** in den österreichischen Häfen und Ländern (exkl. 242.698 Tonnen Schotter aus Instandhaltungs- und Renaturierungsbaggerungen) ist im Jahr 2007 auf knapp über 9,5 Mio. Tonnen gestiegen; dies entspricht einem Zuwachs von 17,6% gegenüber dem Vorjahr. Vor allem der **voestalpine Werkshafen in Linz** zieht positive Bilanz: mit einem Plus von 695.000 Tonnen auf 4 Mio. Tonnen ist er der Hafen mit dem größten Zuwachs im wasserseitigen Umschlag.

War der voestalpine Werkshafen Linz 2007 der Hafen mit dem größten absoluten Mengenwachstum, so zählt der **Hafen Enns-Ennsdorf** prozentuell zu den Gewinnern: Mit +13,4% liegt er im österreichweiten Vergleich voran. Der **Wiener Hafen** hat mit +12,7% den zweitgrößten Zuwachs erreicht. Einen leichten Rückgang im Wasserumschlag verzeichnet der **öffentliche Hafen Linz** mit -2,3%. **Mierka Donauhafen Krems** konnte in allen Produktgruppen ein deutliches Wachstum erzielen, lediglich aufgrund des stark rückläufigen Schotterumschlags weist der Hafen einen Rückgang von 15,1% aus.

An den **sonstigen österreichischen Häfen und Ländern** Korneuburg, Ybbs, Pischelsdorf, Aschach und Pöchlarn wurden im Jahr 2007 insgesamt 1,1 Mio. Tonnen wasserseitig umgeschlagen.



Gütereinteilung nach NSTR	Wien <sup>1)</sup>	Linz <sup>2)</sup>	Krems	Enns- Ennsdorf	voestalpine Werkshafen <sup>3)</sup>	Sonstige <sup>4)</sup>	Insgesamt	Veränderung in % zu 2006
Gesamtumschlag in t								
0 Land- und forstw. Erzeugnisse und lebende Tiere	27.022	4.456	41.088	235.383	0	165.070	473.019	5,0 %
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	54.294	3.190	26.081	220.915	0	103.747	408.227	4,3 %
2 Feste mineralische Brennstoffe	15.040	7.784	5.344	0	55.715	118.766	202.649	2,1 %
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1.363.857	846.193	0	0	6.564	514.858	2.731.472	28,7 %
4 Erze und Metallabfälle	939	0	1.041	19.189	3.416.845	0	3.438.014	36,1 %
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	69.050	2.806	281.591	65.276	315.068	4.907	738.698	7,8 %
6 Steine, Erden und Baustoffe	112.655	27.411	276.495	193.994	191.403	5.370	807.328	8,5 %
7 Düngemittel	5.401	371.422	63.317	16.380	0	201.460	657.980	6,9 %
8 Chemische Erzeugnisse	0	0	23.485	12.552	0	0	36.037	0,4 %
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	6.996	3.651	2.199	2.292	0	4.362	19.500	0,2 %
<b>Insgesamt 2007</b>	<b>1.655.254</b>	<b>1.266.913</b>	<b>720.641</b>	<b>765.981</b>	<b>3.985.595</b>	<b>1.118.540</b>	<b>9.512.924</b>	
2006	1.469.115	1.296.767	849.092	675.294	3.291.035	507.136	8.088.439	
2005	1.543.151	1.131.010	495.729	1.002.296	3.636.918	513.780	8.327.155	
2004	1.230.022	1.380.226	483.312	878.801	3.457.597	659.634	8.089.592	
2003	1.283.797	1.438.667	698.028	856.876	3.227.892	1.127.490	8.623.750	

1) Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau zusammengefasst.

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

3) Inklusive Wasserumschlag in der Halle der Industrie Logistik Linz GmbH.

4) Dazu zählen vor allem der Privathafen Ybbs sowie die Umschlagsländer Pischelsdorf, Aschach, Korneuburg und Pöchlarn.

## HAFENUMSCHLAG GÜTERGRUPPEN

2007 war das mit Abstand beste Jahr hinsichtlich der wasserseitigen Umschlagsmengen in den österreichischen Donauhäfen und -ländern. Die Unterteilung nach NSTR-Gruppen gibt Aufschluss über die auf dem österreichischen Donauabschnitt umgeschlagenen **Güterarten**.

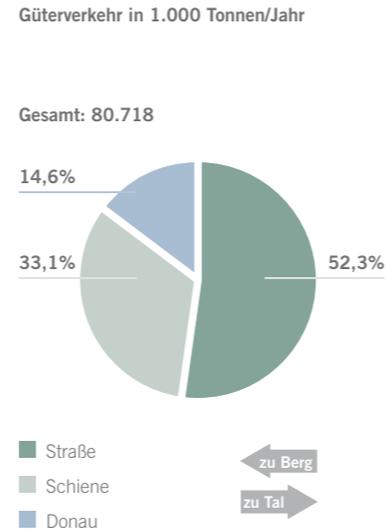
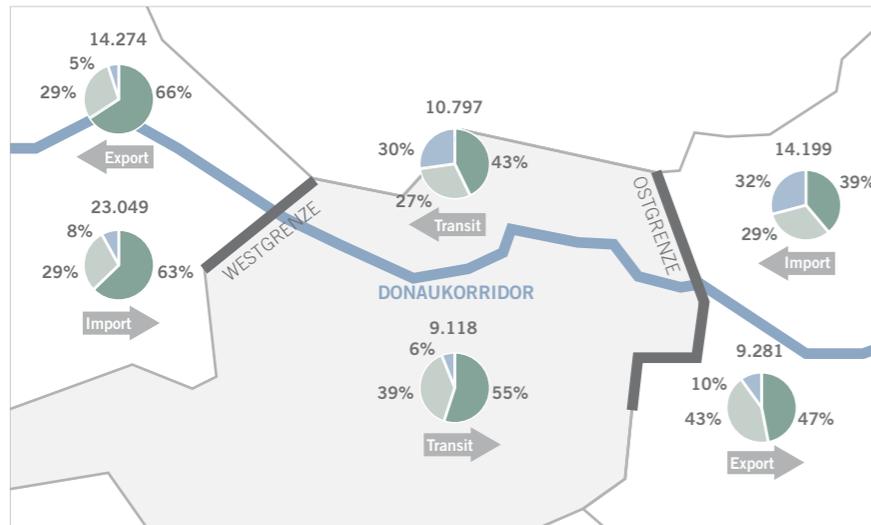
Die wichtigste Gütergruppe stellten mit 3,4 Mio. Tonnen **Erze und Metallabfälle** dar, wovon der Großteil für das Stahlwerk der voestalpine in Linz bestimmt war. Diese Güter hatten somit einen Anteil von 36,1% am Gesamtumschlag des Jahres 2007.

Mit 2,7 Mio. Tonnen bzw. 28,7% war die Gruppe der **Erdöl- und Mineralölerzeugnisse** die am zweithäufigsten in den österreichischen Häfen und Ländern umgeschlagene Güterart. Die wichtigsten Umschlagshäfen für diese Flüssigguttransporte sind der Tankhafen in Linz, der Wiener Hafen Lobau sowie die Umschlagsländer der MOL in Korneuburg.

Die Gütergruppe der **Steine, Erden und Baustoffe** (ohne Schotterumschlag resultierend aus Instandhaltungs- und Renaturierungsbaggerungen) folgte mit einem Anteil von 8,5% am wasserseitigen Gesamtumschlag. Der Großteil der insgesamt 807.000 Tonnen wurde in den Häfen Krems, Enns, Wien sowie im Werkshafen der voestalpine umgeschlagen.

Im Mierka Donauhafen Krems sowie im voestalpine Werkshafen wurden überdies große Mengen an **Eisen und Stahl** (z. B. Stahlcoils und Stahlblech) bewegt. In Summe schlugen alle österreichischen Häfen über 730.000 Tonnen dieser Gütergruppe um (7,8% des Gesamtumschlages).

**Weitere wichtige Gütergruppen** für die österreichischen Donauhäfen waren Düngemittel, land- und forstwirtschaftliche Produkte (z. B. Holz), Nahrungs- und Futtermittel (z. B. Getreide) sowie mineralische Brennstoffe (z. B. Kohle, Koks). Chemische Erzeugnisse sowie Fahrzeuge, Maschinen und sonstige Halb- und Fertigwaren erreichten im Jahr 2007 einen Transportanteil von 0,6%.



Westgrenze	Ostgrenze
Donau: Passau	Donau: Hainburg
Straße: Suben, Neuhaus, Simbach	Straße: Berg, Kittsee, Nickelsdorf, Klängenbach, Deutschkreuz
Schiene: Passau	Schiene: Marchegg, Kittsee, Hegyeshalom, Sopron, Deutschkreuz

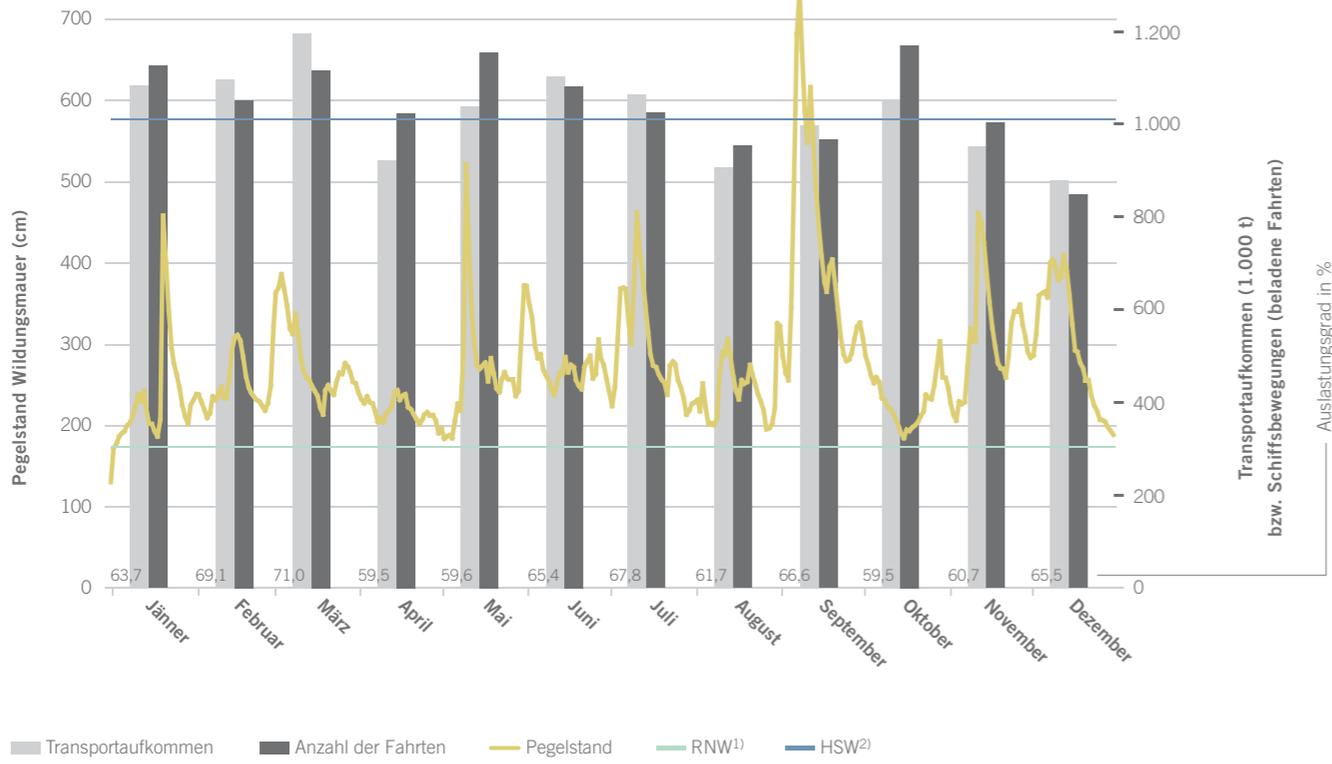
# MODAL SPLIT

Das Verkehrsaufkommen im **österreichischen Donaukorridor** steigt rasant an. Im Jahr 2007 lag es bei knapp 81 Mio. Tonnen und ist damit seit dem Jahr 1994 um 157% gestiegen. Die Grafik zeigt das grenzüberschreitende **Transportaufkommen** (Nettotonnen) der drei Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße im Donaukorridor, differenziert nach der Relation (Import, Export und Transit).

In Betrachtung aller Verkehrsträger wird deutlich, dass der Westverkehr in Bezug auf die Transportmengen deutlich größer ist als der Verkehr an der Ostgrenze. Der **bilaterale Verkehr** (in Summe von West- und Ostgrenze) ist im Jahr 2007 mit 61 Mio. Tonnen immer noch deutlich höher als der **Transit** mit 20 Mio. Tonnen. Vor allem der Transit ist jedoch in den letzten Jahren massiv angestiegen. Er ist heute fast 3,5-mal höher als im Jahr 1994, auf der Straße sogar fast 5,9-mal höher.

Die Straße dominiert den **Modal Split** im Donaukorridor mit 52,3%. Damit werden auf der Straße mehr Güter transportiert als auf den beiden anderen Verkehrsträgern zusammen.

Die **Donauschifffahrt** spielt jedoch als Verkehrsträger im Korridor eine wichtige Rolle. Ihre Bedeutung zeigt sich vor allem im Transport zu Berg: Sowohl an der Ostgrenze als auch im Transit hat die Donau hier einen Anteil von knapp einem Drittel. Erst im Import und Export an der Westgrenze geht ihre Bedeutung stark zurück – hier dominiert die Straße deutlich, und zwar sowohl zu Berg als auch zu Tal.



# FAHRWASSERVERHÄLTNISSE

Das Jahr 2007 war durch konstante Fahrwasserverhältnisse ohne markante Niederwasserperioden gekennzeichnet. Im Gegensatz zum Jahr 2006, das mehrere Niederwasserphasen aufwies, wurde – mit Ausnahme der ersten beiden Tage des Jahres – der RNW-Wert im Tagesmittel zu keinem Zeitpunkt unterschritten. Der von der Güterschifffahrt realisierte, durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad schwankte im Jahresverlauf aufgrund der guten Prognostizierbarkeit der Fahrwasserverhältnisse nur gering und lag über das Jahr gesehen bei 64,1%.

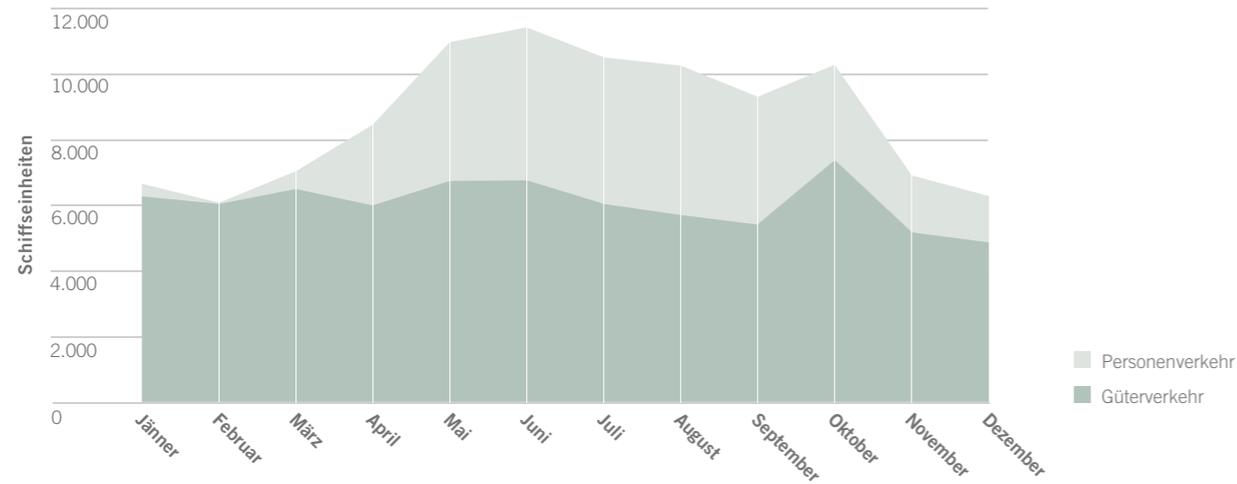
In der Güterschifffahrt entscheidet die verfügbare Fahrwassertiefe über die Abladetiefe eines Schiffes und damit über die mögliche Beladungsmenge. Schifffahrtstreibende müssen im Zuge der Beladung ihres Schiffes teilweise bereits Tage vor Passieren eines kritischen Bereichs die dann für die jeweiligen Streckenabschnitte verfügbaren Fahrwasserverhältnisse anhand so genannter Richtpegel abschätzen. Der in der Grafik dargestellte Pegel Wildungsmauer stellt einen derartigen Richtpegel für die freie Fließstrecke zwischen Wien und Bratislava dar.

Zwischen den Fahrwasserverhältnissen, dem Auslastungsgrad und der Anzahl der Fahrten besteht ein direkter Zusammenhang. Als Faustregel gilt: Können relativ hohe Abladetiefen erzielt werden, steigt der durchschnittliche Auslastungsgrad der Schiffe und die Schifffahrtstreibenden benötigen weniger Fahrten, um dieselben Gütermengen zu transportieren. Mit höheren Transportmengen pro Schiff verbessert sich das Verhältnis der Frachteinnahmen zu den Kosten und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt. Dies wiederum macht die Schifffahrt als Verkehrsträger für die verladende Wirtschaft interessant, es steigt das Transportaufkommen auf der österreichischen Donau insgesamt.

1) RNW: Regulierungsniederwasser; der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94% der Tage überschritten wird. Er wurde für die österreichische Donau letztmals 1996 aufgenommen und stellt den Durchschnittswert eines 30-jährigen Beobachtungszeitraumes (1961–1990) dar. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt seit 22. Jänner 2004 bei 173 cm.  
 2) HSW: Höchster Schifffahrtswasserstand; der HSW-Wert ist jener Wasserstand, der einem Abfluss mit einer Überschreitungsdauer von 1% der Tage im Jahr entspricht. Er liegt in Wildungsmauer derzeit bei 576 cm.

# 14

## GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN\* IM GÜTER- UND PERSONENVERKEHR AN DEN ÖSTERREICHISCHEN SCHLEUSEN



JAHR 2007												
	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
<b>Güterverkehr</b>	6.275	5.973	6.521	6.120	6.704	6.714	6.234	5.936	5.784	6.890	5.583	5.035
<b>Personenverkehr</b>	311	17	446	2.371	4.279	4.620	4.380	4.550	3.538	3.454	1.076	1.242
<b>Gesamt</b>	6.586	5.990	6.967	8.491	10.983	11.334	10.614	10.486	9.322	10.344	6.659	6.277

JAHRESSUMMEN						
Jahr	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2007	73.769	+6,6%	30.284	+0,8%	104.053	+4,9%
2006	69.184	-10,9%	30.048	+4,8%	99.232	-6,6%
2005	77.606	+2,1%	28.683	+12,3%	106.289	+4,6%
2004	76.036	+7,9%	25.536	+10,9%	101.572	+8,7%
2003	70.452	-1,2%	23.016	+13,9%	93.468	+2,1%

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

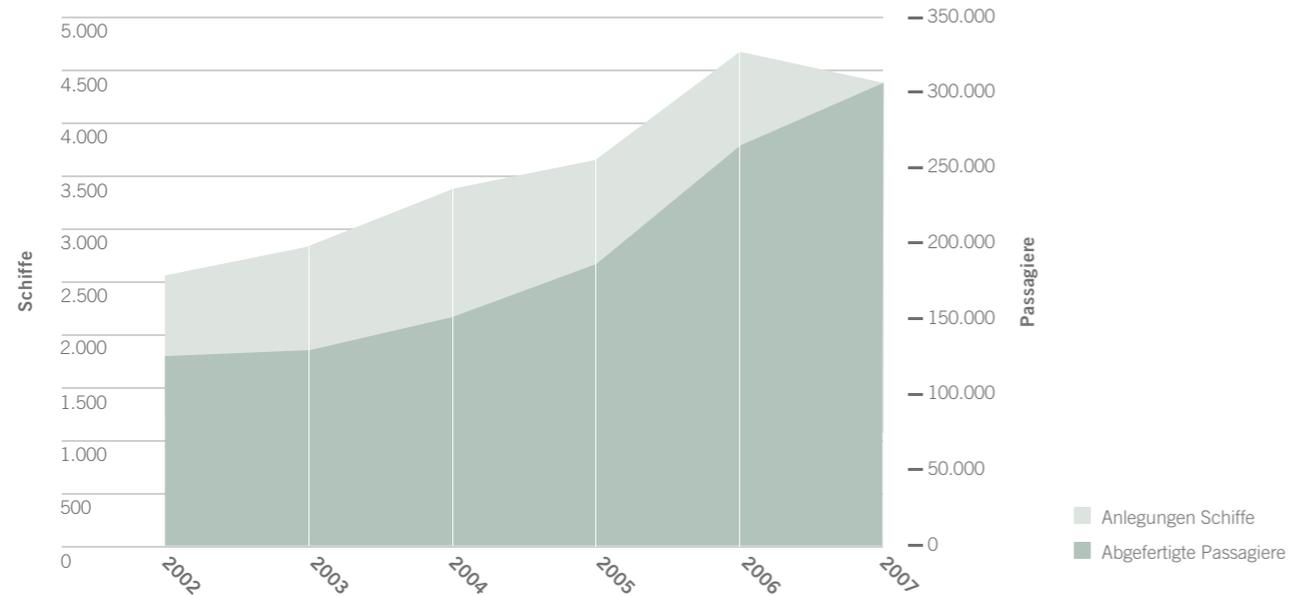
# GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

Im Jahr 2007 wurden an den neun österreichischen Donauschleusen (exklusive dem Grenzkraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) in Summe 104.053 **Schiffseinheiten** zu Berg und zu Tal **geschleust**, davon 45.466 Motorgüter- und Motortankschiffe, 28.303 Schubschiffe und 30.284 Personenschiffe. Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 64.524 Güter- und Tankleichter bzw. -kähne geschleust.

Gegenüber dem Vorjahr konnte auf der österreichischen Donau ein Anstieg in der Zahl der geschleusten Schiffseinheiten um 4,9% verzeichnet werden, im **Güterverkehr** waren es +6,6%, im **Personenverkehr** +0,8%. Am gesamten Schiffsaufkommen hatte der Güterverkehr einen Anteil von 70,9%, der Personenverkehr von 29,1%.

Bezogen auf das Gesamtjahr passierten eine Donauschleuse durchschnittlich 11.561 Schiffseinheiten (Verbände und einzeln fahrende Schiffe); pro Monat waren dies mehr als 960 Schiffsbewegungen und somit im Durchschnitt pro Tag und Schleuse knapp 32 geschleuste Fahrzeuge. Die Personenschiffahrt weist üblicherweise in den Wintermonaten von November bis März – und hier vor allem im Februar – ein wesentlich geringeres Volumen auf.

Das höchste **Schiffsaufkommen** im Jahr 2007 verzeichnete die Schleuse Freudenu in Wien mit 14.788 geschleusten Schiffseinheiten (9.997 im Güter- und 4.791 im Personenverkehr), das geringste die Schleuse Aschach, die westlichste österreichische Schleuse, mit 9.883 Einheiten (6.504 im Güter- und 3.379 im Personenverkehr).



# PERSONENSCHIFFFAHRT

Im Personenhafen Wien legten bis zum Ende der Hauptsaison im Oktober 2007 insgesamt 105 verschiedene **Kabinenschiffe** mit 197.000 Kreuzfahrt-Passagieren an (+3,7% gegenüber 2006). Im längerfristigen Vergleich gegenüber dem Jahr 2003 bedeutet dies eine Steigerung der Passagierzahlen um mehr als 40%. Als wichtigster Ausgangs- und Zielhafen für Kabinenkreuzfahrten auf der Donau verzeichnete Passau 1.601 Anlegungen von 99 Kreuzfahrtschiffen mit 196.148 Passagieren (+7,4% gegenüber 2006).

Die auf der österreichischen Donau verkehrende **Ausflugsschiffahrt** hatte im Jahr 2007 rund 45 Fahrgastschiffe (davon neun Tragflügelboote) mit insgesamt etwa 12.000 Personenplätzen im Einsatz. In der Linien- und Ausflugsschiffahrt beförderten die DDSG Blue Danube in Summe rund 309.000 Passagiere (Wien, Wachau, Bratislava, Budapest) und der Twin City Liner 107.708 Passagiere (Strecke Wien – Bratislava). Wurm + Köck verzeichnete auf den Strecken Linz-Schlögen-Linz und Linz-Wien-Linz in Summe 35.000 Passagiere.

Im Jahr 2007 wurden im **grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Österreich** durch die Schleuse Jochenstein 496.832 Personen befördert (-0,7 % gegenüber 2006). 173.425 Passagiere waren hier der Ausflugsschiffahrt (-11,3 % gegenüber 2006) und 323.407 Passagiere der Kabinenschiffahrt (+5,7 % gegenüber 2006) zuzurechnen.

### PERSONENHAFEN WIEN

Anlegestellen Handelskai, Nußdorf und Donaukanal  
Zahlen für 2006 und 2007 inkl. Twin City Liner

Jahr	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2007	4.371	-6,6%	304.836	+15,0%
2006	4.681	+27,8%	265.099	+47,3%
2005	3.664	+9,4%	179.942	+18,3%
2004	3.350	+17,2%	152.083	+17,8%
2003	2.859	+11,9%	129.048	+3,8%

### KABINENSCHIFFFAHRT

Anlandungen im Personenhafen Wien

Jahr	Schiffe	% zu Vorjahr	Passagiere	% zu Vorjahr
2007	105	-3,7%	197.000	+3,7%
2006	109	+10,1%	190.000	+22,6%
2005	99	+10,0%	155.000	+3,3%
2004	90	+20,0%	150.000	+7,1%
2003	75	+25,0%	140.000	+17,6%



## INFRASTRUKTUR WASSERSTRASSE

Die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) der Europäischen Union aus dem Jahr 2004 inkludieren den Ausbau der Wasserstraßenachse Rhein/Maas-Main-Donau als vorrangiges Projekt Nr. 18. Das **Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien** (FGP) zwischen dem Kraftwerk Freudenu und der österreichisch-slowakischen Grenze stellt in diesem Rahmen das am weitesten fortgeschrittene Projekt zur Beseitigung der nautischen Engpässe entlang der Donau dar. Im Jahr 2007 konnte die Finanzierung des FGP bis 2015 sowie eine ca. 15%-ige Kofinanzierung aus dem TEN-V-Budget bis 2013 im maximal möglichen Ausmaß sichergestellt werden. Bis Mitte 2008 laufen Modellversuche, und das Pilotprojekt bei Witzelsdorf soll voraussichtlich in der Niederwasserperiode 2008/2009 fertig gestellt werden. Im Herbst 2008 wird bei planmäßigem Verlauf des derzeit laufenden Vergabeverfahrens mit der Baumsetzung des großräumigen Naturversuchs bei Bad Deutsch-Altenburg begonnen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Projekt kann voraussichtlich im ersten Quartal 2009 abgeschlossen werden. Das FGP soll bis etwa 2015/16 umgesetzt werden.

Für den Ausbau der Donau auf der **Fließstrecke zwischen Straubing und Vilshofen** hat das deutsche Bundesverkehrsministerium im Rahmen der TEN-V eine Studie zur variantenunabhängigen Untersuchung der Ausbauoptionen in Auftrag gegeben, die für drei Jahre anberaumt ist. 2007 konnte eine aus dem TEN-V-Budget kofinanzierte Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Fahrwasserhältnisse auf dem **ungarischen Donauabschnitt** zwischen dem Ende des Gabčíkovo-Schiffahrtskanals und der ungarisch-kroatisch-serbischen Grenze fertig gestellt werden. Im Mai 2007 wurde eine generelle Machbarkeitsstudie für die Verbesserung der **bulgarisch-rumänischen Grenzstrecke** der Donau zwischen der Staustufe Eisernes Tor II und Călărași in Auftrag gegeben; die Detailplanung der knapp 500 km langen Donaustrecke soll bis 2009 finalisiert werden. Zur Verbesserung der Wasserstraßen-Infrastruktur auf dem **rumänischen Donauabschnitt** zwischen Călărași und Brăila wurde Anfang 2008 die Umweltverträglichkeitsprüfung finalisiert; die bauliche Realisierung soll ab Herbst 2008 starten.

Der auf ukrainischem Staatsgebiet verlaufende **Bystroe-Kanal** im Donaudelta wurde im Mai 2007 nach 14 Jahren erneut für den Schiffsverkehr geöffnet – vorerst allerdings nur im Testbetrieb. Der Kanal ermöglicht den ukrainischen Donauhäfen entlang des Kilia-Arms eine direkte Anbindung an das Schwarze Meer.

Der Neubau der **Eisenbahnbrücke Deggendorf**, die das niedrigste Querbauwerk auf der deutschen Donaustrecke darstellt, wurde für eine Kofinanzierung aus TEN-V-Mitteln vorgesehen. Die Fertigstellung ist für Mitte 2010 geplant. Die Europäische Agentur für Wiederaufbau hat ein italienisches Ingenieurbüro mit der Erarbeitung der Planungs- und Ausschreibungsunterlagen für den Umbau der **Žeželj-Brücke in Novi Sad** beauftragt. Das derzeitige Provisorium für die im Jahr 1999 von der NATO zerstörte Brücke besitzt eine für Schiffsverbände zu geringe Durchfahrtsbreite und eine für Kabinenschiffe zu geringe Durchfahrtshöhe.

Für die **österreichischen Donauschleusen** konnte 2007 mit dem Kraftwerksbetreiber Verbund-Austrian Hydro Power AG (AHP) ein optimierter Revisionsplan ausgearbeitet werden. Auf Basis einer Zusatzvereinbarung zwischen der AHP und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sollen zukünftige Instandhaltungsarbeiten an den Donauschleusen nur noch in der verkehrsarmen Zeit von November bis März durchgeführt werden. Dies wird zu deutlich geringeren Wartezeiten an den Schleusen führen. Weiters wurde mit der AHP eine Vereinbarung zur Verringerung der **kraftwerksbedingten Wasserstandsschwankungen** bei Niederwasser in den Fließstrecken der Donau unterhalb der Kraftwerke Melk und Freudenu getroffen. Dadurch wird die Planbarkeit von Schiffstransporten verbessert und somit die Auslastungsmöglichkeit von Güterschiffen bei Niederwasser erhöht.



## INFRASTRUKTUR HÄFEN

Ende Mai 2007 wurde das **Logistikzentrum Ennshafen** eröffnet, das über 3.600 m<sup>2</sup> an Büro- und Betriebsflächen verfügt. Hier soll 2009 in einem Wasserstraßen-Informationszentrum mit der fundierten Wissensvermittlung über die Vorzüge der Binnenschifffahrt – vor allem auch aus ökologischer Sicht – in Verbindung mit Praxis-Demonstrationen im Hafen begonnen werden.

Im **Hafen Linz** wurden im Jahr 2007 erste Schritte zur geplanten Teilverlandung der Hafenbecken gesetzt und die Umwidmung des Geländes für einen Logistikpark durchgeführt. Detailplanungen haben begonnen, im Mai 2008 ist mit der Einreichung bei den Behörden zu rechnen. Aus heutiger Sicht sind die derzeit 22,6 ha großen Wasserflächen des Handelshafens überdimensioniert. Der Bereich Hafen/Donaulager investierte 2007 rund 2,2 Mio. Euro, wobei rund 1 Mio. Euro in die Anlagenerweiterungen im Containerterminal fließen.

Der **Hafen Krems** startete im Jahr 2007 erfolgreich die Betriebsführungstätigkeit für die Biodiesel Krems GmbH. Dabei sorgt der Hafen mit seinem Personal für die Bedienung dieser innovativen Anlage. Weiters wurde das Containerterminal auf drei ganzzugfähige Gleise mit je 670 Metern erweitert und es wurden 52.000 m<sup>2</sup> zusätzliche Nutzfläche am Nordkai von der Stadt Krems gepachtet. Im Zuge der Marketing-Kooperation zwischen dem rumänischen Schwarzmeerhafen Konstanza und Mierka Donauhafen Krems fand im April im Stift Göttweig eine gemeinsame Präsentation der beiden Häfen statt.

WienCont, der Containerterminalbetreiber des **Hafens Wien**, verzeichnete 2007 mit mehr als 320.000 TEU einen neuen Jahresrekord im Containerumschlag. Als Reaktion auf die rasante Entwicklung im Containerverkehr (ca. +10% pro Jahr)

erfolgte im Jahr 2007 der Spatenstich zum Um- und Neubau des Terminals in der Freudenu, um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden. Der hochmoderne Güterterminal soll im Herbst 2008 in Betrieb gehen.

Am 26. November 2007 erfolgte der Spatenstich zum Ausbau des bayerischen **Hafens Passau-Schalding** zu einer trimodalen Drehscheibe. Auf lange Sicht soll Schalding den Hafen Racklau ersetzen, der über keine leistungsfähige Anbindung an das Straßen- und Schienennetz verfügt.

Die Zukunft des bestehenden serbischen **Hafens Belgrad** ist nach dessen Privatisierung offen. Die Planung eines neuen Hafens stromabwärts der Stadt wurde an ein serbisch-österreichisches Konsortium vergeben und soll 2008 abgeschlossen werden.

Am 550 Meter langen Donauabschnitt Moldawiens an der Mündung des Prut wurde im **Hafen Giurgulești** im Jahr 2007 ein Ölterminal in Betrieb genommen.

Der rumänische **Schwarzmeerhafen Konstanza** hat einen Rekordumschlag im Containerbereich erreicht: 1,44 Mio. TEU wurden im Jahr 2007 umgeschlagen. Das derzeit wichtigste Infrastrukturprojekt für die Hinterlandanbindung des Hafens an die Wasserstraße Donau über den Donau-Schwarzmeer-Kanal ist die Errichtung eines Binnenschiff-Terminals. Hier konnte die erste Bauphase bereits abgeschlossen werden.



# INNOVATION

Bereits 2006 wurde auf der österreichischen Donau das **Schiffahrtsinformations- und -management-System DoRIS** (Donau River Information Services) in Betrieb genommen. DoRIS stellt das erste umfassende System dieser Art in Europa dar. via donau koordinierte die Umsetzung in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Oberste Schiffahrtsbehörde) und fungiert auf gesetzlicher Basis als Betreiber von DoRIS. Mit Hilfe europäischer Fördermittel konnten bis Ende 2007 bereits 380 Schiffe mit AIS-Transpondern ausgestattet und damit ins System eingebunden werden. Seit 1. November 2007 gilt auf dem Wiener Donaukanal eine Trageverpflichtung für Transponder, diese wird mit 1. Juli 2008 durch eine Novelle der Wasserstraßen-Verkehrsordnung auf die gesamte Donau ausgeweitet.

Im Rahmen des EU-Projekts IRIS Europe wird derzeit unter Federführung von via donau und der Obersten Schiffahrtsbehörde (bmvit) die harmonisierte **Implementierung von River Information Services in den Donaustaaten** vorangetrieben, die bis 2010 abgeschlossen werden soll. In mehreren EU-Projekten verfolgt via donau darüber hinaus die technologische Weiterentwicklung von RIS.

Die **Verbesserung der Umweltperformance** der Donauschifffahrt war Gegenstand des EU-Projekts CREATING. Unter Beteiligung von via donau lieferte das Projekt wichtige Ergebnisse zu Potenzialen der Minimierung von Motorenemissionen, die in den Entwurf für ein **österreichisches Flottenförderprogramm** eingeflossen sind. Das Förderprogramm soll Schiffahrtsunternehmen mit Sitz in Österreich bei wichtigen Investitionen zur Modernisierung der Flotte unterstützen.

Ein Zukunftsmarkt für die Binnenschifffahrt ist der stark wachsende Containermarkt. Derzeit gibt es bereits zwei bestehende **Container-Liniendienste** auf der Donau: Mainrom Line bedient die Relation Konstanza-Giurgiu, BRP die Strecke Konstanza-Belgrad. In der von via donau gemeinsam mit Mierka Donauhafen Krems und rumänischen Partnern erstellten **COLD-Studie** (Container Liniendienst Donau, [www.via-donau.org/cold](http://www.via-donau.org/cold)) wurden notwendige Voraussetzungen und Potenziale für den Container-Liniendienst auf der Donau erhoben. Derzeit wird die im Jahr 2006 veröffentlichte Studie aktualisiert. Ein **österreichisches Förderprogramm zum Aufbau von Container-Liniendiensten** auf der Donau wurde im bmvit ausgearbeitet und wird voraussichtlich ab Mitte 2008 verfügbar sein.

## POLITIK

Im Jahr 2006 veröffentlichte die Europäische Kommission das Aktionsprogramm NAIADES zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt. Das Projekt **PLATINA** – Platform for the implementation of NAIADES soll für eine effiziente Umsetzung des Programms im Zeitraum zwischen 2008 und 2012 sorgen. Analog zum NAIADES-Programm umfasst PLATINA fünf strategische Aktionsfelder: Markt, Flotte, Arbeitsplätze und Fachkenntnisse, Image und Infrastruktur. Alle europäischen Länder mit bedeutender Binnenschifffahrt sind im von via donau geführten Konsortium mit maßgeblichen Partnern vertreten. Zudem ist ein Lenkungsausschuss vorgesehen, der aus Vertretern der wichtigsten EU-Binnenschifffahrtsnationen und des Gewerbes besteht.

Der 2006 publizierte **Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt** (NAP) wurde Anfang 2007 von der österreichischen Bundesregierung in das aktuelle Regierungsprogramm aufgenommen. Er soll als dynamisches Instrument der österreichischen Schifffahrtspolitik wirken und die Umsetzung von NAIADES auf nationaler Ebene unterstützen. Für die Durchführung der NAP-Maßnahmen sind das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und via donau zuständig.

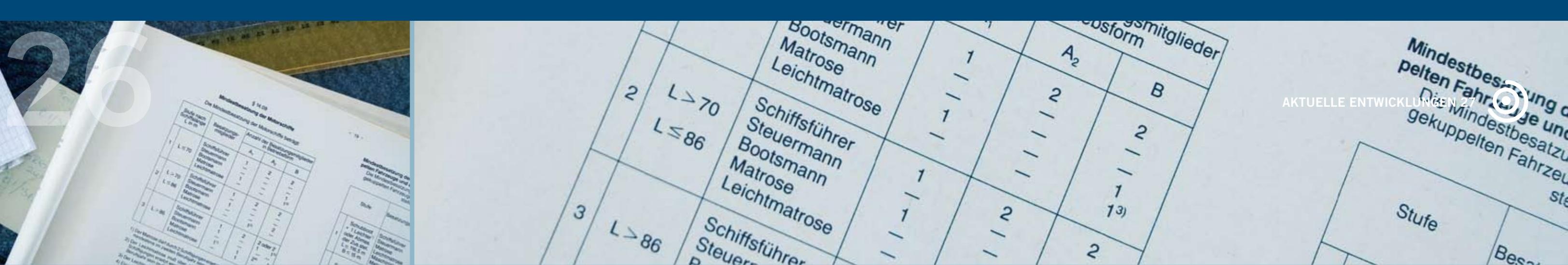
Am 13. und 14. September 2007 organisierte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ein **internationales Donausymposium in Ybbs**, das die konkrete Umsetzung von NAIADES in den Donauländern zum Inhalt hatte. Wichtige Eckpunkte waren die Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur unter Berücksichtigung ökologischer Aspek-

te, der koordinierte Aufbau von speziellen Informationssystemen für die Schifffahrt (RIS) und die Modernisierung der Donauflotte. Die Verkehrsstaatssekretäre der Donauanrainerstaaten unterzeichneten ein gemeinsames Kommuniqué, das die Leitlinien für eine nachhaltige Verbesserung der Wasserstraße Donau vorgibt.

Die Europäische Kommission hat im September 2007 Frau Karla Peijs, die ehemalige niederländische Verkehrsministerin, zur **Koordinatorin für europäische Wasserstraßen-Infrastrukturprojekte** im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ernannt. Von österreichischer Seite findet eine aktive Unterstützung der Aktivitäten von Frau Peijs durch das bmvit und via donau statt.

Das Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien (FGP) setzt international Maßstäbe: Basierend auf den interdisziplinären Planungsgrundsätzen des FGP wurde unter Federführung der internationalen Donauschutzkommission (IKSD) und der Flusskommissionen im Jahr 2007 ein **Joint Statement** mit den Donauanrainerstaaten unterzeichnet, welches Leitlinien und Grundsätze für die Entwicklung der Wasserstraße Donau bei gleichzeitigem Schutz des Ökosystems vorgibt.

Die ausgezeichneten Kooperationen Österreichs mit den Donauanrainerstaaten wurden im Jahr 2007 erfolgreich weitergeführt. So konnte im April 2007 ein **bilaterales Verwaltungsübereinkommen mit Rumänien** im Bereich Donauschifffahrt und Wasserstraßenverwaltung abgeschlossen werden.



# RECHT

Seit dem 1. Jänner 2008 sind Besatzungsmitglieder im Bereich der grenzüberschreitenden See- und Binnenschifffahrt von den Bestimmungen des **Ausländerbeschäftigungsgesetzes** ausgenommen. Diese können nun nach geltendem österreichischen Arbeits- und Sozialrecht beschäftigt werden.

Am 21. Dezember 2007 wurde der Schengenraum um neun Staaten erweitert. Die südungarische Stadt Mohács ist künftig die **Schengen-Außengrenze** für alle berg- und talfahrenden Güter- und Passagierschiffe auf der Donau. Die Erweiterung des Schengenraums bewirkt, dass Schiffe die gesamte obere sowie die mittlere Donau bis zur ungarisch-kroatisch-serbischen Grenze befahren können, ohne eine Schengen-Außengrenze zu passieren. Durch den Wegfall der Grenzkontrollen an der österreichisch-slowakischen und slowakisch-ungarischen Grenze ergeben sich signifikante Zeiteinsparungen für die Schifffahrtstreibenden.

Durch die EU-Richtlinie über die **technischen Vorschriften für Binnenschiffe** (Richtlinie 2006/87/EG i.d.F. 2006/137/EC) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 wird die Harmonisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe vorangetrieben. Sie schreibt europaweit ein höheres Sicherheitsniveau vor, welches jenem der Rheinschifffahrt angeglichen wird. So soll in den Mitgliedstaaten künftig ein Gemeinschaftszeugnis für Binnenschif-

fe gelten, das diese Schiffe berechtigt, alle Wasserstraßen der Gemeinschaft zu befahren. Die aktualisierte Richtlinie muss von den Mitgliedstaaten bis Ende 2008 in nationales Recht umgesetzt werden.

Zur Implementierung von River Information Services (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft hat die Europäische Kommission im März 2007 folgende Verordnungen erlassen: **Technische Leitlinien für die Planung, die Einführung und den Betrieb von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten** (Nr. 414/2007), **Technische Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme** (Nr. 415/2007) sowie **Technische Spezifikationen für Nachrichten für die Binnenschifffahrt** (Nr. 416/2007). Österreich erfüllte als einer der ersten EU-Mitgliedstaaten die Anforderungen für Schiffsverfolgung und -aufspürung bzw. Nachrichten für die Binnenschifffahrt.

Im Mai 2007 ist eine Verordnung der Europäischen Kommission (Nr. 425/2007) zur Durchführung der Verordnung Nr. 1365 aus 2006 über die **Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen** in Kraft getreten, welche Veränderungen hinsichtlich der zu verwendenden Klassifizierungen und des Inhalts der an Eurostat zu übermittelnden Daten vorsieht. Eine weitere Verordnung (Nr. 1304/2007) vom November 2007 sieht die Erfassung der Art der beförderten Güter aufgrund der NST-2007-Systematik auf Ebene von 20 Hauptgütergruppen ab dem Bezugsjahr 2008 vor.



## Wasserstraße Donau

- UNECE-Klassen
- █ VII
  - █ VIa, b, c
  - █ Va, b
  - █ IV
  - █ III
  - █ I, II
  - █ Sonstige
- Häfen
- Bedeutend
  - Sonstige
- Schleuse
- Hebewerk
- Kilometrierung
- Städte
- Hauptstadt
  - Sonstige
  - ▬ Staatsgrenze