

13



Eckdaten Donauschifffahrt 2013*

Transportaufkommen

10,6 Mio. t (–0,8 %)

- Import: 5,5 Mio. t (+0,4 %)
- Export: 1,6 Mio. t (–1,9 %)
- Transit: 2,9 Mio. t (+19,0 %)
- Inland: 0,7 Mio. t (–43,6 %)

Transportleistung

11,1 Mrd. tkm (+5,6 %)

9.331 beladene Fahrten (–1,6 %)

- Innerhalb Bundesgebiet: 2,4 Mrd. tkm (+9,8 %)
- Außerhalb Bundesgebiet: 8,7 Mrd. tkm (+4,4 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder

8,4 Mio. t (–11,4 %)

- Erze und Metallabfälle: 2,9 Mio. t (–0,0 %)
- Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 2,5 Mio. t (+4,9 %)
- Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,7 Mio. t (+38,8 %)
- Düngemittel: 0,7 Mio. t (–6,6 %)
- Steine, Erden und Baustoffe: 0,6 Mio. t (–63,4 %)
- Sonstige Güter: 1,0 Mio. t (–22,2 %)

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

95.470 Schiffseinheiten** (+2,6 %)

- Güterverkehr: 63.141 Einheiten (+6,2 %)
- Personenverkehr: 32.329 Einheiten (–3,7 %)

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

1,0 Mio. Passagiere (–4,4 %)

- Linienverkehr: 610.000 Passagiere (–9,6 %)
- Flusskreuzfahrten: 320.000 Passagiere (+10,3 %)
- Gelegenheitsverkehr: 110.000 Passagiere (–10,6 %)

Unfallgeschehen

29 Verkehrsunfälle
mit Schadenswirkung

- Personenschäden: 0 Tote, 3 Leichtverletzte
- Sachschäden: 11 Schiff-Schiff, 4 Auf-Grund-Laufen, 14 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 2 Schiffe gesunken

Verfügbarkeit der Wasserstraße

338 Tage

15-Jahres-Mittel: 357 Tage

- Sperre Hochwasser: 27 Tage
- Sperre Eis: 0 Tage

* Veränderungen gegenüber 2012 finden sich als Prozentwerte in Klammern

** Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	4
Bilanz viadonau	6
Transportaufkommen	14
Hafenumschlag	16
Gütergruppen	18
Personenschiffahrt	20
Verfügbarkeit Wasserstraße	22
Fahrwasserverhältnisse	24
Fahrwassertiefen	26
Verkehrsband Donau Österreich	28
Geschleuste Schiffseinheiten	30
Verfügbarkeit Schleusenammern	32
Wartezeit an Schleusen	34
Unfallgeschehen	36
Modal Split	38
Güterverkehr Donau gesamt	40
Impressum	42

Interessen verbinden Integrative Entwicklung der Donau



Alois Stöger

ALOIS STÖGER
Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie

Die Donau ist der internationalste Fluss der Welt. Sie durchfließt zehn Länder und verbindet dabei vielfältige Wirtschafts- und Lebensräume, die Heimat für mehr als 80 Millionen Menschen sind. Damit ist die Donau ein Sinnbild der Völkerverbindung. Als umweltfreundlicher und leistungsfähiger Verkehrsträger sowie Energielieferant, aber auch als beliebtes Erholungsgebiet ist die Donau als Wirtschafts-, Natur- und Lebensraum daher von hohem entwicklungs- und verkehrspolitischen Rang.

Österreichs Wirtschaft und Bevölkerung brauchen ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Die Wasserstraße Donau ist ein wesentlicher Bestandteil dieses Systems. Ihre verstärkte Nutzung unterstützt die Ziele des aktuellen Gesamtverkehrsplans für Österreich – Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Effizienz. Im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern weist die Binnenschifffahrt die geringsten externen Kosten auf und verfügt über ausreichend freie Kapazitäten. Eine Steigerung des Gütertransports auf der Donau bewirkt somit eine Verringerung von Staus, Lärm, Umweltverschmutzung und Unfällen auf der Straße.

Die nachhaltige Entwicklung und Förderung der Donau bedarf einer abgestimmten Strategie. Das neue Aktionsprogramm Donau soll Fragen der Schifffahrt ebenso wie Aufgaben aus Ökologie und Hochwasserschutz berücksichtigen. Unser Ziel ist es, gemeinsam mit viadonau als Koordinationsstelle Synergien zwischen diesen Bereichen zu erzeugen und die vielfältigen Interessenlagen an der Donau zusammenzuführen – zum Nutzen für alle Beteiligten.

Gemeinsam für den Fluss Entwicklung innovativ gestalten



Hans Peter Hasenbichler

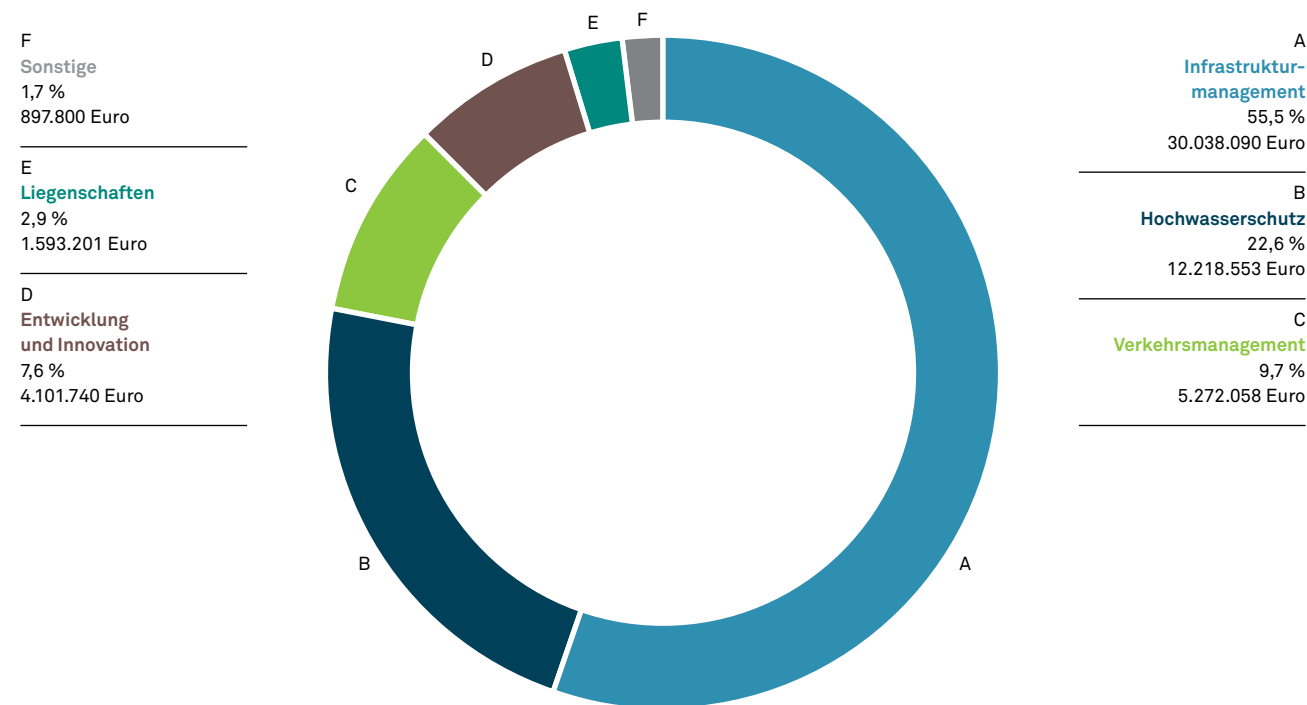
HANS PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

Die unterschiedlichsten Nutzungen der Donau erfordern innovative und komplementäre Gestaltungsstrategien. Als Infrastrukturbetreiber eines natürlichen Verkehrsweges, der gleichsam Lebens- und Wirtschaftsraum ist, sind wir davon überzeugt, dass die umfassende Verschränkung der vielfältigen Interessen an der Donau die zentrale Voraussetzung für ihre stabile ökonomische und ökologische Entwicklung darstellt. Ein Blick auf die aktuelle Situation des Gütertransports auf der Donau offenbart den Fluss als robuste und leistungsfähige Wasserstraße. So konnte trotz einmonatiger Hochwassersperre im Juni ein Anstieg des grenzüberschreitenden Güterverkehrs um 4,8 Prozent im Vergleich zum Jahr 2012 verzeichnet werden. Mit 11,1 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2013 erhöhte sich zudem die Gesamttransportleistung innerhalb und außerhalb Österreichs um 5,6 Prozent.

Dieser positive Entwicklungstrend zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind, und bestärkt uns in unserem Bestreben, das Management der Wasserstraße weiterhin integrativ und umfassend zu betreiben. Die vorliegende siebte Ausgabe des Jahresberichts bietet Ihnen in gewohnter Weise prägnante Daten und Fakten zum Güter- und Personenverkehr auf der Wasserstraße Donau in Österreich.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Kosten für die Kernaufgaben viadonau 2013



Der österreichische Wasserstraßenbetreiber viadonau ...

- erhält 350 km Wasserstraße
- schleust rund 100.000 Schiffe pro Jahr
- sorgt für die Erhaltung von 500 km Treppelwegen
- pflegt 800 km Ufer
- verwaltet rund 15.000 ha Liegenschaften
- betreibt das Schifffahrtsinformationssystem DoRIS (Donau River Information Services) auf der österreichischen Donau mit 23 Basisstationen und einer Zentrale
- managt 300 km Hochwasserschutzdämme
- schützt mit Hochwasserschutzanlagen zwischen Wien und der slowakischen Grenze mehr als 600.000 Bewohner

BILANZ VIADONAU

Strategie 2020 – Weichen für die Zukunft Erfolg durch zufriedene Kunden

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH ist ein Unternehmen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). Als international führender Wasserstraßenbetreiber im Donauraum betreuen über 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an sechs Standorten und zehn Schleusen entlang der 350 Flusskilometer in Österreich die Naturlandschaft und die Wasserstraße Donau. Gemeinsames Ziel ist die behutsame und nachhaltige Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Donau. Mit dem Expertenwissen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Infrastrukturmanagement, Schifffahrt, elektronische Informations- und Navigationssysteme, Logistik, Hochwasserschutz und ökologischen Wasserbau ist viadonau Dienstleister für die öffentliche Hand, Wirtschaftstreibende, Erholungssuchende und Anrainerinnen und Anrainer entlang der Donau.

Um das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft zu führen, hat sich viadonau 2013 intensiv mit Visionen und Strategien auseinandergesetzt. Das entstandene Strategiepapier viadonau 2020 definiert Ambitionen, Ziele und Kernaktivitäten für die kommenden Jahre. Darin wurden die wichtigsten Aktionsfelder und Zielsetzungen des Unternehmens festgelegt und klar formuliert. Die Strategie 2020 umfasst insgesamt acht sogenannte Wirkungsziele innerhalb der vier Säulen Umwelt, Wirtschaft, Sicherheit und Corporate Governance. Diese Wirkungsziele beschreiben, zu welchem Zweck viadonau Projekte und sonstige Aktivitäten durchführt. Die Strategie legt auch die herausfordernden Ambitionen oder Zukunftsbilder dar, die bis zum Jahr 2020 realisiert werden sollen. Sie führt damit zu einer klaren Fokussierung der täglichen Arbeit von viadonau.

Nachdem der interne Strategieprozess abgeschlossen war, diskutierten die vielseitigen Kundengruppen von viadonau bei einer Kundenkonferenz im November 2013 die strategischen Aktionsfelder des Unternehmens in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Sicherheit sowie die sich daraus ergebenden Themen der Zukunft. Die Kundenkonferenz brachte viadonau Informationen über die Erwartungen der Kunden als Basis für strategische und operative Entscheidungen in Bezug auf zukünftige Serviceleistungen. Als Dienstleistungsunternehmen ist es viadonau wichtig, dass sich die unternehmerischen Tätigkeiten weitgehend mit den Kundenwünschen decken. Zufriedene Kunden sind eine wichtige Voraussetzung für den langfristigen Erfolg des Unternehmens.

Unternehmen viadonau

- **Eigentümer**
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
- **Aufgaben**
Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraße Donau, geregelt im Wasserstraßengesetz aus dem Jahr 2004 (Bundesgesetzblatt 177/2004 vom 30.12.2004)
- **Zentrale**
Tech Gate Vienna (1220 Wien)
- **Servicecenter**
Oberes Donautal (4082 Aschach),
Wachau (3500 Krems),
Carnuntum (2405 Bad Deutsch-Altenburg),
March-Thaya (2261 Angern),
DHK Brigittenauer Sporn (1200 Wien)
- **Web**
www.viadonau.org

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2006–2013

10.844.165 t
2006

12.106.540 t
2007

11.208.711 t
2008

9.321.810 t
2009

11.052.079 t
2010

9.943.288 t
2011

10.714.007 t
2012

10.624.194 t
2013



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Passagiere auf der österreichischen Donau 2013



610.000
Linienverkehr

320.000
Kabinenschiffahrt

110.000
Gelegenheitsverkehr

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2013

Sperre
Eis
0,0 %
2013

Sperre
Hochwasser
7,4 %
2013

Verfügbarkeit
Wasserstraße
92,6 %
2013



TRANSPORTAUFKOMMEN

Güterverkehr auf Vorjahresniveau Transitverkehr legt 19 % zu

- Trotz einmonatiger Hochwassersperre Anstieg des grenzüberschreitenden Güterverkehrs um 4,8 % im Vergleich zu 2012
- 19,0 % Zuwachs im Transitverkehr auf der Donau
- Transportleistung innerhalb und außerhalb Österreichs erhöhte sich um 5,6 %

Im Jahr 2013 wurden auf dem österreichischen Abschnitt der Donau 10,6 Mio. Tonnen Güter befördert, was einer leichten Abnahme des Transportvolumens um 0,8 % bzw. rund 90.000 Tonnen im Vergleich zu 2012 entspricht. Trotz einer beinahe einmonatigen Hochwassersperre der Donau im Sommer 2013 bewegten sich im grenzüberschreitenden Verkehr die Importe und Exporte in etwa auf dem Niveau von 2012, während der Transitverkehr auf der Donau im Jahr 2013 um bemerkenswerte 19,0 % auf knapp 2,9 Mio. Tonnen anstieg.

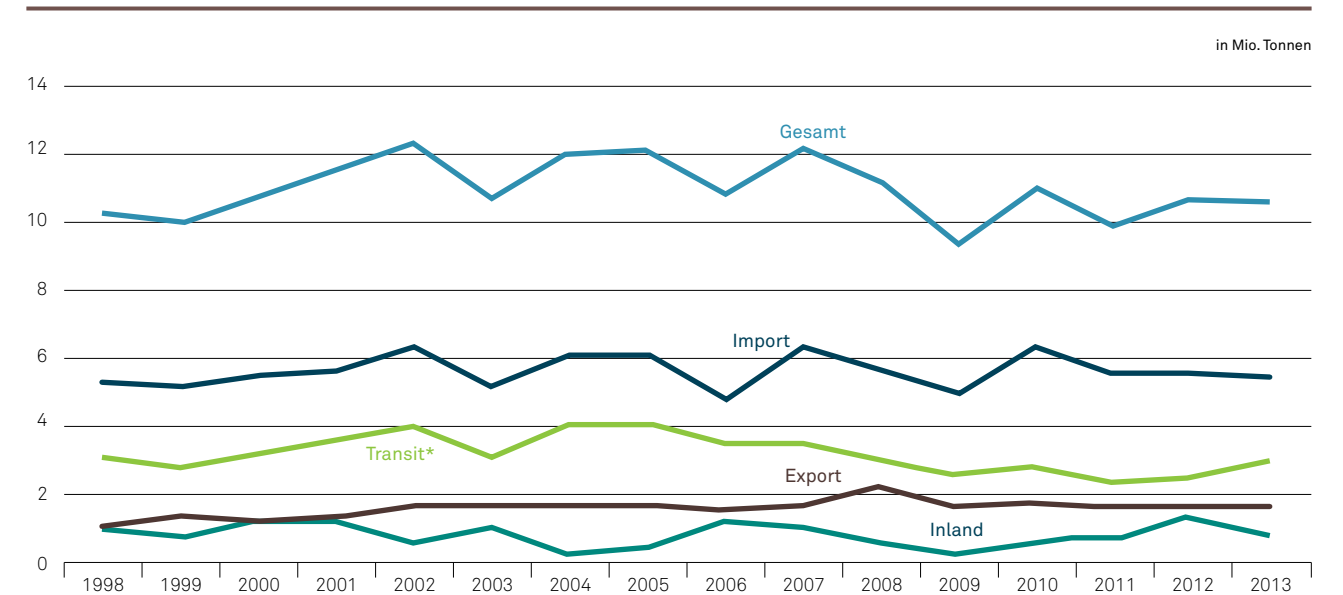
Die Transportleistung (das Produkt aus Transportvolumen und Wegstrecke) erhöhte sich innerhalb des Bundesgebiets gegenüber 2012 um 9,8 % auf 2,4 Mrd. Tonnenkilometer. Für die gesamte erbrachte Transportleistung innerhalb und außerhalb Österreichs ergab sich ein Anstieg von 5,6 % auf 11,1 Mrd. Tonnenkilometer. Die Anzahl der beladenen Fahrten, die auf dem österreichischen Donauabschnitt durchgeführt wurden, reduzierte sich hingegen geringfügig um 1,6 % von 9.481 auf 9.331. Die durchschnittliche Beförderungsweite je Tonne betrug dabei im Transitverkehr 1.456 Kilometer, im Import 995 Kilometer, im Export 885 Kilometer und im Inlandverkehr 148 Kilometer.

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr (die Summe von Export, Import und Transit) wurde ein Anstieg von 4,8 % oder knapp 0,5 Mio. Tonnen gegenüber 2012 verzeichnet, was beinahe zur Gänze auf den starken Zuwachs im Transitverkehr von 19,0 % zurückzuführen ist. Dieser Verkehrsbereich, in dem 80 % der Güter zu Berg und 20 % zu Tal bewegt wurden, war bereits im Jahr 2012 um 6,3 % gegenüber 2011 angestiegen – ein Zeichen dafür, dass der internationale Warenverkehr auf der Donau nach den Krisenjahren 2009 und 2011 wieder angesprungen ist. Im Import, dessen Anteil am Gesamttransportvolumen 2013 bei 51,4 % lag, wurden mit knapp 5,5 Mio. Tonnen um 0,4 % bzw. 22.986 Tonnen mehr Güter befördert als im Jahr davor. Im Export per Binnenschiff hingegen reduzierte sich die transportierte Gütermenge um 1,9 % bzw. 30.740 Tonnen auf 1,6 Mio. Tonnen.

Der Inlandverkehr auf der Wasserstraße Donau, der 2013 mit 6,6 % den geringsten Anteil am gesamten Transportvolumen hatte, verringerte sich schließlich um bemerkenswerte 43,6 % bzw. 540.824 Tonnen auf 0,7 Mio. Tonnen. Dieser Rückgang ist jedoch fast zur Gänze auf den im Jahr 2012 abgeschlossenen Umbau der Hafengebäude im Stadthafen Linz zurückzuführen.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 1998–2013



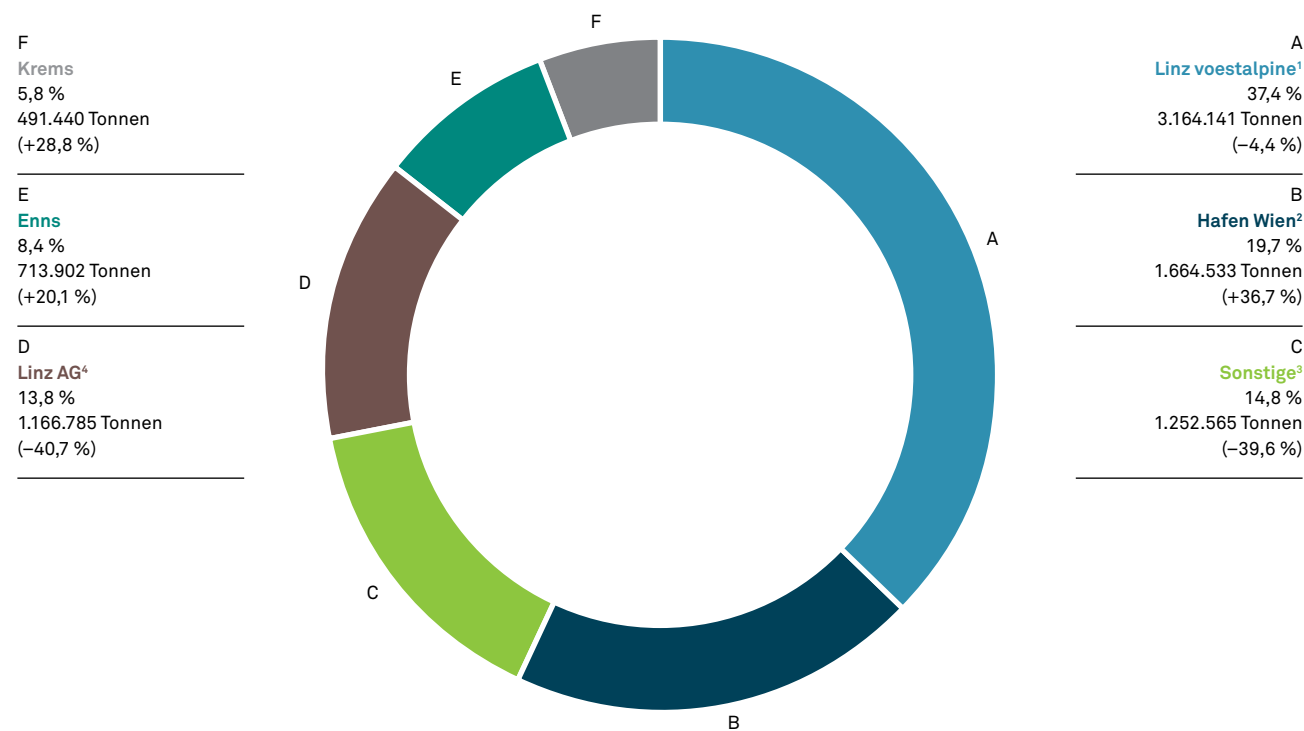
Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit*	Inland	Gesamt
2013	5.461.830	1.592.961	2.870.116	699.287	10.624.194
2012	5.438.844	1.623.701	2.411.351	1.240.111	10.714.007
2011	5.564.222	1.545.722	2.268.157	565.187	9.943.288
2010	6.199.870	1.667.805	2.727.772	456.632	11.052.079
2009	4.945.292	1.581.387	2.465.668	329.463	9.321.810

* 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 viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2013



¹ Inklusive wasserseitigem Umschlag in der Halle der Industrie Logistik Linz GmbH.

² Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau zusammengefasst.

³ Sonstige Häfen und Länder: Aschach, Wilhering, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Ardagger, Ybbs, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg, Bad Deutsch-Altenburg

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

HAFENUMSCHLAG

Rückgang von rund 11 % Plus in Wien, Krems und Enns

An den Be- und Entladestellen entlang des österreichischen Abschnitts der Donau wurden im Jahr 2013 insgesamt mehr als 8,4 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Im Vergleich zu 2012 entspricht dies einem Rückgang von 11,4 % oder knapp 1,1 Mio. Tonnen. Allerdings machten etwas mehr als 60 % dieses Rückgangs jene Mengen an Sand und Kies aus, die im Jahr 2012 für den Teilrückbau der Hafenbecken im Stadthafen Linz entladen wurden.

Der Werkshafen der voestalpine in Linz bleibt mit 3,1 Mio. Tonnen wasserseitigem Umschlag auch 2013 wieder der mengenmäßig bedeutendste Donauhafen in Österreich. Trotz eines Umschlagsminus von 4,4 % oder 144.792 Tonnen im Vergleich zu 2012 hatte der Hafen einen Anteil von 37,4 % am gesamten wasserseitigen Umschlag aller Häfen und Länder an der österreichischen Donau.

Im Hafen Wien (Häfen Freudenau, Lobau und Albern) lag die zu Wasser umgeschlagene Gütermenge mit rund 1,7 Mio. Tonnen um 36,7 % oder 446.883 Tonnen beträchtlich über dem Wert von 2012. Im Fünfjahresvergleich von 2009 bis 2013 ist dies die höchste im Hafen Wien erreichte wasserseitige Umschlagsmenge.

Den zweitstärksten prozentuellen Zuwachs erzielte 2013 der Hafen Krems mit einem Plus von 28,8 % oder 109.923 Tonnen, gefolgt vom Hafen Enns mit einem Plus von 20,1 % oder 119.324 Tonnen. Im Hafen Krems wurden somit knapp 0,5 Mio. Tonnen an Gütern wasserseitig umgeschlagen, in Enns waren es etwas mehr als 0,7 Mio. Tonnen.

Neben dem Werkshafen der voestalpine in Linz mussten auch die beiden Häfen der Linz AG Rückgänge im wasserseitigen Güterumschlag hinnehmen. Hier wurde für 2013 ein Minus von 40,7 % bzw. 799.269 Tonnen registriert. Dieser sehr hohe Rückgang gegenüber 2012 erklärt sich zum Großteil durch die in diesem Jahr abgeschlossene Teilverlandung des Hafens Linz und die damit zusammenhängenden Umschlagstätigkeiten.

In der Gruppe der privaten sonstigen Häfen und Länder (darunter Korneuburg, Pischelsdorf, Aschach, Mauthausen, Pöchlarn, Wilhering und der Schwerlasthafen Linz) ging der wasserseitige Gesamtumschlag um 39,6 % oder 0,8 Mio. Tonnen auf knapp 1,3 Mio. Tonnen zurück. Auch dieser Rückgang lässt sich mit der Teilverlandung der Hafenbecken in Linz erklären, da der verbaute Sand und Kies an der Lände Wilhering auf das Schiff verladen wurde.

- voestalpine-Werkshafen mit 3,1 Mio. Tonnen wasserseitigem Umschlag erneut bedeutendster Donauhafen in Österreich
- Plus von 36,7 % in den Wiener Häfen

GÜTERGRUPPEN

Rekord bei Agrarprodukten Zunahme bei Metallerzeugnissen



„Die Rekordmengen von Agrarprodukten auf der Donau zeigen, dass wir mit unserer aktuellen Arbeitsinitiative ‚Nachwachsende Rohstoffe mit dem Binnenschiff‘ genau ins Schwarze getroffen haben. Gemeinsam mit den Akteuren aus dem Logistiksektor wollen wir neue Transporte mit dem Binnenschiff initiieren.“

MILICA GVOZDIC
Junior Projektmanagerin
Transportentwicklung

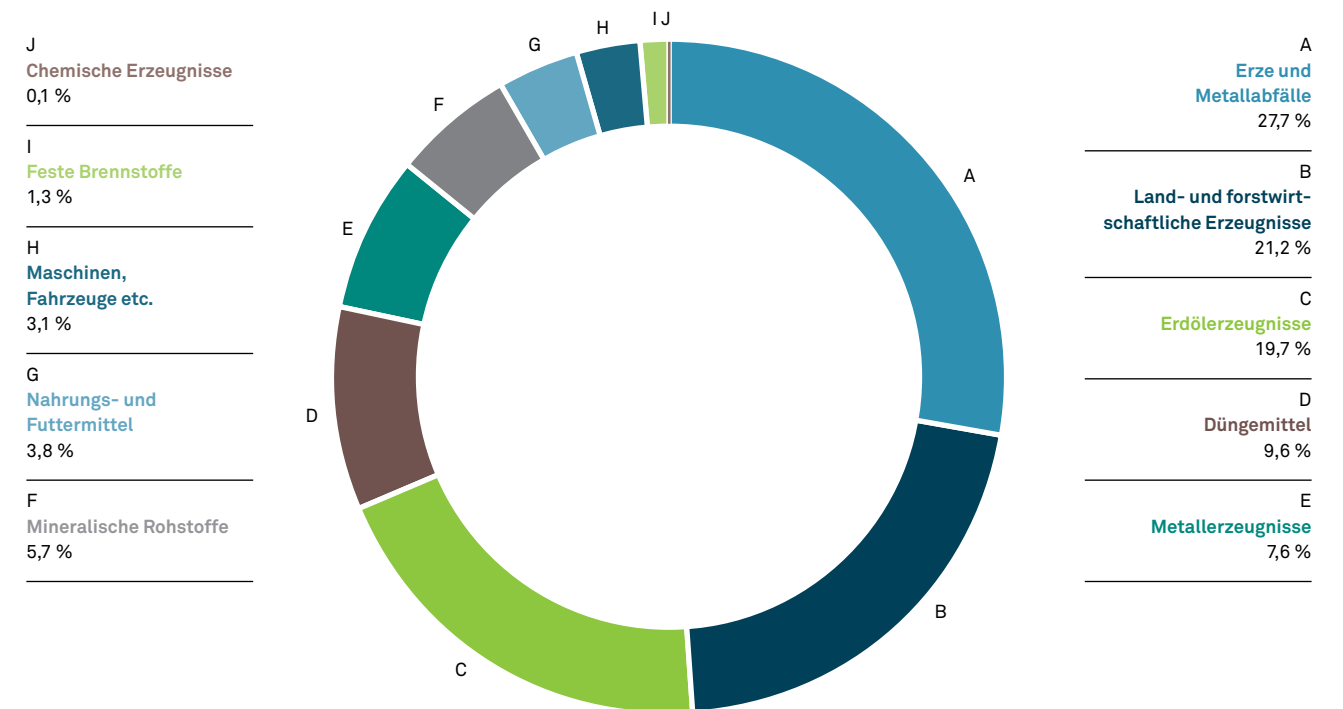
So wie in den Vorjahren erreichten auch im Jahr 2013 die Erze und Metallabfälle mit 2,9 Mio. Tonnen das größte Volumen und blieben mit einem Zuwachs von 0,1 % gegenüber 2012 stabil. Diese Gütergruppe wurde nahezu ausschließlich im Import nach Österreich befördert. Mit einem Gesamtvolumen von 2,3 Mio. Tonnen erreichten die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse 2013 den höchsten je evaluierten Wert. Der Anstieg betrug rund 27,3 % bzw. 484.067 Tonnen, wobei die überwiegende Mehrheit dieser Gütergruppe im Transitverkehr (67 %), gefolgt von Importen (25 %), bewegt wurde. Binnenschifftransporte von Erdölerzeugnissen konnten auf dem österreichischen Donauabschnitt um 1,8 % oder 36.176 Tonnen gegenüber 2012 gesteigert werden und standen mit 2,1 Mio. Tonnen und einem Anteil von 19,7 % am Gesamtvolumen an dritter Stelle.

Das Beförderungsaufkommen der Metallerzeugnisse nahm um 20,2 % bzw. 135.797 Tonnen zu und konnte somit auf insgesamt 806.944 Tonnen gesteigert werden. 43 % dieser Güter wurden auf der Donau im Transit durch Österreich bewegt. Der Transport von Maschinen, Fahrzeugen und sonstigen Waren stieg um 10,4 % auf 333.643 Tonnen, die ebenfalls überwiegend im Transitverkehr transportiert wurden. Den höchsten prozentuellen Zuwachs aller Gütergruppen zeigte die Gruppe der chemischen Erzeugnisse, nämlich 64,3 % – in absoluten Zahlen betrachtet hatte diese Gütergruppe allerdings das geringste Gütervolumen.

Im zweiten Jahr in Folge waren Düngemitteltransporte rückläufig. Mit einem Minus von 8,0 % bzw. 88.726 Tonnen betrug das Transportaufkommen 1,0 Mio. Tonnen im Jahr 2013. Nach einem starken Anstieg des Transportvolumens bei mineralischen Rohstoffen von 175,0 % im Jahr 2012, der auf die Teilverladung der Hafenecken der Linz AG zurückzuführen war, sanken im Jahr 2013 erwartungsgemäß die entsprechenden Transporte – konkret um 44,2 % auf 607.459 Tonnen. In der Gütergruppe der Nahrungs- und Futtermittel schlug ebenfalls ein Rückgang zu Buche. In Summe wurden 408.620 Tonnen auf der österreichischen Donau transportiert – um 5,7 % weniger als 2012 –, wobei mehr als 50 % des Aufkommens auf Importe entfielen. Nach einem starken Plus von 80,3 % im Jahr 2012 wurde in der Gütergruppe feste Brennstoffe ein Minus von 57,4 % auf mengenmäßig moderate 140.647 Tonnen verzeichnet.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau nach Gütergruppen 2013



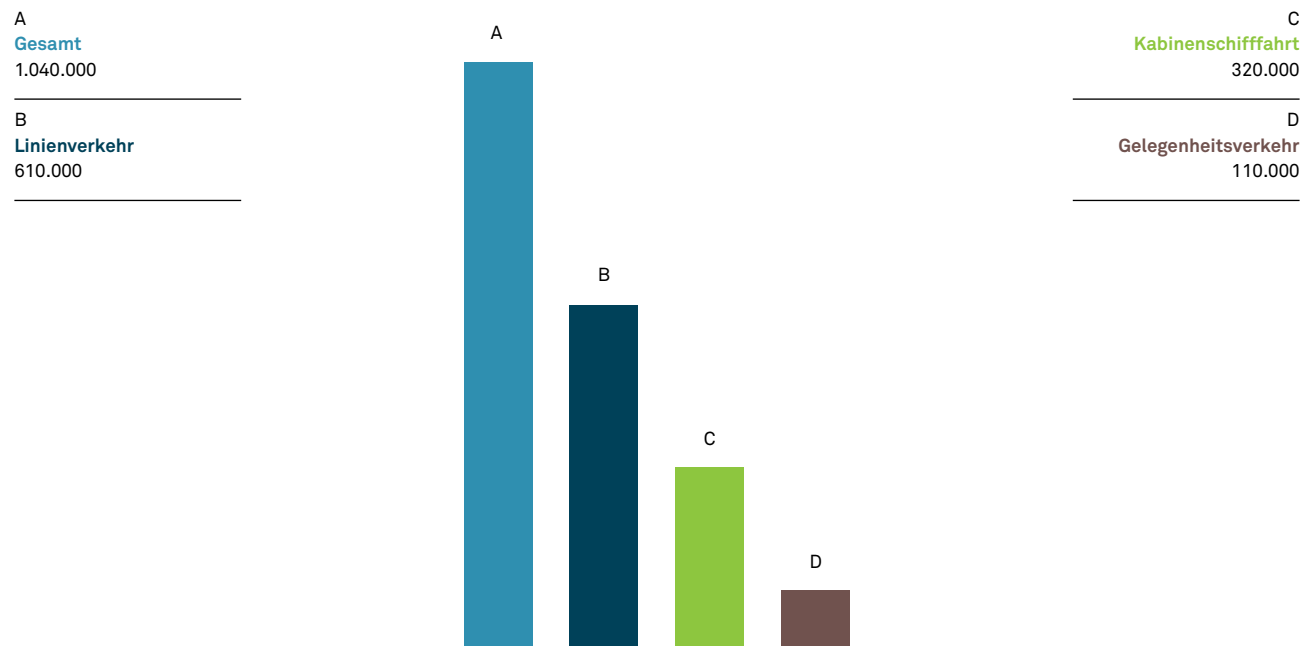
Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2013	Veränderung
Land- und forstwirtschaftl. Erzeugn./lebende Tiere	4.235	557.741	183.651	1.509.129	2.254.756	+27,3 %
Nahrungs- und Futtermittel	1.085	263.102	40.342	104.091	408.620	-5,7 %
Feste Brennstoffe	-	93.183	-	47.464	140.647	-57,4 %
Erdölerzeugnisse	488.434	921.502	568.525	119.023	2.097.484	+1,8 %
Erze und Metallabfälle	-	2.927.968	13.271	2.982	2.944.221	+0,1 %
Metallerzeugnisse	27.440	201.433	232.923	345.148	806.944	+20,2 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	174.094	247.530	31.591	154.244	607.459	-44,2 %
Düngemittel	2.045	231.172	460.617	324.605	1.018.439	-8,0 %
Chemische Erzeugnisse	-	306	0	11.677	11.983	+64,3 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	1.953	17.894	62.042	251.754	333.643	+10,4 %
Gesamt	699.286	5.461.831	1.592.962	2.870.117	10.624.194	-0,8 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Passagiere auf der österreichischen Donau 2013*



Anlegungen und Passagiere im Personenhafen Wien**	Anlegungen Schiffe	% zum Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zum Vorjahr
2013	3.581	+3,0	374.637	+3,4
2012	3.477	-3,0	362.316	+0,2
2011	3.585	-1,5	361.565	+0,3
2010	3.641	-9,1	362.655	+2,8
2009	4.007	-9,6	352.793	-7,3

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

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

Quellen: DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Donauschifffahrt Ardagger GmbH, Donauschifffahrt Wurm + Köck GmbH & Co. OHG, DSGL – Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH, MAHART PassNave Shipping Ltd., schiffART MS Helene, Slovak Shipping and Ports – Passenger Shipping JSC (SPaP-LOD, a.s.), viadonau, WGD Tourismus GmbH, Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH

PERSONENSCHIFFFAHRT

Knapp über 1 Million Fahrgäste 13 neue Flusskreuzfahrtschiffe

Im Segment der Flusskreuzfahrten wurden auf 3.478 Fahrten (+9,0 % gegenüber 2012) in Summe rund 320.000 Passagiere (+10,3 %) auf dem österreichischen Donauabschnitt befördert. Hierfür waren insgesamt 137 verschiedene Kabinenschiffe im Einsatz, was ein Plus von 10,5 % bzw. 13 Schiffen gegenüber 2012 bedeutet. Einerseits wurden 13 Neubauten auf der Donau in Dienst gestellt, andererseits wechselten 11 Schiffe ihr Fahrgebiet vorrangig auf westeuropäische Wasserstraßen, während 11 Schiffe wiederum vorrangig aus dem Westen auf die Donau kamen. Die gesamte Kapazität der auf dem österreichischen Donauabschnitt eingesetzten Flusskreuzfahrtschiffe betrug 22.300 Personenplätze – im Mittel 180 Personenplätze pro Schiff.

Im Linienverkehr wurden 2013 in Summe rund 610.000 Personen (-9,6 % gegenüber 2012) befördert. Dieser Rückgang ist vor allem auf das Hochwasser zurückzuführen, das sich im Juni 2013 – also in der Hochsaison der Personenschifffahrt – ereignete. Die DDSG Blue Danube meldet für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 190.000 Passagiere (-9,5 % gegenüber 2012). Auf den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 119.821 Fahrgäste (-9,9 %) befördert. 48.952 Personen nahmen das Angebot der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH (ehem. Donau Touristik) in Anspruch. Die slowakischen und ungarischen Tragflügelboote, die zwischen Wien und Bratislava bzw. Budapest verkehren, transportierten 34.077 Personen (+3,0 %). Der bayerische Anbieter Wurm + Köck meldet für 2013 auf den Strecken zwischen Linz und Schlägen bzw. Wien in Summe 15.463 Passagiere (-47,1 %).

Im Gelegenheitsverkehr wurden 2013 insgesamt rund 110.000 Fahrgäste befördert (-10,6 % gegenüber 2012). Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube 47.000 Passagiere (-21,7 %). 10.420 Personen nahmen das Angebot der Donauschifffahrt Ardagger an (-0,6 %). Von schiffART MS Helene (Linz) wurden 9.000 Passagiere auf Gelegenheitsfahrten befördert (+12,5 %), auf der MS Kaiserin Elisabeth der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH 7.733 und auf dem Dampfschiff Schönbrunn 6.600 (-10,8 %). Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2013 im Gelegenheitsverkehr weniger als 5.000 Passagiere beförderten, wird hier nicht gesondert ausgewiesen. Für sonstige im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt operierende Unternehmen lagen für den Berichtszeitraum keine Zahlen vor.



„Als Infrastrukturbetreiber sind wir darum bemüht, unsere Services allen Nutzern der Donau bereitzustellen. Dazu stehen wir in einem intensiven Austausch mit der Bevölkerung, den zuständigen Behörden, den Anrainergemeinden und natürlich den agierenden Unternehmen.“

ISABEL KISLING
Leiterin Liegenschaften

VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Donau an 338 Tagen befahrbar Lang dauernde Hochwassersperre

- Insgesamt 27 Tage Hochwassersperre aufgrund von Folgeschäden an der Schleuse Altenwörth
- Langjährige Verfügbarkeit bei 97,8 %

Wetterbedingte behördliche Sperren können auf der Wasserstraße Donau aufgrund von Extremsituationen wie Eisbildung oder Hochwasser erlassen werden. Während durch erhebliche Eisbildung bedingte Sperren auf der Donau hauptsächlich auf die Wintermonate, in der Regel auf die Monate Januar und Februar, beschränkt sind, treten Hochwasser tendenziell in den Frühjahrs- oder Sommermonaten auf.

In Niederwassersituationen erfolgt keine Sperre der Donau, jedoch können bei niedrigen Wasserständen Gütertransporte nur eingeschränkt wirtschaftlich durchgeführt werden, da vor allem die verfügbaren Fahrwassertiefen über die mögliche Abladetiefe eines Schiffes und damit auch über die Beladungsmenge entscheiden. Mit höheren Transportmengen pro Schiff bzw. Schiffsverband verbessert sich auch das Verhältnis der Frachteinnahmen zu den Kosten und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Donauschifffahrt.

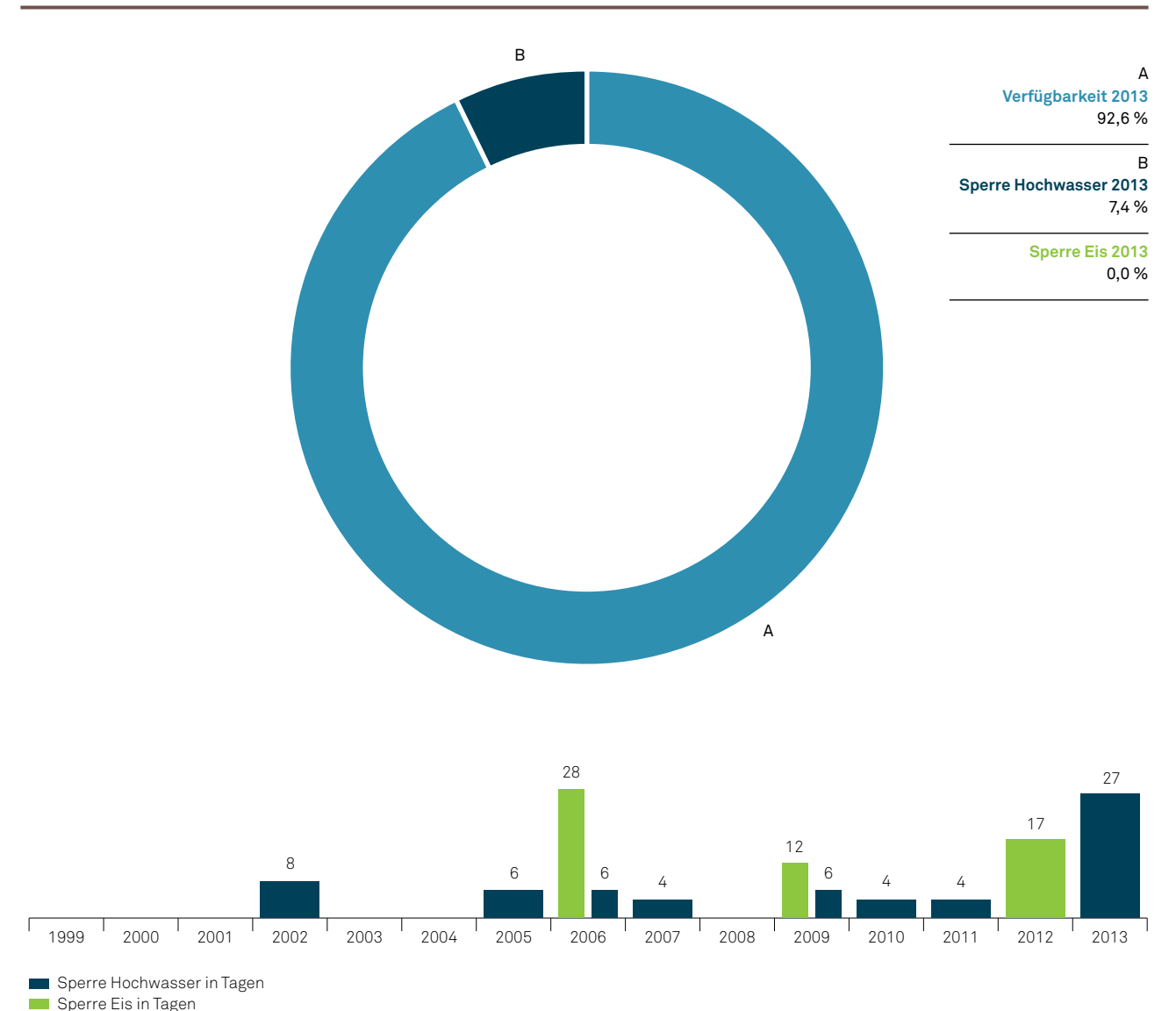
Im 15-jährigen Jahresdurchschnitt von 1999 bis 2013 lag die Verfügbarkeit des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau bei 97,8 % oder 357 Tagen pro Jahr. In diesem Zeitraum waren drei Eissperren mit einer durchschnittlichen Dauer von knapp 20 Tagen zu verzeichnen, während die Wasserstraße in acht Jahren aufgrund von Hochwasser im Durchschnitt 6,5 Tage gesperrt werden musste.

Starke Niederschläge führten im Juni 2013 zu einem Hochwasserereignis auf der österreichischen Donau, welches die Einstellung der Schifffahrt für die ungewöhnlich lange Dauer von 14 Tagen nötig machte. Da das Hochwasser gravierende Schäden an der Schleusenanlage Altenwörth verursacht hatte, musste die Sperre um weitere zwei Wochen auf insgesamt 27 Tage verlängert werden. Eissperren wurden im Jahr 2013 auf dem österreichischen Donauabschnitt hingegen keine verzeichnet. Somit war die Wasserstraße Donau in diesem Jahr an 338 Tagen oder für 92,6 % des Jahres verfügbar.

Bei Wechselverkehren zwischen Donau und Rhein ist auch die Verfügbarkeit der Wasserstraßen Main und Main-Donau-Kanal von großer Bedeutung. Im Jahr 2013 wurden auf dieser Strecke keine Eissperren, jedoch eine Hochwassersperre von 12 Tagen im Juni 2013 verzeichnet. Zusätzlich musste für den Main-Donau-Kanal im April aufgrund von Erhaltungsarbeiten an den Schleusen eine behördliche Sperre von insgesamt 13 Tagen erlassen werden. Die Verfügbarkeit des Main und des Main-Donau-Kanals lag somit im Jahr 2013 bei 93,2 %.

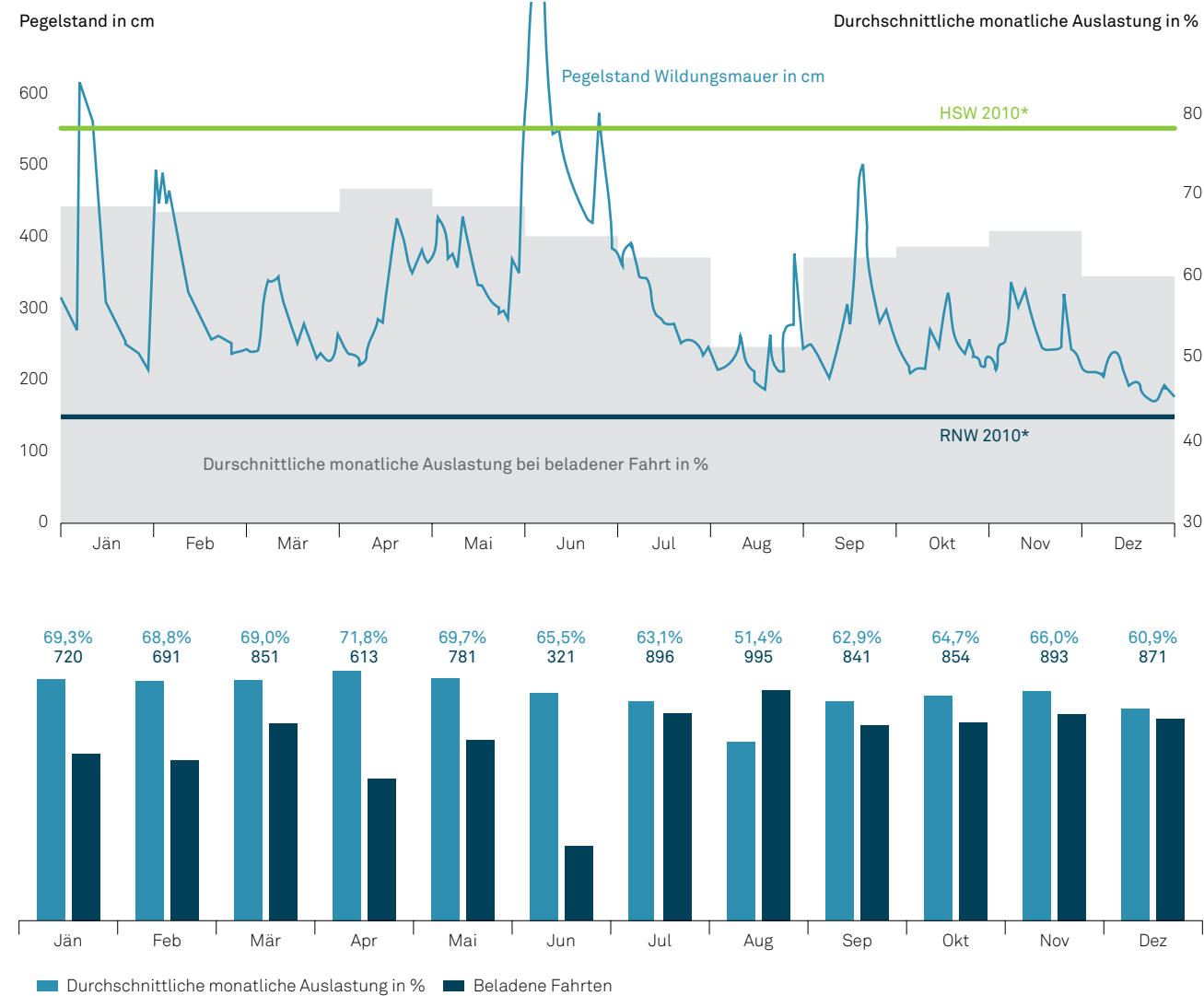
ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 1999–2013



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Fahrwasserverhältnisse und damit verbundene Schiffsauslastung 2013 am Richtpegel Wildungsmauer



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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung viadonau

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE

Sehr gute Wasserstände Schiffsauslastung bei 65,3 %

In hydrologischer Hinsicht bewegten sich die Fahrwasserverhältnisse in den freien Fließstrecken des österreichischen Donauabschnitts (Wachau und östlich von Wien) im Jahr 2013 auf sehr gutem Niveau. Der durchschnittliche Tagesmittelwert der Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die Strecke östlich von Wien) betrug 316 cm und lag somit knapp 40 cm über jenem der vorangegangenen vier Jahre. An keinem einzigen Tag des Jahres 2013 fielen die Wasserstände unter Regulierungsniederwasser (RNW 2010), für rund 42 % der Tage bewegte sich der Pegelstand über Mittelwasser (MW 2010).

In den statistisch gesehen üblicherweise von Niedrigwasser geprägten Wintermonaten Jänner, Februar und Dezember sowie in den ebenfalls prinzipiell wasserärmeren Herbstmonaten September bis November lagen die gemittelten Tagespegelstände am Richtpegel Wildungsmauer um 15 cm über jenen des Jahres 2012 und jeweils mehr als einen halben Meter über jenen der Jahre 2009 bis 2011 (74 cm, 55 cm bzw. 52 cm).

Der Juni 2013 war von einem Hochwasserereignis geprägt, das je nach Donauabschnitt eine 100- bzw. 300-jährige Wiedereintrittswahrscheinlichkeit aufwies. Die maximalen Durchflüsse lagen zwischen 9.500 und 11.500 m³ pro Sekunde und waren damit durchwegs höher als bei dem Ereignis im August 2002. Das Hochwasser verursachte Anlandungen in der Fahrrinne von rund 1,3 Mio. m³ Kies und Feinsediment, was sich im August 2013 in Verbindung mit fallenden Wasserständen negativ auf die verfügbaren Fahrwassertiefen auswirkte.

In Betrachtung des Gesamtjahres 2013 lag der durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad der Güterschiffe bei guten 65,3 %. Im Vergleich der vorangegangenen fünf Jahre handelt es sich hier nach 66,3 % für 2012 um den zweitbesten Wert (2011: 59,6 %; 2010: 64,2 %; 2009: 60,0 % und 2008: 61,3 %). Mit Ausnahme des Monats August bewegte sich der durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad jeweils über 60 %, was die sehr gute mittlere Wasserführung der Donau widerspiegelt.

Kann die Güterschifffahrt relativ hohe Abladetiefen erzielen, so steigt der durchschnittliche Auslastungsgrad der Schiffe, und es werden weniger Fahrten zum Transport derselben Gütermengen benötigt. Dieser Zusammenhang ist aus der zweiten Grafik ersichtlich: Der durchschnittliche Auslastungsgrad lag im Februar 2013 bei guten 68,8 %, wobei 691 Fahrten nötig waren, um rund 830.000 Gütertonnen zu befördern. Im Dezember hingegen lag dieser nur bei 60,9 %, und es mussten 871 Fahrten für den Transport von rund 940.000 Tonnen durchgeführt werden.

- Hydrologisch sehr gutes Jahr; kein einziger Tag Niedrigwasser
- Zweitbestener Wert für Auslastungsgrad der Güterschiffe in den letzten fünf Jahren

FAHRWASSERTIEFEN

Für 86 % des Jahres 2,50 Meter Anlandungen durch Hochwasser



„Das extreme Juni-Hochwasser hatte Anlandungen von rund 1,3 Mio. Tonnen in der Fahrrinne verursacht. Trotz beschränkter Baggerkapazitäten am Markt konnten wir aufgrund der engen Kooperation mit dem VERBUND und den öffentlichen Häfen den Nutzern der Wasserstraße eine gute Infrastruktur bereitstellen.“

THOMAS HARTL
Stv. Leiter Wasserstraßen-Management

Für die beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau (Wachau und östlich von Wien) wurden die geringsten verfügbaren Fahrwassertiefen aus allen im Jahr 2013 durchgeführten hydrografischen Vermessungen der Stromsohle ermittelt. Die zwischen den Vermessungszeitpunkten liegenden Werte wurden hierzu interpoliert und in Kombination mit schifffahrtsrelevanten Pegelganglinien (gemittelte Tagespegelstände an den beiden Richtpegeln Kienstock und Wildungsmauer) ausgewertet. Referenz war dabei eine möglichst durchgängig vorgehaltene Tiefenrinne innerhalb der Fahrrinne, die die erforderliche Fahrbahnbreite für einen 4er-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr darstellt, wobei die Breite vom Kurvenradius abhängig ist.

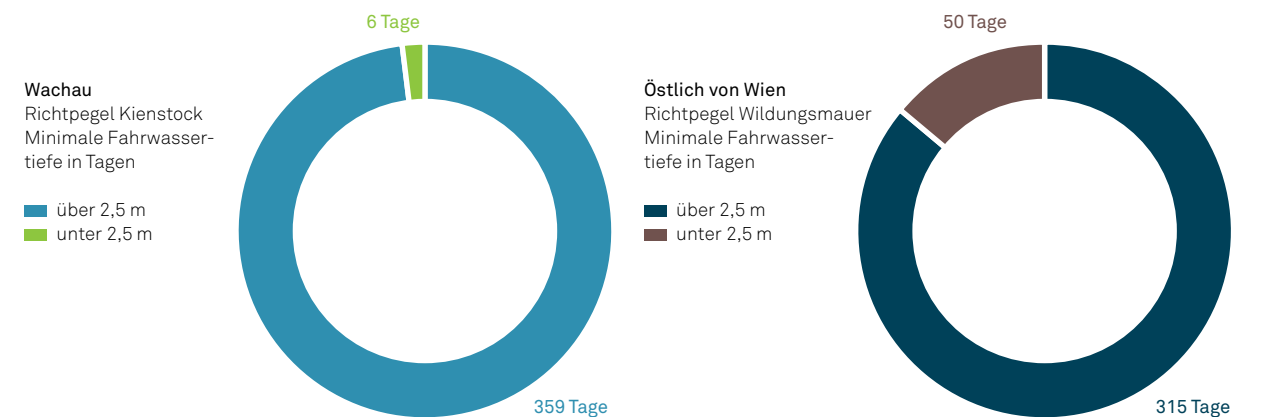
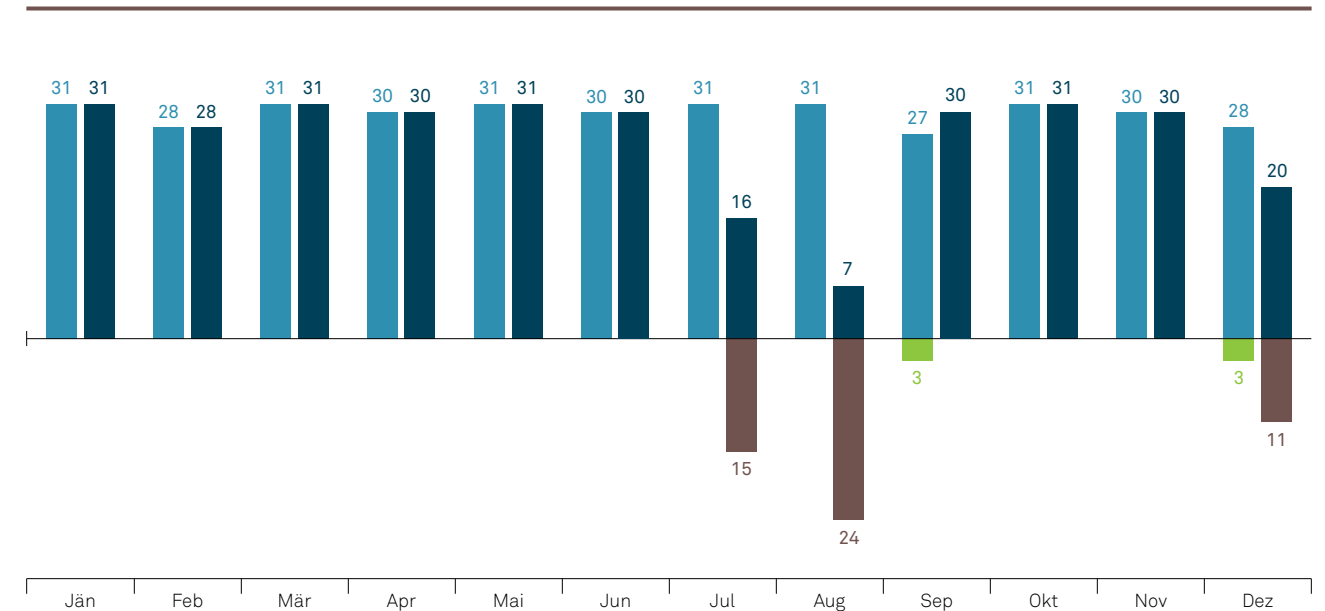
Im ersten Halbjahr des Jahres 2013 waren in beiden freien Fließstrecken der Donau in Österreich durchgängig Fahrwassertiefen von über 2,50 m in der Tiefenrinne vorhanden, ebenso in den üblicherweise von niedrigen Wasserständen geprägten Monaten Oktober und November. Im Zuge des Juni-Hochwassers kam es zu massiven Anlandungen in der Fahrrinne, welche bei fallenden Wasserständen in den Monaten Juli und August die verfügbaren Fahrwassertiefen in der freien Fließstrecke östlich von Wien stark beeinträchtigten. Bis zum Ende des Jahres 2013 konnten durch Baggerungen seitens viadonau rund 470.000 m³ der angelandeten Sedimente wieder aus der Fahrrinne entfernt werden.

In Betrachtung des Gesamtjahres 2013 war in der Wachau an 359 Tagen bzw. für 98 % des Jahres eine Mindestfahrwassertiefe von 2,50 m innerhalb der Tiefenrinne vorhanden. Nur an sechs Tagen des Jahres (jeweils drei Tage in den Monaten September und Dezember) lagen demnach die Fahrwassertiefen in diesem Donauabschnitt in der Tiefenrinne unter 2,50 m.

Drastischer zeigten sich die Auswirkungen des Juni-Hochwassers auf der Strecke östlich von Wien, wo in den Monaten Juli und August aufgrund sinkender Wasserstände nur für 36 % der Tage eine Mindestfahrwassertiefe von 2,50 m innerhalb der Tiefenrinne gegeben war. Im Dezember, der am Richtpegel Wildungsmauer in der zweiten Monatshälfte nur gemittelte Tagespegelstände von 30 cm über Regulierungsniederwasser (RNW 2010) aufwies, lag die Fahrwassertiefe für rund 35 % der Tage in der Tiefenrinne unter 2,50 m.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Minimal durchgängig* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2013

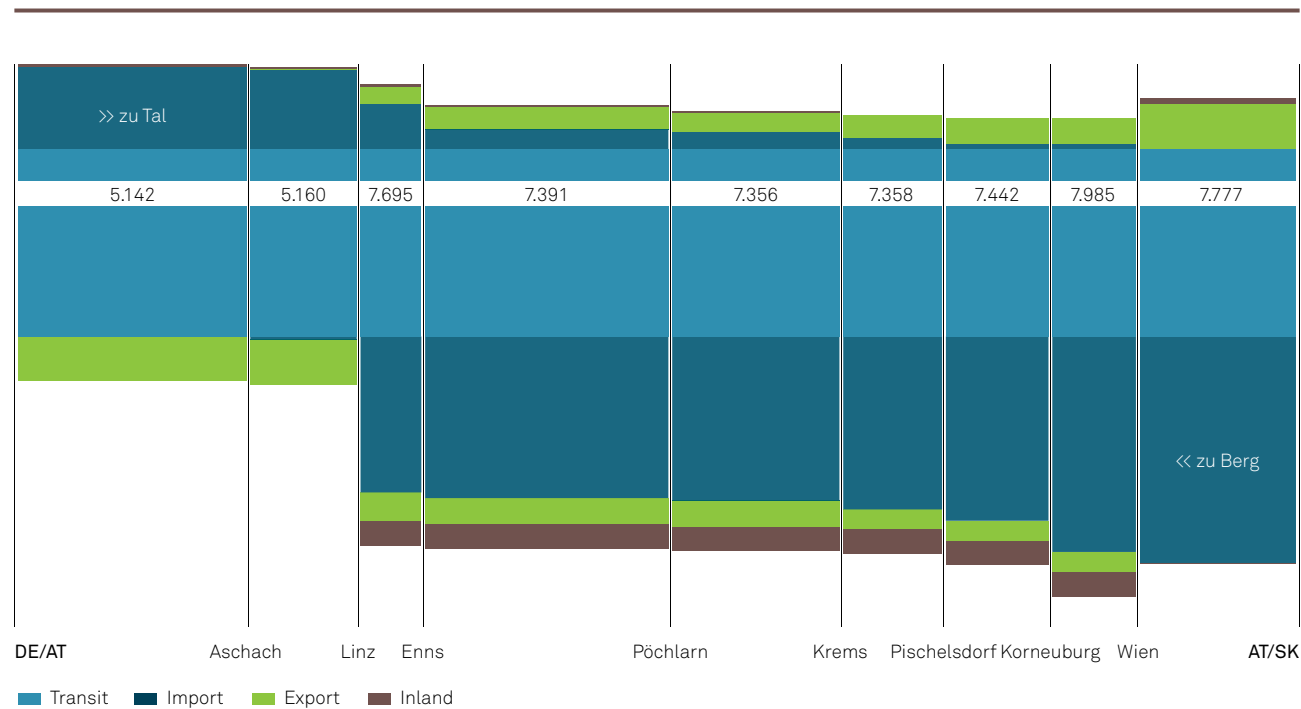


* Bezogen auf die erforderliche Fahrbahnbreite für einen 4er-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr. Die Breite ist abhängig vom Kurvenradius.

Quelle: viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2013



Abschnitt	Länge	Import	Import	Export	Export	Inland	Inland	Transit	Transit	Gesamt	Gesamt	Gesamt
in 1.000 Tonnen	in km	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Tal
Grenze DE/AT – Aschach	63,21	0	1.454	785	0	0	33	2.306	564	3.091	2.051	5.142
Aschach – Linz	31,30	61	1.395	785	1	0	48	2.306	564	3.152	2.008	5.160
Linz – Enns	16,87	2.741	802	481	303	436	62	2.306	564	5.964	1.731	7.695
Enns – Pöchlarn	67,63	2.872	367	420	389	445	28	2.306	564	6.043	1.348	7.391
Pöchlarn – Krems	46,20	2.881	334	420	389	434	28	2.306	564	6.041	1.315	7.356
Krems – Pischelsdorf	26,30	3.075	197	368	410	436	2	2.306	564	6.185	1.173	7.358
Pischelsdorf – Korneuburg	29,60	3.249	118	336	432	437	0	2.306	564	6.328	1.114	7.442
Korneuburg – Wien	23,64	3.801	118	327	432	437	0	2.306	564	6.871	1.114	7.985
Wien – Grenze AT/SK	45,76	4.007	2	0	808	1	89	2.306	564	6.314	1.463	7.777

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung viadonau

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

350 Kilometer Wasserstraße 10 Millionen Tonnen Güter

Auf dem 350,51 km langen österreichischen Abschnitt der internationalen Wasserstraße Donau wurden im Jahr 2013 in Summe 10,6 Mio. Tonnen an Gütern befördert. Dabei bewegten sich die abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen in einer Bandbreite von 5,1 Mio. Tonnen im oberösterreichischen Abschnitt Grenze Deutschland/Österreich bis Aschach (+15,6 % gegenüber 2012) bis zu 7,9 Mio. Tonnen zwischen Korneuburg und Wien (+7,1 % zu 2012).

Aufgrund des Stahlwerks der voestalpine, des größten wasserseitigen Umschlagplatzes an der österreichischen Donau, stellt Linz eine merkliche Zäsur hinsichtlich der transportierten Gütermengen dar. Im Jahr 2013 wurden im Import von der voestalpine 2,3 Mio. Tonnen Erze aus dem Osten bezogen, größtenteils aus der Slowakei (Hafen Bratislava), aus Rumänien (Hafen Constanta) und der Ukraine (Hafen Izmail). Die größten Importmengen aus dem Westen wiesen mit 0,6 Mio. Tonnen der Hafen Linz voestalpine und mit 0,4 Mio. Tonnen der Hafen Enns auf. Der von Linz aus gesehen stromaufwärts liegende Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigte daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte als der stromabwärts von Linz liegende Abschnitt bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei.

Führend im Export waren erstmals seit Jahren die Wiener Häfen (insbesondere der Ölhafen Lobau) mit 0,4 Mio. in Richtung Osten sowie mit mehr als 0,3 Mio. in Richtung Westen transportierten Gütertonnen. Aus den Linzer Häfen (vorrangig voestalpine und Tankhafen der Linz AG) wurden jeweils rund 0,3 Mio. Tonnen an Gütern zu Tal bzw. zu Berg per Schiff exportiert.

Im Transit war im Jahr 2013 im Vergleich der Verkehrsströme nach Verkehrsrichtung ein Verhältnis von 4 zu 1 (zu Berg/zu Tal) zu beobachten. Auf dem Abschnitt Linz bis Staatsgrenze Deutschland hatte der Transitverkehr auf der Donau einen Anteil von 55,6 % am Gesamtverkehr (+8,7 % gegenüber 2012).

Bezogen auf alle Querschnitte betrug das pro Tag transportierte Gütervolumen 20.620 Tonnen (+9,5 % oder 1.789 Tonnen mehr gegenüber 2012). Auf dem Abschnitt zwischen Korneuburg und Wien, dem am stärksten frequentierten Querschnitt der österreichischen Donau, wurden durchschnittlich 21.876 Tonnen Güter pro Tag befördert. Dies entspricht der vollen Ladung von 875 Lkw (à 25 Nettotonnen) oder 547 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen). In Bezug auf die Gesamtlänge der österreichischen Donaustrecke wurden im Jahr 2013 im Durchschnitt 19.638 Tonnen Güter pro Kilometer transportiert (+9,7 % oder 1.730 Tonnen mehr gegenüber 2012).

- Rund 21.000 Tonnen an Gütern pro Tag auf der Donau transportiert
- Größte Gütermengen im Import im Hafen der voestalpine Linz
- Wiener Häfen erstmals wasserseitig exportstärker als Linzer Häfen

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

95.000 Einheiten geschleust Plus bei Güterschiffen



„Mein Team hat im vergangenen Jahr fast 100.000 Schiffe sicher geschleust. Das ergibt ein leichtes Plus, trotz der mehrtägigen Sperre infolge des Hochwassers und der dadurch entstandenen Schäden an der Schleuse Altenwörth.“

HANS-PETER WEGSCHEIDER
Leiter Verkehrsmanagement

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (exklusive dem Grenzkraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2013 im Personen- und Güterverkehr in Summe 95.470 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 43.447 Motorgüter- und Motortankschiffe (+8,3 % gegenüber 2012), 19.694 Schubschiffe (+2,0 %) und 32.329 Personenschiffe (-3,7 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 45.557 Güter- und Tankleichter bzw. -kähne (-0,3 %) geschleust. Betrachtet über alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2012 ein Plus von 2,6 % an geschleusten Schiffseinheiten.

Im Güterverkehr war auf der österreichischen Donau erstmals seit dem Jahr 2010 wieder ein Anstieg in der Zahl der geschleusten Schiffseinheiten (+6,2 % bzw. 3.698 geschleuste Einheiten gegenüber 2012) zu verzeichnen. Im Personenverkehr hingegen kam es wie auch bereits im Jahr 2012 erneut zu einem Rückgang (-3,7 % bzw. 1.244 geschleuste Schiffseinheiten gegenüber 2012). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2013 der Güterverkehr einen Anteil von 66,1 % (+2,2 % gegenüber 2012), der Personenverkehr von 33,9 % (-2,2 %).

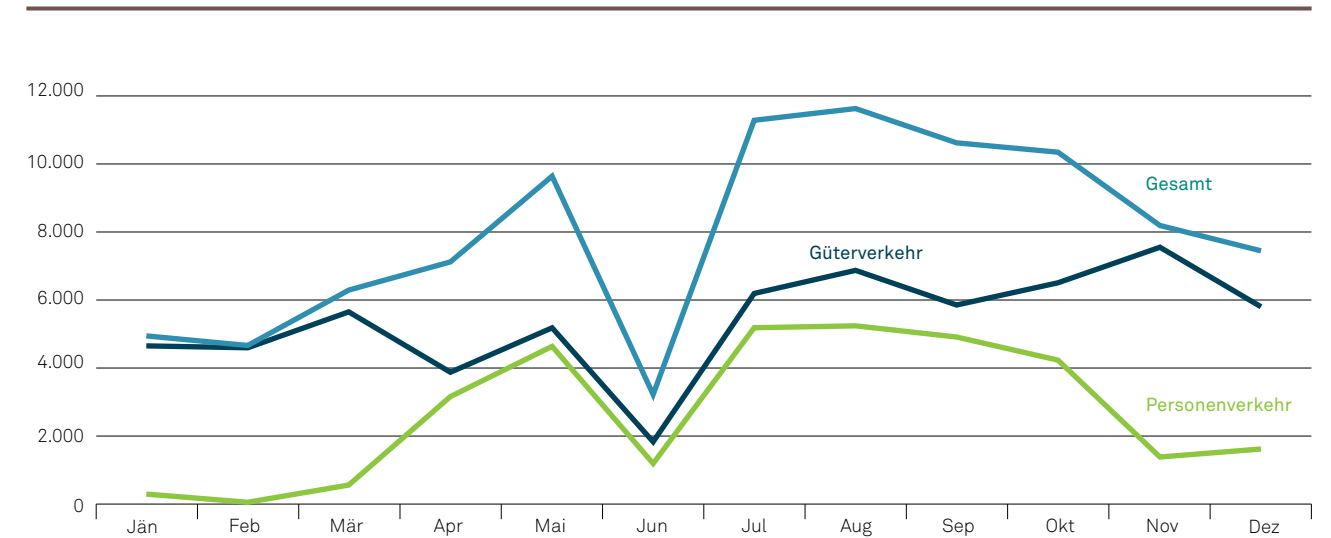
Der merkliche Einbruch in den Schiffsbewegungen im Juni des Jahres 2013 ist auf die 27-tägige Sperre der Schifffahrt aufgrund von Hochwasser sowie Folgeschäden an der Schleusenanlage Altenwörth zurückzuführen. Darüber hinaus kam im April der Wechselverkehr mit dem Main aufgrund von Erhaltungsarbeiten am Main-Donau-Kanal 13 Tage zum Stillstand.

Bezogen auf das Gesamtjahr 2013 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 10.608 Verbände und einzeln fahrende Schiffe (ein Plus von 273 Schiffseinheiten gegenüber 2012) – pro Monat waren dies 884 (+23) Schiffsbewegungen und somit im Durchschnitt pro Tag und Schleuse 29 geschleuste Einheiten. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete so wie schon in den Vorjahren die Schleuse Freudenu (Wien) mit 13.465 geschleusten Schiffseinheiten (+2,5 % gegenüber 2012), gefolgt von der Schleuse Altenwörth mit 10.964 Einheiten und der Schleuse Abwinden mit 10.927 Einheiten.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr 2013 noch 8.479 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt sowie 1.569 sonstige Schiffseinheiten wie z. B. Behörden- und Einsatzfahrzeuge geschleust, die aber in den vorliegenden Auswertungen zum Güter- und Personenverkehr nicht berücksichtigt wurden.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2013



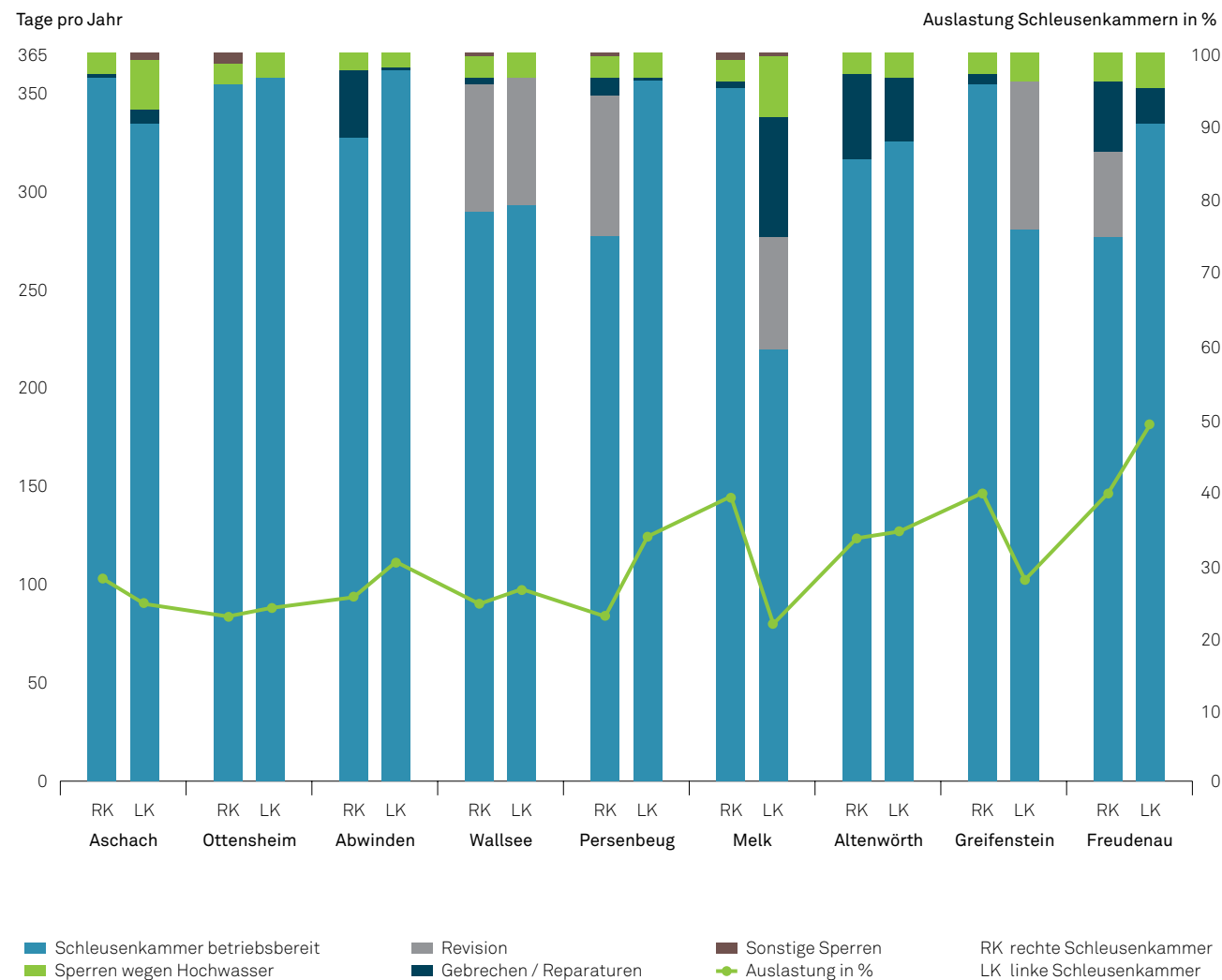
	Güterverkehr	% zum Vorjahr	Personenverkehr	% zum Vorjahr	Gesamt	% zum Vorjahr
2013	63.141	+6,2	32.329	-3,7	95.470	+2,6
2012	59.443	-6,8	33.573	-2,0	93.016	-5,1
2011	63.792	-4,9	34.244	+6,5	98.036	-1,2
2010	67.114	+4,5	32.153	+1,3	99.267	+3,5
2009	64.220	-6,1	31.728	+2,2	95.948	-3,5

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

Quelle: viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verfügbarkeit der österreichischen Donauschleusen 2013



Quelle: viadonau

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

92 % durchgängige Verfügbarkeit Mittlere Kammerauslastung 30 %

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, um ihre Funktionsfähigkeit, Betriebssicherheit und somit auch die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleisten zu können. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen machten im Jahr 2013 rund 71 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenammern aus. Die durchschnittliche Dauer der drei Revisionen im ersten Quartal 2013 betrug pro Kammer rund 70 Tage, jene der drei Revisionen im Winter 2013/14 hingegen im Schnitt 135 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren sind unterjährige kurzfristige Reparaturen aufgrund technischer Gebrechen sowie Anlagenbeschädigungen durch Schiffe, die in Summe 2 % aller Sperrtage ausmachten. Darüber hinaus waren 26 % der Sperrtage durch eine längere Hochwassersperre im Juni sowie eine kurze Hochwassersperre im Januar verursacht, während die restlichen 1 % auf Umbau- und Wartungsarbeiten, Schleuenspülungen, Erhaltungsbaggerungen, Vermessungen und Ähnliches zurückgehen.

Abgesehen von der knapp 27-tägigen Hochwassersperre im Juni waren die 18 Schleusenammern der österreichischen Donauschleusen in den aufgrund der Hauptsaison der Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober mit einigen wenigen Ausnahmen für die Schifffahrt durchgängig verfügbar. In der Regel waren nur kurzfristige Sperren einzelner Kammern vor allem aufgrund von technischen Gebrechen, Wartungsarbeiten und Unfällen nötig. In 91 % der Fälle dauerten diese weniger als einen Tag und im Durchschnitt 4,5 Stunden.

In den verkehrsärmeren Monaten November bis März waren zwischen drei und sechs Schleusenammern gleichzeitig außer Betrieb – zum Großteil aufgrund von Revisionen und Großreparaturen. Schleusenrevisionen wurden an einzelnen Kammern von fünf Schleusenanlagen durchgeführt. Darüber hinaus mussten aufgrund von Hochwasser im Januar die Kammern von vier Schleusen für eine Gesamtdauer von rund 12 Stunden gesperrt werden.

Hinsichtlich der Auslastung der einzelnen Schleusenammern ergab sich 2013 ein Mittelwert von knapp über 30 %. Die größte mittlere Auslastung meldete die Schleuse Freudenau mit 45 %, die geringste Auslastung die Schleuse Ottensheim mit 23 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenammer entspricht hier ihrer „Belegungszeit“, d.h. dem gesamten Zeitraum von der Einfahrt des ersten bis zur Ausfahrt des letzten gemeinsam geschleusten Schiffes unter Annahme einer 24/7-Verfügbarkeit der Schleusenammern.

- 92 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2013
- Im Schnitt 87%ige Verfügbarkeit der einzelnen Schleusenammern

Schleusenrevisionen werden seit dem Jahr 2008 nur noch in der verkehrsarmen Zeit von November bis März durchgeführt, um in den verkehrstarken Sommermonaten längere Wartezeiten vor Schleusen zu vermeiden.

WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 9,9 % der Schiffe warteten Mittlere Wartezeit 35 Minuten

- Für 90,1 % aller Schiffseinheiten in der Großschiffahrt 2013 keine Wartezeiten vor Schleusen
- 35 Minuten mittlere Wartezeit für 9,9 % aller geschleusten Schiffseinheiten

Im Mittel mussten im Jahr 2013 auf dem österreichischen Donauabschnitt nur 9,9 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschiffahrt) Wartezeiten vor Schleusen in Kauf nehmen. Die mittlere Wartezeit betrug dabei 35 Minuten. Für mehr als die Hälfte aller wartenden Fahrzeuge betrug die Wartezeit weniger als 30 Minuten, drei Viertel mussten weniger als 45 Minuten warten. Für nur rund 14 % aller wartenden Schiffseinheiten betrug der Zeitverlust mehr als eine Stunde.

Während längerer Sperrzeiten einzelner Schleusenammern (Sperrungen, die sich über mehr als die Hälfte eines Monats erstreckten) kam es für knapp 20 % aller Schiffe zu Wartezeiten mit einer mittleren Dauer von 43 Minuten. Betrachtet nach einzelnen Schleusen und Monaten reichte die Bandbreite an wartenden Schiffen während dieser Sperrzeiten von minimal 8,4 % bis maximal 37 %, die mittlere Wartedauer lag zwischen minimal 31 und maximal 89 Minuten.

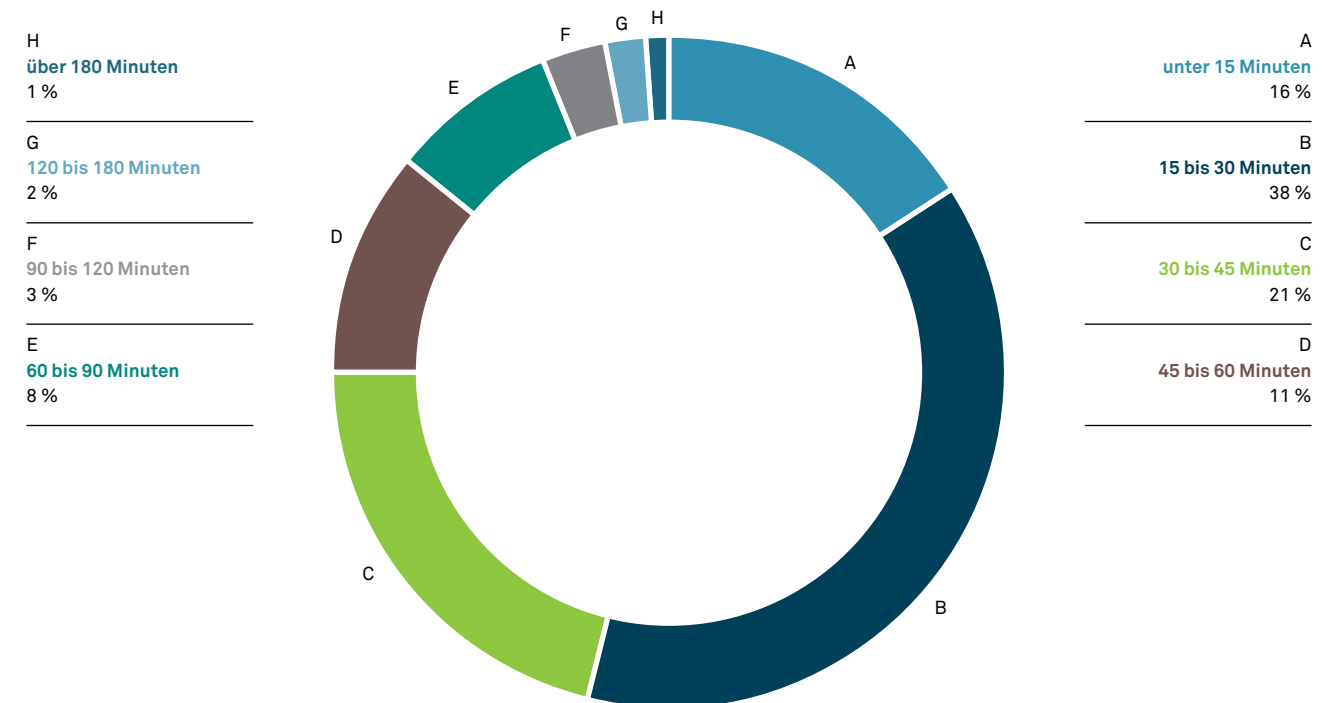
Im Falle der vollständigen Verfügbarkeit der Schleusenanlagen (beide Schleusenammern in Betrieb, kurzfristige Sperrungen ausgenommen) entstanden für 94 % aller Fahrzeuge keine Wartezeiten. Die restlichen 6 % der Schiffe mussten ihre Fahrt im Durchschnitt für 32 Minuten unterbrechen.

In den verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober hatten im Jahr 2013 nach einzelnen Schleusen und Monaten betrachtet nur 8,4 % aller Schiffseinheiten Wartezeiten mit einer mittleren Dauer von 34 Minuten. Die kürzeste mittlere Wartezeit für die genannten Schiffseinheiten betrug dabei 23 Minuten (Schleuse Ottensheim), die längste 48 Minuten (Schleuse Altenwörth), was auf die längere Sperre einer Kammer nach dem Hochwasser im Juni zurückzuführen ist.

In den verkehrsrärmeren Monaten November bis März ergab sich vor den neun österreichischen Donauschleusen für 12,8 % aller Schiffe im Mittel eine Wartezeit von 36 Minuten. In diesen Monaten lag die kürzeste mittlere Wartezeit bei 17 Minuten (Schleuse Ottensheim), die längste bei 63 Minuten (Schleuse Greifenstein). Vor Schleusen, an denen sich in diesen Monaten eine Schleusenammer in Revision oder Reparatur befand, mussten 24,6 % aller Schiffe Wartezeiten mit einer mittleren Dauer von 44 Minuten in Kauf nehmen.

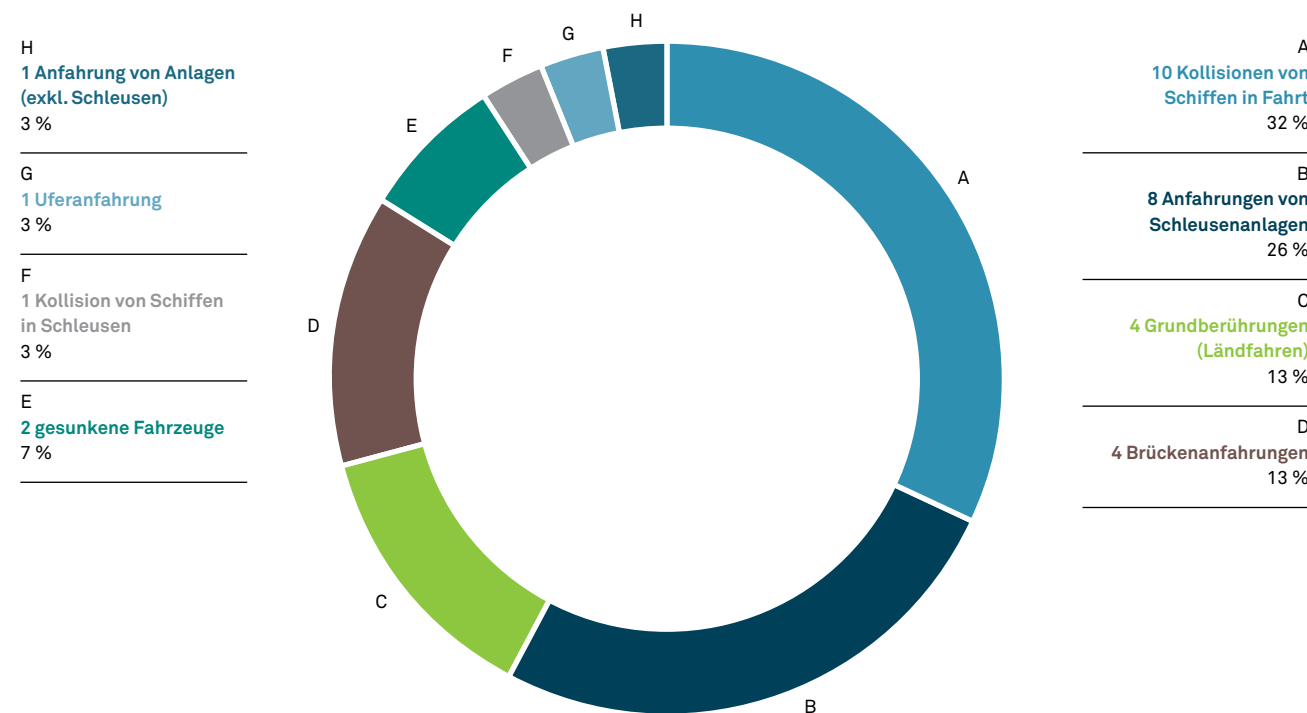
ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verteilung Wartezeiten für wartende Schiffe an österreichischen Donauschleusen 2013



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2013



UNFALLGESCHEHEN

29 Verkehrsunfälle Donau sicherster Verkehrsträger

Hinsichtlich ihrer Unfallbilanz ist die Donauschifffahrt im Vergleich der Landverkehrsträger Schiene, Straße, Donau ungeschlagen. Auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich so im gesamten Jahr 2013 nur 29 Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in welche die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe bzw. Schiffsverbände) involviert war. In 24 Havarien waren Güterschiffe verwickelt, während in sechs Fällen Personenschiffe zu Schaden kamen.

Differenziert nach der Unfallart ereigneten sich elf Schiffskollisionen, wobei in zehn Fällen in Fahrt befindliche Fahrzeuge miteinander kollidierten und in einem Fall Schiffe im Bereich einer Schleusenanlage zusammenstießen. Grundberührungen aufgrund einer zu großen Abladetiefe bzw. zu niedriger Wasserstände oder wegen Navigierens außerhalb der Fahrrinne gab es in vier Fällen. Im Zuge von zwei Unfällen sind ein Schubleichter und ein Kleinfahrzeug gesunken. In zehn Fällen handelte es sich um Ufer- und Anlagenbeschädigungen (hiervon ereigneten sich acht Unfälle im Bereich von Schiffschleusen). Schließlich kollidierten viermal Schiffe bzw. Schiffsverbände mit Brücken.

Im Zuge von zwei Unfällen kam es zu Personenschäden. Bei zwei Kollisionen wurden in Summe drei Personen leicht verletzt. So wie in den Vorjahren auch gab es auf der Wasserstraße allerdings keine Toten zu beklagen.

Hinsichtlich des Unfallortes ereigneten sich im Jahr 2013 die meisten Unfälle auf gestauten Streckenabschnitten. In Summe wurden hier zehn Unfälle registriert, darunter fünf Kollisionen und vier Brückenanfahrungen. Jeweils neun Havarien waren auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien (darunter fünf Kollisionen und drei Grundberührungen) sowie im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse) zu verzeichnen. In der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) ereignete sich 2013 nur ein Unfall (Grundberührung).

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben stehenden Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Involvierung in Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2013 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu fünf Unfällen mit Schadenswirkung. In drei Fällen handelte es sich um Anlagen- bzw. Uferanfahrungen, und in je einem Fall kam es zu einer Kollision und einer Grundberührung. Im Zuge dieser fünf Unfälle wurden in Summe fünf Personen leicht verletzt.

- Schiffskollisionen und Anfahrungen von Schleusenanlagen 2013 die häufigsten Unfallarten
- Personenschäden: drei Leichtverletzte, keine Toten
- An 24 Havarien waren Güterschiffe, in sechs Fällen Personenschiffe beteiligt

MODAL SPLIT

Weiter Dominanz der Straße Anteil der Donau bei 13 %

- Donau mit Modal-Split-Anteil von 30 % im Import an der Ostgrenze und 21 % im Transit zu Berg
- Rückgang bei Schiene um 1,7 %
- Straße steigert Marktanteil um 1,7 %

Das Verkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor hat seit Mitte der 1990er-Jahre rasant zugenommen. Im Jahr 2013 lag es bei 76,2 Mio. Tonnen und ist damit in den letzten 20 Jahren (1994–2013) um knapp 160 % angestiegen. (Für 2013 basieren die Daten für den Verkehrsträger Straße aufgrund noch fehlender offizieller Zahlen auf einer Hochrechnung des Österreichischen Instituts für Raumplanung.) Im Vergleich zu 2012 ist das Transportaufkommen im Korridor im Jahr 2013 um 1,0 % oder 0,8 Mio. Tonnen kaum gestiegen und lag mit 76,2 Mio. Tonnen nur noch geringfügig unter der transportierten Gütermenge des Vorkrisenjahres 2008, die sich auf 78,9 Mio. Tonnen belief.

Die Grafik zeigt das grenzüberschreitende Transportaufkommen (Nettotonnen) der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße im österreichischen Donaukorridor differenziert nach der Verkehrsart. In Betrachtung aller Verkehrsträger wird deutlich, dass der Westverkehr in Bezug auf die Transportmengen deutlich größer ist als der Verkehr an der Ostgrenze Österreichs: 2013 passierten inklusive Transit 55,1 Mio. Tonnen an Gütern die Westgrenze des österreichischen Donaukorridors (+1,6 % gegenüber 2012), an der Ostgrenze waren es 40,6 Mio. Tonnen (+2,2 %).

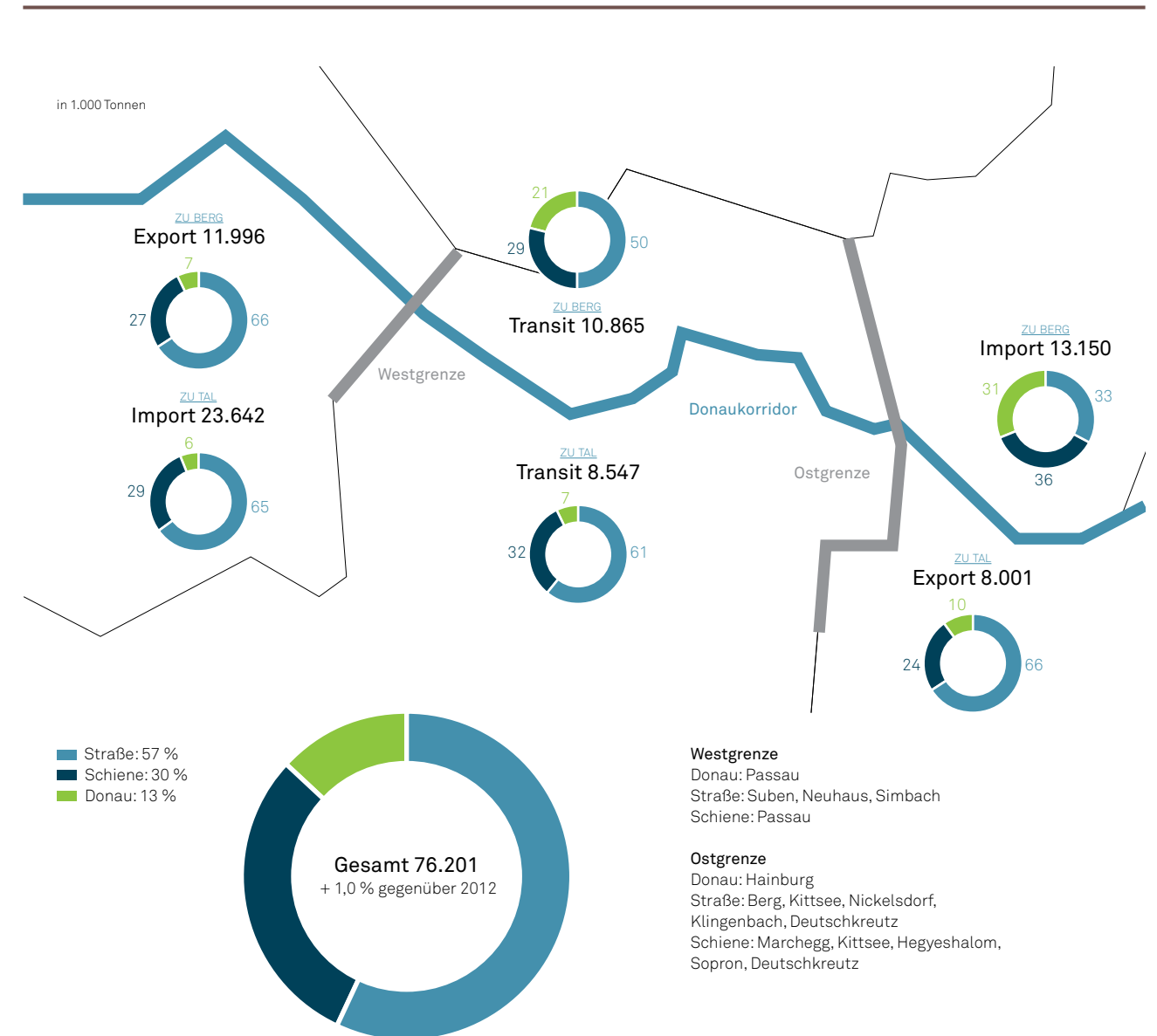
Quell- und Zielverkehre (in Summe von West- und Ostgrenze) sind im Jahr 2013 mit 56,8 Mio. Tonnen deutlich höher als der Transit mit 19,4 Mio. Tonnen. Vor allem der Transit ist jedoch in den letzten 20 Jahren merklich angestiegen: Er ist heute 3,3-mal höher als noch im Jahr 1994, auf der Straße sogar 7,7-mal höher.

Auf der Donau konnte das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen nach dem moderaten Wachstum im Jahr 2012 (+1,0 %) im Jahr 2013 um 4,7 % zulegen und lag bei 9,9 Mio. Tonnen. Angestiegen sind der Empfang (+0,4 % gegenüber 2012) und der Transit (+19,0 %), der Versand ist jedoch – auch aufgrund der verhaltenen Wirtschaftsentwicklung – um 1,9 % zurückgegangen und hat damit die Gesamtentwicklung 2013 etwas gebremst. Das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene ist nach dem leichten Anstieg im Jahr 2012 (+1,6 %) insgesamt wieder um 1,7 % zurückgegangen. Demgegenüber hat die Straße wieder Marktanteile gewonnen (+1,7 %).

Im Jahr 2013 hatten die Verkehrsträger am Modal Split im österreichischen Donaukorridor die folgenden Anteile: Straße 57 %, Schiene 30 % und Donau 13 %. Dieses Verhältnis zeigte sich in den drei vergangenen Jahren 2011 bis 2013 konstant. Den größten prozentuellen Anteil am Verkehrsaufkommen hatte die Donau 2013 mit 31 % im Import an der Ostgrenze und mit 21 % im Transit zu Berg.

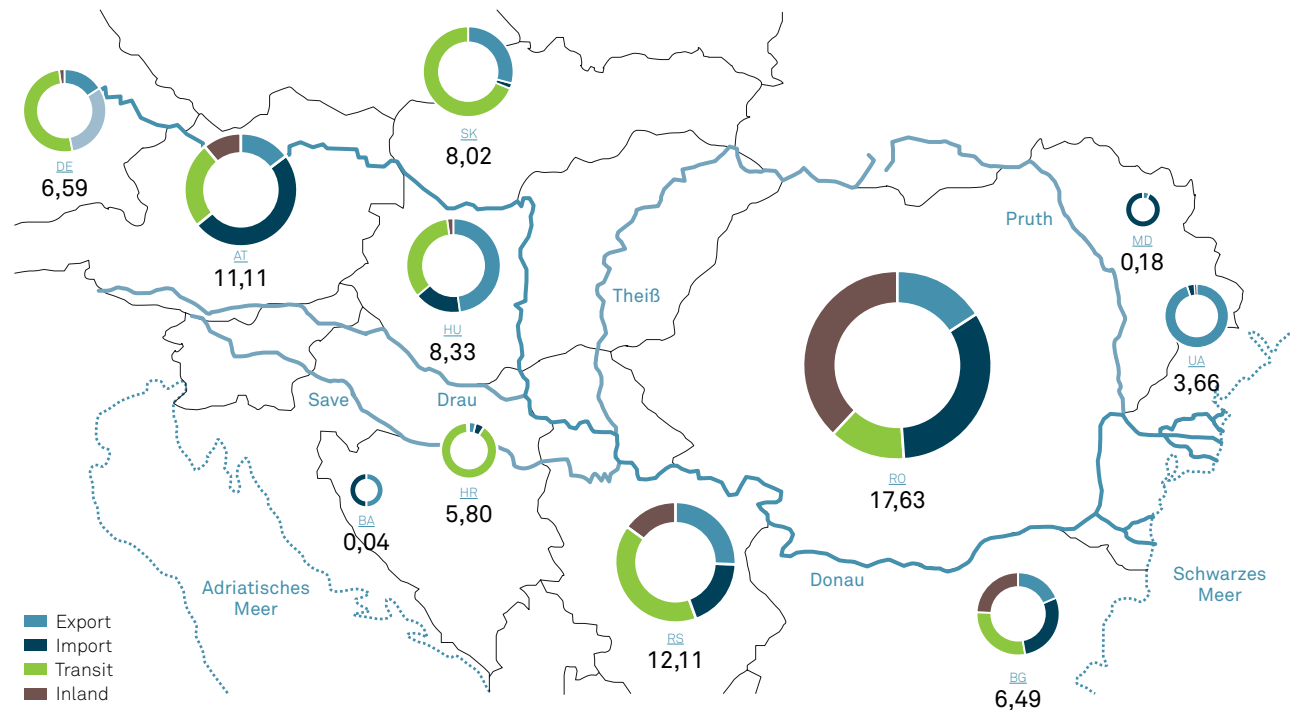
ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2013



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2012



in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	BG	RO	MD	UA
Export	1,03	1,62	2,29	3,99	0,26	0,02	3,10	1,08	2,82	0,01	3,48
Import	2,06	5,52	0,20	1,34	0,31	0,02	2,31	1,69	5,74	0,17	0,15
Transit	3,37	2,73	5,49	2,85	5,18	0,00	4,91	2,31	2,31	0,00	0,00
Inland	0,13	1,24	0,04	0,15	0,05	0,00	1,79	1,41	6,76	0,00	0,03
Summe	6,59	11,11	8,02	8,33	5,80	0,04	12,11	6,49	17,63	0,18	3,66

Quelle: Eurostat, nationale Verkehrsstatistiken, viadonau, Bearbeitung viadonau

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT

Erneut 37 Millionen Tonnen
Moderates Minus von 1,8 %

Die aktuellsten verfügbaren Zahlen zum Aufkommen im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen im Donauraum stammen aus dem Jahr 2012. In diesem Jahr wurden 37,2 Mio. Tonnen an Gütern auf der Wasserstraße Donau und ihren Nebenflüssen transportiert – nach dem hohen Rückgang 2011 von 13,1 % erneut ein moderates Minus von 1,8 % bzw. 0,7 Mio. Tonnen. Im Folgenden sowie in der nebenstehenden Grafik werden die Zahlen für donauinterne Verkehre (inklusive Nebenflüsse) dargestellt, während auf Fluss-Seeverkehre nachstehend eingegangen wird.

Im Jahr 2012 konnte erneut Rumänien mit 17,6 Mio. Tonnen (–1,0 % gegenüber 2011) die mit Abstand größte Transportmenge verzeichnen, gefolgt von Serbien mit 12,1 Mio. Tonnen (+7,0 %) und Österreich mit 11,1 Mio. Tonnen (+8,7 %). Während es in den Ländern der oberen und mittleren Donau gegenüber 2011 durchwegs wieder Zuwächse im Güteraufkommen auf der Wasserstraße gab (Deutschland: +8,1 %, Österreich: +8,7 %, Slowakei: +1,9 %, Ungarn: +8,1 %, Kroatien: +8,9 %, Serbien: +7,0 %), sind die Transportmengen auf der unteren Donau erneut und zum Teil dramatisch eingebrochen (Rumänien: –1,0 %, Bulgarien: –23,2 %, Ukraine: –35,6 %).

Erstmals seit Jahren lief 2012 Ungarn mit 4,0 Mio. Tonnen an verschifften Gütern (+35,0 % gegenüber 2011) der Ukraine den Rang als größter Exporteur auf der Donau ab. Hinter der Ukraine mit 3,5 Mio. Tonnen (–34,3 %) folgte an dritter Stelle Serbien mit 3,1 Mio. Tonnen an Gütern (+45,0 %) im Export auf der Donau. Die meisten Importe wies Rumänien mit 5,7 Mio. Tonnen bzw. einem kräftigen Plus von 55,3 % auf. Zweitstärkstes Importland auf der Donau war 2012 Österreich mit 5,5 Mio. Tonnen (–1,5 %), gefolgt von Serbien mit 2,3 Mio. Tonnen (–28,8 %).

Auf dem rumänischen Donau-Schwarzmeer-Kanal (inkl. Seitenkanal) wurden im Jahr 2012 in Summe 13,7 Mio. Tonnen transportiert (inkl. Fluss-Seeverkehre im Ausmaß von rund 0,4 Mio. Tonnen). Gegenüber 2011 ist dies ein sehr hoher Anstieg von +18,1 % oder 2,1 Mio. Tonnen. Der Großteil dieser Zunahme dürfte durch eine Verlagerung von maritimen Donauverkehren (siehe unten) in den Donau-Schwarzmeer-Kanal erklärbar sein.

Maritime Verkehre auf der Donau – also Transporte per Fluss-See- oder Seeschiff – machten im Jahr 2012 in Summe 3,5 Mio. Tonnen aus – ein bemerkenswerter Rückgang von 24,5 % oder 1,1 Mio. Tonnen gegenüber 2011. Der Großteil dieser Verkehre ging mit 2,4 Mio. Tonnen an beförderten Gütern über den rumänischen Sulina-Kanal (–22,7 % zu 2011), während 0,7 Mio. Tonnen auf dem ukrainischen Bystroe- bzw. Kilia-Arm transportiert wurden (–42,6 %).

- Gesamttransportvolumen auf der Donau 2012 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres
- Ungarn erstmals größter Exporteur auf der Wasserstraße (+35,0 % zu 2011)
- Rumänien größter Importeur (+55,3 %)
- 3,5 Mio. Tonnen an maritimen Verkehren auf der Donau

Impressum

Ein Projekt im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt

Herausgeber

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

Redaktion

Thomas Hartl, Eva Michlits

Konzept und Gestaltung

Brainds, Marken und Design GmbH
www.brainds.com

Fotos

viadonau, Christian Herzenberger, Pilo Pichler

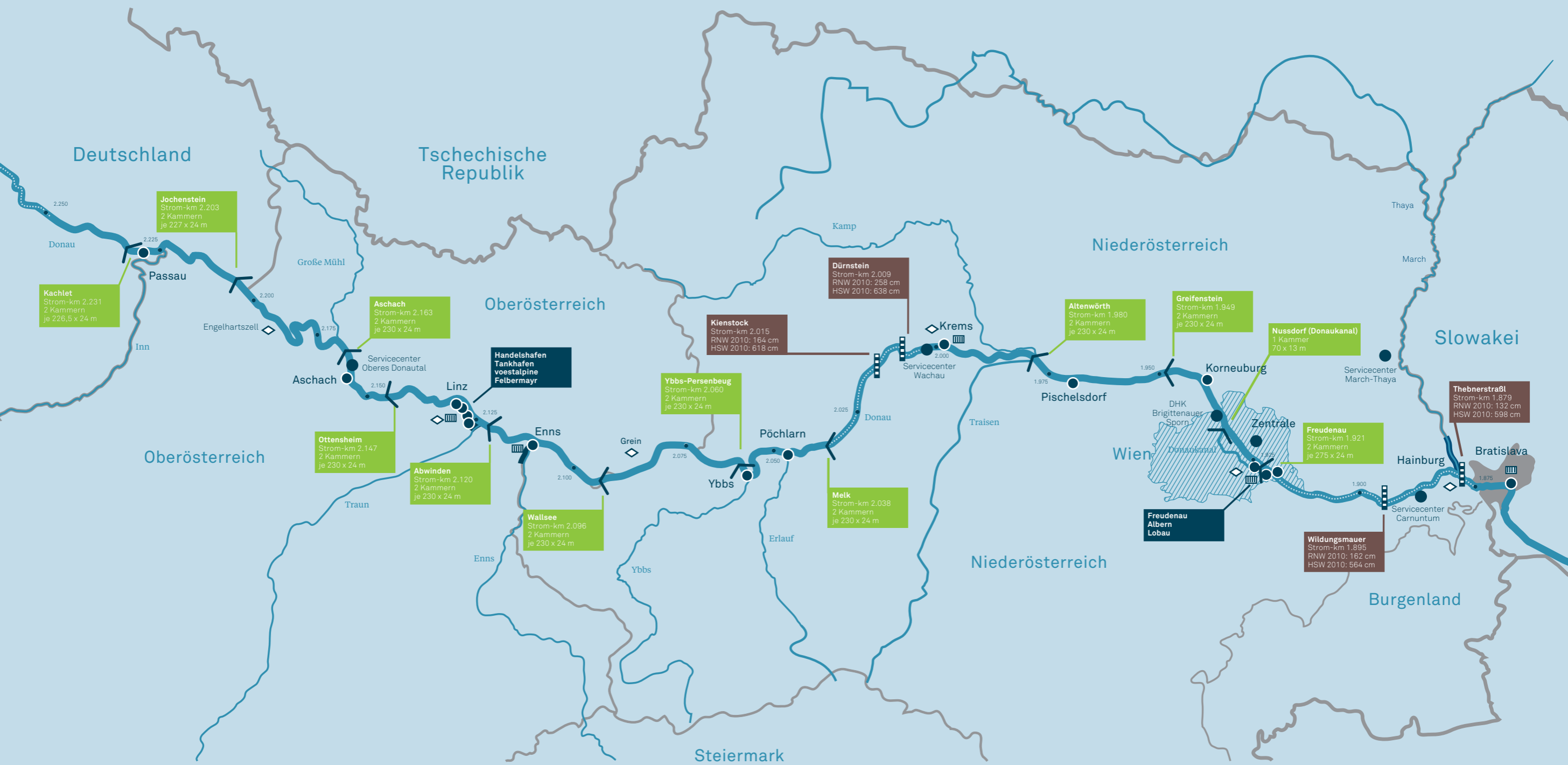
Druck

Bösmüller Print Management GesmbH und Co. KG
www.boesmueller.at

Gedruckt auf

Cocoon

© viadonau 2014



Der österreichische Donauabschnitt

- | | | | |
|--|--------------------|--|-------------------------------------|
| | Wasserstraße | | Containerterminal |
| | Freie Fließstrecke | | Schiffahrtsaufsicht |
| | Schleuse | | viadonau-Servicecenter |
| | Wichtiger Pegel | | RNW Regulierungsniederwasserstand |
| | Hafen/Lände | | HSW Höchster Schiffahrtswasserstand |

