

ECKDATEN DONAUSCHIFFFAHRT 2009

Veränderungen gegenüber 2008 finden sich als Prozentwerte in Klammern

TRANSPORTAUFKOMMEN

9,3 Mio. t (-16,8 %)	Import: 4,9 Mio. t (-13,7 %)
	Export: 1,6 Mio. t (-27,0 %)
	Transit: 2,5 Mio. t (-12,2 %)
	Inland: 0,3 Mio. t (-34,4 %)

TRANSPORTLEISTUNG

9,6 Mrd. tkm (-18,5 %)	Innerhalb des Bundesgebietes: 2,0 Mrd. tkm (-15,1 %)
9.669 beladene Fahrten (-17,6 %)	Außerhalb des Bundesgebietes: 7,6 Mrd. tkm (-19,3 %)

WASSERSEITIGER UMSCHLAG ÖSTERREICHISCHER DONAUHÄFEN UND -LÄNDEN

7,2 Mio. t (-19,3 %)	Erze und Metallabfälle: 2,7 Mio. t (-15,9 %)
	Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 2,0 Mio. t (-16,3 %)
	Düngemittel: 0,6 Mio. t (-22,5 %)
	Metallerzeugnisse: 0,5 Mio. t (-48,8 %)
	Nahrungs- und Futtermittel: 0,4 Mio. t (-7,5 %)
	Sonstige Güter: 1,0 Mio. t (-2,7 %)

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN AN DEN ÖSTERREICHISCHEN DONAUSCHLEUSEN

95.948 Schiffseinheiten* (-3,5 %)	Güterverkehr: 64.220 Einheiten (-6,1 %)
*Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe	Personenverkehr: 31.728 Einheiten (+2,2 %)

PERSONENSCHIFFFAHRT (ZUSCHÄTZUNG)

1,0 Mio. Passagiere	Linienverkehr: 675.000 Passagiere
	Flusskreuzfahrten: 225.000 Passagiere
	Gelegenheitsverkehr: 125.000 Passagiere

UNFALLGESCHEHEN

18 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	Personenschäden: 0 Tote, 0 Verletzte
	Sachschäden: 8 Schiff-Schiff, 5 Auf-Grund-Laufen, 5 Ufer- und Anlagenbeschädigungen

VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

347 Tage	Sperre aufgrund von Hochwasser: 6 Tage
15-Jahres-Mittel: 360 Tage	Sperre aufgrund von Eis: 12 Tage

INHALT

Vorwort	04–05
---------	-------

DATEN UND FAKTEN

Transportaufkommen	06–07
Hafenumschlag	08–09
Transportaufkommen nach Gütergruppen	10–11
Personenschifffahrt	12–13
Verfügbarkeit der Wasserstraße	14–15
Fahrwasserverhältnisse	16–17
Verkehrsband österreichische Donau	18–19
Geschleuste Schiffseinheiten	20–21
Modal Split	22–23

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

Donauraum	26–27
Wasserstraße	28–29
Umwelt	30–33
Sicherheit	34–35
Wirtschaft	36–37



MODERNE WASSERSTRASSE & WERTVOLLES ÖKOSYSTEM

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH erachtet es als eine wichtige Aufgabe, aktuelle Daten zum Wasserweg Donau der interessierten Öffentlichkeit und Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft zur Verfügung zu stellen. Dabei soll auch auf die Vielfalt des Wasserweges Donau hingewiesen und sowohl Wissen über die Donauschifffahrt als auch über das Ökosystem vermittelt werden.

Mit dem vorliegenden Jahresbericht wird daher nun zusätzlich zur Donauschifffahrt ein Überblick über wichtige Maßnahmen und Entwicklungen im Bereich Umwelt gegeben. Dies spiegelt auch den integrativen und ganzheitlichen Ansatz der via donau wider: die Entwicklung der Schifffahrt und die Erhaltung des wertvollen Ökosystems Donau gleichermaßen zu verfolgen.



**HANS-PETER
HASENBICHLER**
Geschäftsführer
via donau

Hasenbichler

via donau
Geschäftsführer
Hans-Peter Hasenbichler

NACHHALTIGE VERKEHRSPOLITIK LEBENSADER DONAU FORCIEREN

Der bereits etablierte Jahresbericht erscheint nunmehr im dritten Jahr und bietet in gewohnter Art und Weise Zahlen, Fakten und Initiativen zur Donauschifffahrt. Die vorliegenden Daten belegen die hohe Verfügbarkeit und das große Potenzial der Wasserstraße Donau. Als zuständige Ministerin freut es mich, mit dem Nationalen Aktionsplan (NAP) ein umfassendes politisches Instrument zur Umsetzung der österreichischen Schifffahrtspolitik zur Hand zu haben.

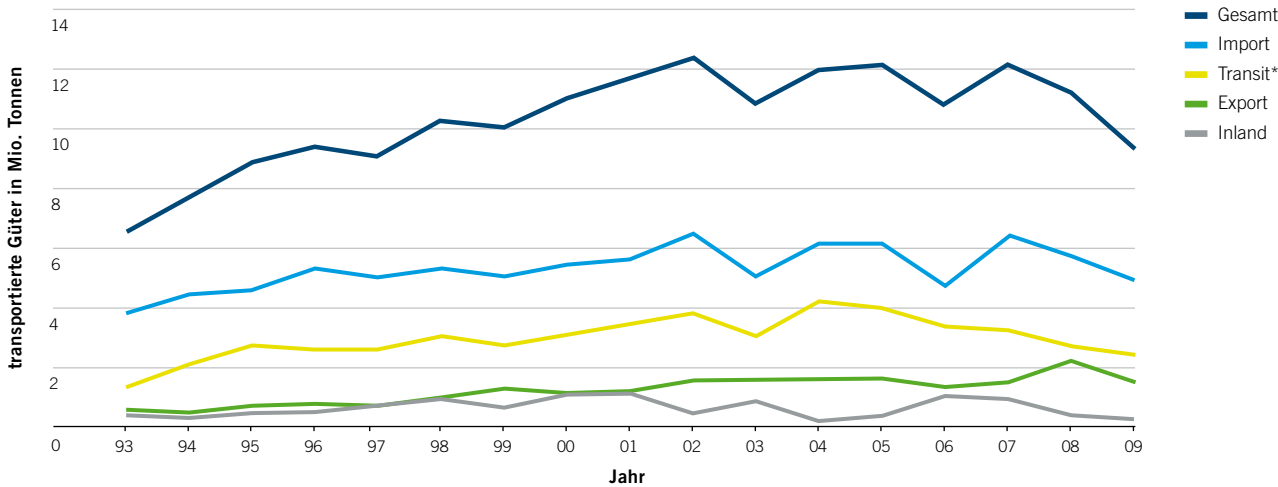
Mein Ministerium und via donau sind von der Nachhaltigkeit und der Effizienz der Donau als Transportweg überzeugt. Zahlreiche Unternehmen entlang der Donau schätzen diese Ressourcen schonende und kostengünstige Möglichkeit, ihre Güter auf dem Wasser zu transportieren. Der vorliegende Bericht soll die hohe wirtschaftliche Relevanz des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff für den Wirtschaftsstandort Österreich verdeutlichen.



DORIS BURES
Bundesministerin für
Verkehr, Innovation
und Technologie

Doris Bures

und Technologie
Doris Bures



TRANSPORTAUFKOMMEN (TONNEN)	Import	Export	Transit ^{*)}	Inland	Gesamt
2009	4.945.292	1.581.387	2.465.668	329.463	9.321.810
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

*) In den Jahren 2004 und 2005 aufgrund fehlender Rechtsgrundlage keine vollständige Erfassung des Transitverkehrs. Seit Juni 2005 Untererfassung des Transits; Werte für 2004–2009 durch Statistik Austria hochgerechnet.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

TRANSPORTAUFKOMMEN

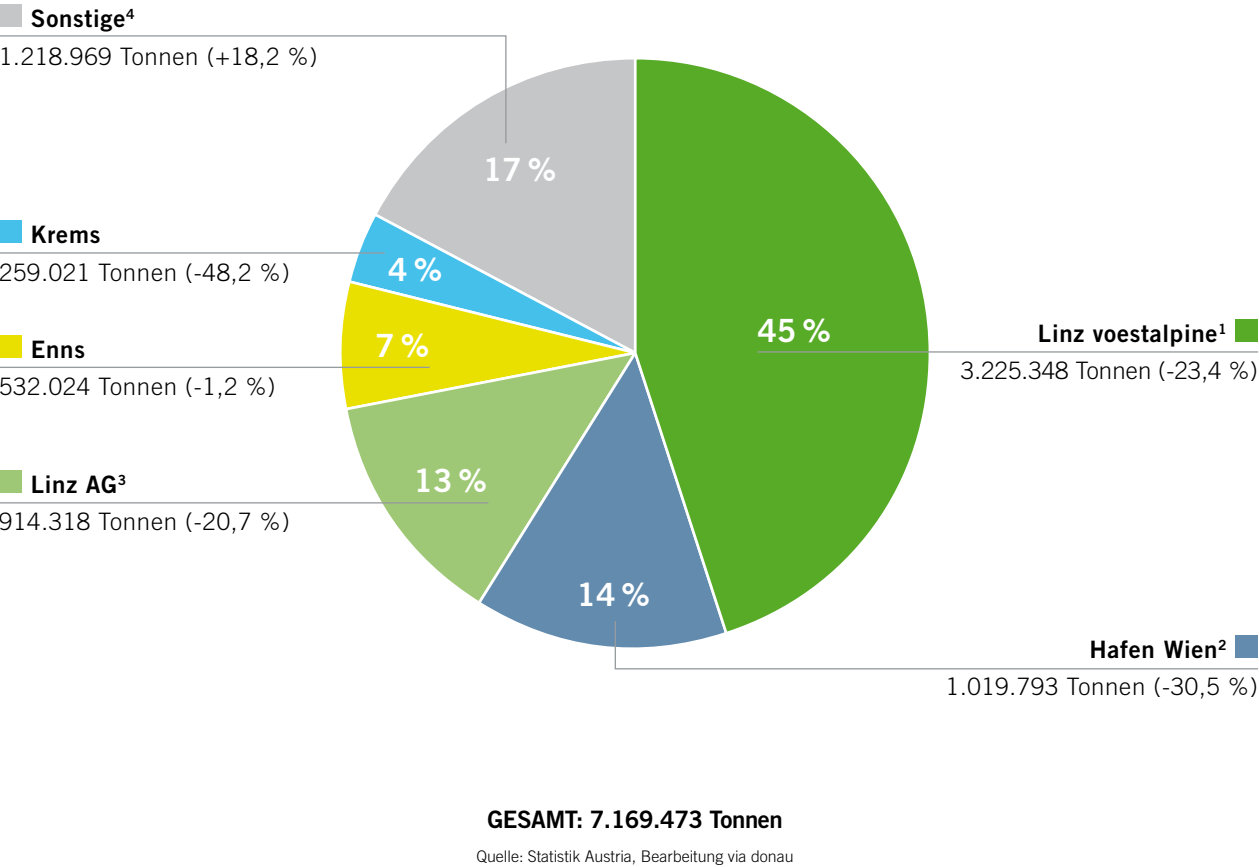
WIRTSCHAFTSKRISE AUCH AUF DER DONAU
LEICHTE ERHOLUNG IM ZWEITEN HALBJAHR

Das Jahr 2009 war für die Güterschifffahrt auf der Donau äußerst schwierig. Einerseits wirkte sich die Weltwirtschaftskrise auch stark auf die Binnenschifffahrt in Österreich aus, andererseits sah sich der Sektor mit witterungsbedingten Sperren der Wasserstraße konfrontiert. Die in diesem Jahr **transportierte Gütermenge** spiegelt diese ungünstigen Rahmenbedingungen wider: so wurden rund 9,3 Mio. Tonnen Güter auf der österreichischen Donau befördert, was einen Rückgang von 16,8 % oder 1,9 Mio. Tonnen gegenüber dem Jahr 2008 bedeutet. Entsprechend reduzierte sich auch die **Transportleistung** innerhalb des Bundesgebietes um 15,1 % auf 2,0 Mrd. Tonnenkilometer.

Mit Herbst 2008 begann die industrielle Produktion in Europa deutlich zu sinken, was sich auch negativ auf die Nachfrage nach Transporten mit dem Binnenschiff auswirkte. Eine **leichte konjunkturelle Erholung** setzte in den Ländern Europas ab der zweiten Jahreshälfte 2009 ein. Hinsichtlich der auf der österreichischen Donau transportierten Gütermenge wurde die Talsohle im Güterverkehr im zweiten Quartal erreicht. Ab dem zweiten Halbjahr 2009 war ein Aufwärtstrend zu beobachten.

Im **Import**, der einen Anteil von 53,1 % am Gesamtgüterverkehr per Binnenschiff hatte, verringerte sich das Transportaufkommen gegenüber 2008 um 13,7 % oder 785.329 Tonnen auf 4,9 Mio. Tonnen, wobei knapp 75 % der Güter von Osten kommend das Bundesgebiet erreichten. Für den **Export** war im Vergleich zum Rekordwert des Vorjahres (+40 % gegenüber 2007) ein Rückgang von 27,0 % oder 584.967 Tonnen auf 1,6 Mio. Tonnen zu verzeichnen. Analog zum Jahr 2008 passierten in diesem Verkehrsbereich 52 % der Güter die Ostgrenze und 48 % die Westgrenze des Bundesgebietes.

Das Transportaufkommen im **Transit** verringerte sich um 12,2 % oder 343.840 Tonnen auf 2,5 Mio. Tonnen. Hierbei handelt es sich um einen hochgerechneten Wert, da eine bestehende Untererfassung des Transitverkehrs von der Statistik Austria mittels Schätzmodell ausgeglichen wird. Der **Inlandverkehr** auf der Wasserstraße Donau ging schließlich um 34,4 % oder 172.766 Tonnen auf 329.462 Tonnen zurück.



1) Inklusive Wasserumschlag in der Halle der Industrie Logistik Linz GmbH.
2) Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenu, Albern und Ölhafen Lobau zusammengefasst.
3) Für den Standort Linz sind die Umschlagszahlen des Handelshafens und Ölhafens zusammengefasst.
4) Sonstige Häfen und Ländern: Aschach, Korneuburg, Schwerlasthafen Linz, Pischelsdorf, Pöchlarn, Theiß, Ybbs.

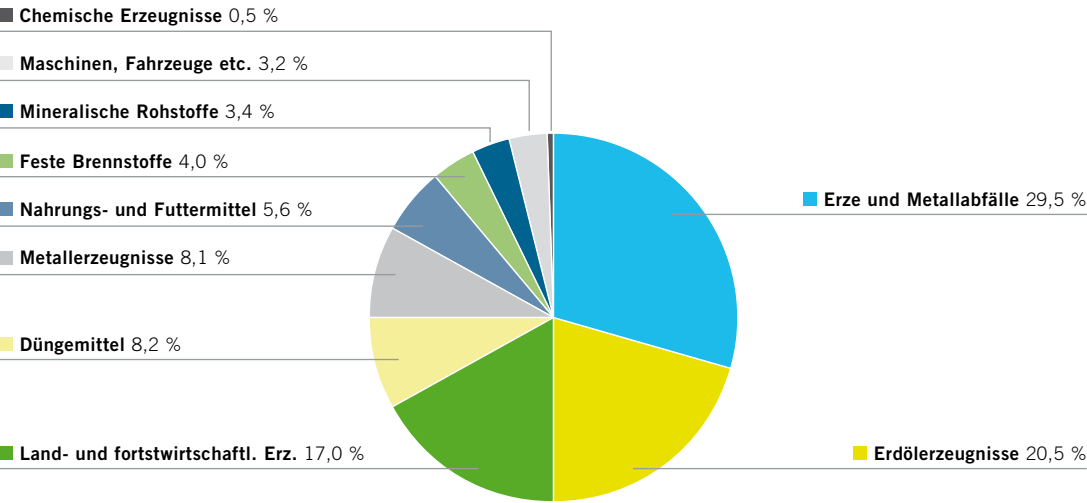
HAFENUMSCHLAG

LICHT UND SCHATTEN RÜCKGANG VON 1,7 MIO. TONNEN

Rahmenbedingungen wie die weltweite Wirtschaftskrise und witterungsbedingte Sperren der Wasserstraße Donau beeinflussten die Entwicklung der wasserseitigen Umschlagsmengen in den österreichischen Donauhäfen und -ländern im letzten Jahr maßgeblich. Insgesamt wurden im Jahr 2009 **knapp 7,2 Mio. Tonnen Güter** in den österreichischen Donauhäfen und -ländern wasserseitig umgeschlagen. Dies entspricht einem **Rückgang von 19,3 % bzw. 1,7 Mio. Tonnen** im Vergleich zum Vorjahr. Der mengenmäßig bedeutendste Hafen bleibt mit 3,2 Mio. Tonnen nach wie vor der **Werkshafen der voestalpine** in Linz. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete dieser einen Rückgang von 23,4 %. Während auch die Häfen **Wien** (-30,5 %), **Linz** (-20,7 %) und **Krems** (-48,2 %) massive Rückgänge im wasserseitigen Umschlag aufweisen, konnte der Hafen **Enns** das Niveau des Vorjahres als einziger der vier öffentlichen Häfen halten (-1,2 %). Dass sich die Donauhäfen mit dieser Entwicklung nicht zufriedengeben, zeigt sich in den laufenden Entwicklungs- und Ausbauplänen der einzelnen Betreiber. So wurden Investitionen in Infra- und Suprastruktur getätigt, um den erwarteten Aufschwung in Zukunft meistern zu können.

Neben den vier öffentlichen Häfen und dem Werkshafen der voestalpine machen die **sonstigen österreichischen Häfen und Ländern** immer stärker auf sich aufmerksam. Insbesondere die Umschlagsländer der MOL in **Korneuburg** und die Länder in **Pischelsdorf** (Donau Chemie AG) verzeichneten trotz schwieriger Rahmenbedingungen im Jahr 2009 beeindruckende Wachstumszahlen im wasserseitigen Umschlag. In Korneuburg wurden 2009 knapp 620.000 Tonnen (zum überwiegenden Teil Erdölerzeugnisse) umgeschlagen, was einem Wachstum von ca. 15 % entspricht. Pischelsdorf konnte sogar eine Wachstumsrate von 39 % im Vergleich zu 2008 realisieren, hier wurden im letzten Jahr 425.000 Tonnen (vor allem feste mineralische Brennstoffe und land- und forstwirtschaftliche Produkte) per Schiff umgeschlagen. Insgesamt verzeichnen die sonstigen österreichischen Häfen und Ländern im Jahr 2009 beim wasserseitigen Güterumschlag ein **Plus von 18,2 %** im Vergleich zu 2008.

Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2009	Veränderung zu 2008
Transportaufkommen in Tonnen						
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	9.236	185.235	111.588	1.277.946	1.584.005	+29,0 %
1 Nahrungs- und Futtermittel	-	312.571	68.423	139.241	520.234	-12,1 %
2 Feste Brennstoffe	-	352.456	-	20.993	373.449	-2,0 %
3 Erdölzeugnisse	270.340	962.421	455.769	220.378	1.908.909	-14,6 %
4 Erze und Metallabfälle	-	2.734.094	15.748	1.917	2.751.759	-15,8 %
5 Metallerzeugnisse	40.608	157.609	279.521	281.777	759.515	-49,1 %
6 Mineralische Rohstoffe oder Erzeugnisse, Baumaterialien	-	112.011	155.331	53.772	321.114	-46,1 %
7 Düngemittel	8.865	92.803	472.677	187.690	762.036	-22,3 %
8 Chemische Erzeugnisse	-	19.892	-	23.697	43.589	-54,4 %
9 Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	413	16.201	22.330	258.256	297.200	-12,6 %
Gesamt	329.462	4.945.293	1.581.387	2.465.667	9.321.810	-16,8 %



*) NST/R = Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstistik/Revidiert

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

TRANSPORTAUFKOMMEN NACH GÜTERGRUPPEN

MASSENGUTVERKEHRE DOMINIEREN
ERZE WEITERHIN NUMMER EINS

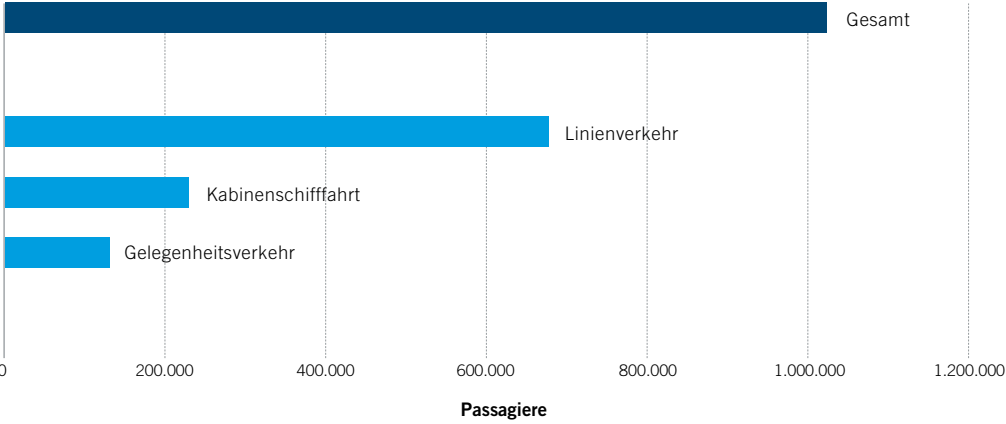
Im Vergleich gegenüber dem Jahr 2008 haben auf der österreichischen Donau beinahe alle Gütergruppen aufgrund der ungünstigen wirtschaftlichen Lage an Transportvolumen verloren. Einzig die NST/R-Gruppe der **land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse** verzeichnete eine Steigerung um fast 30 % auf knapp 1,6 Mio. Tonnen. Diese Gütergruppe konnte den Gesamtrückgang im Transportvolumen zu einem gewissen Teil abfedern, da sie einen hohen Anteil an den auf der österreichischen Donau transportierten Gütermengen aufweist. Der überwiegende Teil der Verkehre in dieser Gruppe wird im Transit von Getreide aus Ungarn in Richtung Westen abgewickelt.

Bei den **Erzen und Metallabfällen**, welche die am häufigsten auf der österreichischen Donau bewegte Gütergruppe darstellt, musste im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von rund 16 % oder 516.825 Tonnen auf 2,7 Mio. Tonnen hingenommen werden. Dies war vor allem auf die stark reduzierten Produktionsmengen der voest Alpine in Linz zurückzuführen. Von hohen Einbußen in absoluten Zahlen waren 2009 auch die **Metallerzeugnisse** betroffen, die mit einem Volumen von 759.515 Tonnen um 49,1 % oder 733.088 Tonnen weniger transportiert wurden. Abgesehen von der Gruppe der Metallerzeugnisse gab es in Bezug auf die beförder-

ten Gütermengen gegenüber 2008 die prozentuell **größten Einbrüche** in der Gruppe der chemischen Erzeugnisse (-54,4 %) und bei den mineralischen Rohstoffen oder Erzeugnissen sowie Baumaterialien (-46,1 %). Da diese Gütergruppen jedoch einen relativ geringen Anteil am gesamten Güterverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt haben, waren die Rückgänge in absoluten Zahlen gesehen eher moderat.

Im **Containerverkehr** wurden in den öffentlichen Donauhäfen im Jahr 2009 rund 5.000 TEU wasserseitig umgeschlagen – darunter vor allem Leercontainer. Obwohl diese Zahl mit einem Anteil von etwa einem Prozent am gesamten Container-Hafenumschlag noch auf einem niedrigen Niveau liegt, werden besonders diese Verkehre in Zukunft an Aufkommen gewinnen.

Rollende Verkehre wie beispielsweise beladene LKW, rollende Maschinen oder PKW werden in der Güterverkehrsstatistik größtenteils in der NST/R-Gruppe der Maschinen, Fahrzeuge und sonstigen Waren erfasst, die im Jahr 2009 einen Anteil von 3,2 % am gesamten Güterverkehrsaufkommen auf der österreichischen Donau hatte. Auch diese Güter werden in den kommenden Jahren stark an Aufkommen und Bedeutung gewinnen.



ANLEGUNGEN UND PASSAGIERE IM PERSONENHAFEN WIEN*	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2009	4.007	-9,6 %	352.793	-7,3 %
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 %

Zahlen ab 2006 inkl. Twin City Liner
* Anlegestellen Handelskai, Nussdorf und Donaukanal, inkl. Kabinenschiffe und Twin City Liner

Quellen: Central Danube Region Marketing & Development GmbH, DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Die Donau – Internationale Touristische Werbegemeinschaft, Donauschifffahrt Wurm + Köck GmbH & Co. OHG, Donau-Touristik GmbH, MAHART Passnave Passenger Shipping Ltd., MS-Schiff Tulln, Nostalgie Tours Wachau, SPaP-LOD, a.s., via donau, Wiener Donaauraum Länden und Ufer Betriebs- und EntwicklungsgesmbH

PERSONENSCHIFFFAHRT

AUSFLÜGE UND KREUZFAHRTEN BELIEBT MEHR ALS EINE MILLION PASSAGIERE

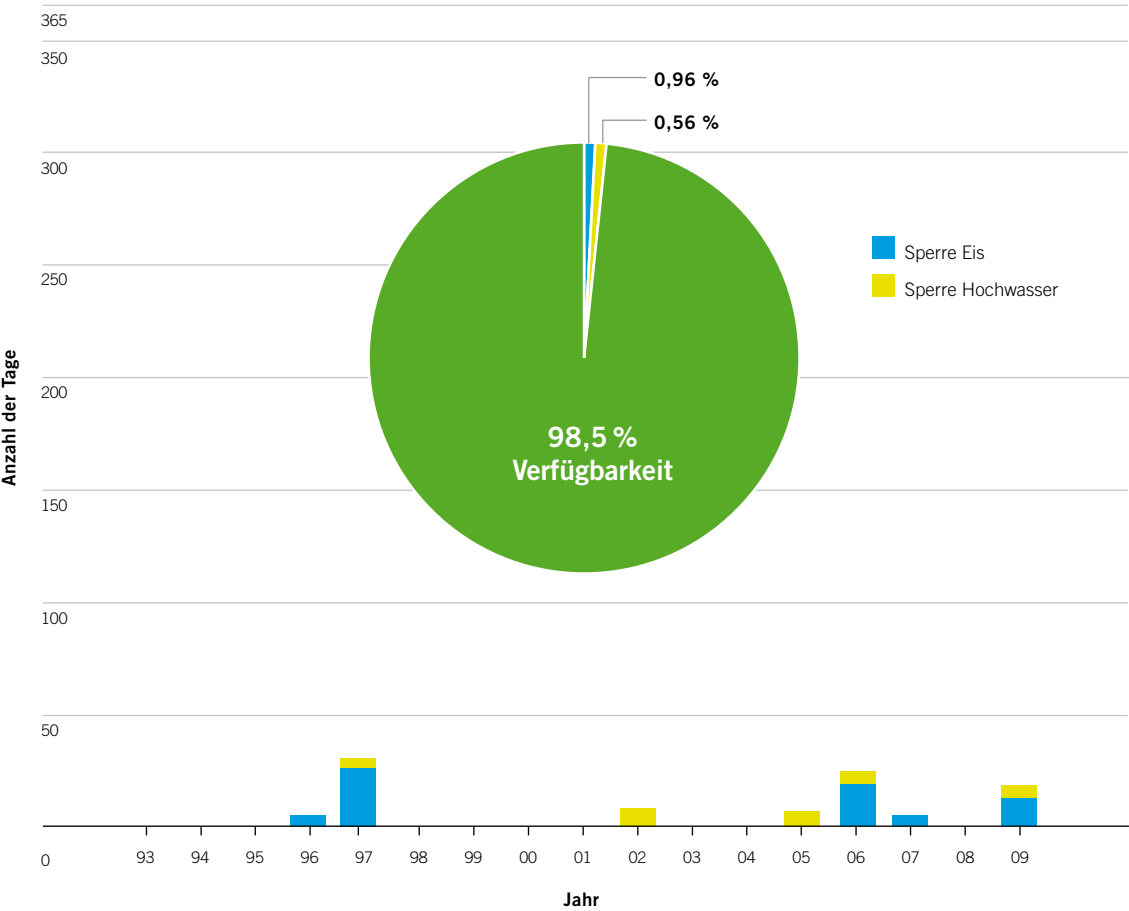
Im Jahr 2009 konnten in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als **1,0 Mio. Passagiere** verzeichnet werden. Den Großteil bilden die ca. 670.000 im Linienverkehr beförderten Passagiere. Auf Kabinenschiffen wurden rund 225.000 Kreuzfahrt-Passagiere registriert. Etwa 125.000 Personen wurden im Gelegenheitsverkehr (Themen-, Sonder- und Charterfahrten) transportiert. Auf der österreichischen Donau waren im Jahr 2009 in Summe **116 verschiedene Kabinenschiffe** unterwegs – ein Plus von 9,4 % oder sechs Schiffen gegenüber 2008. Auf 3.210 Fahrten (zu Tal und zu Berg) wurden insgesamt rund 225.000 Kreuzfahrt-Passagiere befördert. Im längerfristigen Vergleich gegenüber dem Jahr 2002 bedeutet dies eine Steigerung der Passagierzahlen um imposante 89 %. Als wichtigster Ausgangs- und Zielpunkt für Kabinenkreuzfahrten auf der gesamten Donau verzeichnete der bayerische Donauhafen Passau rund 1.750 Anlegungen und 215.000 abgefertigte Passagiere, wodurch das Ergebnis von 2008 um etwas mehr als 1.000 Passagiere leicht verbessert werden konnte.

Im **Linienverkehr** waren im Jahr 2009 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 201.000 Passagiere (-9,5 % gegenüber 2008). Mit den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 130.172 Passagiere (-9,7 %) befördert. Donau-Touristik meldet im Linien-

verkehr 42.500 Passagiere. Auf den slowakischen und ungarischen Tragflügelbooten, die auf den Strecken Bratislava–Wien–Bratislava und Budapest–Wien–Budapest verkehren, konnten 40.915 Fahrgäste (+6,3 %) gezählt werden. Der bayerische Anbieter Wurm + Köck meldet für 2008 im Linienverkehr auf den Strecken Linz–Schlögen–Linz und Linz–Wien–Linz in Summe 38.000 Passagiere (+2,7 %).

Für den **Gelegenheitsverkehr** standen auf der österreichischen Donau im Jahr 2009 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 82.000 Passagiere im Gelegenheitsverkehr. Von der Firma Donau-Touristik (Linz) wurden auf Gelegenheitsfahrten 5.600 Passagiere befördert, von Nostalgie Tours Wachau (Krems) 2.980 und auf der MS Stadt Wien (Tulln) 1.646 Passagiere. Für alle anderen im Gelegenheitsverkehr auf der österreichischen Donau tätigen Unternehmen lagen für den Berichtszeitraum bei Redaktionsschluss keine Zahlen vor.

Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau auf Grund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den genannten Zahlen auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40 % beruht.



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

VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

DONAU AN 347 TAGEN BEFAHRBAR SPERREN SIND AUSNAHMEN

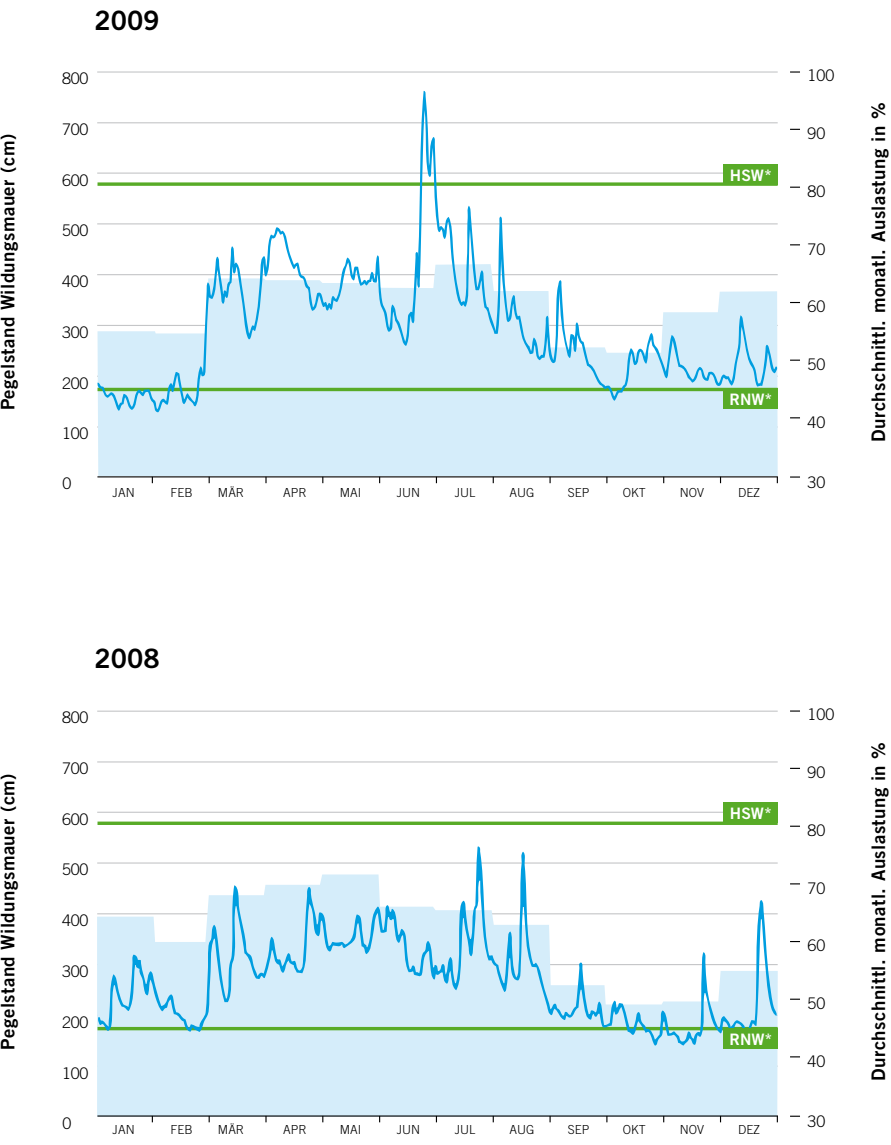
Wetterbedingte Sperren der Wasserstraße Donau können entweder aufgrund von starkem **Hochwasser** oder bei erheblicher **Eisbildung** erfolgen. Während Behinderungen aufgrund von Eisbildung hauptsächlich in den Monaten Januar und Februar vorkommen, ereignen sich Hochwassersituationen meist zu Frühjahrsbeginn und im Hochsommer. Wetterbedingte Sperren können die gesamte österreichische Donautrecke oder Teilbereiche derselben betreffen. Während dieser behördlichen Sperren ist kein Schiffsverkehr möglich.

Im Jahr 2009 war der österreichische Streckenabschnitt der Donau an **347 Tagen** bzw. zu **95,1 % des Jahres** für die Schifffahrt verfügbar. Teile der österreichischen Donau mussten in diesem Jahr sowohl aufgrund von Eis (12 Tage im Januar) als auch aufgrund von Hochwasser (6 Tage im Juni) gesperrt werden. Im langjährigen Jahresdurchschnitt 1993–2009 war die Wasserstraße Donau in Österreich an **98,5 % der Tage** bzw. an **360 Tagen pro Jahr für die Schifffahrt verfügbar**. Selbst im Jahr 1997, in dem die längsten Sperren aufgrund von Eis und Hochwasser zu verzeichnen waren, betrug die Verfügbarkeit der Wasserstraße noch 83,8 %.

Keine Sperre der Donau ist bei **Niederwasser** erforderlich, allerdings ist in diesem Fall die Wasserstraße 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.

Für die Schifffahrt ist die Verfügbarkeit der gesamten **Rhein-Main-Donau-Achse** von hoher Bedeutung. Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass der Main-Donau-Kanal die größte Einschränkung hinsichtlich der Verfügbarkeit darstellt. Auf dem Kanal gibt es zwar keine Hochwassersperren, dagegen kommen Eissperren insgesamt beinahe doppelt so oft vor – diese dauern im Durchschnitt auch etwa doppelt so lange als auf der Donau. Hinzu kommen am Main-Donau-Kanal Sperren wegen Erhaltungs- und Umbaumaßnahmen, welche im Schnitt alle zwei Jahre mit einer Dauer von ca. zwei Wochen durchgeführt werden.

Eine Auswertung der letzten 17 Jahre ergibt, dass die Main-Donau Achse trotz dieser Einschränkungen im Jahresschnitt 95,6 % der Zeit oder an 349 Tagen befahrbar ist.



FAHRWASSERVERHÄLTNISSE

DURCHWACHSENE BEDINGUNGEN
AUSLASTUNG IM SCHNITT 60 %

Die **Fahrwasserverhältnisse in den freien Fließstrecken** der österreichischen Donau (Wachau und Wien bis Grenze Österreich/Slowakei) waren im Jahr 2009 zufrieden stellend. Einerseits herrschten in den Monaten März bis Juli gute Fahrwasserverhältnisse, da sich die Wasserstände zumeist über Mittelwasser bewegten. Andererseits gab es Ende September/Anfang Oktober eine kurze Niederwasserperiode und im Januar und Februar einen längere Periode mit Eisbildung, was sich auf die Fahrwasserverhältnisse aufgrund der prinzipiell niedrigen Wasserführung der Donau in diesen Wintermonaten negativ auswirkte.

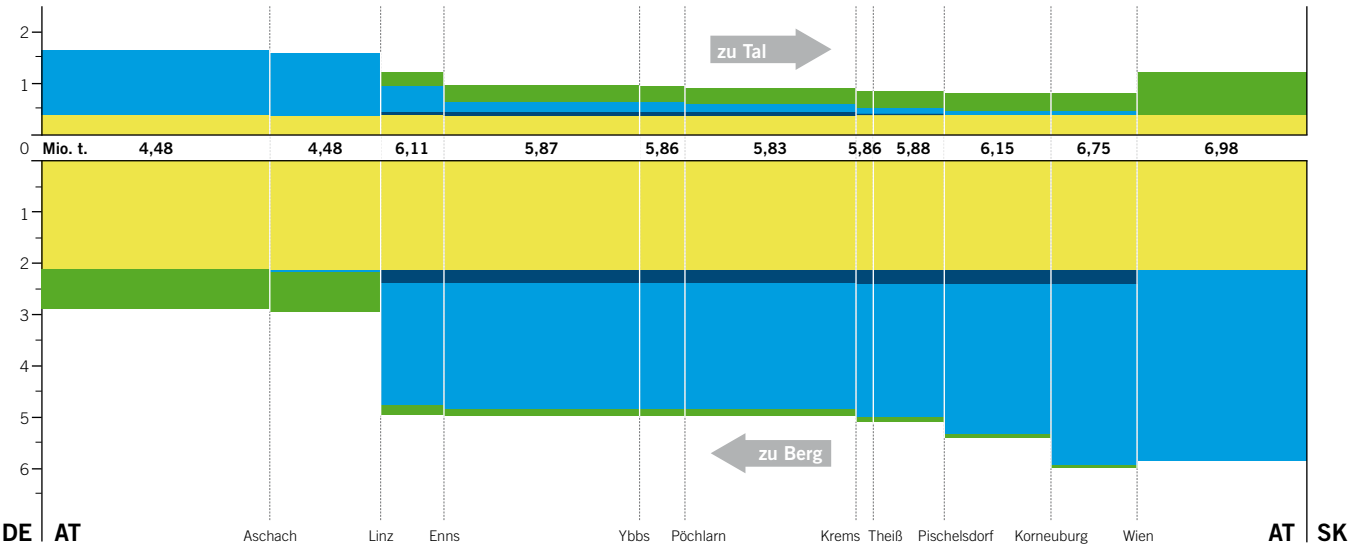
Die für 2009 erhobenen Daten zur durchschnittlichen Auslastung der Güterschiffe spiegeln die Wasserführung der Donau im Januar und Februar bzw. im September und Oktober wider. In diesen Monaten betrug die Auslastung im Mittel nur zwischen 50 und 55 %. Über das gesamte Jahr betrachtet lag der **durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad** der Güterschiffe mit **60,0 %** knapp unter dem Wert von 2008 (61,3 %).

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 Fahrwasserver-

hältnisse anhand sogenannter Richtpegel abschätzen. Der in der Grafik gezeigte **Pegel Wildungsmauer** stellt einen derartigen Richtpegel für die freie Fließstrecke zwischen Wien und Bratislava dar.

Zwischen den Fahrwasserverhältnissen und dem **Auslastungsgrad** von Güterschiffen 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 Betrachtung der beiden Grafiken für die Jahre 2008 und 2009 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.



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	1,25	0,76	0,00	0,00	0,00	2,13	0,34	2,89	1,59	4,48
Aschach – Linz	31,30	0,05	1,20	0,76	0,00	0,00	0,00	2,13	0,34	2,94	1,54	4,48
Linz – Enns	16,87	2,39	0,52	0,18	0,26	0,25	0,05	2,13	0,34	4,95	1,17	6,11
Enns – Ybbs	54,16	2,47	0,19	0,12	0,32	0,25	0,06	2,13	0,34	4,97	0,90	5,87
Ybbs – Pöchlarn	12,67	2,47	0,18	0,12	0,32	0,25	0,06	2,13	0,34	4,97	0,89	5,86
Pöchlarn – Krems	47,00	2,47	0,14	0,12	0,32	0,25	0,06	2,13	0,34	4,98	0,86	5,83
Krems – Theiß	4,75	2,60	0,10	0,09	0,34	0,26	0,01	2,13	0,34	5,07	0,79	5,86
Theiß – Pischelsdorf	21,25	2,60	0,10	0,09	0,34	0,27	0,01	2,13	0,34	5,09	0,79	5,88
Pischelsdorf – Korneuburg	29,50	2,93	0,07	0,06	0,35	0,27	0,00	2,13	0,34	5,38	0,76	6,15
Korneuburg – Wien	24,04	3,53	0,07	0,05	0,35	0,27	0,00	2,13	0,34	5,98	0,77	6,75
Wien – Grenze AT/SK	45,76	3,70	0,00	0,00	0,82	0,00	0,00	2,13	0,34	5,82	1,16	6,98

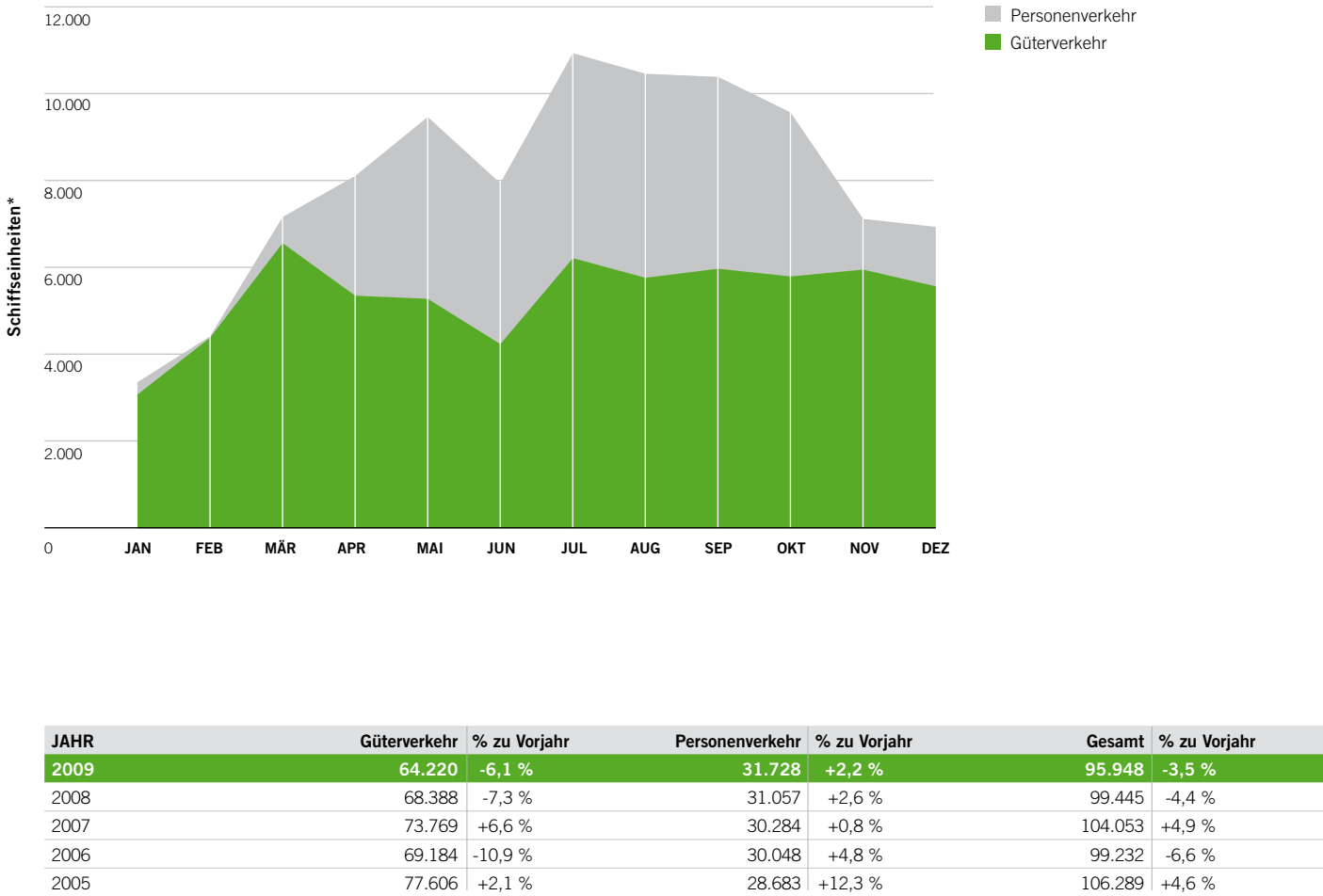
Transportmengen in Mio. Tonnen
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

VERKEHRSBAND ÖSTERREICHISCHE DONAU

350 KILOMETER
ÜBER 9 MILLIONEN TONNEN GÜTER

Im Jahr 2009 wurden auf der österreichischen Donautrecke, die eine Gesamtlänge von 350,51 km aufweist, insgesamt 9,3 Mio. Tonnen Güter transportiert. Die **abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen** bewegen sich in einer Bandbreite von 4,48 Mio. Tonnen im Abschnitt Grenze Deutschland/Österreich–Linz bis zu 6,98 Mio. Tonnen in der freien Fließstrecke stromabwärts von Wien bis zur Grenze Österreich/Slowakei. 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 2009 von der voestalpine 2,07 Mio. Tonnen Erze aus dem Osten bezogen, größtenteils aus der Ukraine (Häfen Izmail und Reni) und der Slowakei (Hafen Bratislava). Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze weist daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte auf als der stromabwärts von Linz liegende Donauabschnitt bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei. Führend im **Export** waren einerseits wiederum die Linzer Häfen (voestalpine und Tankhafen Linz) mit 0,59 Mio. zu Berg transportierten Gütertonnen,

andererseits wurden von Wien (Hafen Lobau) aus 0,46 Mio. Tonnen zu Tal befördert. Im **Transit** lässt sich im Vergleich der Verkehrsströme nach Verkehrsrichtung ein Verhältnis von 6,3 zu 1 (zu Berg/zu Tal) beobachten (im Jahr 2008 betrug dieses Verhältnis noch 3,6 zu 1). Auf dem Abschnitt Linz bis Staatsgrenze Deutschland hat der Transitverkehr einen Anteil von 55 % am Gesamtverkehr (+3 % gegenüber 2008). Das **pro Tag transportierte Gütervolumen** betrug bezogen auf alle Querschnitte 16.004 Tonnen (–2.747 Tonnen gegenüber 2008). Im am stärksten frequentierten Querschnitt in der freien Fließstrecke östlich von Wien wurden im Jahr 2009 durchschnittlich **19.127 Tonnen Güter pro Tag** transportiert, was der vollen Ladung von 765 LKW (25 Nettotonnen) oder 478 Eisenbahnwaggons (40 Nettotonnen) bzw. mehr als 20 Ganzzügen entspricht. In Bezug auf die Gesamtlänge der österreichischen Donautrecke wurden im Jahr 2009 im Durchschnitt **16.350 Tonnen Güter pro Kilometer** transportiert (–15,1 % oder –3.000 Tonnen gegenüber 2008).



* 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

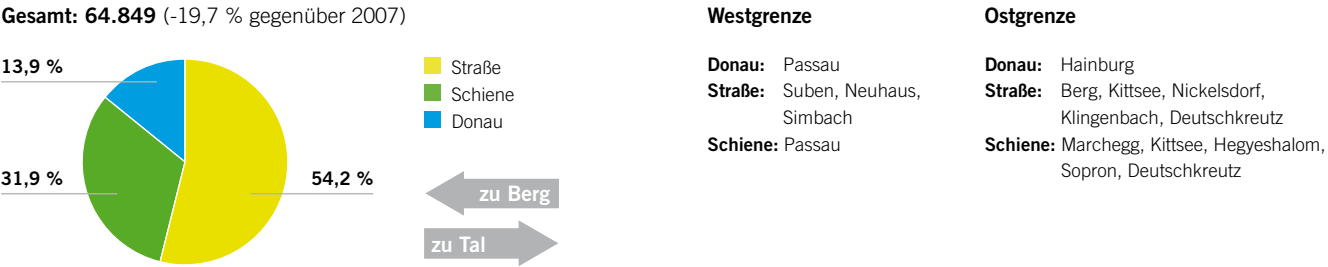
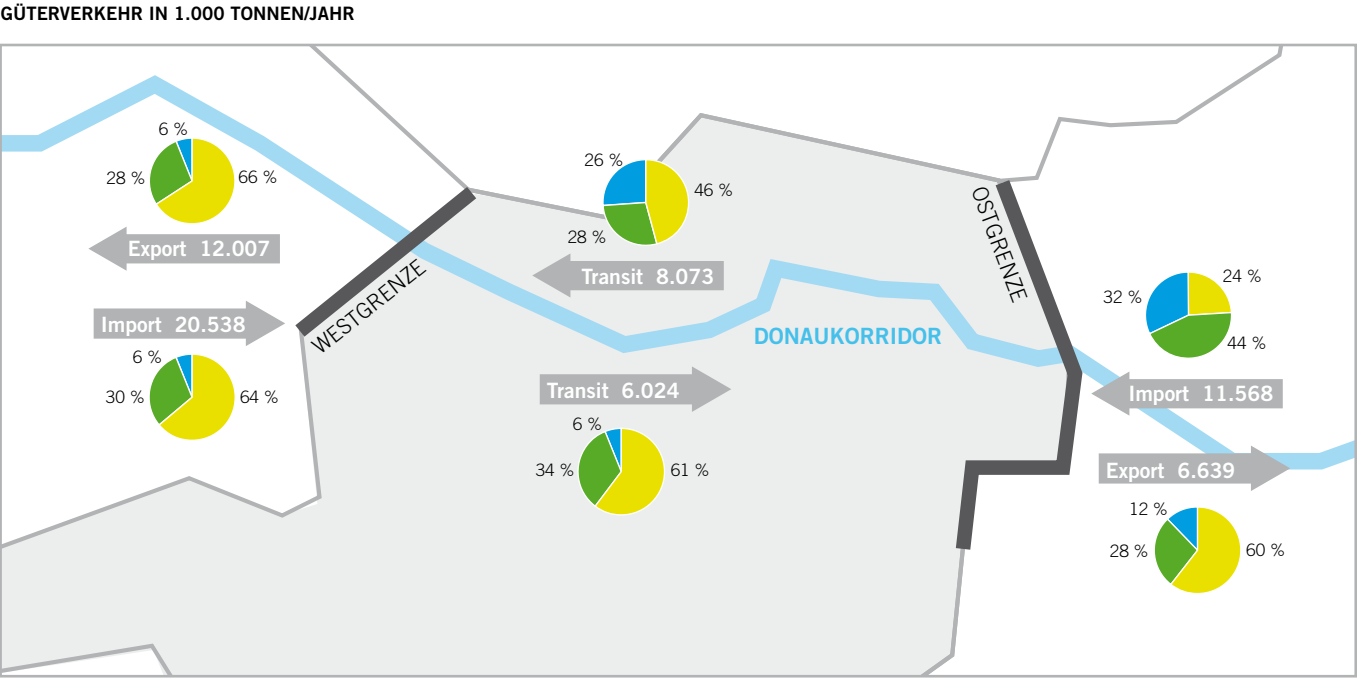
GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

96.000 MAL GESCHLEUST
MEHR PERSONEN, WENIGER GÜTER

Im Jahr 2009 wurden an den neun österreichischen Donauschleusen (exklusive dem Grenzkraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) in Summe 95.948 **Schiffseinheiten** zu Berg und zu Tal **geschleust**. Darunter befanden sich 41.797 Motorgüter- und Motortankschiffe (-0,6 % gegenüber 2008), 22.423 Schubschiffe (-14,8 %) und 31.728 Personenschiffe (+2,2 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 48.802 Güter- und Tankleichter bzw. –kähne (-18,4 %) geschleust.

Gegenüber dem Jahr 2008 musste auf der österreichischen Donau im **Güterverkehr** ein Rückgang in der Zahl der geschleusten Schiffseinheiten um 6,1 % verzeichnet werden, während es im **Personenverkehr** zu einem Anstieg von 2,2 % kam. Im Schnitt bedeutet dies über alle geschleusten Schiffseinheiten einen Rückgang von 3,5 % im Jahr 2009. Am gesamten Schiffsaufkommen hatte der Güterverkehr einen Anteil von 66,9 %, der Personenverkehr von 33,1 %. Die merklich geringeren Schiffsbewegungen im Juni sind auf die 6-tägige Hochwassersperre des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau in diesem Monat zurückzuführen.

Bezogen auf das Gesamtjahr passierten eine österreichische Donauschleuse durchschnittlich 10.661 Verbände und einzeln fahrende Schiffe (ein Minus von 388 Schiffseinheiten gegenüber 2008); pro Monat waren dies 888 (-32) Schiffsbewegungen und somit im Durchschnitt pro Tag und Schleuse knapp 30 geschleuste Einheiten. Die Personenschifffahrt 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 2009 verzeichnete erneut die Schleuse Freudenau in Wien mit 13.386 geschleusten Schiffseinheiten (8.622 im Güter- und 4.764 im Personenverkehr), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 10.794 Einheiten (7.414 im Güter- und 3.380 im Personenverkehr). Das geringste Aufkommen meldet die Schleuse Aschach, die westlichste österreichische Schleuse, mit 9.767 Einheiten (6.257 im Güter- und 3.510 im Personenverkehr).



Quelle: ÖIR, Bearbeitung via donau

MODAL SPLIT

STRASSENANTEIL ERNEUT GESTIEGEN DONAU IN DER OSTRELATION STARK

Das Verkehrsaufkommen im **österreichischen Donaukorridor** hat seit den 1990er-Jahren rasant zugenommen. Im Jahr 2009 lag es bei knapp 65 Mio. Tonnen und ist damit seit dem Jahr 1994 um 120 % gestiegen. (Für 2009 basieren die Daten für den Verkehrsträger Straße aufgrund noch fehlender offizieller Zahlen auf einer Schätzung des Österreichischen Instituts für Raumplanung). Gegenüber 2007, dem mit 80,7 Mio. Tonnen an bewegtem Gütern im Donaukorridor bislang verkehrsreichsten Jahr, ist das Transportaufkommen im Korridor im Jahr 2009 um 19,7 % oder 15,9 Mio. Tonnen merklich zurückgegangen.

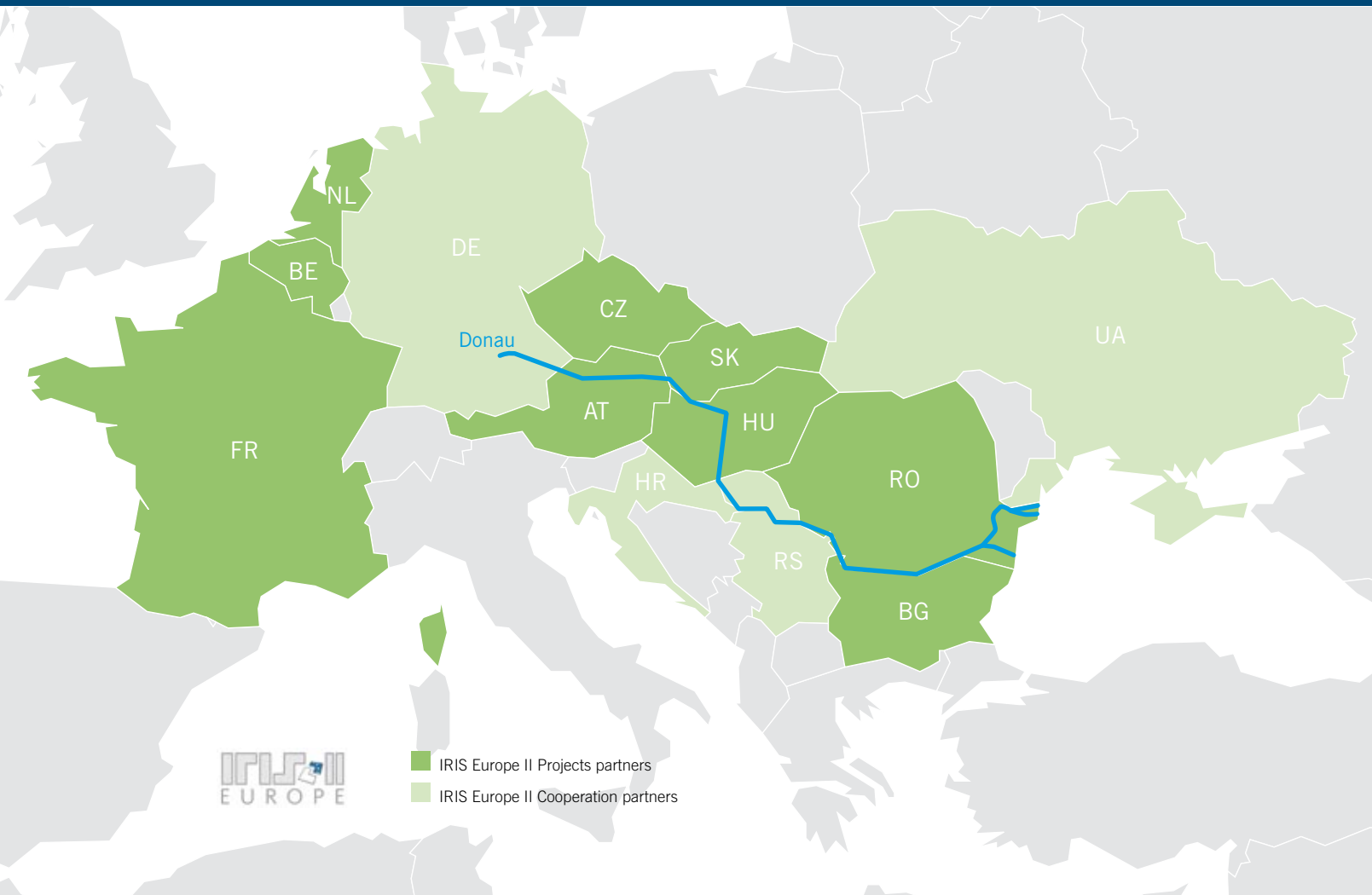
Die Grafik zeigt das grenzüberschreitende **Transportaufkommen** (Nettononnen) der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße im Donaukorridor differenziert nach der Verkehrsart (Import, Export und Transit). In Betrachtung aller Verkehrsträger wird deutlich, dass der Westverkehr in Bezug auf die Transportmengen deutlich größer ist als der Verkehr an der Ostgrenze Österreichs. Der **bilaterale Verkehr** (in Summe von West- und Ostgrenze) ist im Jahr 2009 mit 51 Mio. Tonnen immer noch deutlich höher als der **Transit** mit 14 Mio. Tonnen. Vor allem der Transit ist jedoch in den letzten Jahren massiv angestiegen. Er ist heute 2,4-mal höher als im Jahr 1994, auf der Straße sogar fast 5,3-mal höher.

Die Straße dominiert den **Modal Split** im Donaukorridor mit 54 %. Damit werden auf der Straße mehr Güter transportiert als auf den beiden anderen Verkehrsträgern zusammen. Gegenüber 2007 ist in der Ostrelation im Jahr 2009 sowohl im Export als auch im Transit zu Tal eine merkliche Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße zu beobachten, während der Anteil der Schifffahrt hier gleich geblieben bzw. leicht angestiegen ist: Im Ostexport verzeichnete die Straße +13 %, die Schiene -16 % relativ zum Gesamtaufkommen in diesem Verkehrsbereich; im Transit zu Tal waren es bei der Straße +6 %, bei der Schiene -5 %. Umgekehrt konnte die Schiene bei den Importen aus den Osten +15 % auf Kosten der Straße einfahren, während hier die Schifffahrt mit beachtenswerten 32 % konstant blieb.

Die **Donausschifffahrt** spielt als Verkehrsträger trotz der Dominanz des Straßentransports 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 zurück – hier dominiert die Straße deutlich, und zwar sowohl zu Berg als auch zu Tal.

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN





▲ BINNENSCHIFFFAHRTS-
INFORMATIONSDIENSTE
WERDEN GEOGRAFISCH UND
FUNKTIONELL IM PROJEKT
IRIS EUROPE II ERWEITERT

◀ SAMMELSTELLE FÜR
SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLE
AN DER ÖSTERREICHISCHEN
DONAUSCHLEUSE
PERSENBEUG

DONAURAUM

10 ANRAINER-STAATEN 2.888 KILOMETER DONAU

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2009 unter Federführung des Generaldirektors für Regionalentwicklung die sogenannte **Donauraum-strategie** initiiert. Hierbei soll eine europäische Strategie für die zukünftige Entwicklung des Donauraums in Zusammenarbeit mit den 14 betroffenen Donaustaaten entstehen. Das Endergebnis wird ein umfassender Aktionsplan mit konkreten Maßnahmen sein, der den Rahmen für die Vergabe der europäischen Fördermittel für Regionalentwicklung in der Periode 2014–2020 vorgibt. Die Strategie soll im Laufe des Jahres 2010 finalisiert und 2011 politisch verabschiedet werden. Die Entwicklung der Donauschifffahrt wird hierbei als wesentliches Element betrachtet.

Weiters wurde 2009 die von der **Donauschutzkommission** (IKSD) erarbeitete «Gemeinsame Erklärung zu Leitsätzen über den Ausbau der Binnenschifffahrt und Umweltschutz im Donaueinzugsgebiet» weiterentwickelt. So wurde im Rahmen des EU-Projektes PLATINA ein Handbuch zum ökologisch orientierten Infrastrukturausbau auf der Donau erarbeitet, das als Leitfaden für eine integrierte Planung von Wasserstraßen-Infrastrukturprojekten unter besonderer Berücksichtigung der ökologischen Rahmenbedingungen angelegt ist. Mit Partnern aus den Donau-Anrainerstaaten startete via donau 2009 mehrjährige, von der EU geförderte Projekte zur Lösung gemeinsamer Aufgaben im Donauraum. Das Projekt WANDA hat die nachhaltige Verbesserung der Sammlung, Behandlung und Entsorgung von **Schiffsbetriebsabfällen** entlang der Donau zum Ziel. Unter dem Titel NELI wird das **Ausbildungs- und Wissensangebot** im Bereich Donauschifffahrt und Logistik erweitert. NEWADA wiederum bringt die **Wasserstraßenverwaltungen** im Donauraum an einen Tisch, um Erfahrungen auszutauschen und künftige Vorhaben abzustimmen. Das von der Europäischen Kommission initiierte Projekt PLATINA war auch im

Jahr 2009 die treibende Kraft bei der Umsetzung des **Europäischen Aktionsprogramms für die Binnenschifffahrt** (NAIADES). Meilensteine waren die Publikation eines Handbuchs mit erfolgreichen Binnenschifffahrtsprojekten aus ganz Europa, der Aufbau eines Netzwerks der europäischen Binnenschifffahrtsschulen (EDINNA), die Veröffentlichung eines Internetportals für alle Informationen betreffend River Information Services (RIS) und die Gründung einer Expertengruppe zu Innovationen in der Binnenschifffahrt. Im Bereich der **Binnenschifffahrtswissensdienste** (RIS) wird im Projekt IRIS Europe II seit Januar 2009 an der geografischen und funktionellen Erweiterung von RIS gearbeitet – mit dem Ziel, die Effizienz und die Sicherheit von Transporten auf europäischen Wasserstraßen zu erhöhen. Mit Bezug auf die Donau fokussiert das Projekt unter anderem auf die Verbesserung und Pilotimplementierung von Fahrwasser-Informationsdiensten (Tiefendaten und Wasserspiegellagen), die Bereitstellung von Pegelvorhersagen und Eislageberichten und den Pilotbetrieb des internationalen Austauschs von RIS-Daten zwischen den nationalen RIS-Zentralen aus Österreich, Slowakei und Ungarn und deren Nutzern sowie mit europäischen zentralen Diensten, welche im Zuge des Projekts PLATINA entwickelt werden.

WEITERE INFORMATIONEN

- ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/danube
- www.wandaproject.eu
- www.neliproject.eu
- www.newada.eu
- www.naiades.info
- www.iris-europe.net



▲ INNOVATIVE NIEDERWASSERREGULIERUNG IN DER FREIEN FLIESSSTRECKE DER DONAU ÖSTLICH VON WIEN

◀ DER HAFEN WIEN AUF DER WEITERENTWICKELTEN ELEKTRONISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSKARTE

▶ DAS NEUE MESSBOOT «ALPHA» DER VIA DONAU MIT DUALHEAD-ECHOLOT



WASSERSTRASSE

WIRTSCHAFTS- UND LEBENSRAUM VERBESSERTE INFRASTRUKTUR UND SERVICES

Nahe **Witzelsdorf** in der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien wurden im Jahr 2009 in Vorbereitung des Flussbaulichen Gesamtprojekts (FGP) innovative Methoden der Niederwasserregulierung erprobt. Dank eines **integrativen Planungsansatzes** konnte ein Projekt ausgearbeitet werden, von dem Ökologie und Schifffahrt gleichermaßen profitieren: Gestaltung natürlicher Ufer durch Rückbau der Uferbefestigung und Bau neuer Buhnen in optimierter Form und Anordnung. Die Bauarbeiten auf einer Strecke von 1,3 Kilometer wurden im April 2009 abgeschlossen. Die EU unterstützte das Witzelsdorf-Projekt in der Höhe von etwa 50 % im Rahmen der TEN-T-Förderung des Flussbaulichen Gesamtprojekts. Weiters startete via donau im Jahr 2009 das Projekt **«Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement»** (KWSM), mit dem übergeordneten Ziel, den Schifffahrts- und Wirtschaftstreibenden eine optimale Wasserstraße Donau zur Verfügung zu stellen. Als erstes wesentliches Ergebnis wurden 2009 detaillierte grafische Informationen zu den Seichtstellen der Donau online über die DoRIS-Website verfügbar gemacht. Diese gemeinsam von via donau und der Obersten Schifffahrtsbehörde (OSB) im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gesetzte Maßnahme soll die Planbarkeit von Schiffstransporten deutlich erhöhen.

Eine weitere wichtige Modernisierung wurde seitens via donau im Bereich **Hydrographie** vorgenommen: So wurden zwei neue Messboote – «Alpha» und «Epsilon» – als auch ein modernes Messsystem (Fächerecholot mit Doppelschwingersystem) angeschafft. Durch die größere flächenmäßige Überdeckung des Doppelschwingersystems können Messungen von Seichtstellen der Donau ab dem Jahr 2010 effizienter und mit einer höheren Genauigkeit durchgeführt werden. Zudem ermöglicht das neue Messsystem

nun auch die Aufnahme von sehr seichten und ufernahen Bereichen und reduziert durch die höhere Effizienz den Treibstoffbedarf der Messboote. In Bezug auf die von via donau publizierten **elektronischen Binnenschiff-fahrtskarten** gab es im Jahr 2009 einige wesentliche Neuerungen. So werden die halbjährlichen Tiefendaten für die beiden freien Fließstrecken (östlich von Wien und Wachau) künftig schneller verarbeitet und früher publiziert. Die Durchlaufzeit beträgt drei bis vier Wochen nach Vermessungsende im Bereich der Hydrographie und zwei Wochen für die Erstellung der digitalen Binnenschiffahrtskarten. Weiters wurden z.B. neue Tiefeninformationen für den Donaukanal und Informationen über die Infra- und Suprastruktur des Ennshafens und des Hafens Wien integriert. Das im Rahmen der Entwicklung von Binnenschiffahrtsinformationsdiensten (RIS) konzipierte und implementierte **elektronische Schleusentagebuch** wurde mit 1. Januar 2009 in den operativen Vollbetrieb übergeführt. Damit gehören das papiergeführte Schleusentagebuch und das Statistikbuch auf den österreichischen Donauschleusen der Vergangenheit an. Neben der Unterstützung des Schleusenbediensteten in der Planung, Abwicklung und Dokumentation der Schleusenvorgänge wird das elektronische Schleusentagebuch zukünftig als Datengrundlage für neue transport- und logistikbezogene RIS-Dienste dienen. Diese werden gegenwärtig in Zusammenarbeit mit verschiedenen Unternehmen aus dem Transport- und Logistiksektor konzipiert und in weiterer Folge in einem Pilotprojekt umgesetzt.

WEITERE INFORMATIONEN

➔ www.donau.bmvit.gv.at
➔ www.doris.bmvit.gv.at



VORHER

NACHHER

▲ UFERRÜCKBAU NAHE WITZELSDORF IM RAHMEN DES FLUSSBAULICHEN GESAMTPROJEKTS ÖSTLICH VON WIEN

◀ UFERRÜCKBAU THURNHAUFEN IM BEREICH DES NATIONALPARKS DONAU-AUEN, 2009 ALS BEST LIFE-NATURE PROJECT 2007–2008 VON DER EU AUSGEZEICHNET ►



UMWELT

AUF ZU NEUEN UFERN! EIN PLUS FÜR UMWELT UND SCHIFFFAHRT

Das Projekt **Uferrückbau Thurnhaufen** im Bereich des Nationalparks Donau-Auen stellt den ersten Uferrückbau an einem schiffbaren Fluss von der Dimension der Donau dar und wurde im Jahr 2009 als **Best LIFE-Nature Project 2007–2008** von der EU ausgezeichnet. Die Grabungsarbeiten, bei denen der Abtransport von rund 50.000 m³ an harter Uferverbauung notwendig war, stellten für die Natur einen wesentlichen Eingriff dar: Gearbeitet wurde mit schweren Maschinen, und auch einige Bäume mussten gerodet werden. Der Eingriff lohnt sich aber schon jetzt, denn von der Entwicklung der bisherigen Ufer aus Wasserbausteinen hin zu einem natürlichen Ufer profitieren Flora und Fauna des Nationalparks ebenso wie der Hochwasserschutz. Durch die entstandene Querschnittsaufweitung können Hochwässer in Zukunft besser abfließen.

In Vorbereitung des Flussbaulichen Gesamtprojekts (FGP) östlich von Wien wurden im Zuge des **Pilotprojekts Witzelsdorf** bereits zusätzliche 1,3 Kilometer Ufer rückgebaut. Weitere Uferrückbauten befinden sich im Rahmen des Naturversuchs Bad Deutsch-Altenburg in Vorbereitung. Moderner Wasserbau, der die Interessen von Schifffahrt und Fischerei ebenso wie ökologische Aspekte «unter einen Hut bringt», ist auch an der **oberösterreichischen Donau** zu finden. Im Uferbereich von **Enghagen** war die Einfahrt zur zwei Kilometer stromabwärts liegenden Brücke Mauthausen ein Nadelöhr für die Schifffahrt. Zugleich wünschte sich der Fischereiverein Enns im Bereich der Mündung des Hamberger Altarmes Restrukturierungsmaßnahmen, um damit die gewässerökologische Situation zu verbessern. Um die Ansprüche beider Seiten zu vereinbaren, wurden schon bei der Planung des Projekts Fischereiberechtigte, Gewässerökologinnen und -ökologen sowie die Schifffahrt miteinbezogen. Sogar der Bauzeitplan

berücksichtigt die Laichzeiten der vorhandenen Fischarten. Die Bauarbeiten unter der Projektleitung von via donau wurden im November 2009 abgeschlossen.

Zur Verbesserung der Bedingungen für die Schifffahrt wird das Leitwerk im Bereich Enghagen rückgebaut und durch verkürzte und gleichzeitig fischfreundliche Bauwerke ersetzt. Dabei werden rund 100.000 Tonnen Wasserbausteine abgetragen und an anderer Stelle als Schotterbänke und Inseln wieder eingebaut. Diese bieten Schutz vor Wellenschlag und schaffen einzigartige Lebensräume für strömungsliebende Organismen.

Natur und Schifffahrt sind auch in der **Wachau** untrennbar miteinander verbunden. Mit dem 2009 gestarteten LIFE+ Projekt **«Flusslebensraum Mostviertel – Wachau»** soll die Donau weiter erfolgreich strukturiert werden. Ein Ziel des geförderten Projekts ist die Wiederherstellung ganzjährig durchflossener Nebenarme in der Wachau bei Schallemmersdorf und Schönbühl. Zwischen Weißenkirchen und Dürnstein soll durch die Entfernung eines Querbauwerkes die hinter dem Leitwerk «Frauengärten» liegende Wasserfläche wieder direkt mit der Donau kommunizieren. Im Sinne der EU-Wasserrahmenrichtlinie sollen somit dauerhafte flusstypische Lebensräume geschaffen werden.

WEITERE INFORMATIONEN

- ec.europa.eu/life
- www.donau.bmvit.gv.at
- www.donauauen.at
- www.life-mostviertel-wachau.at



▲ WIE WIRKEN SICH KLIMAWANDEL UND EXTREME WETTEREREIGNISSE AUF DIE BINNENSCHIFFFAHRT AUS?

► DAS «CLEANEST SHIP» MTS VICTORIA DES ENERGIEKONZERNS BP IN FAHRT



UMWELT

KLIMA IM WANDEL BINNENSCHIFFFAHRT REAGIERT

Neben der Optimierung der Umweltperformance der Binnenschifffahrt ist via donau die Auseinandersetzung mit dem **Klimawandel** im Rahmen internationaler Forschungsprojekte ein wichtiges Anliegen. Der Klimawandel kann Auswirkungen auf das Abflussregime der Donau haben, welche die Wasserstraße als Infrastruktur, den Hochwasserschutz und das Ökosystem des Flusses betreffen. Erste Untersuchungen zur österreichischen Donau deuten darauf hin, dass der Klimawandel eher zu einem für die Binnenschifffahrt günstigen Ausgleich der jährlichen Verteilung der Abflussverhältnisse führen wird. Aussagen über extreme Hochwasserereignisse im Zusammenhang mit dem Klimawandel können derzeit noch nicht gemacht werden.

Das Projekt ECCONET untersucht die **Auswirkungen des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt in Europa** mit Schwerpunkt Rhein-Main-Donaukorridor. Hierfür werden sowohl die Ergebnisse bereits bestehender Untersuchungen ausgewertet als auch neue meteorologische und hydrologische Berechnungen und Trendanalysen durchgeführt. Die darauf aufbauende Untersuchung geeigneter Adaptionsmaßnahmen betrifft unter anderem den operativen Schiffsbetrieb, die Schiffstechnik, wasserbauliche Aktivitäten sowie Methoden zur Vorhersage von Wasserverhältnissen. Das 2009 gestartete Projekt EWENT befasst sich mit den **Auswirkungen von extremen Wetterereignissen auf das Transportsystem der EU**. Ziel ist es, Risiken und Konsequenzen für das Transportwesen zu identifizieren und einer monetären Beurteilung zu unterziehen. Es werden Maßnahmen zum besseren Umgang mit extremen Wetterereignissen ausgearbeitet und Handlungsempfehlungen für Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Infrastrukturbetrieb und Politik formuliert.

Im Projekt SUPERGREEN wird eine Reihe repräsentativer europäischer Transportkorridore hinsichtlich Maßnahmen zur **Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des europäischen Transportsystems** analysiert. Die ausgewählten Korridore werden einem Benchmarking unterzogen, wobei Umweltaspekte, Infrastrukturparameter, Abgasemissionen, externe und interne Kosten betrachtet werden. Schließlich wird die Anwendung «grüner» Technologien auf die ausgewählten Transportkorridore genauer analysiert. Das gemeinsam mit der TU Wien und der Salzburg AG entwickelte Projekt **LDS – LNG-Antriebe für die Donau-Binnenschifffahrt** wurde zur Förderung durch den österreichischen Klima- und Energiefonds freigegeben. Darin wird die nachhaltige Reduktion des CO₂-Ausstoßes sowie der Partikel- und NO₂-Emissionen mittels des Einsatzes von LNG (verflüssigtes Methan und Biomethan) in Donau-Binnenschiffen untersucht. Das Demonstrationsprojekt **«The Cleanest Ship»** wurde 2009 im Rahmen des EU-Projektes CREATING mit einem ausführlichen Endbericht erfolgreich abgeschlossen. Ziel des Projekts war es, die zahlreichen Möglichkeiten bzw. Innovationen aufzuzeigen, wie Schiffsemissionen weiter reduziert werden können. Die entsprechenden Emissionsreduktionstechnologien wurden in der «Victoria», einem Schmieröl-Tanker des Energiekonzerns BP, umgesetzt.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.creating.nu
- www.via-donau.org/projekte/projektdatenbank



▲ NEBEN DER HOHEN ZUVERLÄSSIGKEIT UND UMWELTFREUNDLICHKEIT ZEICHNET SICH DIE DONAUSCHIFFFAHRT AUCH DURCH DIE HOHE SICHERHEIT IN DER TRANSPORTABWICKLUNG AUS ►



SICHERHEIT

SICHER ANS ZIEL FÜR UMWELT UND WIRTSCHAFT

Die Europäische Union hat es sich zum Ziel gesetzt, diejenigen Verkehrsträger zu fördern, die sich durch eine geringere Energieintensität, größere Umweltfreundlichkeit und höhere Sicherheit auszeichnen, was auf die Binnenschifffahrt in idealer Weise zutrifft.

Die **Unfallbilanz** der Donauschifffahrt ist ausgesprochen positiv: So ereigneten sich im gesamten Jahr 2009 auf der österreichischen Donau nur 18 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung, wobei in keinem einzigen Fall Personen verletzt oder gar getötet wurden. In acht Fällen kam es zu Schiffskollisionen, bei den restlichen 10 Fällen handelt es sich um Ufer- und Anlagenbeschädigungen oder um das Auf-Grund-Laufen eines Schiffes.

Im Bereich der **Gefahrguttransporte** kommt seit 1. März 2009 das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter (ADN) in den Vertragsparteien zur Anwendung. Außerhalb des Rheins gibt es damit erstmals verbindliche internationale Vorschriften für den Gefahrguttransport in der europäischen Binnenschifffahrt, die die bisherigen nationalen Vorschriften abgelöst haben. Das ADN garantiert ein einheitliches hohes Sicherheitsniveau, das im Rahmen der neu eingeführten «River State Control» auch überprüft werden kann, sowie die gegenseitige Anerkennung von Dokumenten. So werden die seit 1. März 2009 von Österreich ausgestellten ADN-Zulassungszeugnisse auch am Rhein anerkannt.

Im Rahmen der Weiterentwicklung von **Binnenschifffahrtssystemen** zielt das von der EU kofinanzierte Projekt IRIS Europe II mit mehreren im Jahr 2009 gestarteten Aktivitäten auf die Erhöhung der

Sicherheit im Wasserstraßenverkehr ab: Entwicklung eines kostengünstigen Schiffskompasses zur Ermittlung der genauen Schiffsausrichtung auf der Wasserstraße; Verbesserung sowie Start des Pilotbetriebes des Unfallmeldesystems; Bereitstellung sicherheitsrelevanter Informationen über die AIS-Infrastruktur sowie Implementierung zusätzlicher Schiffs- und Landinfrastruktur im Donauraum (Slowakei, Ungarn, Rumänien). Die genannten Aktivitäten sollen bis Ende 2011 abgeschlossen sein. In mehreren europäischen Projekten mit Beteiligung von via donau werden überdies sicherheitsrelevante Aspekte von **Navigationssystemen** untersucht bzw. dieselben entwickelt. Dazu zählen eine Konzeptstudie für die Verwendung automatischer Bahnführungssysteme (SATVeC), die Entwicklung von Tracking-and-Tracing-Technologien und –diensten unter Nutzung von EGNOS/Galileo (MENTORE), ein System zur Kollisionsvermeidung mit 3D-Modellierung der Schiffsdimensionen und Risikozonen (ARIADNA) sowie eine Konzeptstudie für ein System zur Navigationsunterstützung in kritischen Bereichen (NAVWAT).

WEITERE INFORMATIONEN

- versa.bmvit.gv.at
- www.iris-europe.net
- www.via-donau.org/projekte/projektdatenbank



◀ GELEBTE MULTI-MODALITÄT – DER HOCH-MODERNE CONTAINER-TERMINAL DER WIENCONT IM HAFEN WIEN MIT EINER UMSCHLAGSKAPAZITÄT VON 500.000 TEU

WIRTSCHAFT

FACE TO FACE UND DIGITAL NEUE SERVICES FÜR DIE WIRTSCHAFT

Bei via donau erhalten Unternehmen alle notwendigen Grundinformationen sowie die richtigen Kontakte für die **Abwicklung von Transporten auf der Donau** – neutral und aus einer Hand. Dieses Service wird hoch geschätzt und gern in Anspruch genommen: im Jahr 2009 gingen mehr als 300 Anfragen ein.

Zwei neue **Informationsportale im Internet** unterstützen die Informationsstätigkeiten und sorgen für mehr Transparenz: auf den «Blauen Seiten» stellen sich die Schifffahrts- und Logistikunternehmen an der Donau vor; die «Europäische Förderdatenbank für die Binnenschifffahrt» informiert über europäische und nationale Förderprogramme. Beide Portale wurden 2009 von via donau entwickelt. Die bereits 2008 erstellte Web-Plattform der Donauhäfen rundet das Angebot an Online-Informationen für die Wirtschaft ab.

Seit Ende 2008 erarbeiten die öffentlichen Häfen Linz, Enns, Krems und Wien zusammen mit via donau und dem Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) Strategien zur **Förderung von Betriebsansiedlungen** an der Wasserstraße Donau. Ziele sind die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für die Entwicklung neuer Betriebs- und Logistikstandorte und eine verstärkte Verankerung der Interessen der Binnenschifffahrt in der Raum- und Wirtschaftsplanung von Bund, Ländern und Gemeinden. Von den Projektpartnern werden strategisch wichtige Flächen im Umfeld der Donauhäfen erhoben. Auf Basis dieser Daten sollen Empfehlungen für eine nachhaltige Entwicklung der österreichischen Hafenstandorte ausgearbeitet werden.

Die Binnenschifffahrt ist zu einem integralen Bestandteil multimodaler Transportketten geworden. Intelligente Transportsysteme für den kombinier-

ten Verkehr müssen weiterentwickelt werden. Daher besteht der Bedarf, bereits existierende **Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste** (River Information Services, RIS) für die Akteure der Transportlogistikbranche effizienter zu nutzen sowie neuartige Lösungen und Informationsdienste zu entwickeln und zugänglich zu machen. Aufbauend auf dem aktuellen Stand von RIS werden im Rahmen des EU-Projekts RISING seit 1. Februar 2009 neue Services für die Wirtschaft entwickelt. Diese inkludieren beispielsweise Informationen für die Reiseplanung, Unterstützung des Flotten- und Hafen- bzw. Terminalmanagements oder ein Abweichungsmanagement.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.blaue-seiten.at
- www.naiades.info/funding
- www.danubeports.info
- www.rising.eu





Wasserstraße Donau

UNECE-Klassen

- VII
 - Vla, b, c
 - Va, b
 - IV
 - III
 - I, II
 - Sonstige
 - Schleuse
 - Kilometrierung
- Häfen**
- Bedeutend
 - Sonstige
- Städte**
- Hauptstadt
 - Sonstige
 - Staatsgrenze