

DONAUSCHIFFFAHRT IN ÖSTERREICH



JAHRESBERICHT

ECKDATEN DONAUSCHIFFFAHRT 2010

Veränderungen gegenüber 2009 finden sich als Prozentwerte in Klammern

TRANSPORTAUFKOMMEN

11,1 Mio. t (+18,6 %)	Import: 6,2 Mio. t (+25,4 %)
	Export: 1,7 Mio. t (+5,5 %)
	Transit: 2,7 Mio. t (+10,6 %)
	Inland: 0,5 Mio. t (+38,6 %)

TRANSPORTLEISTUNG

11,5 Mrd. tkm (+19,4 %)	Innerhalb des Bundesgebietes: 2,4 Mrd. tkm (+18,6 %)
10.391 beladene Fahrten (+7,5 %)	Außerhalb des Bundesgebietes: 9,1 Mrd. tkm (+19,7 %)

WASSERSEITIGER UMSCHLAG ÖSTERREICHISCHER DONAUHÄFEN UND -LÄNDEN

8,8 Mio. t (+22,2 %)	Erze und Metallabfälle: 3,5 Mio. t (+27,1 %)
	Erdöl- und Mineralölzerzeugnisse: 2,3 Mio. t (+16,0 %)
	Düngemittel: 0,8 Mio. t (+40,5 %)
	Metallerzeugnisse: 0,6 Mio. t (+19,0 %)
	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,5 Mio. t (+50,6 %)
	Sonstige Güter: 1,1 Mio. t (+11,0 %)

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN AN DEN ÖSTERREICHISCHEN DONAUSCHLEUSEN

99.267 Schiffseinheiten* (+3,5 %)	Güterverkehr: 67.114 Einheiten (+4,5 %)
	Personenverkehr: 32.153 Einheiten (+1,3 %)

*Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

PERSONENSCHIFFFAHRT (INKL. ZUSCHÄTZUNG)

1,0 Mio. Passagiere	Linienverkehr: 680.000 Passagiere
	Flusskreuzfahrten: 245.000 Passagiere
	Gelegenheitsverkehr: 115.000 Passagiere

UNFALLGESCHEHEN

20 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	Personenschäden: 0 Tote, 2 Leichtverletzte
	Sachschäden: 9 Schiff-Schiff, 2 Auf-Grund-Laufen,
	9 Ufer- und Anlagenbeschädigungen

VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

361 Tage	Sperre aufgrund von Hochwasser: 4 Tage
15-Jahres-Mittel: 359 Tage	Sperre aufgrund von Eis: 0 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



AUFBRUCHSSTIMMUNG AN DER DONAU DONAURAUMSTRATEGIE AUSGEARBEITET

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH erachtet es als eine wichtige Aufgabe, aktuelle Daten zur Wasserstraße Donau der interessierten Öffentlichkeit und Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft zur Verfügung zu stellen. Der vorliegende Jahresbericht erscheint nun bereits zum vierten Mal und soll einen umfassenden Überblick über die Wasserstraße Donau vermitteln. Neben der Transportfunktion der Donau verweist der Bericht auch auf die wichtigen Themenbereiche Umwelt und Sicherheit, welche untrennbar mit der Donau verbunden sind.

Neben der wirtschaftlichen Erholung der Donauschifffahrt im Jahr 2010 war die Ausarbeitung der Europäischen Donauraumstrategie sicherlich ein Highlight des abgelaufenen Jahres. Kernstück der Donauraumstrategie ist ein Aktionsplan, der konkrete Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Energie, Umwelt und sozio-ökonomische Rahmenbedingungen vorsieht. Gemeinsam mit dem bmvit hat via donau maßgeblich am Aktionsplan mitgearbeitet und in Kooperation mit dem rumänischen Verkehrsministerium die Koordinationsrolle für den Themenbereich Donauschifffahrt übertragen bekommen. Die Umsetzung der definierten Maßnahmenbereiche soll die Donauschifffahrt attraktiver machen und somit der österreichischen Industrie und Wirtschaft einen leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsweg Richtung Südosteuropa bereitstellen.



**HANS-PETER
HASENBICHLER**
Geschäftsführer
via donau

Hasenbichler

via donau
Geschäftsführer
HASENBICHLER

ES GEHT WIEDER AUFWÄRTS DONAUSCHIFFFAHRT ÜBERWINDET KRISE

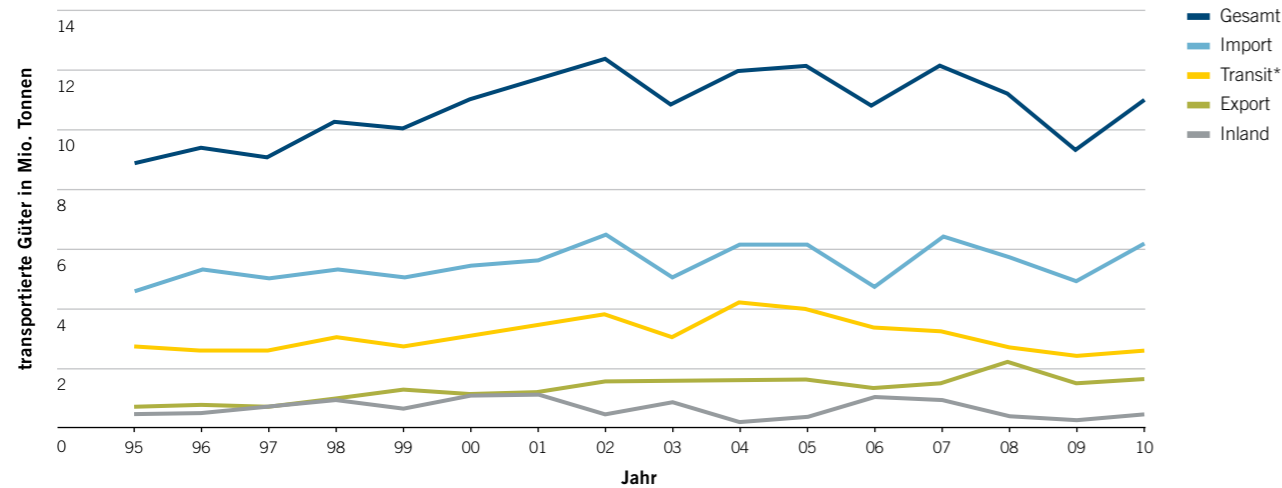
Die Donauschifffahrt ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger, dem neben der Schiene in meinem Ressort besondere Beachtung geschenkt wird. Nachdem der Schiffsverkehr auf der Donau aufgrund der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr um knapp 17 % eingebrochen war, wurden 2010 wieder mehr als 11 Millionen Tonnen auf der österreichischen Donau transportiert. Damit konnte eine Steigerung von fast 19 % erzielt und beinahe exakt das Niveau des Jahres 2008 erreicht werden. Der vorliegende Jahresbericht soll Ihnen einen Überblick über Zahlen, Fakten und Initiativen zur Donauschifffahrt geben. Er verdeutlicht auch die hohe wirtschaftliche Relevanz des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschiff für den Wirtschaftsstandort Österreich. Gemeinsam mit via donau arbeitet mein Ressort deshalb an der weiteren Erhöhung der Nutzbarkeit der Donau als Transportweg im Einklang mit der Umwelt.

Doris Bures



DORIS BURES
Bundesministerin für
Verkehr, Innovation
und Technologie

und Technologie
Verkehr, Innovation



TRANSPORTAUFKOMMEN (TONNEN)	Import	Export	Transit ^{*)}	Inland	Gesamt
2010	6.199.870	1.667.805	2.727.772	456.632	11.052.080
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

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

Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung via donau

TRANSPORTAUFKOMMEN

KLARE ERHOLUNG NACH DER KRISE VOLUMEN AUF DEM NIVEAU VON 2008

Der im zweiten Halbjahr 2009 beginnende Aufwärtstrend im Güterverkehr auf dem österreichischen Abschnitt der Donau setzte sich im Jahr 2010 fort. In beinahe allen Gütersegmenten stieg das **Transportvolumen** gegenüber 2009 an, wobei beinahe wieder das Niveau von 2008 erreicht werden konnte: So wurden 2010 rund 11,1 Mio. Tonnen Güter auf der österreichischen Donau befördert, was eine Zunahme von 18,6 % oder 1,7 Mio. Tonnen gegenüber dem Krisenjahr 2009 bedeutet. Dieses Ergebnis liegt nur um 1,4 % oder 156.631 Tonnen unter jenem von 2008. Die **Transportleistung** innerhalb des Bundesgebietes erhöhte sich gegenüber 2009 entsprechend um 18,6 % auf 2,4 Mrd. Tonnenkilometer. Die gesamte erbrachte Transportleistung stieg um 19,4 % auf 11,5 Mrd. Tonnenkilometer. Die Anzahl der beladenen Fahrten, die auf dem österreichischen Donauabschnitt durchgeführt wurden, erhöhte sich um 7,5 % auf 10.391.

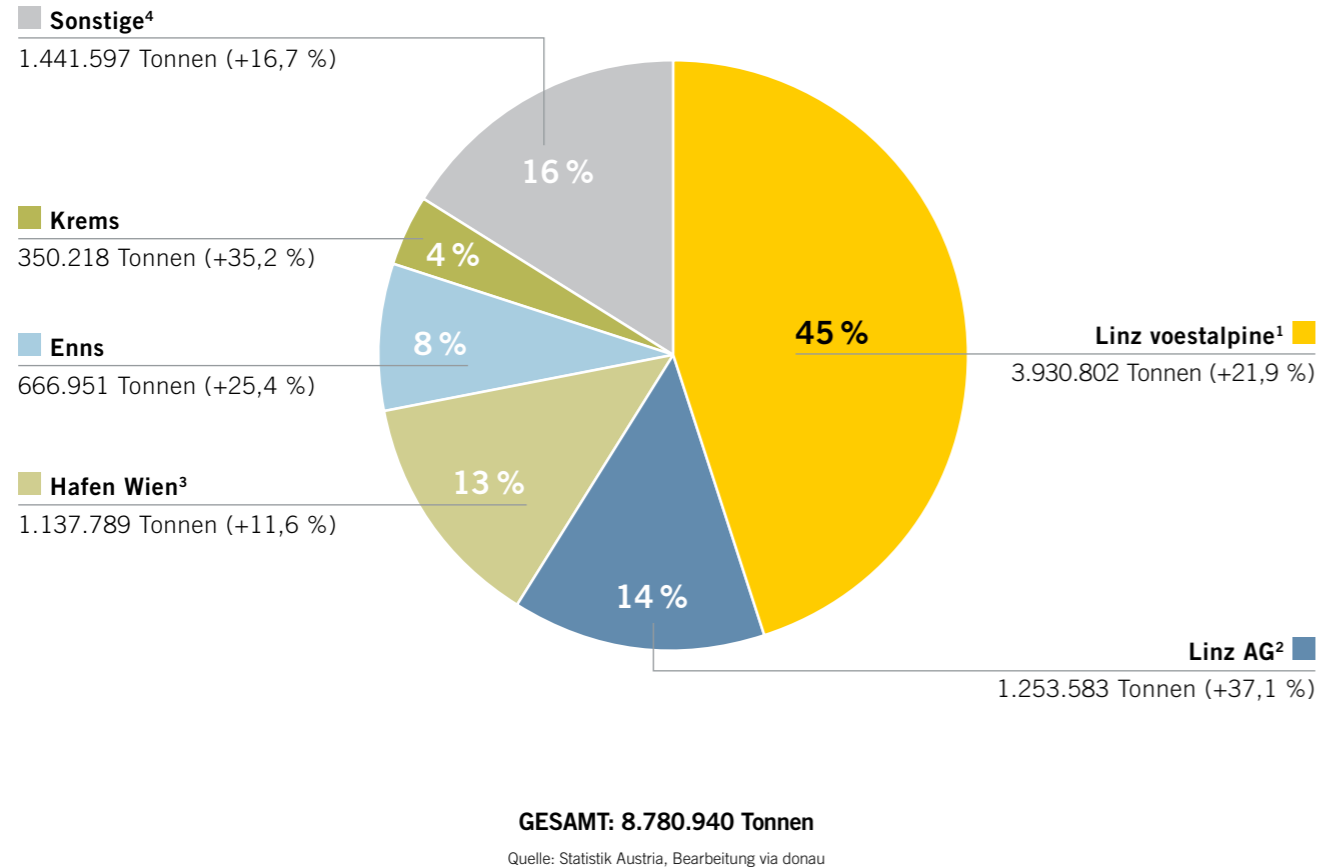
Im **Import** erhöhte sich das Transportaufkommen gegenüber 2009 um 25,4 % oder 1.254.578 Tonnen auf 6,2 Mio. Tonnen, wobei 76 % der Güter von Osten kommend das Bundesgebiet erreichten. Knapp 58 % dieser Steigerung waren auf den erhöhten Erzimport der voest Alpine Linz zurückzuführen. Darüber hinaus wurden gegenüber dem Vergleichsjahr 2009 jeweils zwischen 100.000 und 200.000 Tonnen mehr an Mineral-

ölprodukten, land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Düngemitteln und Baustoffen importiert.

Im **Export** wurden im Jahr 2010 1,7 Mio. Tonnen Güter auf Binnenschiffen transportiert, was einem Anstieg von 5,5 % bzw. 86.418 Tonnen gegenüber 2009 entspricht. In diesem Verkehrsbereich passierten 50 % der Güter die Ostgrenze und 50 % die Westgrenze des Bundesgebietes. Das Transportaufkommen im **Transit** erhöhte sich um 10,6 % oder 262.104 Tonnen auf 2,7 Mio. Tonnen. Hierbei wurden 84 % der Güter zu Berg bewegt und 16 % zu Tal. Bei dem für den Transit ausgewiesenen Transportvolumen handelt es sich um einen hochgerechneten Wert, da eine bestehende Untererfassung des Durchgangsverkehrs von der Statistik Austria mittels Schätzmodell ausgeglichen wird.

Der **Inlandverkehr** auf der Wasserstraße Donau stieg schließlich um 38,6 % oder 127.169 Tonnen auf 456.632 Tonnen an.

Die **Anteile der einzelnen Verkehrsbereiche** am gesamten Schiffsgüterverkehr stellen sich für das Jahr 2010 folgendermaßen dar (Veränderungen gegenüber 2009 sind als Prozentwerte in Klammern angegeben): 56,1 % Import (+3,1 %), 24,7 % Transit (-1,8 %), 15,1 % Export (-1,9 %) und 4,1 % Inlandverkehr (+0,6 %).



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

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

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

4) Sonstige Häfen und Länden: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Wallsee, Ardagger, Ybbs, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg.

HAFENUMSCHLAG

ÖSTERREICHISCHE DONAUHÄFEN IM AUFWIND ZUWACHS VON 1,6 MIO. TONNEN

Erfreuliche Entwicklungen sind nach der krisenbedingten Wirtschaftsflaute im Jahr 2009 für den wasserseitigen Güterumschlag an der Donau zu vermelden. Den österreichischen Donauhäfen und -ländern ist es 2010 gelungen, die Verluste des letzten Jahres beinahe wieder auszugleichen. So wurden 2010 in Summe in den österreichischen Donauhäfen und -ländern wasserseitig rund **8,8 Mio. Tonnen Güter** umgeschlagen. Dies entspricht einer Steigerung von 22,2 % bzw. 1,6 Mio. Tonnen gegenüber 2009. Für das Jahr 2010 konnten alle Donauhäfen im Vergleich zum Vorjahr ein deutliches Plus verzeichnen – allerdings wurde das Niveau von 2008 noch nicht ganz erreicht.

Mit 3,9 Mio. Tonnen und einem Anteil von 45 % am gesamten wasserseitigen Umschlag der österreichischen Donauhäfen und -ländern blieb der **Werkshafen der voestalpine** in Linz nach wie vor der mengenmäßig bedeutendste Donauhafen Österreichs. Im Vergleich zu 2009 belief sich hier die Steigerung auf 21,9 % bzw. 705.454 Tonnen.

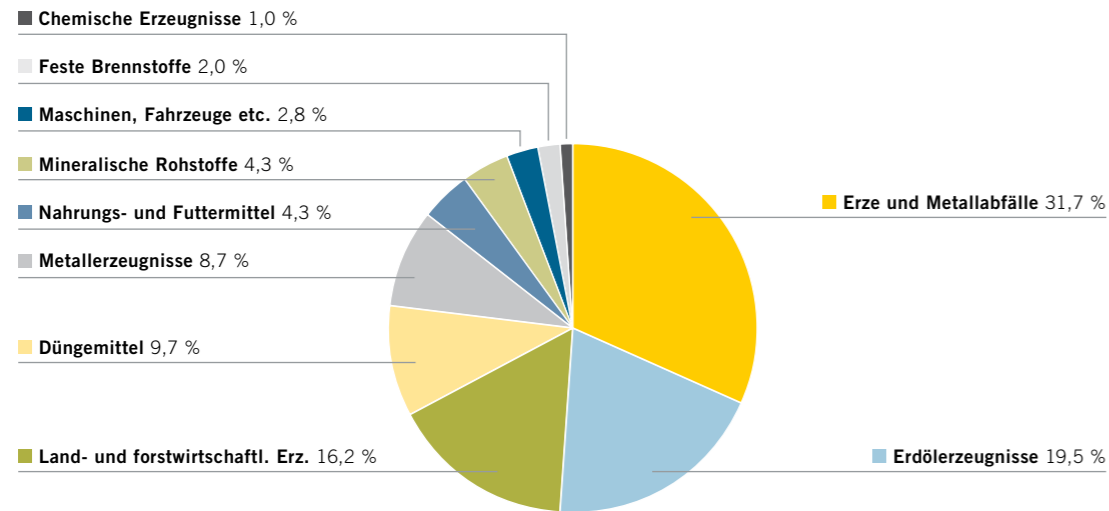
Besonders positive Zahlen schrieben die Häfen der **Linz AG** mit einer wasserseitigen Umschlagsmenge von rund 1,3 Mio. Tonnen (+37,1 % bzw. 339.265 Tonnen) sowie der Hafen **Enns-Ennsdorf** mit 666.951 Tonnen (+25,4 % bzw. 134.927 Tonnen). Die genannten Häfen konnten ihre Bilanz aus 2008 im Jahr 2010 sogar noch übertreffen.

Mit einem Plus von 11,6 % bzw. 117.994 Tonnen gegenüber 2009 steigerte der **Hafen Wien** seinen wasserseitigen Umschlag auf insgesamt mehr als 1,1 Mio. Tonnen. Im **Hafen Krems** wurden schließlich 350.218 Tonnen (+91.197 Tonnen) an der Kaikante umgeschlagen, was ein Plus von 35,2 % gegenüber 2009 bedeutet.

Die **sonstigen österreichischen Häfen und Länden** (darunter Aschach, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Wallsee, Ardagger, Ybbs, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg) konnten ihren positiven Trend aus dem Jahr 2008 fortsetzen und verzeichneten für 2010 eine Steigerung von 16,7 % bzw. 206.497 Tonnen auf mehr als **1,4 Mio. Tonnen**. Eine differenzierte Darstellung des wasserseitigen Umschlags der sonstigen österreichischen Häfen und Länden ist aufgrund datenschutzrechtlicher Bestimmungen leider nicht möglich.

Abgesehen vom 45 %igen Anteil des Hafens Linz voestalpine am gesamten wasserseitigen Umschlag der österreichischen Donauhäfen und -ländern stellen sich die mengenmäßigen Anteile der anderen Häfen und Länden wie folgt dar: 16 % Sonstige, 14 % Linz AG, 13 % Hafen Wien, 8 % Enns-Ennsdorf und 4 % Krems.

Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2010	Veränderung zu 2009
Transportaufkommen in Tonnen						
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	8.257	347.989	110.427	1.318.631	1.785.305	+12,7 %
1 Nahrungsmittel- und Futtermittel	-	346.294	30.291	101.498	478.083	-8,1 %
2 Feste Brennstoffe	-	149.049	-	67.518	216.567	-42,0 %
3 Erdölerzeugnisse	333.724	1.154.131	449.844	215.590	2.153.288	+12,8 %
4 Erze und Metallabfälle	-	3.457.119	36.904	8.506	3.502.529	+27,3 %
5 Metallserzeugnisse	51.230	213.630	300.931	349.245	960.036	+26,4 %
6 Mineralische Rohstoffe oder Erzeugnisse, Baumaterialien	58.478	224.680	108.389	81.143	472.690	+47,2 %
7 Düngemittel	2.497	214.012	600.437	253.186	1.070.133	+40,4 %
8 Chemische Erzeugnisse	2.066	72.761	9.217	23.532	107.576	+146,8 %
9 Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	380	20.203	21.366	263.923	305.873	+2,9 %
Gesamt	456.632	6.199.868	1.667.806	2.682.772	11.052.080	+18,6 %



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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

TRANSPORTAUFKOMMEN NACH GÜTERGRUPPEN

ERZE UND METALLABFÄLLE AUF PLATZ EINS STARKE ZUNAHME BEI DÜNGEMITTELN

Im Großen und Ganzen konnten 2010 in vielen NST/R-Gütergruppen die Verluste aus dem Krisenjahr 2009 beinahe wieder wettgemacht werden. Die Gruppe der **land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse**, für welche bereits im Jahr 2009 Zuwächse verzeichnet wurden, legte 2010 um 12,7 % bzw. 201.300 Tonnen auf insgesamt knapp 1,8 Mio. Tonnen zu. Damit nahm allein diese Gütergruppe über 16 % des gesamten auf der österreichischen Donau transportierten Volumens ein. Den überwiegenden Teil dieser Verkehre bildete Getreide aus Ungarn, das im Transit durch Österreich in Richtung Westen befördert wurde.

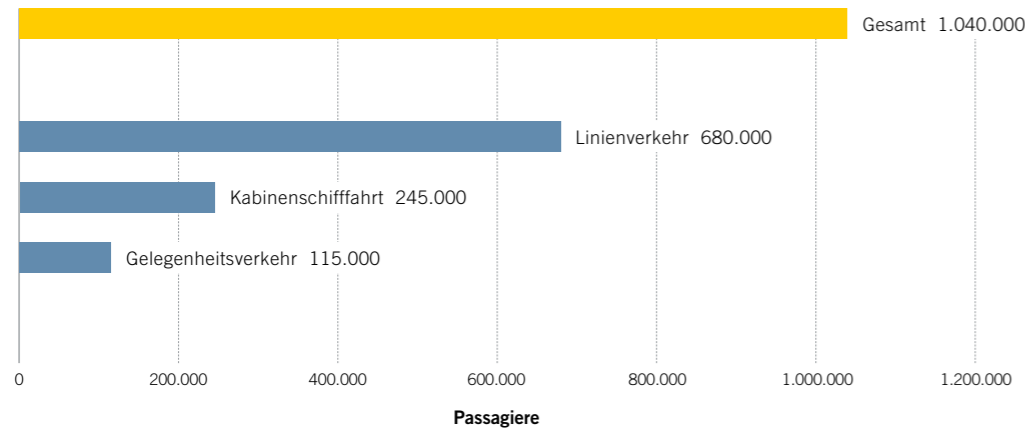
Die Gruppe der **Erze und Metallabfälle** machte auch 2010 mit knapp 32 % oder mehr als 3,5 Mio. Tonnen den größten Anteil des auf der österreichischen Donau transportierten Gütervolumens aus. Bei diesen Produkten stieg das Transportaufkommen nicht nur um 27,3 % bzw. 750.770 Tonnen gegenüber dem Jahr 2009, sondern es wurden 2010 auch im Vergleich zu 2008 um 7 % mehr Erze und Metallabfälle befördert. Besonders große prozentuelle Zunahmen zeigten die Gütergruppen **chemische Erzeugnisse** (+146,8 % bzw. +63.987 Tonnen), **mineralische Rohstoffe und Erzeugnisse** (+47,2 % bzw. +151.576 Tonnen) sowie **Düngemittel** (+40,4 % bzw. +308.097 Tonnen). Mit mehr als 1,6 Mio. transportierten Tonnen nahmen diese Produkte 2010 in Summe rund 15 % des Transportvolumens auf der österreichischen Donau ein.

In der Gruppe der **Metallerzeugnisse** wurden 200.521 Gütertonnen mehr auf der österreichischen Donau transportiert als noch im Jahr 2009, was einen Anstieg von 26,4 % auf 960.036 Tonnen bedeutet.

Erdölerzeugnisse konnten im Jahr 2010 aufgrund einer Steigerung von 12,8 % bzw. 244.379 Tonnen auf 2,2 Mio. Tonnen beinahe wieder das Niveau von 2008 erreichen, das bei 2,3 Mio. Tonnen lag. Mit knapp 20 % hatte diese Gütergruppe neben der Gruppe der Erze und Metallabfälle den zweitgrößten Anteil des auf dem österreichischen Donauabschnitt beförderten Gütervolumens.

Die Gütergruppe der **Maschinen, Fahrzeuge und sonstigen Waren** konnte ihr Volumen gegenüber 2009 um 2,9 % bzw. 8.673 Tonnen auf 305.873 Tonnen steigern, blieb jedoch unter dem Niveau von 2008. In diese NST/R-Gruppe fallen auch **Container- und rollende Verkehre**. 2010 wurden hier in den öffentlichen Donauhäfen wasserseitig rund 2.500 TEU umgeschlagen – darunter hauptsächlich Leercontainer.

Trotz des positiven Trends mussten zwei NST/R-Gütergruppen Rückgänge gegenüber 2009 hinnehmen. Während diese bei der Gruppe der **Nahrungs- und Futtermittel** mit -8,1 % bzw. -42.151 Tonnen mäßig ausfielen, reduzierte sich das Volumen der **festen Brennstoffe** um 42,0 % bzw. -156.882 Tonnen auf 216.567 Tonnen.



ANLEGUNGEN UND PASSAGIERE IM PERSONENHAFEN WIEN*	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2010	3.641	-9,1	362.655	+2,8
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

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

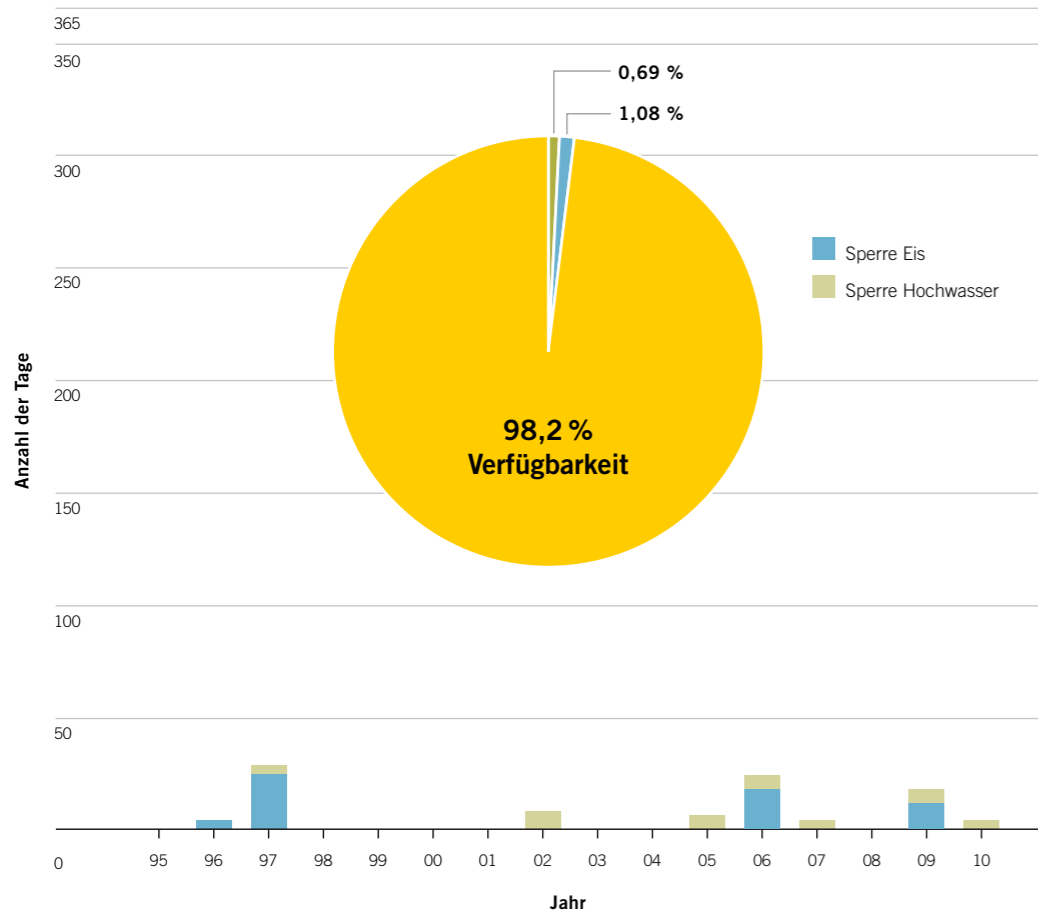
Quellen: Central Danube Region Marketing & Development GmbH, DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Donauschiffahrt Wurm + Köck GmbH & Co. OHG, Donau-Touristik GmbH, MAHART Passnave Passenger Shipping Ltd., MS-Schiff Tulln, Nostalgie Tours Wachau, schiffART Linz-Donau, Slovak Shipping and Ports – Passenger Shipping JSC (SPaP-LOD, a.s.), via donau, Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und EntwicklungsgesmbH

PERSONENSCHIFFFAHRT

DONAUTOURISMUS BOOMT ERNEUT EINE MILLION PASSAGIERE

Wie bereits in den beiden Vorjahren waren auch 2010 in der Personenschiffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als **eine Million Passagiere** unterwegs. Den Großteil bildeten die ca. 680.000 im Linienverkehr beförderten Personen (+1,4 % gegenüber 2009). Auf Kabinenschiffen wurden rund 245.000 Kreuzfahrt-Passagiere registriert (+8,9 %). Im Gelegenheitsverkehr nahmen etwa 115.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch (-8,0 %). Im Jahr 2010 befuhren in Summe **112 verschiedene Kabinenschiffe** mit einer Kapazität von 17.500 Personenplätzen die österreichische Donaustrecke – ein Minus von 3,5 % oder vier Schiffen gegenüber 2009. Einerseits kamen fünf Neubauten zum Einsatz, andererseits hatten jedoch im Vergleich zum Vorjahr neun Schiffe ihr Fahrtgebiet auf die Wasserstraßen Westeuropas verlegt. Obwohl die Anzahl der Kabinenschiffe rückläufig war, stieg deren Fahrleistung. So wurden auf 3.319 Fahrten (+3,4 % zu 2009) in Summe rund 245.000 Passagiere befördert. Im längerfristigen Vergleich gegenüber dem Jahr 2002 bedeutet dies eine Steigerung der Passagierzahlen um imposante 106 %. Als wichtigster Ausgangs- und Zielpunkt für Kabinenkreuzfahrten auf der gesamten Donau verzeichnete der bayerische Donauhafen Passau 1.742 Anlegungen von 111 Kreuzfahrtschiffen mit 220.000 Passagieren (+6,5 % gegenüber 2009). Im **Linienverkehr** waren im Jahr 2010 in Summe 27 Schiffe mit einer Kapazität von 8.900 Personenplätzen auf der österreichischen Donau im Einsatz. Die DDSG Blue Danube meldet für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien 206.000 Passagiere (+2,5 % gegenüber 2009). Mit den beiden Twin City Linern wurden zwischen Wien und Bratislava

125.725 Passagiere (-3,4 %) befördert. Donau-Touristik meldet im Linienverkehr 50.805 Passagiere (+19,5 %). Auf der MS Stadt Wien waren von Tulln aus 3.002 Passagiere unterwegs. Die slowakischen und ungarischen Tragflügelboote, die auf den Strecken Bratislava-Wien-Bratislava und Budapest-Wien-Budapest verkehren, transportierten 41.253 Fahrgäste (+0,8 %). Der bayerische Anbieter Wurm + Köck meldet für 2009 im Linienverkehr auf den Strecken Linz-Schlögen-Linz und Linz-Wien-Linz in Summe 35.000 Passagiere (-7,9 %). Für den **Gelegenheitsverkehr** standen 42 Fahrgastschiffe (inklusive der vorrangig im Linienverkehr eingesetzten Schiffe) mit einer Kapazität von insgesamt 12.000 Personenplätzen zur Verfügung. Die DDSG Blue Danube transportierte 65.000 Passagiere (-20,7 %) im Gelegenheitsverkehr. Von der Firma schiffART Linz-Donau wurden auf Gelegenheitsfahrten 13.000 Passagiere befördert, bei Donau-Touristik (Linz) 9.557, von Nostalgie Tours Wachau (Krems) 2.756 und auf der MS Stadt Wien (Tulln) 1.300 Passagiere. Auf den slowakischen und ungarischen Tragflügelbooten waren 2010 auf der österreichischen Donau schließlich 2.597 Personen im Gelegenheitsverkehr unterwegs. Für weitere im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf der österreichischen Donau operierende Unternehmen lagen für den Berichtszeitraum keine Zahlen vor. Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den für die Linien- und Gelegenheitsverkehre genannten Gesamtsummen Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40 % beruhen.



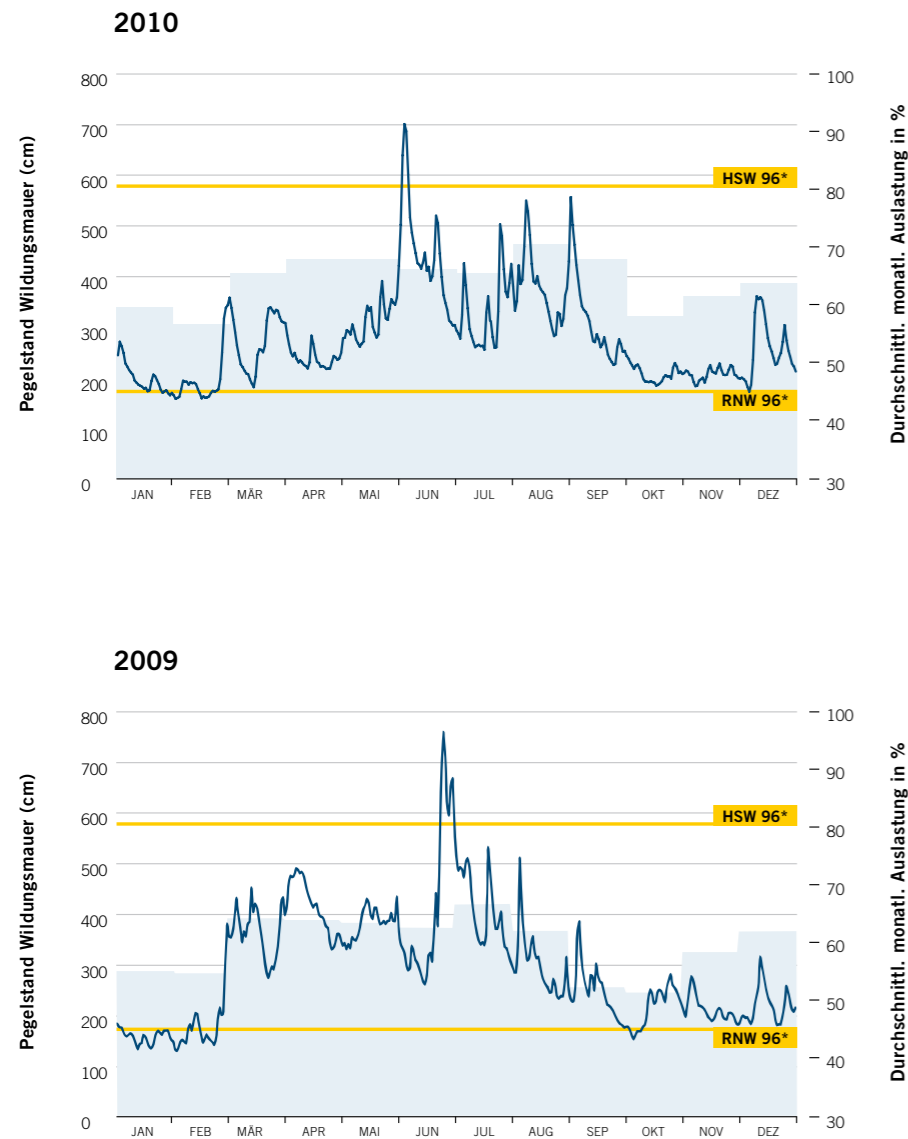
VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

DONAU AN 361 TAGEN BEFAHRBAR LANGJÄHRIGE VERFÜGBARKEIT BEI 98,2 %

Die Ursachen für **wetterbedingte Sperren der Wasserstraße Donau** sind in der Regel entweder erhebliche **Eisbildung** oder **Hochwässer**. Zu erheblicher Eisbildung kann es aufgrund lang anhaltender, weit unter dem Gefrierpunkt liegender Temperaturen kommen. Behinderungen aufgrund von Eisbildung treten hauptsächlich im Januar oder im Februar auf. Hochwässer sind die Folge einer raschen Schneeschmelze oder von sehr starken Regenfällen. Hochwassersituationen ereignen sich meist zu Beginn des Frühjahres oder im Hochsommer. Der Schiffsverkehr ist während dieser wetterbedingten behördlichen Sperren nicht möglich. Im Jahr 2010 war der österreichische Streckenabschnitt der Wasserstraße Donau an **361 Tagen** oder zu **98,9 % des Jahres** für die Schifffahrt verfügbar. Aufgrund eines Hochwassers Anfang Juni mussten Teile der österreichischen Donau bis zu vier Tage lang gesperrt werden. Zu erheblicher Eisbildung kam es in diesem Jahr allerdings nicht. Im fünfzehnjährigen Jahresdurchschnitt von 1995–2010 war die Wasserstraße Donau in Österreich an **98,2 % der Tage** oder an **359 Tagen pro Jahr** für die Schifffahrt befahrbar. In **Niederwassersituationen** erfolgt keine Sperre der Donau, allerdings kann bei niedrigen Wasserständen die Wasserstraße von der Güterschifffahrt

nur sehr eingeschränkt genutzt werden. Der Zusammenhang zwischen der möglichen Auslastung der Güterschiffe und der verfügbaren Fahrwassertiefe wird im folgenden Kapitel «Fahrwasserverhältnisse» erläutert. Für den Wechselverkehr mit dem Westen ist neben den österreichischen und deutschen Abschnitten der Wasserstraße Donau die Verfügbarkeit des **Main-Donau-Kanals** als Verbindung zum Main und zum Rhein von großer Bedeutung. Bei detaillierter Betrachtung zeigt sich, dass die Verfügbarkeit dieser Verbindung nicht ganz so hoch ist wie jene der Wasserstraße Donau. Obwohl Hochwassersperren in der Regel nicht vorkommen, muss die Schifffahrt auf dem Main-Donau-Kanal häufiger wegen Eisbildung eingestellt werden. Darüber hinaus werden in manchen Jahren Erhaltungs- und Umbaumaßnahmen mit einer Dauer von etwa zwei Wochen durchgeführt, welche eine Sperre der Schifffahrt notwendig machen. Im ersten Quartal des Jahres 2010 war der Main-Donau-Kanal aufgrund von Eisbildung für die Schifffahrt an 35 Tagen gesperrt (26. Januar bis 1. März). Eine Auswertung der Sperren der letzten 15 Jahre ergibt eine durchschnittliche jährliche Verfügbarkeit des Main-Donau-Kanals von rund **344 Tagen** oder **94,2 % des Jahres**.

Quellen: Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; via donau



FAHRWASSERVERHÄLTNISSE

GUTE BEDINGUNGEN
HÖCHSTE AUSLASTUNG SEIT JAHREN

Die **Fahrwasserverhältnisse in den freien Fließstrecken** der österreichischen Donau (Wachau und östlich von Wien) bewegten sich im Jahr 2010 etwas über dem langjährigen statistischen Durchschnitt.

Von **März bis September** herrschten im Allgemeinen sehr gute Fahrwasserverhältnisse, wobei an knapp 50 % der Tage die Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die Strecke östlich von Wien) über Mittelwasser lagen.

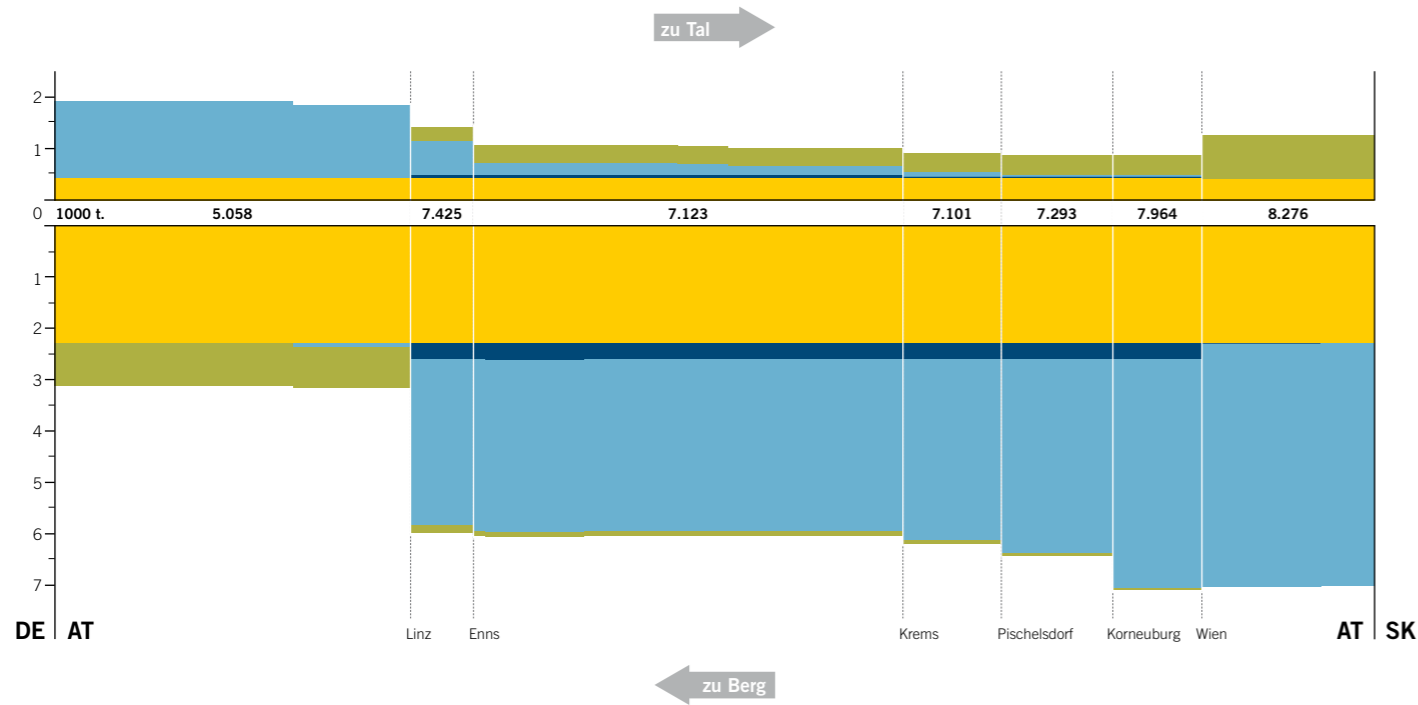
Die Monate **Januar und Februar** waren wie auch im Jahr 2009 von Niederwasser geprägt, jedoch lagen im Jahr 2010 die gemittelten Tagespegelwerte für Wildungsmauer im Schnitt um 2,4 dm über jenen von 2009. Die Wasserstände der Donau bewegten sich im Jahr 2010 an 16 Tagen dieser beiden Monate unter Regulierungsniederwasser (RNW 96); im Jahr 2009 waren es in Summe 39 Tage.

Im Vergleich der prinzipiell niedrigen Wasserführung der Donau in den Monaten **Oktober bis Dezember** 2010 zu 2009 ist festzustellen, dass die gemittelten Tagespegelstände am genannten Richtpegel in beiden Jahren im Durchschnitt bei knapp über 220 cm lagen (2009: 222 cm; 2010: 225 cm). Über das gesamte Jahr betrachtet lag der **durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad** der Güterschiffe mit **64,2 %** deutlich über den in den letzten Jahren erreichten Werten (2009: 60,0 %; 2008: 61,3 %). Im Jahr 2010 schwankten die Auslastungsgrade zwischen 56,7 % im Februar und 70,5 % im August. Die für 2010 erhobenen Daten zur durchschnittlichen Auslastung der Güterschiffe spiegeln die niedrige Wasserführung der Donau im

Januar und Februar bzw. im Oktober und November wider, denn in diesen Monaten betrug die Auslastung im Mittel nur knapp 59 % (2009: 55 %).

In der Güterschifffahrt entscheidet vor allem die verfügbare Fahrwassertiefe über die mögliche **Abladetiefe** eines Schiffes und damit auch über die Beladungsmenge. Schifffahrtstreibende müssen im Zuge der Beladung ihres Schiffes teilweise bereits Tage vor Passieren eines kritischen Bereichs die dann für die jeweiligen Streckenabschnitte verfügbaren Fahrwasserverhältnisse anhand sogenannter Richtpegel abschätzen. Der in der Grafik gezeigte **Pegel Wildungsmauer** ist der maßgebliche Indikator für die Fahrwasserverhältnisse in der freien Fließstrecke der österreichischen Donau zwischen Wien und Bratislava.

Zwischen den Fahrwasserverhältnissen und dem **Auslastungsgrad** von Güterschiffen besteht also 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 2009 und 2010 sehr gut nachvollzogen werden. Mit höheren Transportmengen pro Schiff bzw. Schiffsverband verbessert sich auch das Verhältnis der Frachteinnahmen zu den Kosten und somit die **Wettbewerbsfähigkeit** der Donauschifffahrt. 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 – Linz	94,51	81	1.423	827	0	0	0	2.293	434	3.201	1.857	5.058
Linz – Enns	16,87	3.260	694	138	258	296	52	2.293	434	5.987	1.438	7.425
Enns – Krems	113,83	3.365	240	92	334	307	58	2.293	434	6.057	1.066	7.123
Krems – Pischelsdorf	26,30	3.534	111	67	354	300	8	2.293	434	6.194	907	7.101
Pischelsdorf – Korneuburg	29,60	3.800	41	42	384	299	0	2.293	434	6.434	859	7.293
Korneuburg – Wien	23,64	4.474	40	37	384	302	0	2.293	434	7.106	858	7.964
Wien – Grenze AT/SK	45,76	4.709	0	0	837	3	0	2.293	434	7.005	1.271	8.276

Transportmengen in 1.000 Tonnen

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

VERKEHRSBAND ÖSTERREICHISCHE DONAU

350 KILOMETER WASSERSTRASSE ÜBER 11 MILLIONEN TONNEN GÜTER

Im Jahr 2010 wurden auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau, der eine Gesamtlänge von 350,51 km aufweist, insgesamt 11,1 Mio. Tonnen Güter transportiert. Die **abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen** bewegten sich in einer Bandbreite von 5,06 Mio. Tonnen im oberösterreichischen Abschnitt Grenze Deutschland/Österreich – Linz bis zu 8,28 Mio. Tonnen in der freien Fließstrecke stromabwärts von Wien bis zur Grenze Österreich/Slowakei.

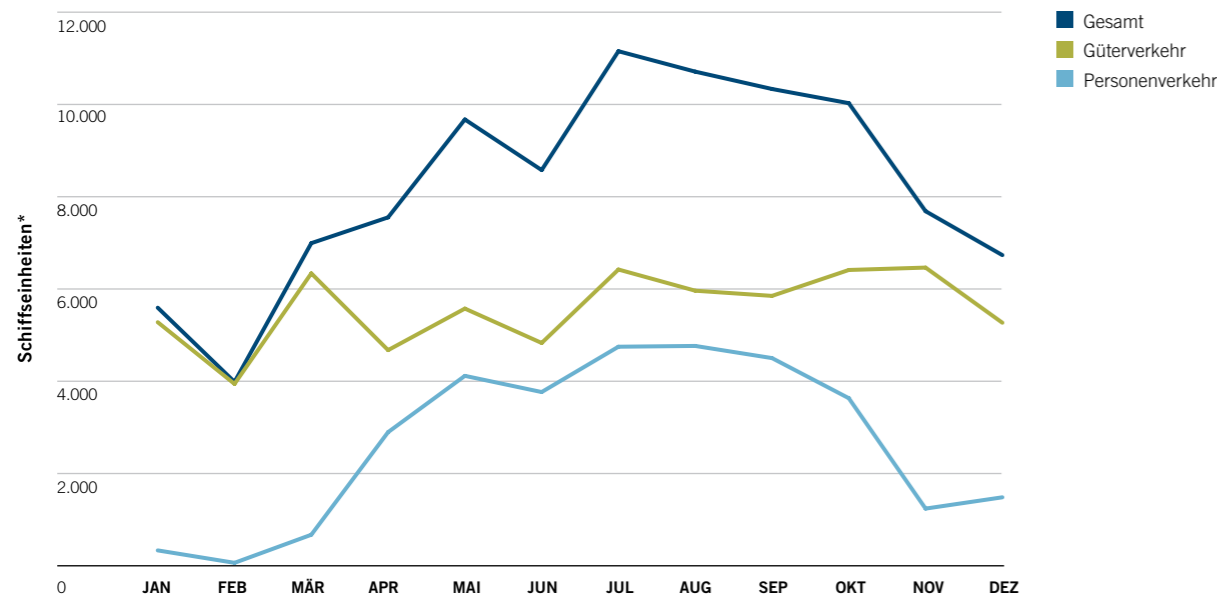
Linz stellt aufgrund des mit Abstand größten wasserseitigen Umschlagplatzes an der österreichischen Donau – des Stahlwerks der voestalpine – eine Zäsur hinsichtlich der transportierten Gütermengen dar. Im Import wurden im Jahr 2010 von der voestalpine 2,78 Mio. Tonnen Erze aus dem Osten bezogen, größtenteils aus der Ukraine (Häfen Izmail und Reni) und der Slowakei (Hafen Bratislava). Die größten Importmengen aus dem Westen wiesen mit 0,73 Mio. Tonnen die Linzer Häfen (voestalpine und Linz AG) und mit 0,44 Mio. Tonnen der Hafen Enns auf. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigte daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte als der stromabwärts von Linz liegende Donauabschnitt bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei.

Führend im **Export** waren einerseits wiederum die Linzer Häfen (voestalpine und Linz AG) mit 0,68 Mio. zu Berg sowie 0,26 Mio. zu Tal transportierten Gütertonnen, andererseits wurden von Wien (Hafen Lobau) aus 0,45 Mio. Tonnen zu Tal befördert.

Im **Transit** ließ sich im Vergleich der Verkehrsströme nach Verkehrsrichtung ein Verhältnis von 5,3 zu 1 (zu Berg/zu Tal) beobachten (im Jahr 2008 betrug dieses Verhältnis noch 3,6 zu 1, im Jahr 2009 war es 6,3 zu 1). Auf dem Abschnitt Linz bis Staatsgrenze Deutschland hatte der Transitverkehr einen Anteil von 54 % am Gesamtverkehr (-1,1 % gegenüber 2009). Das **pro Tag transportierte Gütervolumen** betrug bezogen auf alle Querschnitte 19.408 Tonnen (+17,5 % oder +3.404 Tonnen gegenüber 2009). Im am stärksten frequentierten Querschnitt in der freien Fließstrecke östlich von Wien wurden im Jahr 2010 durchschnittlich **22.670 Tonnen Güter pro Tag** transportiert, was der vollen Ladung von 907 Lkw (à 25 Nettotonnen) oder 567 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen) bzw. knapp 30 Ganzzügen entspricht.

In Bezug auf die Gesamtlänge der österreichischen Donaustrecke wurden im Jahr 2010 im Durchschnitt **19.379 Tonnen Güter pro Kilometer** transportiert (+15,6 % oder +3.029 Tonnen gegenüber 2009).

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN* IM GÜTER- UND PERSONENVERKEHR AN DEN ÖSTERREICHISCHEN DONAUSCHLEUSEN 2010



JAHR	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2010	67.114	+4,5	32.153	+1,3	99.267	+3,5
2009	64.220	-6,1	31.728	+2,2	95.948	-3,5
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

*) 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

MEHR ALS 99.000 MAL GESCHLEUST GRÖßERES PLUS IM GÜTERVERKEHR

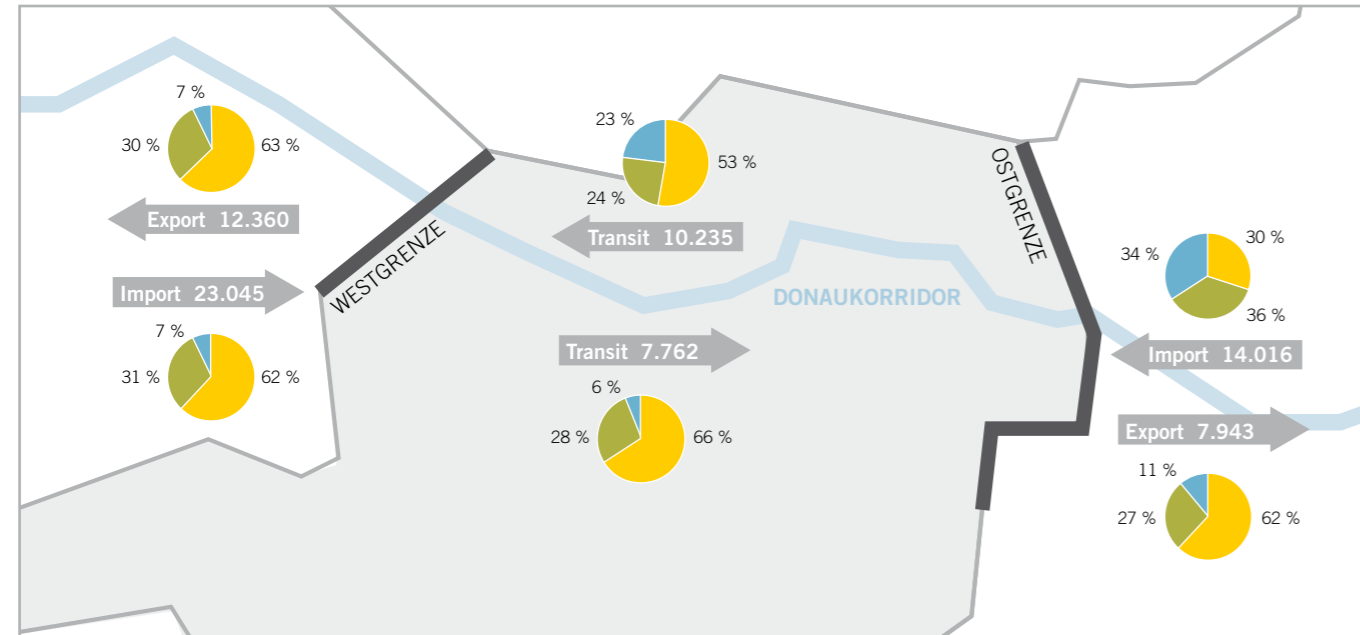
Im Jahr 2010 wurden an den neun österreichischen Donauschleusen (exklusive dem Grenzkraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) in Summe **99.267 Schiffseinheiten** zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 45.046 Motorgüter- und Motortankschiffe (+7,8 % gegenüber 2009), 22.068 Schubschiffe (-1,6 %) und 32.153 Personenschiffe (+1,3 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 52.261 Güter- und Tankleichter bzw. -kähne (+7,1 %) geschleust.

Gegenüber dem Jahr 2009 war auf der österreichischen Donau im **Güterverkehr** ein Anstieg in der Zahl der geschleusten Schiffseinheiten um 4,5 % zu verzeichnen, während es im **Personenverkehr** zu einem Plus von 1,3 % kam. Im Schnitt bedeutet dies über alle geschleusten Schiffseinheiten eine Steigerung von 3,5 % im Jahr 2010. Am gesamten Schiffsaufkommen hatte der Güterverkehr einen Anteil von 67,6 % (+0,7 % gegenüber 2009), der Personenverkehr von 32,4 % (-0,7 %). Die geringeren Schiffsbewegungen im Juni sind auf die bis zu viertägige Hochwassersperre einzelner Abschnitte der österreichischen Wasserstraße Donau zu Beginn dieses Monats zurückzuführen. In der Güterschiffahrt war im Februar aufgrund der Eissperre des Main-Donau-Kanals der Wechselverkehr mit dem Main und dem Rhein unterbrochen. Die Personenschiffahrt weist üblicherweise in den Wintermonaten von November bis März – und hier wiederum vor allem im Januar und Februar – ein wesentlich geringeres Volumen auf.

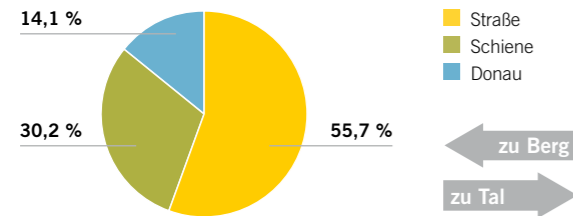
Bezogen auf das Gesamtjahr 2010 betrug das **durchschnittliche Schiffsaufkommen** an einer österreichischen Donauschleuse 11.030 Verbände und einzeln fahrende Schiffe (ein Plus von 369 Schiffseinheiten gegenüber 2009) – pro Monat waren dies 919 (+31) Schiffsbewegungen und somit im Durchschnitt pro Tag und Schleuse rund 30 geschleuste Einheiten. Das **größte Schiffsaufkommen** verzeichnete auch im Jahr 2010 die Schleuse Freudenau (Wien) mit 14.016 geschleusten Schiffseinheiten (+4,7 % gegenüber 2009), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 11.295 Einheiten (+4,6 %). Das geringste Aufkommen meldete erneut die Schleuse Aschach, die westlichste österreichische Donauschleuse, mit 9.701 Einheiten (-0,7 %).

Hinsichtlich der **Schiffskonfigurationen** ergab sich für 2010 im Güterverkehr durch die Schleuse Freudenau ein Verhältnis der Fahrten von Einzelfahrern zu jenen von Schiffsverbänden von 47 zu 53 %. Bezogen auf die Gesamtgröße der Schiffseinheiten (Anzahl der Ladungsträger) lautete das Verhältnis 30 zu 70 % (Einzelfahrer zu Schiffsverbänden). Beim überwiegenden Teil der geschleusten **Schubverbände** (Motorschubschiff + Leichter) handelte es sich um 2er-Verbände (70 %); 18 % der Schubverbände waren mit einem Leichter unterwegs, 8 % mit vier Leichtern und 4 % mit 3 Leichtern. Bei den **Koppelverbänden** (Motorgüter- oder Motortankschiff + Leichter) führten 88 % einen Leichter, 8 % drei Leichtern und 4 % zwei Leichtern mit sich.

GÜTERVERKEHR IN 1.000 TONNEN/JAHR



Gesamt: 75.359 (+15,9 % gegenüber 2009)



Westgrenze

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

Ostgrenze

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



Quelle: ÖIR, Bearbeitung via donau

MODAL SPLIT

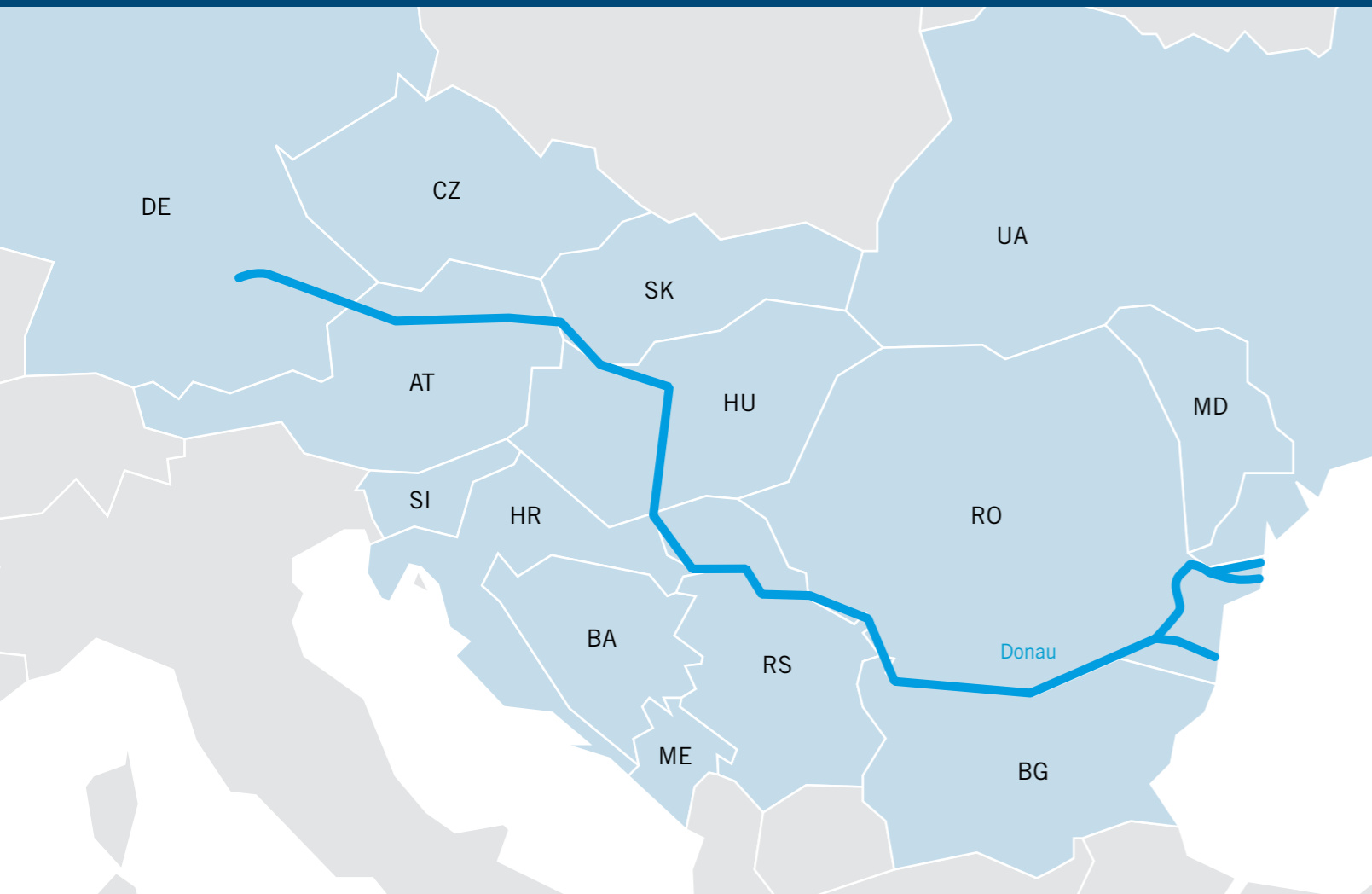
STRASSENANTEIL BEI 56 % DONAU IN DER OSTRELATION STARK

Das Verkehrsaufkommen im **österreichischen Donaukorridor** hat seit Mitte der 1990er-Jahre rasant zugenommen. Im Jahr 2010 lag es bei über 75 Mio. Tonnen und ist damit seit dem Jahr 1995 um 113 % gestiegen. (Für 2010 basieren die Daten für den Verkehrsträger Straße aufgrund noch fehlender offizieller Zahlen auf einer Schätzung des Österreichischen Instituts für Raumplanung). Im Vergleich zum Krisenjahr 2009 ist das Transportaufkommen im Korridor im Jahr 2010 um 15,9 % oder 10,4 Mio. Tonnen gestiegen, lag aber mit 75,4 Mio. Tonnen noch knapp unter der transportierten Gütermenge von 2008, die sich auf 78,9 Mio. Tonnen belief. 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 2010 mit 57,4 Mio. Tonnen immer noch deutlich höher als der **Transit** mit 18,0 Mio. Tonnen. Vor allem der Transit ist jedoch in den letzten Jahren massiv angestiegen. Er ist heute 2,2-mal höher als im Jahr 1995, auf der Straße sogar 5,3-mal höher.

Die **Straße** dominiert den Modal Split im Donaukorridor mit knapp 56 %. Damit werden auf der Straße mehr Güter transportiert als von den beiden anderen Verkehrsträgern zusammen. In den Jahren 2008 bis 2010 war in der Ostrelation im Export zu Tal eine merkliche Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße zu beobachten, während der Anteil der Schifffahrt in diesen Jahren in etwa gleich geblieben ist. Umgekehrt konnte die **Schiene** ihren Modal-Split-Anteil bei den Importen aus dem Westen auf Kosten der Straße leicht steigern. Die **Donauschifffahrt** spielt als Verkehrsträger trotz der Dominanz des Straßentransports im Korridor eine wichtige Rolle. Ihre Bedeutung zeigt sich vor allem im **Transport zu Berg**: Im Import hatte die Donau hier im Jahr 2010 einen beachtlichen Anteil von knapp mehr als einem Drittel, im Transit waren es 23 % – damit lag das Binnenschiff in beiden Verkehrsarten in dieser Verkehrsrichtung anteilmäßig in etwa gleichauf mit der Straße. Erst im Import und im Export an der Westgrenze sowie im Transit zu Tal geht ihre Bedeutung zurück – hier dominiert die Straße mit einem Modal-Split-Anteil von jeweils mehr als 60 % deutlich.

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN





IM RAHMEN DER DONAU-
RAUMSTRATEGIE DER EU
WIRD ÖSTERREICH GEMEIN-
SAM MIT RUMÄNIEN IN DEN
KOMMENDEN JAHREN DEN
THEMENBEREICH DONAU-
SCHIFFFAHRT KOORDINIEREN

DONAU-RAUM

14 DONAU-STAATEN STRATEGIEN FÜR DEN DONAU-RAUM

Die Europäische Kommission hat in den Jahren 2009 und 2010 gemeinsam mit den 14 Donaustaaten eine **Strategie für die Entwicklung des Donaunraums** ausgearbeitet. Dies erfolgte unter der Federführung des Generaldirektorats für Regionalentwicklung, das vom österreichischen Kommissar Dr. Johannes Hahn geleitet wird.

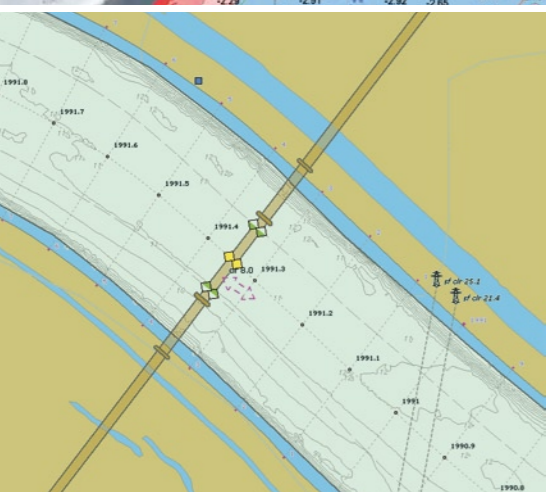
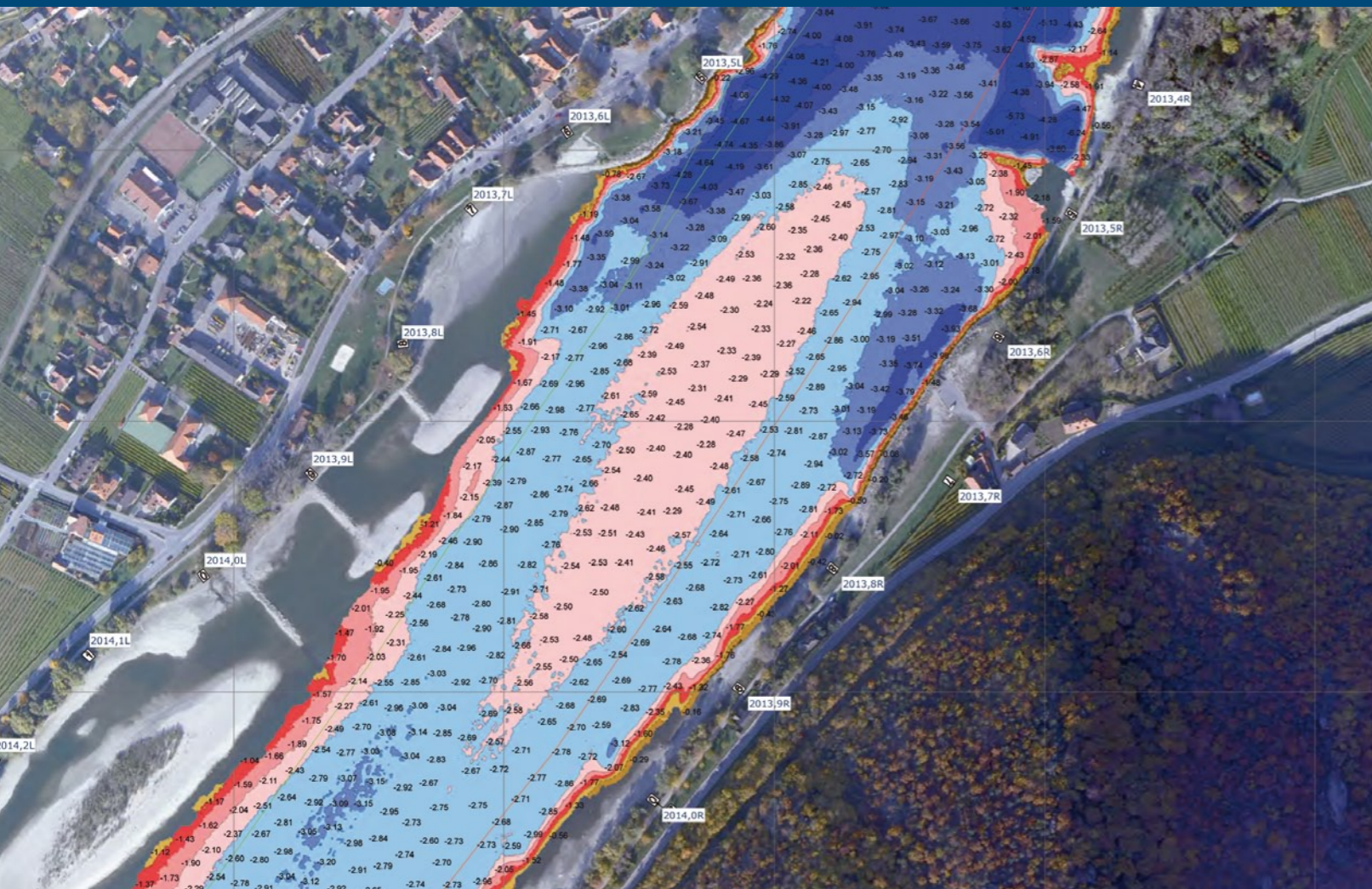
Kernstück der Donaunraumstrategie ist ein Aktionsplan, der konkrete Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Energie, Umwelt und sozioökonomische Rahmenbedingungen vorsieht. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) hat via donau maßgeblich am Aktionsplan mitgearbeitet und in Kooperation mit dem rumänischen Verkehrsministerium die **Koordinationsrolle für den Themenbereich Donauschifffahrt** übertragen bekommen. Die Umsetzung der definierten Maßnahmenbereiche soll die Donauschifffahrt attraktiver machen und somit der österreichischen Industrie und Wirtschaft einen leistungsfähigen und kostengünstigen Verkehrsweg Richtung Südosteuropa bereitstellen.

Im Umfeld der transnationalen Kooperationen im Donaunraum wurden 2010 zahlreiche Ergebnisse in EU-Projekten des South-East-Europe-Programms erzielt, an denen via donau beteiligt ist. In NEWADA kooperierten Wasserstraßenverwaltungen erfolgreich zu Fragen und Aufgabenstellungen im Umfeld der **Wasserstraßeninfrastruktur** der Donau, während in NELI Aktivitäten in den Bereichen **Ausbildung und Wissensvermittlung** gesetzt wurden. In WANDA wiederum wurden Strategien und Konzepte zur Sammlung und Entsorgung von **Schiffsbetriebsabfällen** vorbereitet. Alle diese von der EU geförderten Projekte werden gemeinsam mit Partnern aus den Donauanrainerstaaten durchgeführt und sind Bestandteil der Donaunraumstrategie.

Die Europäische Kommission hat kürzlich einen Fortschrittsbericht zur Umsetzung des **Europäischen Aktionsprogramms für die Binnenschifffahrt** (NAIADES) publiziert. Sie würdigt darin vor allem die herausragende Rolle des von via donau koordinierten Projektes PLATINA (Plattform für die Umsetzung von NAIADES) bei der Ausgestaltung einer europäischen Binnenschifffahrtspolitik. So wurden im Jahr 2010 beispielsweise eine europäische Forschungsagenda für die Binnenschifffahrt und ein praktisches Handbuch für eine nachhaltige Entwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur publiziert. Im Rahmen von PLATINA wurde zudem die Veranstaltung «Barge to Business» organisiert. Über 600 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Interessenvertretungen bestätigten eindrucksvoll das hohe Interesse an binnenschifffahrtsrelevanten Themen. Im Bereich der **Binnenschifffahrtswegdienstleistungen** (RIS) wurden im Projekt IRIS Europe II die seit Januar 2009 gestarteten Aktivitäten hinsichtlich der geografischen und funktionellen Erweiterung von RIS fortgesetzt – mit dem Ziel, die Effizienz und die Sicherheit von Transporten auf europäischen Wasserstraßen zu erhöhen. In diesem Rahmen werden 2011 etliche neue Dienste den Pilotbetrieb aufnehmen. Das Projekt läuft noch bis Ende 2011.

WEITERE INFORMATIONEN

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



▲ FÄCHERECHOLOT-AUFNAHME DER FURT WEISSENKIRCHEN IN DER WACHAU

◀ DIE NEUE STRASSENBRÜCKE BEI TRAISMAUER IN DER ELEKTRONISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSKARTE

▶ ANPASSUNG DES FAHRINNENVERLAUFS AUF DER STRECKE ÖSTLICH VON WIEN



WASSERSTRASSE

MODERNES INFRASTRUKTUR-MANAGEMENT KUNDENORIENTIERTE SERVICES

Im Jahr 2010 wurden im Rahmen des via donau-Projekts **Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement (KWSM)** weitere Verbesserungen erzielt. Das übergeordnete Ziel dieses Projekts ist ein optimiertes Management der Wasserstraßeninfrastruktur, sodass den Schifffahrts- und Wirtschaftstreibenden eine optimale Wasserstraße Donau zur Verfügung steht. Seitens via donau wurde 2010 eine neue, drei Jahre gültige **Rahmenvereinbarung für Erhaltungsbaggerungen** mit den entsprechenden Unternehmen getroffen. Weiters wurde mit der Ausarbeitung einer optimierten Baggerstrategie begonnen, welche ab Herbst 2011 operativ mit dem Ziel umgesetzt werden soll, der Schifffahrt auch in Niederwasserperioden bestmögliche Fahrwasserverhältnisse zur Verfügung zu stellen.

Die auf der DoRIS-Website online veröffentlichten **Seichtstellenmeldungen** wurden 2010 um detaillierte grafische Tiefeninformationspläne erweitert, die als PDFs für alle kritischen Furten und Haufenränder in den freien Fließstrecken der österreichischen Donau zum Download bereitstehen. Begleitend hierzu finden sich Anleitungen zur Interpretation der Tiefeninformationspläne, welche eine einfache Erklärung zur korrekten Berechnung der aktuell vorhandenen Fahrwassertiefen an einer Seichtstelle bieten. Um der Schifffahrt möglichst aktuelle Tiefeninformationen zur Verfügung stellen zu können, werden Seichtstellen in der Donau nunmehr in kürzerer zeitlicher Frequenz vermessen. Im November 2010 wurde erstmals im Bereich **Wachau** eine flächendeckende Vermessung der Wassertiefe mit einem neu erworbenen Fächerecholot (Multibeam)-Messsystem durchgeführt. In den kritischen Bereichen **der freien Fließstrecken** werden die Echolot (Singlebeam)-Querprofilaufnahmen von vormals 50-Meter-Abständen derzeit in 25-Meter-Abständen gemessen.

Im Jahr 2010 wurde gemeinsam mit der Obersten Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) die **Fahrinne in den österreichischen Binnenschifffahrtskarten** aktualisiert. Mit den Nachbarstaaten Deutschland und Slowakei wird eine Vereinheitlichung der Fahrinne in den Grenzstrecken der Wasserstraße angestrebt. Auch außerhalb des Projekts KWSM wurden Aktivitäten zur Optimierung der Infrastruktur gesetzt. Unter anderem gab es in Bezug auf die von via donau publizierten **elektronischen Binnenschifffahrtskarten**, die sogenannten Inland ENCs (Electronic Navigational Charts), einige wesentliche Neuerungen. So wurden die halbjährlichen Tiefendaten für die beiden freien Fließstrecken (östlich von Wien und Wachau) in die Karten integriert und erstmals Tiefendaten für den Stauraum Ottensheim publiziert. Weiters wurden die Pegelstellen an den aktuellen Inland-ECDis-Standard angepasst. Informationen zur neuen Straßenbrücke Traismauer (mit einer Einengung der Fahrinne von 150 auf 120 Meter), zur neuen Eisenbahnbrücke Freudenaus, zu Sportboothäfen und zur Fähre Obermühl-Kolbing wurden integriert. Schließlich wurden auch Angaben zu den Aufsichtsbereichen der Schifffahrtsaufsichten und zu den Funkbereichen bei Schleusen von den schifffahrtspolizeilichen Daten der Obersten Schifffahrtsbehörde im bmvit in die via donau-Daten übernommen.

WEITERE INFORMATIONEN

➤ www.doris.bmvit.gv.at/pegel_und_seichtstellen

➤ www.doris.bmvit.gv.at/inland_ecdis



▲ IN MEHREREN WASSER-BAUPROJEKTEN BEMÜHT SICH VIA DONAU UM DIE SCHAFFUNG NATURNAHER UFER AN DER DONAU

◀ ABFALLSAMMELSYSTEM AN DER SCHLEUSE GREIFENSTEIN

▶ VIA DONAU ERHIELT DEN ENERGY GLOBE AWARD 2010 IN DER KATEGORIE WASSER



UMWELT

GANZHEITLICHER ANSATZ SCHUTZ DES LEBENSRAUMS DONAU

Ziel des EU-kofinanzierten **Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg** östlich von Wien ist in erster Linie der Gewinn neuer Erkenntnisse im ökologisch orientierten Wasserbau. Einerseits sind dabei wasserbauliche Maßnahmen und bautechnische Vorgänge zu erproben, andererseits sollen Beurteilungsverfahren (Monitoring) optimiert und ein Erkenntnisgewinn hinsichtlich der erforderlichen Genehmigungs- und Vergabeverfahren erzielt werden.

Erstmals kommt die **Granulometrische Sohlverbesserung** zur Umsetzung, die der derzeitigen Eintiefung der Donausohle östlich von Wien entgegenwirken soll. Um die Fahrwasserbedingungen für die Schifffahrt zu verbessern, wird die **Niederwasserregulierung** optimiert. Vorhandene Bühnen werden abgesenkt oder abgetragen und durch weniger Bauwerke mit erhöhter Wirkung ersetzt. Rechtsufrig erfolgt auf über einem Kilometer Länge der **Abtrag von Steinsicherungen**, linksufrig wird auf über 200 Metern die **Uferverbauung abgesenkt**, um bei höheren Wasserständen das Einströmen von Wasser in die Au zu ermöglichen.

Die genannten Baumaßnahmen stellen einen vorübergehenden Eingriff in die streng geschützten Donau-Auen dar. Erfahrungsgemäß steht diese einmalige Störung jedoch in keinem Vergleich zu den nachhaltigen ökologischen Verbesserungen. Bei der Bauzeitplanung und Bauumsetzung wurden Schonzeiten für Flora und Fauna berücksichtigt und besonders schützenswerte Aubereiche ausgespart. Das Vorhaben ist bereits das sechste und bislang umfassendste Pilotprojekt für das **Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien**. Die Vorbereitungen sind bereits größtenteils abgeschlossen. Ab der Niederwasserperiode 2011/2012 kann die Baumsetzung beginnen.

Von Oktober 2006 bis Dezember 2010 wurden im Rahmen des Projekts **Uferstrukturierung Wachau** neue Kiesstrukturen in der Donau geschaffen. In diesem Zeitraum wurde über 500.000 m³ Kies aus Erhaltungsbaggerungen wieder eingebaut. Ein im **Gewässervernetzungsprojekt Rührsdorf-Rossatz** geschaffenes Kiesufer hat infolge der starken Hochwässer der letzten Jahre stark an Volumen eingebüßt. Mit einer neuen Schüttung wurde die Struktur in Form einer Kiesbank mit Bucht wieder aufgefüllt. Die neu geschaffenen ausgedehnten Flachwasserzonen bieten gute Reproduktionsbedingungen für Fische.

Um die **Abfalltrennung in der Güterschifffahrt** zu erleichtern, hat via donau eine einheitliche Symbolik und Beschriftung zur Kennzeichnung der Altstoff- und Restmüllsammelbehälter auf der österreichischen Donau erarbeitet. Ein Leitfaden in fünf Sprachen informiert u.a. über die richtige Abfalltrennung und die Lage aller Abfallannahmestellen. Diese Informationen können auch über eine Telefon-Hotline, das Internet sowie das Schifffahrtssystem DoRIS abgerufen werden. Für die Einführung dieses Mülltrennsystems erhielt via donau den **Energy Globe Award 2010** in der Kategorie Wasser. Die Auszeichnung zeigt, dass die Entsorgung von 15 Tonnen Schiffsabfällen pro Jahr nicht nur ein sinnvolles Entsorgungsangebot darstellt, sondern auch außerhalb der Schifffahrt Anerkennung findet.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.donau.bmvit.gv.at
- www.donauauen.at
- www.doris.bmvit.gv.at/services/entsorgung_von_schiffsabfaellen



UMWELT

KLIMA IM WANDEL FORSCHUNG FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

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 2010 gestartete 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 Adaptionmaßnahmen 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 werden repräsentative europäische Transportkorridore hinsichtlich Maßnahmen zur **Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des europäischen Transportsystems** analysiert. Die ausgewählten Korridore – darunter auch der Donau-Korridor – 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. Eine umfassende Beschreibung der Projekte ECCONET, EWENT und SUPERGREEN als auch erste Ergebnisse sind auf den entsprechenden Projektwebsites zu finden.

Das gemeinsam mit der TU Wien und der Salzburg AG entwickelte Projekt **LDS – LNG-Antriebe für die Donau-Binnenschifffahrt** wurde größtenteils durchgeführt. Im Projekt wurde 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. Die vollständigen Projektergebnisse werden ab Mai 2011 vorliegen. Mit dem Ziel, den Verkehrsträger Binnenschifffahrt in der Klimawandelpolitik Österreichs zu verankern, ist via donau in den Beteiligungsprozess zur Unterstützung der Erarbeitung der **nationalen Klimawandel-Anpassungsstrategie** – Aktivitätsfeld Verkehrsinfrastruktur – eingebunden.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.econet.eu
- virtual.vtt.fi/virtual/ewent/index.htm
- www.supergreenproject.eu
- www.via-donau.org/projekte/projekt Datenbank

WIE WIRKEN SICH KLIMAWANDEL UND EXTREME WETTEREREIGNISSE AUF DIE BINNENSCHIFFFAHRT AUS? UM ANTWORTEN AUF DIESE FRAGE ZU ERHALTEN, BETEILIGT SICH VIA DONAU AN MEHREREN INTERNATIONALEN FORSCHUNGSPROJEKTEN





HINSICHTLICH DER UNFALLBILANZ IST DIE BINNENSCHIFFFAHRT UNGESCHLAGEN – DURCH DEN EINSATZ INNOVATIVER TECHNOLOGIEN KANN DIE SICHERHEIT IM SCHIFFS-VERKEHR WEITER ERHÖHT WERDEN



SICHERHEIT

SICHERER VERKEHRSTRÄGER 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.

Hinsichtlich der **Unfallbilanz** ist die Binnenschifffahrt im Vergleich der Landverkehrsträger ungeschlagen: Auf der österreichischen Donau ereigneten sich so im gesamten Jahr 2010 nur 20 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung. An 15 Unfällen waren Güterschiffe beteiligt, in 10 Fällen kamen Personenschiffe zu Schaden. Bei einem Unfall wurden zwei Personen leicht verletzt, Tote gab es auch 2010 auf der österreichischen Donau keine zu beklagen. Differenziert nach der Unfallart kam es in 9 Fällen zu Schiffskollisionen, bei den restlichen 11 Fällen handelte es sich um Ufer- und Anlagenbeschädigungen oder um Grundberührungen von Schiffen.

Mit dem Ziel, einen wesentlichen Beitrag zur **Modernisierung der bestehenden Binnenschifffahrtsflotte** und damit zur Verkehrssicherheit auf europäischen Binnenwasserstraßen zu leisten, wurde im Siebten Forschungsrahmenprogramm der EU das Projekt MoVe IT! (Modernisation of Vessels for Inland waterway freight Transport) eingereicht und positiv beurteilt. Einer der Schwerpunkte des Projekts ist die wirtschaftliche Anpassung der bestehenden Flotte an die Anforderungen der Vorschriften für den Transport von gefährlichen Gütern (ADN – Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter). Weitere Schwerpunkte beziehen sich auf die Verbesserung der Energieeffizienz und des Umweltschutzes von Binnenschiffen, die Verwendung von alternativen Kraftstoffen zum Dieselmotorkraftstoff und die Erschließung neuer Märkte. Das Projekt soll 2012 mit einer Laufzeit von drei Jahren gestartet werden.

Im Rahmen der Weiterentwicklung von **Binnenschifffahrtswarnsystemen** wurden in dem von der EU kofinanzierten Projekt IRIS Europe II die im Jahr 2009 gestarteten Aktivitäten hinsichtlich Erhöhung der Sicherheit im Wasserstraßenverkehr fortgesetzt. Dazu zählen etwa Studien über kostengünstige Schiffskompass zur Ermittlung der genauen Schiffsausrichtung auf der Wasserstraße, die Verbesserung des Unfallmeldesystems samt Vorbereitung auf Start des Pilotbetriebes oder die Spezifikation sicherheitsrelevanter Informationen über die AIS-Infrastruktur inklusive der Vorbereitung auf Pilotimplementierung.

In europäischen und nationalen Projekten mit Beteiligung von via donau werden überdies sicherheitsrelevante Aspekte von **Navigationssystemen** untersucht bzw. derartige Systeme entwickelt. Dazu zählen eine Konzeptstudie für ein System zur Navigationsunterstützung in kritischen Bereichen (NAWWAT) sowie die Erarbeitung eines Systems zur Kollisionsvermeidung mit 3D-Modellierung der Schiffsdimensionen und Risikozonen (ARIADNA). Durch den Einsatz innovativer Technologien sollen beide Anwendungen die Sicherheit und die Effizienz in typischen Navigationssituationen auf Binnenwasserstraßen erhöhen.

WEITERE INFORMATIONEN

- versa.bmvit.gv.at
- www.iris-europe.net
- www.teleconsult-austria.at/nawwat
- www.ariadna-fp7.eu



◀ ◀ BEI VIA DONAU ERHÄLT DIE WIRTSCHAFT FUNDIERTE UND NEUTRALE BERATUNG ZU ALLEN ASPEKTEN DER LOGISTIK MIT DEM BINNENSCHIFF

▶ E-LEARNING MIT INES DANUBE MACHT DAS SYSTEM DONAUSCHIFFFAHRT LEICHT BEGREIFLICH



WIRTSCHAFT

BERATEN, FÖRDERN, VERNETZEN SCHIFF AHOI 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 wurde auch 2010 von der verladenden Wirtschaft, Logistikdienstleistern und sonstigen Bedarfsträgern gerne in Anspruch genommen. via donau verzeichnete über 300 Anfragen rund um das Thema Logistik mit dem Binnenschiff, wobei etwa die Hälfte aller Beratungen für österreichische Unternehmen geleistet wurde. Im Zuge des neuen **Arbeitsschwerpunktes High-&-Heavy-Transporte** wurden zwei Workshops mit ausgewählten Expertinnen und Experten aus dem Sektor Schwer- und Sondertransporte veranstaltet. Eines der Ziele dieser Initiative ist die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs, der die Verlagerung von entsprechenden Transporten auf die Wasserstraße Donau forcieren soll. via donau und die Interessengemeinschaft Öffentlicher Donauhäfen in Österreich (IGÖD) erarbeiteten 2010 ein gemeinsames Lobbyingpapier für eine gezielte **Förderung von Betriebsansiedlungen an der österreichischen Donau**. Die darin enthaltenen Leitlinien richten sich an Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sowie Planungsverantwortliche aus Politik und Verwaltung. Sie sollen dazu einladen, gemeinsam an der Weiterentwicklung der Hafenstandorte als multimodale Logistikzentren mitzuarbeiten.

Das Programm zur **Förderung intermodaler Verkehre auf der Donau** ist eine wesentliche Maßnahme für die finanzielle Unterstützung innovativer Services auf dem österreichischen Donauabschnitt. Das Förderprogramm läuft bis 2013 und kann von allen in Österreich niedergelassenen Unternehmen genutzt werden. Einreichstelle ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Informationen zum Förderprogramm stellt via donau bereit.

Auf Initiative von via donau wurde 2010 die jährlich stattfindende **Marco-Polo-Konferenz** erstmals in einem europäischen Binnenland an der Donau abgehalten. Mehr als 180 Expertinnen und Experten aus der Transport- und Logistikbranche informierten sich über das Förderprogramm der EU. Der alle zwei Jahre stattfindende **Danube Summit** wurde erstmals um ein innovatives Angebot erweitert: Danube River Dating fungiert als neue Plattform für die Geschäftsanbahnung auf der Donau. Geplante Kurzgespräche bieten eine gute Gelegenheit, mehrere potenzielle Kunden an einem Ort zu treffen. Die Vermittlung von Wissen zum System **Donauschifffahrt und Intermodalität** an künftige Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger aus der Wirtschaft ist ein entscheidendes Thema für Aus- und Weiterbildungsaktivitäten. Seit Sommer 2010 ist die multimedial gestaltete e-Learning-Plattform INeS Danube in den Sprachen Deutsch, Englisch und Rumänisch online frei zugänglich.

Im Bereich der **Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste** (River Information Services, RIS) widmet sich das EU-Projekt RISING dem Forschungsthema, welche Dienste für Akteure der Transport- und Logistikbranche von kommerziellem Nutzen sein könnten. Im Projektjahr 2010 wurden unter Beteiligung von Unternehmen aus der Praxis zahlreiche auf RIS basierende Transportlogistikdienste spezifiziert, um diese 2011 zu implementieren und anhand von Demonstratoren erfolgreich zu erproben.

WEITERE INFORMATIONEN

➤ www.ines-danube.info

➤ www.rising.eu



Wasserstraße Donau

- | | |
|--|--|
| UN/ECE-Klassen | Häfen |
| <ul style="list-style-type: none"> — VII — VIa, b, c — Va, b — IV — III — I, II — Schleuse 990 Kilometrierung | <ul style="list-style-type: none"> ● Bedeutend ● Sonstige |
| | Städte |
| | <ul style="list-style-type: none"> ■ Hauptstadt ■ Sonstige — Staatsgrenze |
| | Länder |
| | <ul style="list-style-type: none"> ■ Europäische Union ■ Andere |