



ECKDATEN DONAUSCHIFFFAHRT 2008

Veränderungen gegenüber 2007 finden sich als Prozentwerte in Klammern

TRANSPORTAUFKOMMEN

11,2 Mio. t (-7,4 %)	Import: 5,7 Mio. t (-8,5 %)
	Export: 2,2 Mio. t (+40,0 %)
	Transit: 2,8 Mio. t (-15,5 %)
	Inland: 0,5 Mio. t (-48,3 %)

TRANSPORTLEISTUNG

11,8 Mrd. tkm (-6,3 %)	Innerhalb des Bundesgebietes: 2,4 Mrd. tkm (-9,2 %)
11.741 beladene Fahrten (-4,9 %)	Außerhalb des Bundesgebietes: 9,4 Mrd. tkm (-5,5 %)

WASSERSEITIGER UMSCHLAG ÖSTERREICHISCHER DONAUHÄFEN UND -LÄNDEN

8,9 Mio. t (-6,4 %)	Erze und Metallabfälle: 3,3 Mio. t (-4,9 %)
	Erdöl- und Mineralölzerzeugnisse: 2,3 Mio. t (-14,3 %)
	Metallerzeugnisse: 1,0 Mio. t (+37,0 %)
	Düngemittel: 0,8 Mio. t (+14,4 %)
	Steine, Erden und Baustoffe: 0,5 Mio. t (-37,4 %)
	Sonstige Güter: 1,0 Mio. t (-10,3 %)

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN AN DEN ÖSTERREICHISCHEN DONAUSCHLEUSEN

99.445 Schiffseinheiten* (-4,4 %)	Güterverkehr: 68.388 Einheiten (-7,3 %)
	Personenverkehr: 31.057 Einheiten (+2,6 %)

*Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

PERSONENSCHIFFFAHRT (ZUSCHÄTZUNG)

1,1 Mio. Passagiere	Linienverkehr: 700.000 Passagiere
	Flusskreuzfahrten: 198.000 Passagiere
	Gelegenheitsverkehr: 150.000 Passagiere

UNFALLGESCHEHEN

24 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	Personenschäden: 0 Tote, 0 Verletzte
	Sachschäden: 7 Schiff-Schiff, 4 Auf-Grund-Laufen,
	13 Ufer- und Anlagenbeschädigungen

VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

366 Tage	Sperre aufgrund von Hochwasser: 0 Tage
15-Jahres-Mittel: 360 Tage	Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage

INHALT

Vorwort 04–05

DATEN UND FAKTEN

Transportaufkommen 06–07

Verkehrsband österreichische Donau 08–09

Hafenumschlag 10–11

Hafenumschlag Gütergruppen 12–13

Modal Split 14–15

Güterverkehr Donau gesamt 16–17

Verfügbarkeit der Wasserstraße 18–19

Fahrwasserverhältnisse 20–21

Geschleuste Schiffseinheiten 22–23

Personenschifffahrt 24–25

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN

Infrastruktur Wasserstraße 26–27

Infrastruktur Häfen 28–29

Innovation 30–31

Wissenstransfer 32–33

Politik 34–35

Recht 36–37



PRÄGNANTE DATEN, FAKTEN UND AKTUELLE ENTWICKLUNGEN



via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH erachtet es als eine wichtige Aufgabe, die Potenziale der Donauschifffahrt aufzuzeigen und das Wissen über diesen Verkehrsträger zu verbreitern. In diesem Zusammenhang wurden bereits mehrere Publikationen und Handbücher zur Donauschifffahrt von via donau veröffentlicht. Mit dem vorliegenden Jahresbericht «Donauschifffahrt in Österreich» sollen der Fachöffentlichkeit sowie den politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern jährlich aktualisierte Informationen und Daten zur Donauschifffahrt mit Schwerpunkt auf den österreichischen Donauabschnitt zur Verfügung gestellt werden. Um die Aktualität der Informationen zu gewährleisten, werden die verwendeten Daten laufend auf den neuesten Stand gebracht und eingehend hinsichtlich ihrer Konsistenz geprüft.

Aus inhaltlicher Sicht ist der Jahresbericht in zwei Abschnitte unterteilt. Er bietet einerseits prägnante Daten und Fakten zu den Themenbereichen Transportaufkommen, Hafenumschlag, Modal Split, Verfügbarkeit der Wasserstraße Donau, Fahrwasserhältnisse, geschleuste Schiffeinheiten 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 – Bereich Schifffahrt

VERSTÄRKUNG DES WISSENS ÜBER DIE DONAUSCHIFFFAHRT

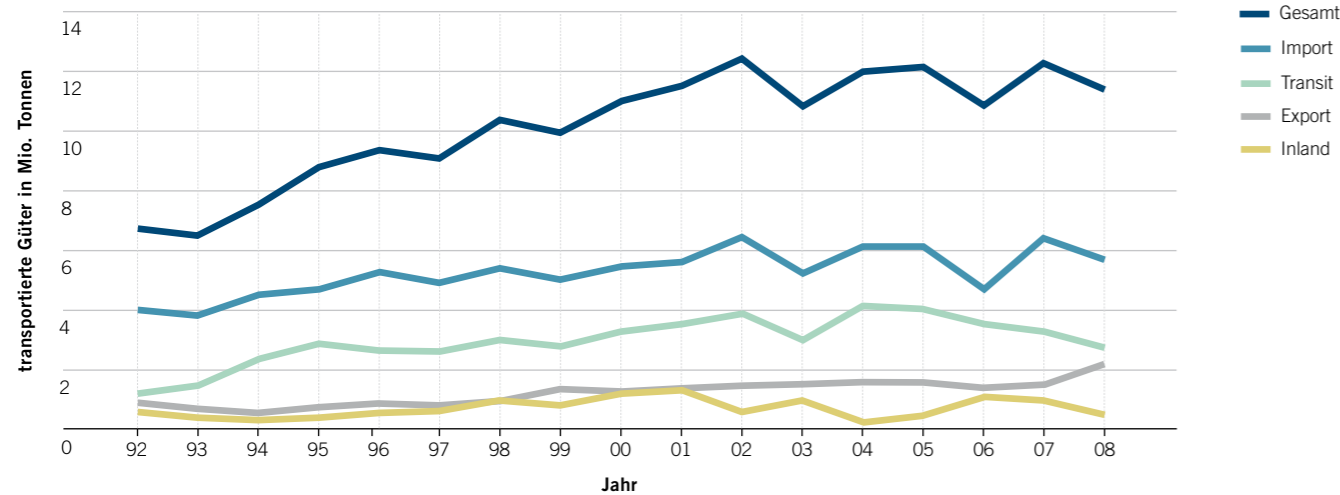


Der politische Wandel in den Donaustaaten hat zu intensiven wirtschaftlichen Verflechtungen entlang der Donauachse geführt. Die schrittweise Integration der Donaustaaten in die Europäische Union bringt allerdings nicht nur mehr Sicherheit und Wohlstand mit sich, sondern auch enorme Verkehrszuwächse und die damit verbundenen Probleme wie Lärm, Luftverschmutzung, Stau und Unfälle. Im österreichischen Donaukorridor stieg in den letzten 15 Jahren das Güterverkehrsaufkommen um mehr als 150 %. Die höchsten Zuwächse wurden dabei im Straßengüterverkehr verzeichnet – das LKW-Aufkommen im Ost-West-Verkehr hat sich mehr als verdreifacht, das Transitaufkommen mehr als versechsfacht. Durch seine zentrale Lage im Donauroum ist Österreich besonders gefordert, sich für die Schaffung eines effizienten und zugleich ökologischen Verkehrssystems einzusetzen. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat daher gemeinsam mit via donau eine umfassende Strategie zur Entwicklung der Wasserstraße Donau erarbeitet: den Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP). Das Erheben und Aufbereiten von Daten und Fakten zur österreichischen Donauschifffahrt in Form dieses Jahresberichts soll bei Fach-

leuten, MeinungsbildnerInnen und EntscheidungsträgerInnen, aber auch bei allen anderen Interessierten zu einer Vertiefung des Wissens über die Donauschifffahrt führen. Dadurch können die großen 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 LeserInnen richtet, die sich im Detail mit dem System Binnenschifffahrt beschäftigen wollen, bietet der Jahresbericht mit seinen Zahlen und Fakten sowie Informationen zu neuen Entwicklungen einen aktuellen Überblick zur Donauschifffahrt in Österreich.

Doris Bures
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

GÜTERVERKEHR AUF DER ÖSTERREICHISCHEN DONAU 1992–2008



TRANSPORTAUFKOMMEN (TONNEN)	Import	Export	Transit ^{*)}	Inland	Gesamt
2008	5.730.621	2.166.354	2.809.508	502.228	11.208.711
2007	6.264.069	1.547.234	3.323.081	972.156	12.106.540
2006	4.813.237	1.440.795	3.453.555	1.136.577	10.844.164
2005	6.069.543	1.652.988	4.005.412	355.631	12.083.574
2004	6.071.646	1.635.154	4.079.440	191.396	11.977.636

*) In den Jahren 2004 und 2005 aufgrund fehlender Rechtsgrundlage keine vollständige Erfassung des Transitverkehrs. Seit Juni 2005 Untererfassung des Transits; Werte für 2004 – 2008 durch Statistik Austria hochgerechnet

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

TRANSPORTAUFKOMMEN

RÜCKGANG NACH REKORDJAHR EXPORT LEGT JEDOCH ZU

Im Jahr 2008 gab es für die Donauschifffahrt zwar keine Behinderungen bzw. Verkehrsunterbrechungen durch Hochwasser und Eis, andererseits wurde aber das vierte Quartal des Jahres von Niederwasser und der beginnenden Wirtschaftskrise geprägt. Die in diesem Jahr **transportierte Gütermenge** spiegelt die genannten Rahmenbedingungen wider: So wurden rund 11,2 Mio. Tonnen auf der österreichischen Donau befördert, was einen Rückgang von 7,4 % gegenüber dem für die Schifffahrt sehr positiven Jahr 2007 bedeutet. Entsprechend ging auch die gesamte **Transportleistung** auf der österreichischen Donau um 9,2 % auf 2,4 Mrd. Tonnenkilometer zurück.

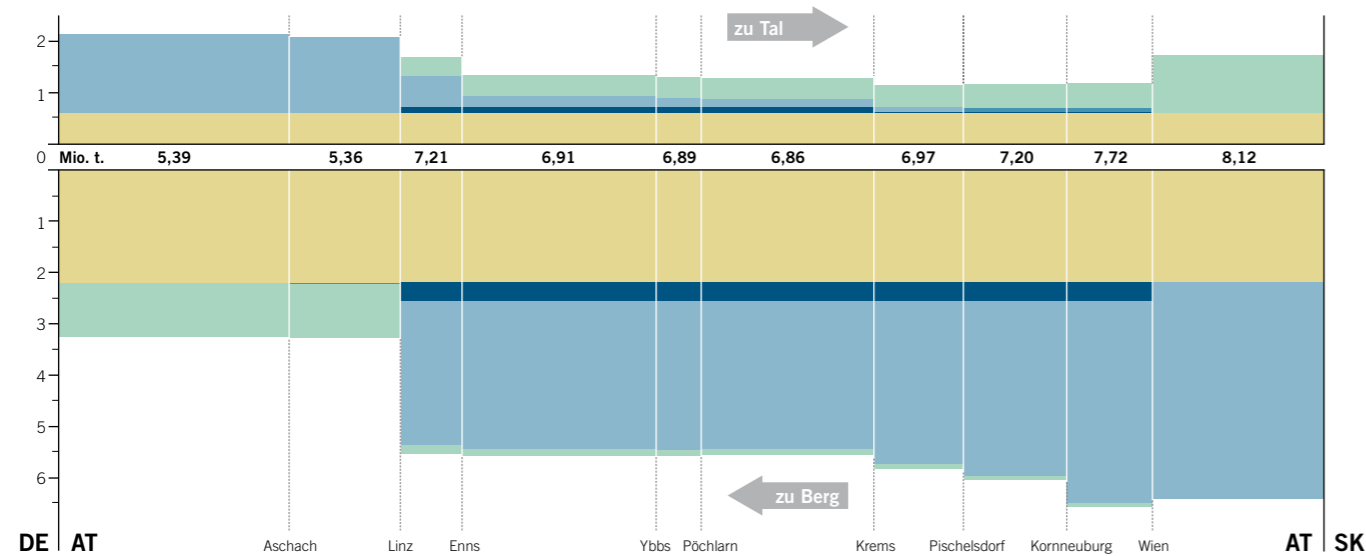
Im **Import** verringerte sich das Transportaufkommen gegenüber 2007 um 8,5 % oder 533.448 Tonnen auf 5,7 Mio. Tonnen, wobei über 73 % der Tonnage von Osten kommend das Bundesgebiet erreichten.

Für den **Export** war hingegen im Vergleich zum Vorjahr erneut ein Anstieg zu verzeichnen: Hier stiegen die Exporte per Binnenschiff um beachtenswerte 40 % oder 619.120 Tonnen auf knappe 2,2 Mio. Tonnen. Damit wurden im langjährigen Vergleich in diesem Verkehrsbereich erstmals 2 Mio. Tonnen an transportierten Gütern überschritten. Von den Exporten passierten 52 % die Ostgrenze und 48 % die Westgrenze.

Das Transportaufkommen im **Transit** hingegen verringerte sich um 15,5 % oder 513.573 Tonnen auf 2,8 Mio. Tonnen. Hierbei handelt es sich um einen hochgerechneten Wert, da eine bestehende Untererfassung des Transitverkehrs mittels Schätzmodell von der Statistik Austria ausgeglichen wird.

Hinsichtlich der am häufigsten transportierten **Gütergruppen** waren im Vergleich zum Vorjahr sowohl Zunahmen als auch Rückgänge zu verzeichnen. Knapp 3,3 Mio. Tonnen Güter der Gruppe «Erze und Metallabfälle» bedeuten eine Abnahme um 4,9 % gegenüber 2007. Ein Minus von 7,6 % verzeichneten die 2,2 Mio. Tonnen an transportierten Erdölzeugnissen. Das drittgrößte Beförderungsvolumen auf der österreichischen Donau wiesen 2008 die Metallerzeugnisse mit 1,5 Mio. Tonnen auf – ein Plus von 13,8 % gegenüber dem Vorjahr. Land- und forstwirtschaftliche Produkte wurden in einem Volumen von 1,2 Mio. Tonnen (-12,2 % gegenüber 2007) auf der österreichischen Donau transportiert, gefolgt von Düngemitteln mit knapp 1 Mio. Tonnen (+6,4 % gegenüber 2007).

GÜTERVERKEHRSBAND FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE DONAU 2008



ABSCHNITT	Länge km	Import		Export		Inland		Transit		Gesamt		Gesamt
		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	0,00	1,54	1,05	0,00	0,00	0,00	2,19	0,61	3,24	2,15	5,39
Aschach – Linz	31,30	0,03	1,48	1,04	0,00	0,00	0,00	2,19	0,61	3,26	2,10	5,36
Linz – Enns	16,87	2,80	0,59	0,17	0,37	0,36	0,12	2,19	0,61	5,52	1,69	7,21
Enns – Ybbs	54,16	2,89	0,21	0,13	0,40	0,36	0,12	2,19	0,61	5,57	1,34	6,91
Ybbs – Pöchlarn	12,67	2,89	0,18	0,13	0,40	0,36	0,12	2,19	0,61	5,58	1,31	6,89
Pöchlarn – Krems	47,00	2,90	0,15	0,13	0,40	0,36	0,12	2,19	0,61	5,58	1,28	6,86
Krems – Pischelsdorf	26,00	3,18	0,09	0,10	0,41	0,36	0,02	2,19	0,61	5,83	1,13	6,97
Pischelsdorf – Korneuburg	29,50	3,41	0,07	0,08	0,45	0,36	0,01	2,19	0,61	6,05	1,15	7,20
Korneuburg – Wien	24,04	3,93	0,07	0,07	0,47	0,36	0,01	2,19	0,61	6,56	1,16	7,72
Wien – Grenze AT/SK	45,76	4,20	0,00	0,00	1,12	0,00	0,00	2,19	0,61	6,39	1,73	8,12

Transportmengen in Mio. Tonnen

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

VERKEHRSBAND ÖSTERREICHISCHE DONAU

350 KILOMETER ÜBER 11 MILLIONEN TONNEN GÜTER

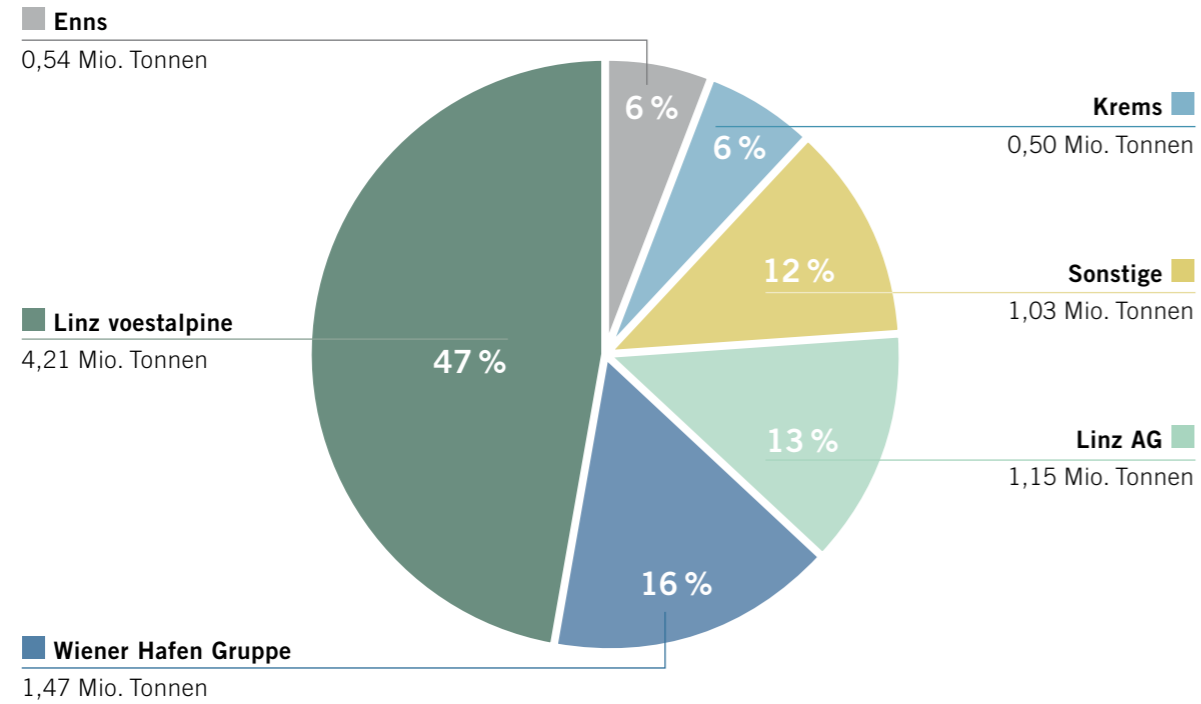
Im Jahr 2008 wurden auf der österreichischen Donaustrecke, die eine Gesamtlänge von 350,51 km aufweist, insgesamt 11,2 Mio. Tonnen Güter transportiert. Die **abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen** bewegen sich in einer Bandbreite von 5,4 Mio. Tonnen im Abschnitt Aschach – Linz bis zu 8,1 Mio. Tonnen in der freien Fließstrecke stromabwärts von Wien bis zur österreichisch-slowakischen Grenze. Linz stellt aufgrund des mit Abstand größten wasserseitigen Umschlagsplatzes an der österreichischen Donau – des Stahlwerks der voestalpine – eine Zäsur hinsichtlich der transportierten Gütermengen dar. Im **Import** wurden im Jahr 2008 von der voestalpine knapp 2,5 Mio. Tonnen Erze aus dem Osten bezogen, größtenteils aus der Ukraine (Hafen Izmail) und der Slowakei (Hafen Bratislava). Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze weist daher einen deutlich geringeren Güterverkehr auf als der stromabwärts von Linz liegende Donauabschnitt bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei.

Führend im **Export** war einerseits wiederum Linz mit 0,9 Mio. zu Berg transportierten Tonnen, andererseits wurden von Wien aus 0,7 Mio. Tonnen zu Tal befördert.

Im **Transit** lässt sich im Vergleich der Verkehrsströme nach Verkehrsrichtung ein Verhältnis von 3,6 zu 1 (zu Berg/zu Tal) beobachten. Auf dem Abschnitt Linz bis Staatsgrenze Deutschland hat der Transitverkehr einen Anteil von mehr als 50 % am Gesamtverkehr.

Das **pro Tag transportierte Gütervolumen** betrug bezogen auf alle Querschnitte 18.751 Tonnen, was in etwa der Ladung von 1.000 LKW bzw. 500 Eisenbahnwaggons entspricht. Im am stärksten frequentierten Querschnitt in der freien Fließstrecke östlich von Wien wurden im Jahr 2008 durchschnittlich **22.190 Tonnen Güter pro Tag** transportiert. In Bezug auf die Gesamtlänge der österreichischen Donaustrecke wurden im Jahr 2008 durchschnittlich **19.250 Tonnen Güter pro Kilometer** befördert.

AUFTEILUNG WASSERSEITIGER UMSCHLAG ÖSTERREICHISCHER DONAUHÄFEN UND -LÄNDEN 2008



GESAMT: 8.901.425 Tonnen

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

HAFENUMSCHLAG

LEICHTES MINUS DENNOCH 9 MIO. TONNEN UMSCHLAG

Das Rekordergebnis der österreichischen Donauhäfen und -länder aus dem Vorjahr konnte 2008 nicht wiederholt werden. Der gesamte **wasserseitige Umschlag** blieb im Berichtsjahr knapp unter der 9-Millionen-Tonnen-Marke und sank damit um 6,4 %. Einzig der Donauhafen der **voestalpine** in Linz konnte einen Zuwachs von rund 6 % verzeichnen. Der Umschlag im **öffentlichen Hafen Linz** hat sich im Vergleich zum Jahr 2007 um 9 % verringert. Auch der **Hafen Wien** musste bei den wasserseitig umgeschlagenen Gütermengen einen Rückgang von 11 % bilanzieren. Dies lässt sich vor allem auf geringere Umschlagsmengen

in den Bereichen Erdölprodukte und feste Brennstoffe zurückführen. Der **Hafen Enns-Ennsdorf** und der **Mierka Donauhafen Krems** verzeichneten donauseitig signifikante Mengenrückgänge von rund 30 %. Betroffene Gütergruppen waren im Ennshafen Holz und mineralische Rohstoffe, im Mierka Donauhafen Krems vor allem Schotter. Die **sonstigen österreichischen Häfen und Länder** wie Korneuburg, Ybbs, Pischelsdorf, Aschach und Pöchlarn haben im Jahr 2008 mehr als 1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen.

WASSERSEITIGE UMSCHLAGSMENGEN NACH GÜTERGRUPPEN IN DEN ÖSTERREICHISCHEN DONAUHÄFEN UND -LÄNDEN 2008

GÜTEREINTEILUNG NACH NST/R*	Wien ¹⁾	Linz ²⁾	Krems	Enns- Ennsdorf	voestalpine Werkshafen ³⁾	Sonstige ⁴⁾	Insgesamt	Anteil am Gesamtumschlag
Gesamtumschlag in t								
0 Land- und forstw. Erzeugnisse und lebende Tiere	44.957	0	31.268	101.649	0	107.864	285.738	3,2 %
1 Nahrungs- und Futtermittel	48.306	0	38.231	218.465	0	106.717	411.719	4,6 %
2 Feste Brennstoffe	0	5.294	0	369	117.878	123.296	246.837	2,8 %
3 Erdölerzeugnisse	1.174.291	643.293	0	0	3.342	519.757	2.340.683	26,3 %
4 Erze und Metallabfälle	0	2.941	0	34.876	3.228.098	2.240	3.268.155	36,7 %
5 Metallerzeugnisse	127.148	5.526	259.454	43.717	568.048	8.453	1.012.346	11,4 %
6 Mineral. Rohstoffe oder Erzeugnisse, Baumaterialien	60.122	15.301	23.880	111.836	293.621	1.003	505.763	5,7 %
7 Düngemittel	8.533	479.390	112.973	7.459	0	144.395	752.750	8,5 %
8 Chemische Erzeugnisse	0	0	29.593	15.116	0	2.971	47.680	0,5 %
9 Maschinen, Fahrzeuge, sonst. Waren	3.072	1.433	5.077	5.228	150	14.794	29.754	0,3 %
Insgesamt 2008	1.466.429	1.153.178	500.476	538.715	4.211.137	1.031.490	8.901.425	
2007	1.655.254	1.266.913	720.641	765.981	3.985.595	1.118.540	9.512.924	
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	

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 Umschlagsländen Pischelsdorf, Aschach, Korneuburg und Pöchlarn.

* NST/R = Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics, Revised

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

HAFENUMSCHLAG GÜTERGRUPPEN

MASSENGÜTER ÜBERWIEGEN ERZE VOR ERDÖLERZEUGNISSEN

Erze und Metallabfälle stellten mit 3,3 Mio. Tonnen auch 2008 die wichtigste Gütergruppe dar, wobei der Großteil für das Stahlwerk der voestalpine in Linz bestimmt war. Diese Güter hatten somit einen Anteil von 36,7 % am Gesamtumschlag des Jahres 2008.

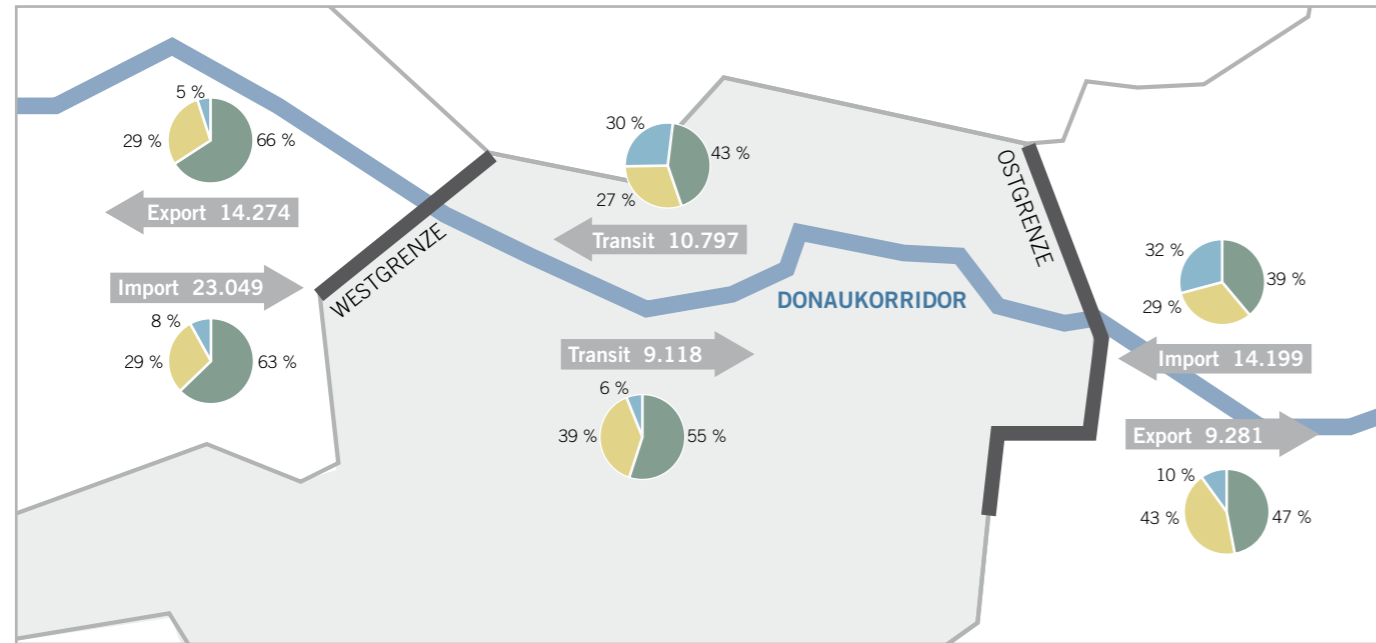
Mit 2,3 Mio. Tonnen bzw. 26,3 % war die Gruppe der **Erdölerzeugnisse** die am zweithäufigsten in den österreichischen Donauhäfen und -ländern umgeschlagene Güterart. Die wichtigsten Umschlagshäfen für diese Flüssigguttransporte sind der Tankhafen in Linz, der Wiener Hafen Lobau sowie die Umschlagslände der MOL in Korneuburg.

Metallerzeugnisse waren im Jahr 2008 mit 1,0 Mio. Tonnen und einem Anteil von 11,4 % am wasserseitigen Gesamtumschlag die dritt wichtigste Gütergruppe.

Weitere wichtige Gütergruppen für die österreichischen Donauhäfen waren Düngemittel, mineralische Rohstoffe und Baumaterialien, land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (z. B. Holz), Nahrungs- und Futtermittel (z. B. Getreide) sowie feste Brennstoffe (z. B. Kohle, Koks). Chemische Erzeugnisse und Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren erreichten im Jahr 2008 zusammen einen Anteil von 0,8 %. Eine erfreuliche Tendenz zeigt sich beim wasserseitigen **Containerumschlag** in den österreichischen Häfen. In den Häfen der Interessensgemeinschaft öffentlicher Donauhäfen (IGÖD) – Enns, Krems, Linz und Wien – wurden gegenüber dem Vorjahr wasserseitig um 15 % mehr Container umgeschlagen. Mit 6.000 TEU liegt der Donauanteil jedoch (noch) auf sehr niedrigem Niveau.

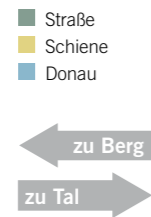
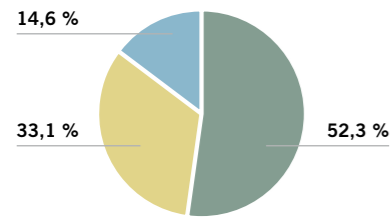
GRENZÜBERSCHREITENDER GÜTERVERKEHR IM ÖSTERREICHISCHEN DONAUKORRIDOR 2007

GÜTERVERKEHR IN 1.000 TONNEN/JAHR



Quelle: ÖIR, Bearbeitung via donau

Gesamt: 80.718



Westgrenze

Donau: Passau
Straße: Suben, Neuhaus, Simbach
Schiene: Passau

Ostgrenze

Donau: Hainburg
Straße: Berg, Kittsee, Nickelsdorf, Klingenbach, Deutschkreutz
Schiene: Marchegg, Kittsee, Hegyeshalom, Sopron, Deutschkreutz

MODAL SPLIT

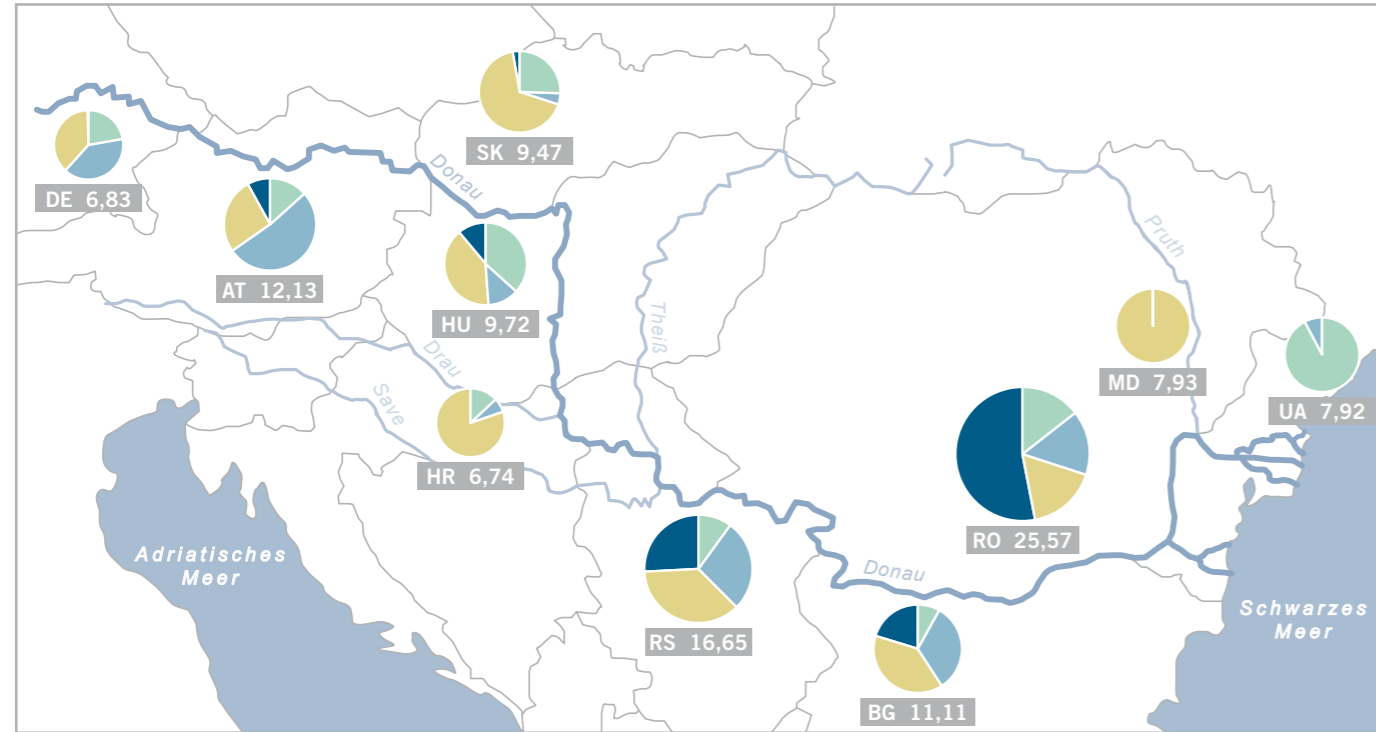
STRASSE DOMINIERT DONAU IN DER OSTRELATION STARK

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 und Wasserstraße im Donaukorridor. 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 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 **Donausschifffahrt** 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 überwiegt die Straße deutlich, und zwar sowohl zu Berg als auch zu Tal.

GÜTERVERKEHR AUF DER GESAMTEN DONAU 2007

GÜTERVERKEHR IN MIO. TONNEN/JAHR



Quelle: Eurostat, nationale Statistiken, via donau

MIO. T.	DE	AT	SK	HU	HR	RS	BG	RO	MD	UA
Export	1,53	1,63	2,43	3,57	0,89	1,69	0,90	3,71	0,00	7,32
Import	2,70	6,29	0,42	1,20	0,44	4,56	3,66	4,03	0,01	0,60
Transit	2,57	3,24	6,38	3,88	5,41	6,12	4,32	4,32	7,92	0,00
Inland	0,03	0,97	0,24	1,07	0,00	4,28	2,23	13,51	0,00	0,00
Summe	6,83	12,13	9,47	9,72	6,74	16,65	11,11	25,57	7,93	7,92

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT

VON DEUTSCHLAND BIS RUMÄNIEN WASSERSTRASSE FÜR EUROPA

Auf einer schiffbaren Länge von insgesamt 2.414 km von Kelheim in Deutschland bis nach Sulina im rumänischen Donaudelta verbindet die Donau als Wasserstraße zehn Donauanrainerstaaten. Im Jahr 2007 wurden in Summe rund **49 Mio. Tonnen** im Güterverkehr auf der gesamten Donau transportiert. Diese und die folgenden Zahlen beziehen sich ausschließlich auf Transporte mit Binnenschiffen, nicht ausgewiesen sind hier Fluss-Seeverkehre auf der maritimen Donau bis zum rumänischen Hafen Brăila (Strom-km 170).

Die mit Abstand größte Transportmenge für 2007 konnte **Rumänien** mit **25,6 Mio. Tonnen** verzeichnen, gefolgt von **Serbien** mit 16,7 Mio. Tonnen und **Österreich** mit 12,1 Mio. Tonnen.

Die **Ukraine** ist mit Abstand der **größte Exporteur** auf der Donau. So wurden im Jahr 2007 insgesamt **7,3 Mio. Tonnen** von der Ukraine ausgehend verschifft. Hierin enthalten sind 1,3 Mio. Tonnen Erze für das österreichische Stahlwerk der voestalpine in Linz. Rumänien ist mit 3,7 Mio. Tonnen das zweitstärkste Exportland auf der Donau, knapp gefolgt von Ungarn mit 3,6 Mio. Tonnen.

Österreich weist mit **6,3 Mio. Tonnen** die **meisten Importe** aller Donauanrainerstaaten auf. Hiervon sind Erze und Metallabfälle mit

3,4 Mio. Tonnen die dominierende Güterart, gefolgt von knapp 1 Mio. Tonnen an Erdölzerzeugnissen. Das zweitstärkste Importland auf der Wasserstraße Donau war **Serbien** mit 4,7 Mio. Tonnen Gütern.

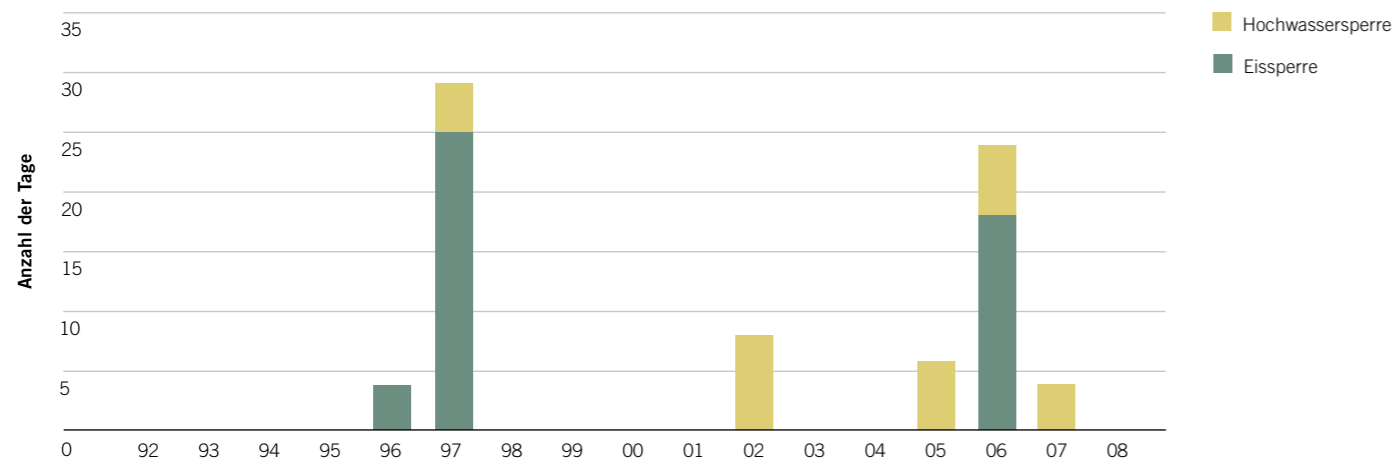
Im **Transitverkehr** auf der Donau wurden die größten Transportmengen mit **7,9 Mio. Tonnen** in **Moldau** – allerdings auf einer Strecke von nur 550 m – registriert, gefolgt von der Slowakei mit 6,4 Mio. Tonnen und von **Serbien** mit 6,1 Mio. Tonnen.

Im **Inlandsverkehr** war **Rumänien** mit **13,5 Mio. Tonnen** mit großem Abstand das bedeutendste Land, gefolgt von **Serbien** mit 4,3 Mio. Tonnen.

Auf dem rumänischen **Donau-Schwarzmeer-Kanal**, der den Seehafen Konstanza mit der Donau verbindet, wurden im Jahr 2007 **12,4 Mio. Tonnen** transportiert (inkl. nördlicher Seitenkanal).

Im **Wechselverkehr** der Donau mit dem **Main-Donau-Kanal** registrierte die Schleuse Kelheim insgesamt **5,5 Mio. Tonnen**, wovon 2,8 Mio. Tonnen in Richtung Donau (zu Tal) und 2,7 Mio. Tonnen in Richtung Rhein (zu Berg) zu verzeichnen waren.

SPERRE DER SCHIFFFAHRT WEGEN HOCHWASSER UND EIS 1992–2008



Quellen: Donaukommission; Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; via donau

VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

DONAU AN 360 TAGEN BEFAHRBAR SPERREN SIND AUSNAHMEN

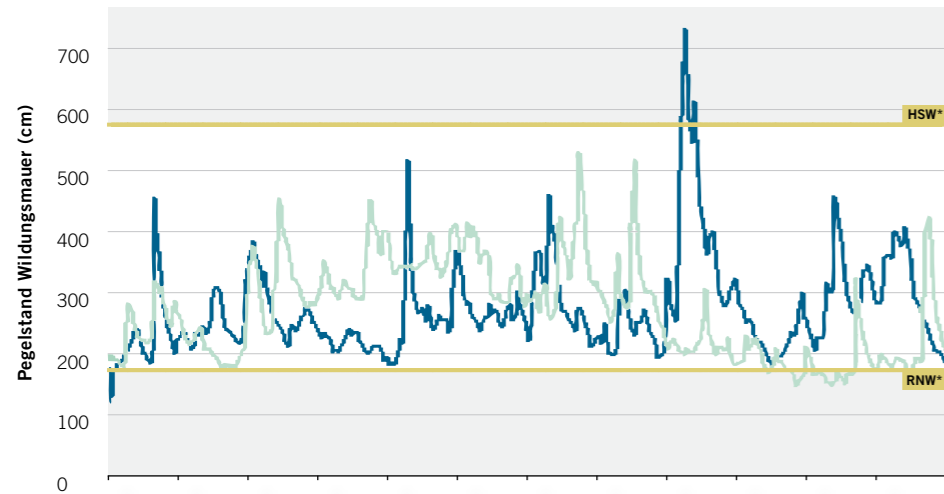
Wetterbedingte Sperren der Wasserstraße Donau können entweder aufgrund von starkem **Hochwasser** oder bei erheblicher **Eisbildung** erfolgen. Dies kann die gesamte österreichische Donau-Strecke oder Teilbereiche derselben betreffen. Während dieser behördlichen Sperren ist kein Schiffsverkehr möglich.

In den letzten 17 Jahren gab es auf der österreichischen Donau insgesamt nur fünf **Hochwassersperren**, wobei die Wasserstraße für jeweils durchschnittlich sechs Tage gesperrt war. **Eissperren** mussten im gleichen Zeitraum dreimal erlassen werden, die durchschnittliche Dauer betrug rund 16 Tage. Während Behinderungen aufgrund von Eisbildung hauptsächlich in den Monaten Januar und Februar vorkommen, ereignen sich Hochwassersituationen meist zu Frühjahrsbeginn und im Hochsommer.

Im langjährigen Jahresdurchschnitt 1992–2008 war somit die Wasserstraße Donau in Österreich an **98,8 % der Tage** bzw. an **360 Tagen pro Jahr für die Schifffahrt verfügbar**.

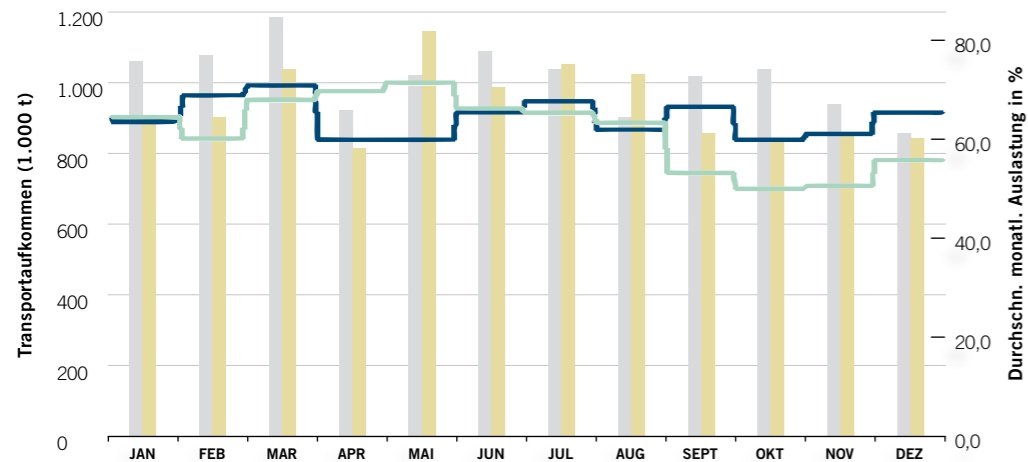
Keine Sperre der Wasserstraße ist bei **Niedrigwasser** erforderlich, allerdings ist in diesem Fall die Donau für die Güterschifffahrt in ihrer Wirtschaftlichkeit nur eingeschränkt nutzbar. Auf den Zusammenhang zwischen verfügbaren Fahrwasserverhältnissen und der möglichen Auslastung von Güterschiffen wird im folgenden Kapitel «Fahrwasserverhältnisse» näher eingegangen.

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE IM JAHRESVERLAUF AM RICHTPEGEL WILDUNGSMAUER 2008



— Pegelstände 2008
— Pegelstände 2007

*) **RNW** (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94 % der Tage überschritten wird. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt seit 22. Jänner 2004 bei 173 cm.
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.



■ Transportaufkommen 2008
■ Transportaufkommen 2007
— Schiffsauslastung 2008
— Schiffsauslastung 2007

Quellen: Statistik Austria, via donau

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE

NIEDERWASSER IM 4. QUARTAL GERINGERE SCHIFFSAUSLASTUNG

Im Jahr 2008 herrschten im Vergleich zu 2007 ungünstigere **Fahrwasser- verhältnisse** in den freien Fließstrecken der österreichischen Donau. Zwar gab es im abgelaufenen Jahr keine Schifffahrtssperrungen aufgrund von Hochwasser oder Eisbildung, jedoch verzeichnete man ab September eine ausgedehnte Niederwasserperiode, welche bis Ende Dezember andauerte.

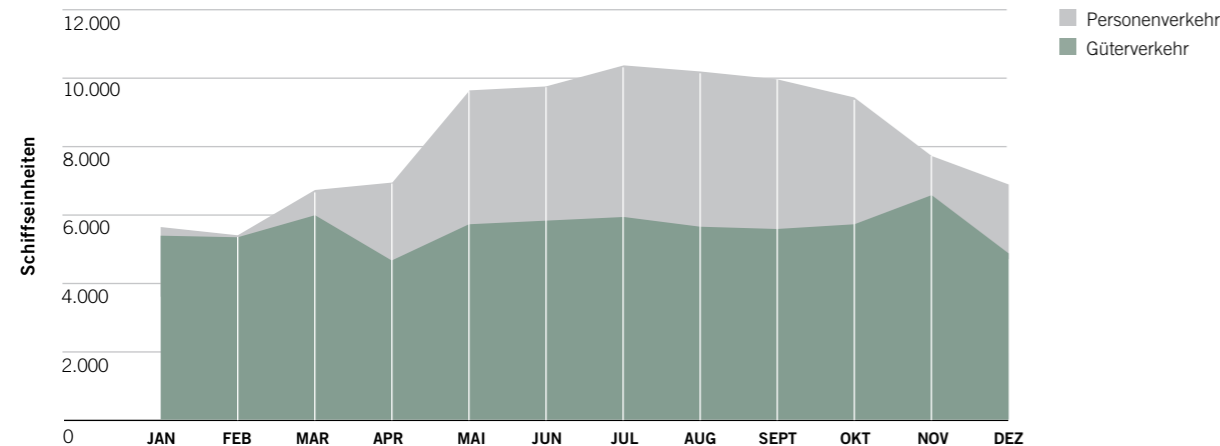
Diese ungünstigen Rahmenbedingungen schlugen sich auf den Auslastungsgrad der Güterschiffe nieder: In den Monaten September bis Dezember lag die durchschnittliche Auslastung der Güterschiffe lediglich um die 50 %, wogegen in der ersten Jahreshälfte ein guter Auslastungsgrad von bis zu 70 % verzeichnet werden konnte. Im Jahr 2008 lag der **durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad** der Güterschiffe mit **61,3 %** um knapp 3 % unter dem Vorjahrswert.

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 Fahrwasser- verhältnisse anhand sogenannter Richtpegel abschätzen. Der in der oberen Grafik dargestellte **Pegel Wildungsmauer** stellt einen derartigen Richtpegel für die freie Fließstrecke zwischen Wien und Bratislava dar. Zwischen den Fahrwasserverhältnissen und dem Auslastungsgrad von Schiffen 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. Diese Zusammenhänge können durch eine gemeinsame Betrachtung der beiden Grafiken für die Jahre 2007 und 2008 sehr gut nachvollzogen werden.

Mit höheren Transportmengen pro Schiff verbessert sich auch 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.

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN* IM GÜTER- UND PERSONENVERKEHR AN DEN ÖSTERREICHISCHEN SCHLEUSEN 2008



JAHR 2008	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez
Güterverkehr	5.393	5.382	6.041	4.572	5.816	5.872	5.977	5.754	5.626	5.675	6.507	5.773
Personenverkehr	240	41	677	2.313	3.902	4.008	4.428	4.513	4.354	3.772	1.355	1.454
Gesamt	5.633	5.423	6.718	6.885	9.718	9.880	10.405	10.267	9.980	9.447	7.862	7.227

JAHRESSUMMEN	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2008	68.388	-7,3 %	31.057	+2,6 %	99.445	-4,4 %
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 %

* 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.

Quelle: via donau

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

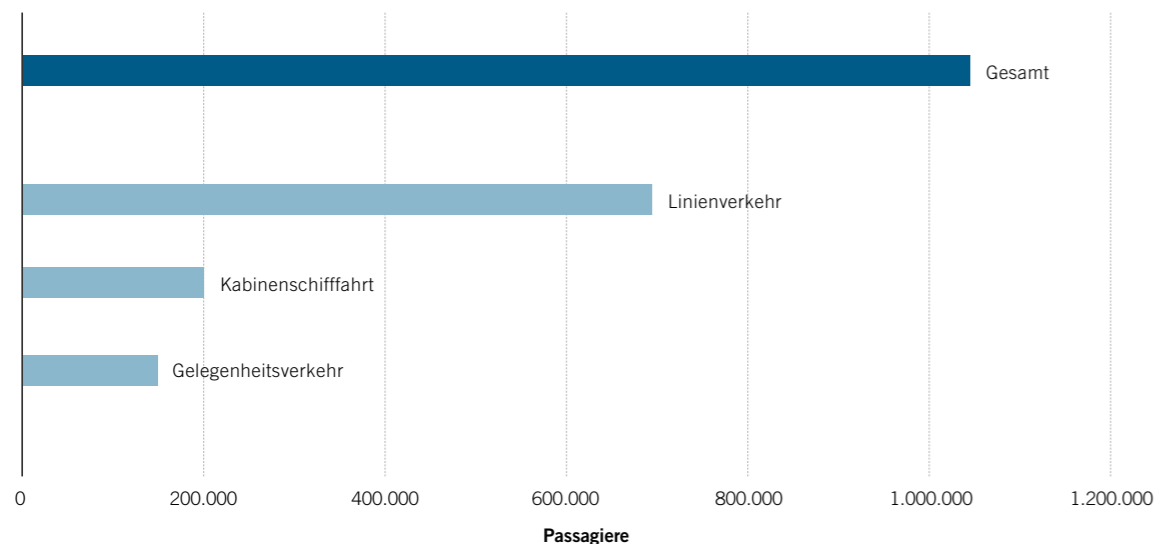
AUF UND AB RUND 100.000 SCHIFFE GESCHLEUST

Im Jahr 2008 wurden an den neun österreichischen Donauschleusen (exklusive dem Grenzkraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) in Summe 99.445 **Schiffseinheiten** zu Berg und zu Tal **geschleust**, davon 42.070 Motorgüter- und Motortankschiffe, 26.318 Schubschiffe und 31.057 Personenschiffe. Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 59.839 Güter- und Tankleichter bzw. -kähne geschleust.

Gegenüber dem Vorjahr musste auf der österreichischen Donau im **Güterverkehr** ein Rückgang in der Zahl der geschleusten Schiffseinheiten um 7,3 % verzeichnet werden, während es im **Personenverkehr** zu einem Anstieg von 2,6 % kam. Im Schnitt bedeutet dies über alle geschleusten Schiffseinheiten einen Rückgang von 4,4 % im Jahr 2008. Am gesamten Schiffsaufkommen hatte der Güterverkehr einen Anteil von 68,8 %, der Personenverkehr von 31,2 %.

Bezogen auf das Gesamtjahr passierten eine Donauschleuse durchschnittlich 11.049 Verbände und einzeln fahrende Schiffe (ein Minus von 512 Schiffseinheiten gegenüber 2007); pro Monat waren dies 920 (-43) Schiffsbewegungen und somit im Durchschnitt pro Tag und Schleuse rund 30 geschleuste Einheiten. 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 2008 verzeichnete die Schleuse Freudenu in Wien mit 14.103 geschleusten Schiffseinheiten (9.166 im Güter- und 4.937 im Personenverkehr), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 11.321 Einheiten (7.951 im Güter- und 3.370 im Personenverkehr). Das geringste Aufkommen meldet die Schleuse Aschach, die westlichste österreichische Schleuse, mit 10.025 Einheiten (6.512 im Güter- und 3.513 im Personenverkehr).

PASSAGIERE AUF DER ÖSTERREICHISCHEN DONAU 2008



ANLEGUNGEN UND PASSAGIERE IM PERSONENHAFEN WIEN*	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2008	4.434	+1,4 %	380.529	+24,8 %
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	+10,9 %
2004	3.350	+17,2 %	162.211	+25,7 %

Zahlen ab 2006 inkl. Twin City Liner

* Anlegestellen Handelskai, Nussdorf und Donaukanal, inkl. Kabinenschiffe, Twin City Liner und Tragflügelboote (Strecke Wien – Bratislava/Budapest)

Quellen: DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Die Donau – Internationale Touristische Werbegemeinschaft, Donau-Touristik GmbH, MAHART Passnave Passenger Shipping Ltd., via donau, Wiener Donauraum Ländern und Ufer Betriebs- und EntwicklungsgesmbH

PERSONENSCHIFFFAHRT

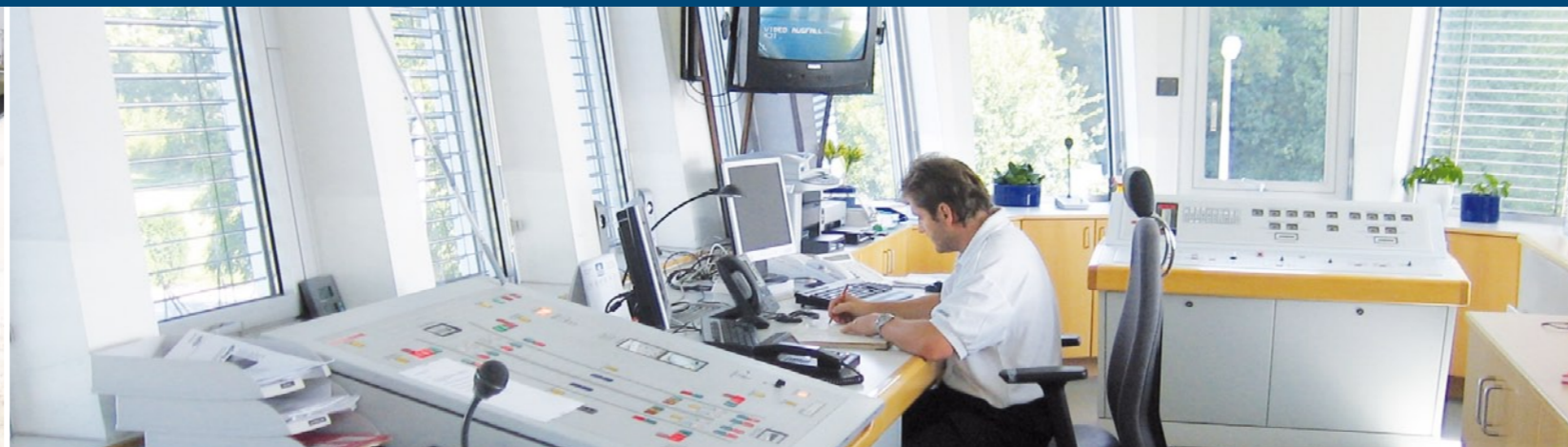
VON AUSFLUG BIS KREUZFAHRT DONAU BEI PASSAGIEREN BELIEBT

Im Jahr 2008 konnten in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe knapp **1,1 Mio. Passagiere** verzeichnet werden. Den Großteil bildeten die ca. 700.000 im Linienverkehr beförderten Passagiere. Auf Kabinenschiffen wurden knapp 198.000 Kreuzfahrt-Passagiere registriert. Etwa 150.000 Personen wurden im Gelegenheitsverkehr (Themen-, Sonder- und Charterfahrten) transportiert. Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in diesen Zahlen auch Zuschätzungen enthalten.

Auf der österreichischen Donau waren im Jahr 2008 in Summe **106 verschiedene Kabinenschiffe** mit knapp 198.000 Kreuzfahrt-Passagieren unterwegs, wobei rund 3.000 Fahrten (zu Tal und zu Berg) zurückgelegt wurden. Im längerfristigen Vergleich gegenüber dem Jahr 2003 bedeutet dies eine Steigerung der Passagierzahlen um mehr als 40 %. Als wichtigster Ausgangs- und Zielpunkt für Kabinenkreuzfahrten auf der Donau verzeichnete der bayerische Donauhafen Passau 1.751 Anlegungen von 104 Kreuzfahrtschiffen mit 213.793 Passagieren (+7,4 % gegenüber 2007).

Im **Linienverkehr** waren im Jahr 2008 in Summe 11 Schiffe österreichischer Unternehmen mit einer Kapazität von mehr als 4.300 Personenplätzen im Einsatz. Die DDSG Blue Danube meldet für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien 222.000 Passagiere. Mit den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 144.221 Passagiere befördert. Donau-Touristik meldet für die Linie Wien – Bratislava – Wien 19.826 Passagiere. Auf den slowakischen und ungarischen Tragflügelbooten, die auf den Strecken Bratislava – Wien – Bratislava und Budapest – Wien – Budapest verkehren, konnten 38.484 Fahrgäste gezählt werden. Der bayerische Anbieter Wurm + Köck meldet für 2008 im Linienverkehr auf den Strecken Linz – Schlägen – Linz und Linz – Wien – Linz in Summe 37.000 Passagiere.

Für den **Gelegenheitsverkehr** standen auf der österreichischen Donau im Jahr 2008 rund 45 Fahrgastschiffe (inklusive der vorrangig im Linienverkehr eingesetzten Schiffe) mit einer Kapazität von insgesamt rund 12.000 Personenplätzen zur Verfügung. Die DDSG Blue Danube transportierte 94.000 Passagiere im Gelegenheitsverkehr. Von der Firma schiffART linz wurden 10.000 Passagiere befördert, von Donau-Touristik 27.400. Für alle anderen im Gelegenheitsverkehr auf der österreichischen Donau operierenden Unternehmen lagen für den Berichtszeitraum bei Redaktionsschluss keine Zahlen vor.



VON LINKS NACH RECHTS: SCHLEUSE FREUDENAU UNTERWASSER, B-STELLE DER SCHLEUSE PERSENBEUG, TANKSCHIFF

INFRASTRUKTUR WASSERSTRASSE

AUF DEN WEG GEBRACHT PROJEKTE FÜR DIE WASSERSTRASSE

Die Leitlinien für den Aufbau eines **transeuropäischen Verkehrsnetzes** (TEN-V) der Europäischen Union 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 Freudenua 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 2008 konnten die Modellversuche abgeschlossen werden, welche die grundsätzliche Eignung der granulometrischen Sohlstabilisierung nachgewiesen haben. Weiters wurde im Pilotprojekt bei Witzelsdorf die Niederwasserregulierung mit Hilfe ökologisch und nautisch optimierter Buhnen baupraktisch erprobt und der Uferrückbau auf 1,7 km in Angriff genommen. Im Oktober 2008 fand die öffentliche UVP-Verhandlung zum Gesamtprojekt statt, die positive Grundsatzgenehmigung für das Vorhaben wird im Laufe des Jahres 2009 erwartet. Für den großräumigen Naturversuch bei Bad Deutsch-

Altenburg läuft das Vergabeverfahren, mit der Bauumsetzung kann voraussichtlich im Herbst 2009 begonnen werden.

Für den Ausbau der Donau auf der **Fließstrecke zwischen Straubing und Vilshofen** hat das deutsche Bundesverkehrsministerium im Jahr 2008 eine zusätzliche variantenunabhängige Studie mit einem Volumen von 33 Mio. EUR beauftragt, welche im Rahmen der TEN-V kofinanziert wird. Die Studie soll die beste technische und eine den ökologischen Anforderungen entsprechende Lösung für die Verbesserung der Schiffbarkeit dieses Flussabschnittes finden. Sie wird voraussichtlich 2012 abgeschlossen sein.

Zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf dem **ungarischen Donauabschnitt** zwischen dem Ende des Gabčíkovo-Schiffahrtskanals und der ungarisch-kroatisch-serbischen Grenze wurde 2008 mit der Detailplanung begonnen. Mit Ende 2008 wurde ein Entwurf der Detailplanung für die Optimierung der **bulgarisch-rumänischen Grenzstrecke** der Donau zwischen der Staustufe Eisernes Tor II und Călărași

ausgearbeitet. Zur Verbesserung der Wasserstraßen-Infrastruktur auf dem **rumänischen Donauabschnitt** zwischen Călărași und Brăila wurden 2008 ergänzende Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung ausgearbeitet.

Im April 2008 erfolgte der Spatenstich für den Neubau der **Eisenbahnbrücke Deggendorf**, dem niedrigsten Querbauwerk auf der deutschen Donau-Strecke. Die neue Brücke wird rund 15 m weiter stromaufwärts mit einer Durchfahrts Höhe von 8 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW) errichtet. Die Fertigstellung ist für Sommer 2010 geplant, danach soll die alte Brücke zurückgebaut werden. Im Auftrag der vormaligen Europäischen Agentur für Wiederaufbau hat das italienische Ingenieurbüro Italferr mit der Erarbeitung der Planungs- und Ausschreibungsunterlagen für den Umbau der **Žeželj-Brücke in Novi Sad** begonnen, die im Frühjahr 2009 vorliegen sollen. Das derzeitige Provisorium für die im Jahr 1999 von der NATO zerstörte Brücke besitzt eine für Schiffsverbände zu geringe Durch-

fahrtsbreite und eine für Kabinenschiffe zu geringe Durchfahrts Höhe. Der Kraftwerksbetreiber Verbund-Austrian Hydro Power AG (AHP) hat 2008 mit der Umsetzung des optimierten Revisionsplans für die **österreichischen Donauschleusen** begonnen. Im Zuge einer internationalen Ausschreibung wurde seitens AHP die Firma Christoph-Group mit der künftigen Durchführung der Schleusenrevisionen in der verkehrsarmen Zeit von November bis März beauftragt. Im Herbst 2008 wurde erstmals eine gemeinsame Revision der Schleuse Ottensheim erfolgreich durchgeführt. Die Verringerung der **kraftwerksbedingten Wasserstandsschwankungen** bei Niederwasser in den Fließstrecken der Donau unterhalb der Kraftwerke Melk und Freudenua wurde 2008 in die Wehrbetriebsordnungen der österreichischen Donaukraftwerke aufgenommen. Seit Herbst 2008 betreibt AHP ein entsprechendes Kraftwerks-Steuerungsprogramm bei Niederwasser. Dadurch wird die Planbarkeit von Schiffstransporten und somit eine verbesserte Auslastung von Güterschiffen ermöglicht.



VON LINKS NACH RECHTS: SCHOTTERUMSCHLAG IM HAFEN PANČEVO (SERBIEN), WIENCONT-TERMINAL WIEN, HAFEN GALATZ (RUMÄNIEN)

INFRASTRUKTUR HÄFEN

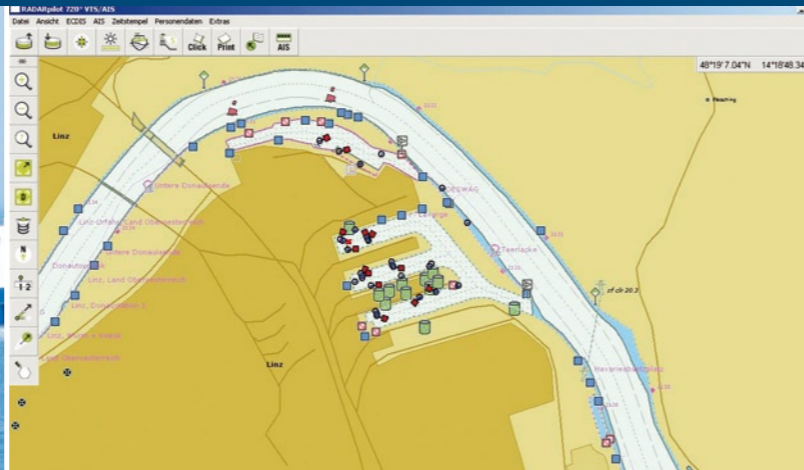
ZWISCHEN LAND UND WASSER DREHSCHLEIBE HAFEN

Das Entwicklungskonzept des **Linzer Hafens** sieht die Kürzung der drei überdimensionierten Hafenbecken im Handelshafen um jeweils ein Drittel vor. Ziel ist es, neue Flächen für künftige Betriebsansiedlungen im Hafengebiet und Reserveflächen für die weitere Hafenentwicklung zu schaffen. Im Laufe des Jahres konnten die Detailplanungen abgeschlossen und bei den Behörden eingereicht werden. Auch der Containerterminal wird dann mehr Umschlagsfläche erhalten. Im Jahr 2008 konnte der **Ennshafen** eine Vielzahl multimodaler Investitionen realisieren. Neben dem Baubeginn für einen Ausbau des Übergabebahnhofs wurden rund 15.000 m² trimodale Umschlagsfläche neu geschaffen. Auch das Umschlagsequipment für den kombinierten Verkehr im Containerterminal konnte erneuert werden. Weiters wurde Ende Oktober ein Kooperationsabkommen zwischen dem Ennshafen und dem rumänischen Donauhafen Galatz unterzeichnet. Der **Hafen Krems** konnte im letzten Jahr zahlreiche Neuinvestitionen verwirklichen. Das Freilager des Hafens wurde durch Neubefestigung

gen der Grundfläche um ca. 5.000 m² erweitert. Zusätzlich wurde eine neue Anlage zur Verladung von Big Bags installiert. Auch der Staplerfuhrpark konnte durch den Austausch von Fahrzeugen und die Anschaffung von zusätzlichem Equipment erneuert und erweitert werden. Der neue hochmoderne Terminal der WienCont – einer Tochtergesellschaft des **Wiener Hafens** – wurde planmäßig im September 2008 in Betrieb genommen, was eine Ausweitung der Umschlagskapazität auf 500.000 TEU bedeutet. Durch die neue Eisenbahnbrücke über der Hafeneinfahrt Freudenau konnte die Eisenbahninfrastruktur im Wiener Hafen verbessert und der neue Terminal als Durchfahrtsterminal ausgebildet werden. Weiters wurde mit der Inbetriebnahme eines neuen Hafenkranes und einer zusätzlichen Rohstofflagerhalle mit einer Lagerkapazität von 20.000 Tonnen die wasserseitige Infrastruktur im Schüttgutbereich ausgebaut. Darüber hinaus wurde mit dem Bau eines Hafentores zur Verbesserung der Hochwassersicherheit des Hafenstandortes Freudenau begonnen.

Nach dem Umbau zur trimodalen Logistikkreislauf konnte der **Bayernhafen Passau-Schalding** Ende Juni 2008 wiedereröffnet werden. Durch die Verlegung von zwei 275 m langen Mattengleisen ist nun ein Umschlag zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße möglich. Trotz der laufenden Umbauarbeiten konnte bereits für 2008 ein überdurchschnittliches Umschlagswachstum von 14,3 % verzeichnet werden. Im Februar 2008 wurde die Verwaltung der öffentlichen Binnenhäfen in der Slowakei auf die neu gegründete Aktiengesellschaft «Öffentliche Hafen AG» übertragen. Diese soll in den nächsten Jahren ein Konzept zur Weiterentwicklung des **Hafens Bratislava** erarbeiten. Der Containerterminal im ungarischen **Donauhafen Budapest-Csepel** wurde 2008 ausgebaut. Im Mahart Container Center (MCC) wurden zwei neue 630 m lange Bahngleise verlegt, um Containerganzzüge abwickeln zu können. Außerdem wurden 30.000 m² Container-Stellfläche geschaffen. In weiteren Entwicklungsphasen sollen neue Lagerhäuser auf dem Gelände des Terminals entstehen.

Die «pre-feasibility study» für einen neuen **Hafen in Belgrad**, geleitet von einem serbisch-österreichischen Konsortium, wurde 2008 erfolgreich abgeschlossen und empfiehlt Krnjača als neuen Hafenstandort. Ende 2008 konnte der erste Containerterminal im **Hafen Galatz** eröffnet werden. Dieser soll nicht nur den Containerumschlag steigern, sondern auch ein bedeutendes Signal für Containerverkehre setzen. Der Terminal umfasst ein Areal von 20.000 m² und soll auch Möglichkeiten für die Lagerung von Containern bieten, wobei zukünftig mit einem Umschlag von 7.000 bis 8.000 TEU gerechnet wird. Der **Hafen Konstanz** war auch im letzten Jahr weiter auf Erfolgskurs. Mit einer Gesamttonnage von 60 Mio. Tonnen und rund 1,4 Mio. TEU konnte der Schwarzmeerhafen den neunten Rang der wichtigsten Häfen Europas einnehmen. Besonders die See- und Binnenschiffverkehrsverkehre zeigten sich als Gewinner des vergangenen Jahres, wobei insgesamt 8.000 Binnenschiffe im Hafen abgefertigt wurden.



INNOVATION

MIT INNOVATIVER TECHNOLOGIE AUF ZU NEUEN UFFERN

Das österreichische **Schiffahrtsinformations- und -management-System DoRIS** (Donau River Information Services) befindet sich bereits im dritten Betriebsjahr. Mit Hilfe europäischer Fördermittel wurden bis Anfang 2008 insgesamt 450 regelmäßig auf der österreichischen Donau verkehrende Schiffe mit AIS-Transpondern ausgestattet und somit in das System eingebunden. Seit 1. Juli 2008 ist mit der **AIS-Trageverpflichtung** in Österreich eine lückenlose Ausrüstung der Berufsschifffahrt mit AIS-Transpondern gewährleistet. Weiters wurde Ende 2008 das sogenannte **Elektronische Schleusentagebuch** an den neun österreichischen Donauschleusen eingeführt. Dieses System unterstützt die Schleusenmanager in der Planung, Abwicklung und Dokumentation aller anstehenden Schleusungen bei gleichzeitiger Minimierung ihrer administrativen Tätigkeiten. Mit DoRIS und dem elektronischen Schleusentagebuch sind die Grundsteine zur Modernisierung des Verkehrsmanagements auf der österreichischen Donau gelegt.

Auf internationaler Ebene konnte das EU-Projekt **IRIS Europe** 2008 erfolgreich abgeschlossen werden. Unter Federführung von via donau und der Obersten Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurden im Donauraum Pilotsysteme für den **elektronischen Austausch von Gefahrgutmeldungen** und den **internationalen Austausch von RIS-Daten** in Österreich und den Nachbarländern Slowakei und Ungarn umgesetzt. Die Inbetriebnahme und Weiterentwicklung dieser neuen Pilotsysteme, die vor allem den logistischen Nutzern der Donauschifffahrt Vorteile bringen, erfolgt im Rahmen des Folgeprojekts IRIS Europe II. Im Zuge dieses Projekts soll die AIS-Trageverpflichtung auch auf die Slowakei und Ungarn ausgeweitet werden.

Die Erhöhung der Umweltfreundlichkeit des Betriebes von Binnenschiffen war Gegenstand des EU-Demonstrationsprojekts **The Cleanest Ship**, welches im Anschluss an das EU-Projekt CREATING im Jahr 2008 unter großer Beachtung der Öffentlichkeit durchgeführt

wurde. Im Rahmen dieses Projekts wurde ein Tankschiff mit Technologien zur Reduktion von Partikel- und Stickoxid-Emissionen ausgerüstet und am Rhein mit schwefelarmem Treibstoff betrieben. Die Ergebnisse aus dem Schifffahrtsbetrieb wurden laufend aufgezeichnet und anschließend ausgewertet. Hauptergebnis aus dem Projekt war, dass mit den verwendeten Technologien zur Emissionsreduktion die Abgasemissionen in der Binnenschifffahrt um bis zu 90 % reduziert werden können.

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 Konstanz – Giurgiu, das bulgarische Schifffahrtsunternehmen BRP die Strecke Konstanz – Belgrad. Diese und weitere Unternehmen planen die Verlängerung bzw. die Einrichtung von Liniendiensten bis zur oberen Donau nach Ungarn und Österreich. Im Jahr 2008 wurde zur Unterstützung der Entwicklung von Containerliniendiensten

VON LINKS NACH RECHTS: MODERNES KABINENSCHIFF, BEREICH LINZ AUF DER ELEKTRONISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSKARTE, AIS-FUNKANTENNE HOCH ÜBER DEM STRUDENGAU, DORIS IM EINSATZ



WISSENSTRANSFER

WISSEN IST ZUKUNFT DIE DONAU IN DEN KÖPFEN VERANKERN

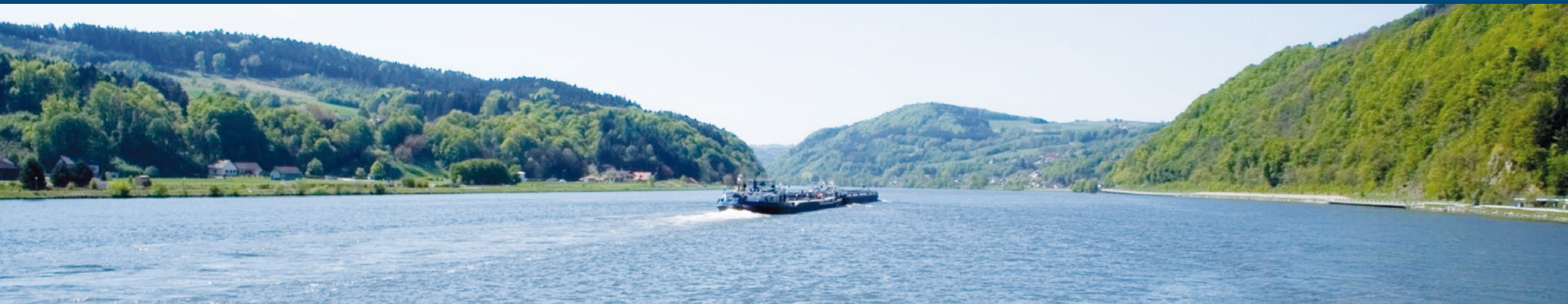
Wissen über die Donauschifffahrt zu schaffen, zu sammeln und weiterzugeben, ist für via donau ein zentrales Anliegen. So ist in den vergangenen Jahren eine international anerkannte Publikationsreihe mit Nachschlagewerken wie dem **Handbuch der Donauschifffahrt**, dem **Handbuch der Donauhäfen** und den **Blauen Seiten** entstanden. Um die Verzeichnisse aktuell halten zu können, wurde 2008 die Web-Plattform www.danubeports.info eingerichtet. Die kostenlos zugängliche Plattform stellt umfassende technische und ökonomische Daten und Fakten zu Donauhäfen zwischen Kelheim und dem Schwarzen Meer bereit. Sie bietet zu jedem Hafen eine Übersicht von allgemeinen Kontaktdaten, Details zur Hafenverwaltung, Terminalbetreibern, Umschlags- und Lagereinrichtungen bis hin zu geplanten Erweiterungen und Projekten. Ab Mai 2009 werden auch die Blauen Seiten im Internet vertreten sein. Unter www.blaue-seiten.at wird ein umfassendes Leistungsverzeichnis von Transportdienstleistern auf der Donau zur Verfügung stehen.

Die Plattform bietet detaillierte Informationen zu den wichtigsten auf der Donau tätigen Schifffahrtsunternehmen, Speditionen und Agenturen. Zusätzlich zu den Nachschlagewerken initiiert via donau im Rahmen des Schwerpunktes **Education and Training** Projekte wie **donau on tour**, **Donau macht Schule** und **INeS – Inland Navigation eLearning System**. Mit diesen Aktivitäten erhalten spezielle Zielgruppen Informationen über das Transport- und Ökosystem Donau. **donau on tour** ist eine interaktive und für alle Altersgruppen interessante Ausstellung an Bord des ehemaligen Steintransportschiffes MS Negrelli. Von April bis Oktober auf der österreichischen Donau unterwegs, bringt die interaktive Ausstellung Besucherinnen und Besuchern die Wasserstraße und das Ökosystem Donau in ihrer ganzen Vielfalt näher. Von den neuesten technischen Entwicklungen für die Binnenschifffahrt, den naturnahen Wasserbauprojekten bis hin zu den Tieren und Pflanzen am Donauufer zeigt die Ausstellung Wissenswertes über Wasserstraße und Lebensraum Donau.

Donau macht Schule ist eine Initiative der via donau gemeinsam mit dem Österreichischen Gesellschafts- und Wirtschaftsmuseum und ein wichtiger Schritt, um Schülerinnen und Schülern die Bedeutung der Wasserstraße Donau zu vermitteln. Ab der fünften Schulstufe werden im Rahmen des Unterrichts erstmals grundsätzliche wirtschaftliche Zusammenhänge rund um das leistungsfähige und umweltfreundliche Transportmittel Binnenschiff vermittelt. 2008 wurden in 40 Schulen rund 400 Unterrichtsstunden abgehalten, 2009 wird diese Aktivität fortgesetzt. Dadurch erhalten rund 17.000 Schülerinnen und Schüler Basisinformationen über das für Österreich und die gesamte Region so wichtige Transport- und Ökosystem Donau. **INeS** ist eine web-basierte Lernplattform für den Bereich **intermodale Binnenschifffahrt**. Zusätzlich zu traditionellen Lehr- und Lernmethoden setzt die Plattform auf innovative Informations- und Kommunikationswerkzeuge. INeS richtet sich an Lehrlinge, Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten von Fachhochschulen und Uni-

VON LINKS NACH RECHTS: WEBPLATTFORMEN MIT UMFASSENDEN LEISTUNGSVERZEICHNISSEN, MS NEGRELLI MIT DONAU ON TOUR, MS NEGRELLI AUF DER FAHRT NACH SPITZ, FÜHRUNG DURCH DIE AUSSTELLUNG DONAU ON TOUR

versitäten mit spezieller Logistikausrichtung sowie an Personen aus der Praxis wie Spediteure und Frächter. Die Lernplattform ist unter www.ines.info für alle Interessierten kostenlos zugänglich. Derzeit wird im Rahmen des EU-Projektes EWITA an einem Update von INeS gearbeitet, ein Relaunch ist für das erste Halbjahr 2010 geplant. Als wesentliche Aufgabe im Bereich Wissensvermittlung sieht via donau **Kooperationen mit verschiedenen österreichischen Universitäten und Fachhochschulen** mit technischem oder wirtschaftlichem Schwerpunkt. Studentinnen und Studenten wird die Möglichkeit geboten, ihre Diplomarbeit über ein praxisorientiertes Thema zu schreiben. Ebenso werden jährlich Berufspraktikumsplätze und die Mitarbeit bei nationalen und EU-Projekten ausgeschrieben. Im Rahmen des EU-Programms Leonardo können Studentinnen und Studenten aus Mittel- und Osteuropa mehrmonatige **Traineeships** im Unternehmen absolvieren.



POLITIK

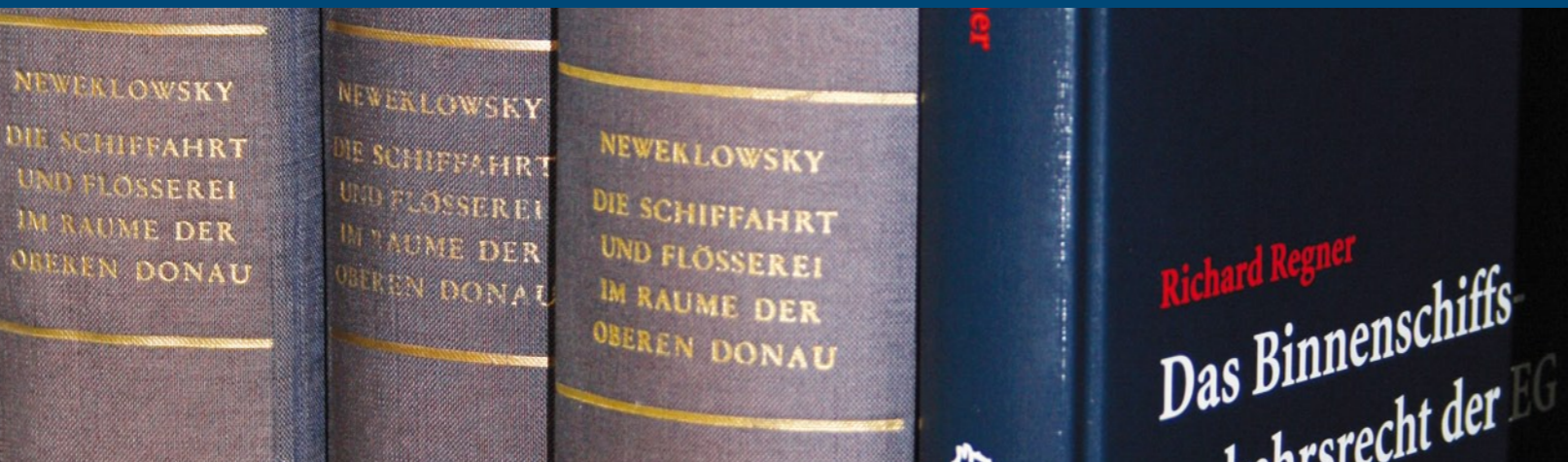
VORRANG FÜR DIE DONAUSCHIFFFAHRT IMPULSE FÜR UMWELT UND WIRTSCHAFT

Im Mai 2008 wurde der erste Fortschrittsbericht zum **Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt** (NAP) vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und via donau vorgestellt (www.donauschifffahrt.info/nap). Seit Publikation des NAP im Jahr 2006 konnten bereits eine Vielzahl von Aktivitäten begonnen und einzelne Maßnahmen abgeschlossen werden. Die weitere zügige Umsetzung des Aktionsplans ist durch seine Aufnahme in das Regierungsprogramm der aktuellen Bundesregierung sichergestellt. Durch eine vollständige Umsetzung aller Maßnahmen bis zum Jahr 2015 soll die Donauschifffahrt stärker in das österreichische Güterverkehrssystem eingebunden und eine Entlastung des Güterverkehrs auf der Straße erreicht werden. Dies bedeutet eine erhöhte Leistungsfähigkeit und Umweltfreundlichkeit des österreichischen Güterverkehrssystems und letzten Endes eine Stärkung des Wirtschafts- und Industriestandortes Österreich.

Am 1. Oktober 2008 erfolgte im Rahmen einer Auftaktveranstaltung in Brüssel der offizielle Projektstart von **PLATINA** (Platform for the Implementation of NAIADES). Das Projekt wird von via donau koordiniert und in Zusammenarbeit mit 22 Partnern aus neun europäischen Ländern umgesetzt. PLATINA bietet sowohl fachliche als auch organisatorische Hilfestellung bei der Umsetzung des 2006 von der Europäischen Kommission veröffentlichten EU-Aktionsprogramms NAIADES. Bereits im Rahmen der Projektaufaktveranstaltung wurde ein **Europäisches Förderhandbuch** präsentiert, welches einen umfassenden Überblick über europäische und nationale Förderprogramme für die Binnenschifffahrt bietet. Die viersprachige Online-Version dieses Förderhandbuchs wurde im März 2009 veröffentlicht (www.naiades.info/funding). Eine eigene Website bietet einen detaillierten Überblick über alle im Rahmen von PLATINA stattfindenden Aktivitäten (www.naiades.info/platina).

Als größte internationale Fachkonferenz und Ausstellung zum Thema Donauschifffahrt fand im Juni 2008 der **4. Danube Summit** im neu eröffneten Passagierterminal des rumänischen Schwarzmeerhafens Konstanza statt. Den 290 Delegierten aus 17 Ländern wurden interessante Vorträge und Diskussionsrunden mit einer großen Themenpalette geboten. Das Spektrum reichte von Infrastrukturprojekten für die See- und Binnenschifffahrt, neuen Container-Services auf der Donau bis hin zu Promotionsaktivitäten für die Binnenschifffahrt. Präsentiert wurden nationale Infrastrukturprojekte ebenso wie die neuesten Technologien für die Schifffahrt sowie für den Bau und Betrieb von Hafenanlagen. Karla Peijs, die **Koordinatorin für europäische Wasserstraßen-Infrastrukturprojekte** im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), veröffentlichte im August 2008 ihren ersten Tätigkeitsbericht (ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/2008_en.htm). In diesem Bericht werden die im Zeitraum September 2007

bis Juli 2008 durchgeführten Aktivitäten hinsichtlich der Binnenwasserstraßen Rhein/Maas-Main-Donau bzw. Seine-Schelde (vorrangige Vorhaben Nr. 18 und Nr. 30 des transeuropäischen Verkehrsnetzes) sowie weitere Tätigkeiten im Bereich des Binnenschiffsverkehrs zusammengefasst.



RECHT

SCHIFFFAHRT IN EUROPA EINHEITLICHE REGELN – NEUE GESETZE

Im Jahr 2008 erfolgte im Rahmen der **Novellierung des Schiffahrtsgesetzes** (BGBl. I Nr. 78/2008) die Umsetzung der europäischen Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschiffahrts-Informationendienste (RIS). Die Novelle enthält die Verpflichtung der Verwaltung zur kostenlosen Bereitstellung von elektronischen Schiffahrtskarten und Nachrichten für die Binnenschiffahrt, eine Verordnungsmächtigung zur Einführung von elektronischen Meldepflichten und Bestimmungen für die Speicherung, Verwendung und Weitergabe von Daten an Behörden und private Nutzer. Für Schiffsführer brachte die Novelle Änderungen bezüglich der Befähigungsausweise mit sich. Unter anderem haben Kandidaten nun die Möglichkeit, für den Fall einer bestandenen Prüfung einen vorläufigen Befähigungsausweis zu beantragen.

Gemäß der Novelle zur Wasserstraßen-Verkehrsordnung (BGBl. II Nr. 186/2008) müssen seit 1. Juli 2008 alle Fahrzeuge, die die

Wasserstraße Donau im Bereich zwischen Strom-km 1.880,200 und 2.199,300, die Wasserstraßen Traun, Enns, March oder den Wiener Donaukanal befahren mit einem **Inland-AIS-Transponder** ausgerüstet sein. Jene Schiffe, welche ab diesem Datum keinen Transponder an Bord führen, werden gegen Kautions von via donau oder von einem beauftragten Installationspartner mit einem transportablen Gerät ausgestattet. Die Leihausrüstung ist nur für die Durchfahrt durch Österreich vorgesehen und muss bei der Ausfahrt wieder demontiert werden. Geschobene Fahrzeuge eines Schubverbandes, beigegekoppelte Fahrzeuge eines Koppelfahrzeuges, nicht frei fahrende Fähren und Kleinfahrzeuge sind von dieser Verpflichtung ausgenommen. Die Neuherausgabe der **Schiffahrtsanlagenverordnung** (BGBl. II Nr. 298/2008) ermöglichte eine Anpassung der österreichischen Gesetzgebung an modernes Gefahrgutrecht. Die Verordnung regelt in der neuen Fassung die nunmehr nach dem Schiffahrtsgesetz

mögliche Errichtung von Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Güter außerhalb von Hafenbecken, wenn technische Einrichtungen negative Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau sowie den Schutz des Gewässers und der Umwelt verhindern. Neben der Regelung der Ausgestaltung, des Betriebs und der Benutzung von Schiffahrtsanlagen beinhaltet die Verordnung auch Bestimmungen für andere Anlagen an Wasserstraßen, wie beispielsweise schwimmende Restaurants, Hotels oder Bühnen.

Am 29. Februar 2008 ist das **Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen** (ADN) in Kraft getreten. Seither sind die Bestimmungen des ADN anzuwenden. Im April 2009 umfasste das Übereinkommen elf Vertragsparteien. Darüber hinaus schreibt die Richtlinie des Europäischen Parlaments über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (2008/68/EG) die Anwendung des ADN in allen

Mitgliedstaaten bis zum 30. Juni 2011 vor. Durch das Übereinkommen und die Richtlinie wird ein einheitliches Gefahrgutrecht für die europäischen Binnenwasserstraßen geschaffen, das ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet und zum Beispiel die Anerkennung von künftig in Österreich ausgestellten ADN-Dokumenten auf dem Rhein garantiert.



Wasserstraße Donau

- UNECE-Klassen**
- VII
 - VIa, b, c
 - Va, b
 - IV
 - III
 - I, II
 - Sonstige
- Häfen**
- Bedeutend
 - Sonstige
- Städte**
- Hauptstadt
 - Sonstige
- Symbole:**
- ◁ Schleuse
 - ◻ Hebewerk
 - 900 Kilometrierung
 - Staatsgrenze