

144



Eckdaten Donauschifffahrt 2014*

Transportaufkommen

10,1 Mio. t (-5,5 %)

- Import: 5,0 Mio. t (-8,8 %)
- Export: 2,0 Mio. t (+2,2 %)
- Transit: 2,3 Mio. t (-9,8 %)
- Inland: 0,8 Mio. t (+13,9 %)

Transportleistung

9,9 Mrd. tkm (-11,0 %)

9 706 beladene Fahrten (+2,5 %)

- Innerhalb des Bundesgebietes: 2,2 Mrd. tkm (-7,5 %)
- Außerhalb des Bundesgebietes: 7,7 Mrd. tkm (-11,9 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länden

8,6 Mio. t (-2,7 %)

- Erze und Metallabfälle: 2,6 Mio. t (-11,2 %)
- Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 2,2 Mio. t (-12,5 %)
- Steine, Erden und Baustoffe: 1,1 Mio. t (+51,6 %)
- Düngemittel: 0,7 Mio. t (+6,2 %)
- Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,7 Mio. t (-5,7 %)
- Sonstige Güter: 1,3 Mio. t (+1,1 %)

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

101 165 Schiffseinheiten** (+6,0 %)

- Güterverkehr: 62 449 Einheiten (-1,1 %)
- Personenverkehr: 38 716 Einheiten (+19,8 %)

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

1,1 Mio. Passagiere (+10,1 %)

- Linienverkehr: 655 000 Passagiere (+7,4 %)
- Flusskreuzfahrten: 375 000 Passagiere (+17,2 %)
- Gelegenheitsverkehr: 115 000 Passagiere (+4,5 %)

Unfallgeschehen

29 Verkehrsunfälle
mit Schadenswirkung

- Personenschäden: 1 Toter, 2 Leichtverletzte
- Sachschäden: 5 Schiff-Schiff, 3 Auf-Grund-Laufen, 21 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 1 Schiff gesunken

Verfügbarkeit der Wasserstraße

364 Tage

15-Jahres-Mittel: 357 Tage

- Sperre aufgrund von Hochwasser: 1 Tag
- Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage

* Veränderungen gegenüber 2013 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

Infrastruktur Donau optimal nutzen Wasserstraße gemeinsam fördern



Alois Stöger

ALOIS STÖGER
Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie

Mit einer schiffbaren Länge von mehr als 2 400 Kilometern bildet die Donau als hochleistungsfähige und umweltfreundliche Alternative im europäischen Transitverkehr eine der zukunftsträchtigsten Transportachsen des Kontinents. Die Vorteile des Binnenschiffs sprechen für sich: Emissionsarm, energieeffizient und staufrei kann es einen wesentlichen und vor allem ökologisch wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung von Straße und Schiene leisten. Die Zukunft der Donauschifffahrt als attraktives Verkehrssystem beruht dabei auf der Sicherheit und Zuverlässigkeit einer gut entwickelten Infrastruktur.

Nachhaltige Entwicklung braucht eine stabile Basis. Gemeinsam mit viadonau widmet sich mein Ministerium intensiv der ganzheitlichen Entwicklung der Donau. Kernstück unseres neuen Aktionsprogramms Donau ist daher die komplementäre Verbindung von Umwelt, Hochwasserschutz und Schifffahrt. Damit werden wir den vielfältigen Nutzungsinteressen an der Donau gerecht. Mit dem 2014 beschlossenen Masterplan für die Sanierung und Instandhaltung der Wasserstraße setzen wir gemeinsam mit den übrigen Donauanrainerstaaten neue Maßstäbe in der länderübergreifenden Kooperation für ein harmonisiertes Wasserstraßenmanagement entlang der gesamten Transportachse. So stärken und nutzen wir gemeinsam das Potenzial der Wasserstraße, stimulieren dadurch nachhaltig das Wirtschaftswachstum in Europa und erhöhen zugleich die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Österreich.

Innovativ die Zukunft der Donau sichern Chancen für die Wirtschaft stärken



Hans-Peter Hasenbichler

HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

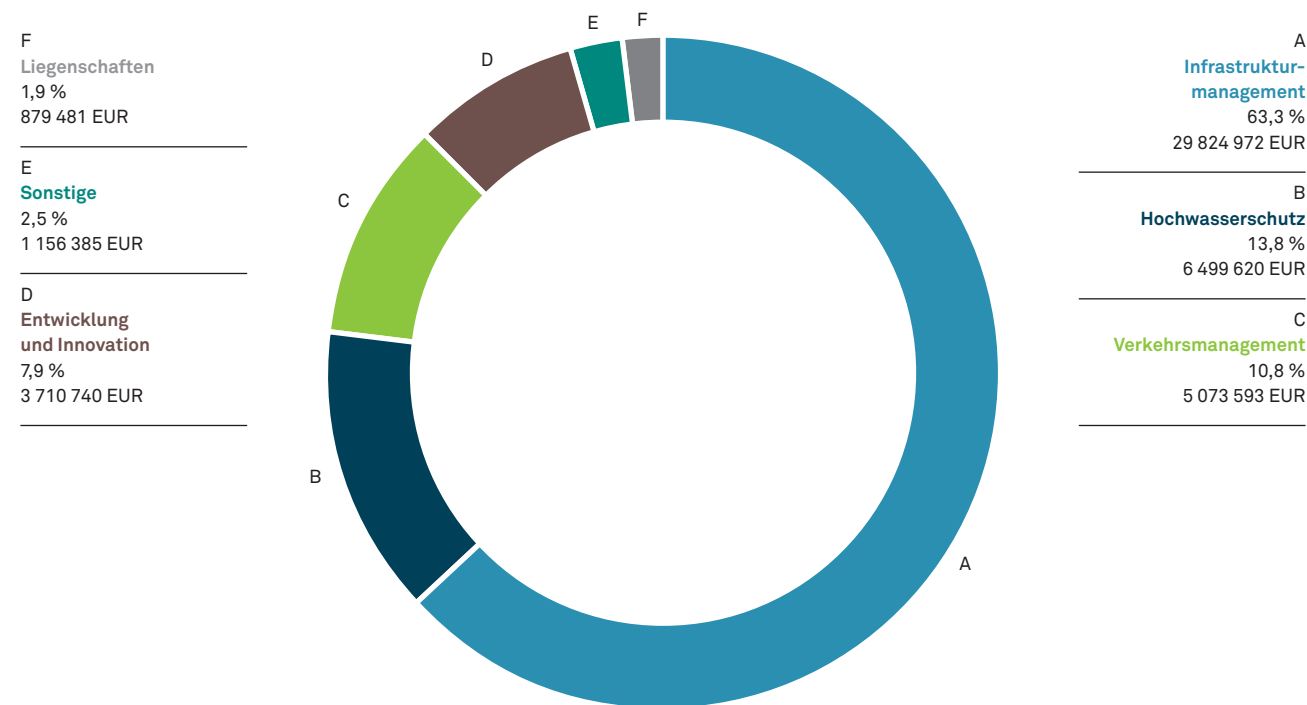
Seit nunmehr zehn Jahren steht der Name viadonau für die integrative Zusammenführung von Umwelt, Wirtschaft und Sicherheit am internationalsten Fluss der Welt. Dabei entwickeln wir kontinuierlich das Wasserstraßenmanagement entlang der Donau weiter und erzielen so nachhaltige, stabile und sichere Rahmenbedingungen für eine zuverlässige Binnenschifffahrt und einen lebendigen und prosperierenden Natur- und Wirtschaftsraum.

Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit – auch unter schwierigen Bedingungen – sind entscheidend für die Qualität der Binnenschifffahrt. Trotz letzter Aufräumarbeiten aufgrund des Jahrhunderthochwassers 2013 sowie ausgedehnter Niederwasserperioden zeigte das Verkehrsaufkommen auf der Donau 2014 eine solide Entwicklung. Insbesondere die Personenschifffahrt profitierte von der hohen Verfügbarkeit der Wasserstraße, die mit 364 Tagen die höchste der letzten 15 Jahre war. 1,1 Millionen Passagierinnen und Passagiere, über 100 000 geschleuste Schiffe und solide 10,1 Millionen Tonnen transportierter Güter beweisen das Leistungspotenzial der Donauschifffahrt als sicherer und belastbarer Verkehrsträger.

Die Entwicklung der Binnenschifffahrt ist ein Stück Donaugeschichte und zugleich auch unsere eigene. Anlässlich unseres Jubiläumsjahres 2015 präsentieren wir Ihnen in der vorliegenden achten Ausgabe unseres Jahresberichts Daten und Fakten zur aktuellen Entwicklung der Transportwirtschaft, verbunden mit visuellen Impressionen aus der historischen Donauschifffahrt.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Kosten für die Kernaufgaben von viadonau 2014



Der österreichische Wasserstraßenbetreiber viadonau ...

- erhält 350 km Wasserstraße
- schleust mehr als 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 Bewohnerinnen und Bewohner

BILANZ VIADONAU

Ganzheitlich für die Donau Kunden bestätigen den Erfolg

Für viadonau sind Hochwasserschutz, Umwelt und Wirtschaft stets eng miteinander verbunden. So stand das vergangene Jahr ganz im Zeichen der konsequenten Fortführung eines integrativen und komplementären Planungsansatzes. 2014 konnten im Rahmen des Flussbaulichen Gesamtprojekts die Baumaßnahmen des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg erfolgreich abgeschlossen werden. Die lösungs- und interessenorientierte Einbeziehung der wichtigsten Akteure war entscheidend für die Umsetzung des Projekts. Die Ergebnisse sowie die wertvollen Erfahrungen aus dem Prozess der Stakeholderbeteiligung fließen unmittelbar in die Weiterentwicklung der Donau östlich von Wien ein.

Die Aufarbeitung der Folgen des im statistischen Mittel nur alle 300 Jahre auftretenden Hochwasserereignisses im Jahr 2013 hatte auch 2014 noch hohe Priorität. Die Analyse des Abflussgeschehens entlang der niederösterreichischen Donau zeigte, dass der Marchfeldschutzdamm und seine Rückstaudämme dringend saniert werden müssen. Aufgrund des Know-hows und der langjährigen Expertise auf dem Gebiet des Hochwasserschutzes erhielt viadonau 2014 den Projektauftrag zur Dammsanierung. Im Dienste der beiden Wasserverbände Angern-Bernhardsthal und Marchegg-Zwerndorf hat das Unternehmen bereits seit 2006 mit Mitteln aus dem Katastrophenfonds des Bundes die Hochwasserschutzdämme entlang der March und unteren Thaya saniert. 2014 konnten die Restarbeiten an den Dämmen abgeschlossen werden.

Auch für die länderübergreifende Entwicklung der Wasserstraße Donau war 2014 ein fruchtbringendes Jahr. Im Rahmen des EU-Projekts NEWADA duo gelang viadonau in Abstimmung mit den Wasserstraßen-Verwaltungen der Donauländer die Vereinbarung einer Mindestbetriebsqualität. Die gemeinsame Bedarfsanalyse zur Gewährleistung dieser Mindestqualität mündete im „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan“, der von den Verkehrsministerinnen und Verkehrsministern der Donauländer am 3. Dezember 2014 in Brüssel angenommen wurde.

viadonau setzt auf den Einsatz moderner Managementsysteme. Im Herbst 2014 wurde das in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Wien entwickelte Wasserstraßenmanagementsystem WAMS in den Pilotbetrieb überführt. Das System bietet aktuelle Informationen zur Verfügbarkeit der Wasserstraße und ein Monitoring kritischer Donauabschnitte. Zudem gewährleistet es die gezielte Steuerung wasserbaulicher Maßnahmen, deren Wirkungsanalyse und einen effizienten Mitteleinsatz.

Die positive Kundenresonanz bestätigt den Erfolg der integrativen Zusammenführung der Nutzungsinteressen an der Donau. Ein modernes Management und länderübergreifende Entwicklungsstrategien sichern die Zukunft der Wasserstraße Donau.



„Die Einführung der Wirkungsorientierung ermöglicht eine stärkere Verschränkung von Leistung, Wirkung und Ressourcen. Wir schaffen Transparenz darüber, welche Projekte, Aktivitäten und Kooperationen notwendig sind, um die gewünschten Wirkungen für unsere Kunden zu erzielen.“

INES WILFLINGSEDER
Leiterin Revision

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten 2011 bis 2014

50 000
geschleuste
Schiffseinheiten

50 000
geschleuste
Schiffseinheiten



98 036
2011



93 016
2012



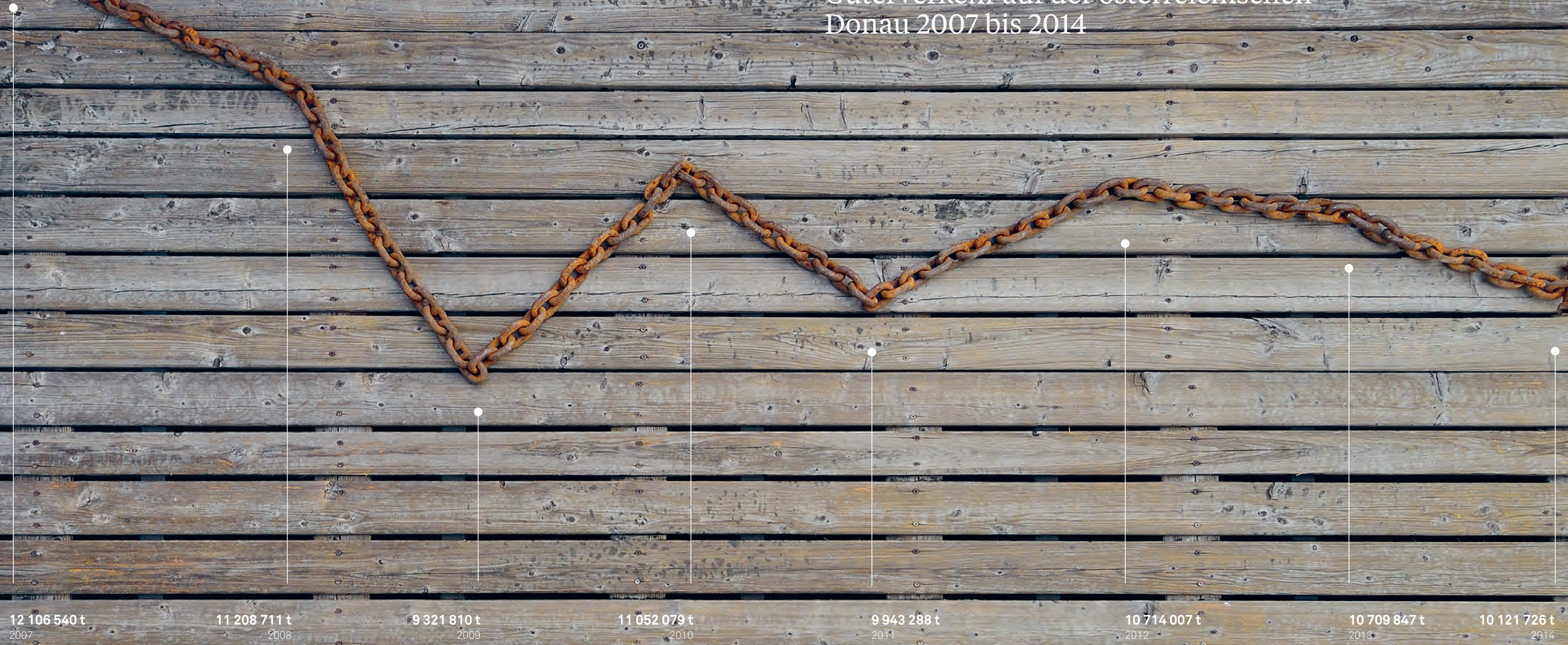
95 470
2013



101 165
2014

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2007 bis 2014



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2014



Sperre
Eis
0,0 %
2014

Sperre
Hochwasser
0,3 %
2014

Verfügbarkeit
Wasserstraße
99,7 %
2014

TRANSPORTAUFKOMMEN

Schwierige Rahmenbedingungen Weniger Importe aus der Ukraine

- Niederwasserperioden führten zu einem gesunkenen Transportaufkommen bei gleichzeitiger Zunahme der Fahrten
- Importe aus der Ukraine über die Donau sanken um 82,0 %
- 2,2 % Zuwachs im Export über die Donau

Die Donauschifffahrt hatte im Jahr 2014 aufgrund ausgeprägter Niederwasserperioden mit schwierigen Rahmenbedingungen zu kämpfen. Zusätzlich wirkte sich die deutliche Abnahme von Importen aus der Ukraine auf das Transportvolumen aus. So wurden 2014 auf dem österreichischen Donauabschnitt rund 10,1 Millionen Tonnen Güter befördert, was einer Abnahme um 5,5 % oder 588 120 Tonnen im Vergleich zu 2013 entspricht. Dieser Rückgang resultierte vor allem aus einer Verringerung der im Import und im Transitverkehr transportierten Mengen. Im Inlandverkehr und im Export konnte 2014 eine leichte Steigerung verzeichnet werden.

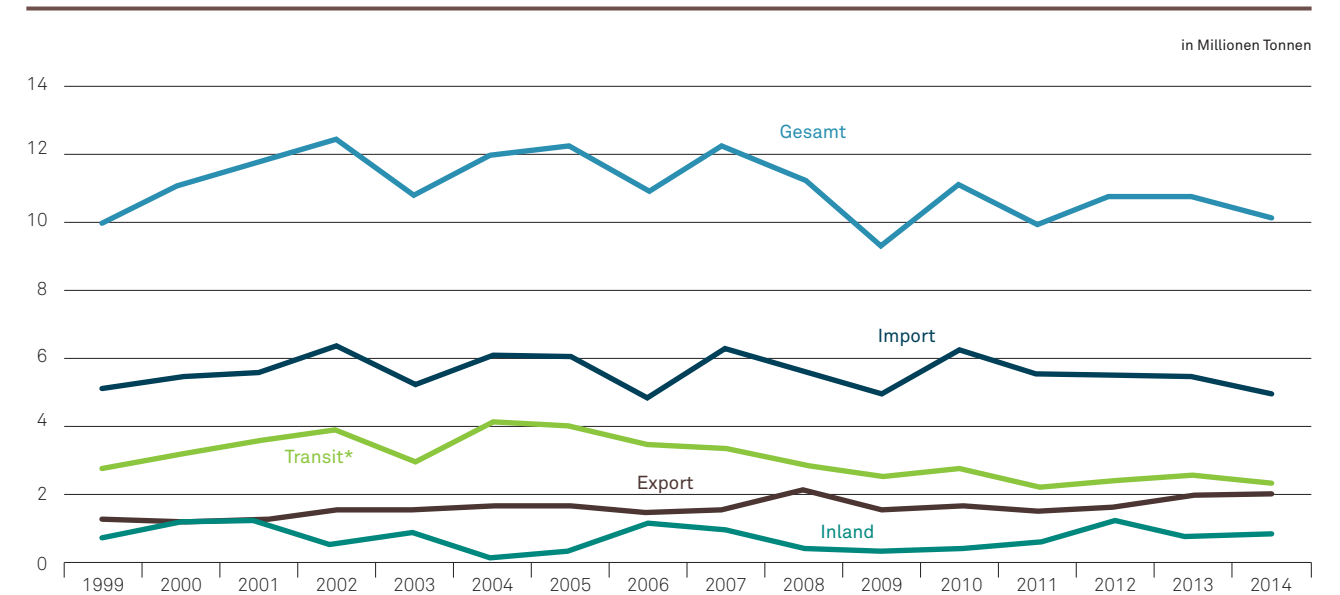
Die Transportleistung (das Produkt aus Transportvolumen und Wegstrecke) reduzierte sich im Bundesgebiet gegenüber 2013 um 7,5 % auf rund 2,2 Milliarden Tonnenkilometer. Die gesamte erbrachte Transportleistung innerhalb und außerhalb Österreichs ging um 11,0 % auf etwas über 9,9 Milliarden Tonnenkilometer zurück. Die Zahl der beladenen Fahrten, die auf dem österreichischen Donauabschnitt durchgeführt wurden, stieg hingegen um 2,5 %, von 9 470 auf 9 706. Diese Zunahme der beladenen Fahrten bei rückläufigem Transportaufkommen ist mit der geringeren Auslastung der Schiffe zu erklären. Die durchschnittliche Beförderungsweite je Tonne betrug im Transitverkehr 1 395 Kilometer, im Import 976 Kilometer, im Export 863 Kilometer und im Inlandverkehr 97 Kilometer.

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr (die Summe von Export, Import und Transit) wurde ein Rückgang um 6,9 % oder 685 798 Tonnen gegenüber 2013 verzeichnet. Die stärkste Reduktion des Transportaufkommens auf der österreichischen Donau trat im Jahr 2014 im Transitverkehr auf. In diesem Verkehrsbereich verringerte sich die beförderte Gütermenge um 9,8 % oder 250 281 Tonnen auf 2,3 Millionen Tonnen. Auch im Import ging das Transportaufkommen im Vergleich zu 2013 um 8,8 % oder 479 700 Tonnen auf rund 5,0 Millionen Tonnen zurück. Besonders hervorzuheben ist vor allem der Rückgang bei den Importen aus der Ukraine um 82,0 % oder 404 328 Tonnen auf nur 102 874 Tonnen.

Im Export wurde mit über 2,0 Millionen Tonnen beförderter Güter eine Steigerung um 2,2 % oder 44 183 Tonnen verzeichnet. Auch der Inlandverkehr auf der Wasserstraße Donau stieg um 13,9 % oder 97 678 Tonnen auf 798 797 Tonnen.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 1999 bis 2014



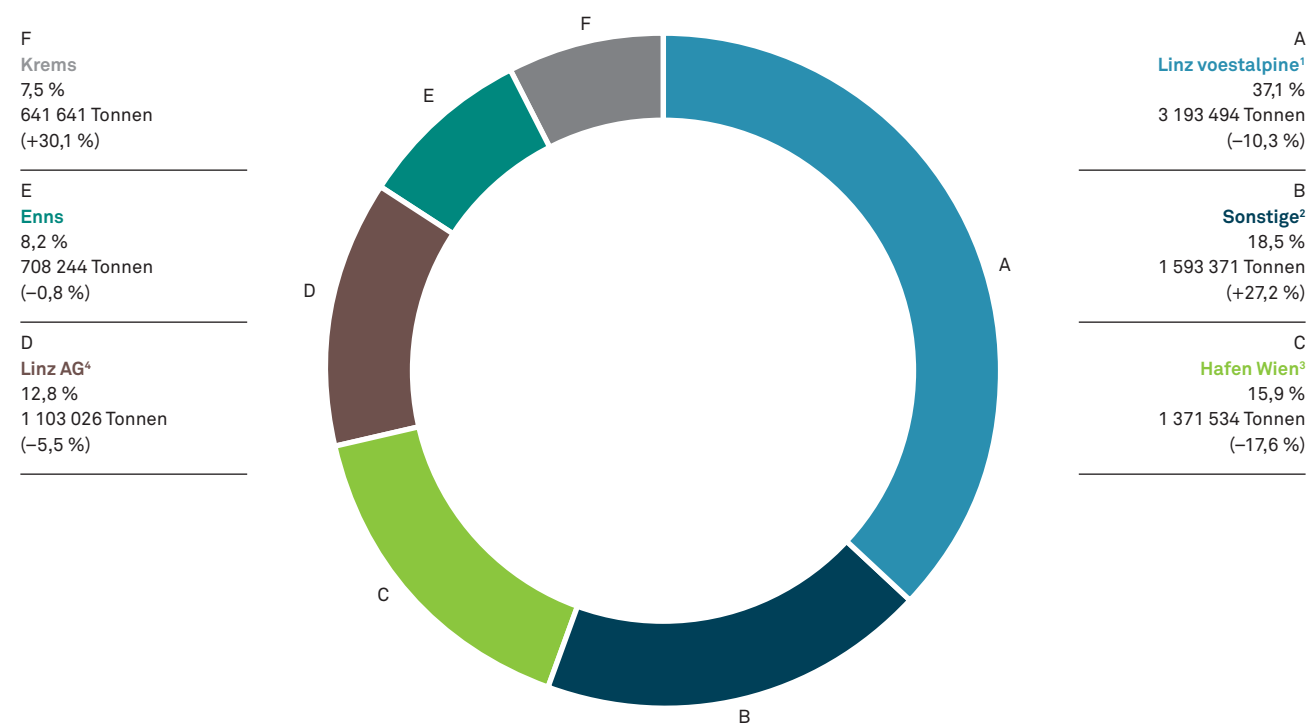
Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit*	Inland	Gesamt
2014	4 982 130	2 031 587	2 309 212	798 797	10 121 726
2013	5 461 830	1 987 404	2 559 494	701 119	10 709 847
2012	5 438 844	1 623 701	2 411 351	1 240 111	10 714 007
2011	5 564 222	1 545 722	2 268 157	565 187	9 943 288
2010	6 199 870	1 667 805	2 727 772	456 632	11 052 079

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2014



¹ Inklusive des wasserseitigen Umschlags in der Halle der Industrie Logistik Linz GmbH.

² Sonstige Häfen und Ländern: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg.

³ Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau sowie der beiden Ländern Lagerhaus und Zwischenbrücken zusammengefasst.

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

HAFENUMSCHLAG

Leichter Rückgang des Gesamtvolumens Krems legt deutlich zu

Im Jahr 2014 wurden in den österreichischen Donauhäfen und -ländern insgesamt 8,6 Millionen Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleich zu 2013 entspricht dies einem Rückgang um 2,7 % oder 240 162 Tonnen.

Mit einer Gesamtumschlagsmenge von rund 3,2 Millionen Tonnen war der Werks-
hafen der voestalpine in Linz auch im Jahr 2014 wieder der mengenmäßig bedeu-
tendste Donauhafen in Österreich. Trotz eines Umschlagsminus von 10,3 % oder
366 921 Tonnen im Vergleich zu 2013 hatte der Hafen einen Anteil von 37,1 %
am gesamten wasserseitigen Umschlag aller Häfen und Länder an der öster-
reichischen Donau.

Die Gruppe der privaten sonstigen Häfen und Ländern (inklusive Aschach, Schwer-
lasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf und Korneuburg) lag mit knapp 1,6 Millionen
Tonnen und 18,5 % der Gesamtumschlagsmenge auf Platz zwei der österreichischen
Be- und Entladestellen. Eine differenzierte Darstellung des wasserseitigen
Umschlags der sonstigen Häfen und Länder ist aufgrund datenschutzrechtlicher
Bestimmungen nicht möglich.

Im Hafen Wien (Häfen Freudenau, Lobau und Albern sowie Ländern Lagerhaus und
Zwischenbrücken) wurden im Jahr 2014 insgesamt knapp unter 1,4 Millionen Tonnen
im Wasser-Land-Umschlag verzeichnet. Dies entspricht einem Rückgang um 17,6 %
oder 293 000 Tonnen. Der Hafen Wien hatte damit einen Anteil von 15,9 % am ge-
samten wasserseitigen Umschlag auf dem österreichischen Donauabschnitt.

Auch im Handelshafen und Ölhafen der Linz AG wurde 2014 ein leichter Rückgang
des Umschlagsvolumens um 5,5 % oder 63 759 Tonnen registriert. Mit einem
Gesamtumschlagsvolumen von rund 1,1 Millionen Tonnen ging damit ein Anteil
von 12,8 % des an allen österreichischen Häfen und Ländern umgeschlagenen
Gütervolumens auf das Konto der beiden Häfen der Linz AG.

Beinahe stabil im Vergleich zu 2013 blieb der wasserseitige Umschlag im Ennshafen:
Mit 708 244 Tonnen und 8,2 % des österreichischen Gesamtumschlagsvolumens
wurde ein geringfügiger Rückgang um 0,8 % verzeichnet.

Der Hafen Krems konnte im Jahr 2014 als einziger öffentlicher Donauhafen im
Wasser-Land-Umschlag zulegen: Mit einem deutlichen Plus von 30,1 % oder
148 370 Tonnen erreichte der Hafen 7,5 % des gesamten wasserseitigen Umschlags
aller österreichischen Häfen und Länder. In Krems wurden im Jahr 2014 damit
641 642 Tonnen umgeschlagen.

- voestalpine-Werks-
hafen mit 3,2 Millionen Tonnen
wasserseitigem Umschlag
bedeutendster Donauhafen
in Österreich
- Deutliches Plus von 30,1 %
im Hafen Krems
- Sonstige Häfen und Ländern
mit 18,5 % des österreichi-
schen Gesamtumschlags
auf Platz zwei

GÜTERGRUPPEN

Erze und Metallabfälle vorne Zunahme bei festen Brennstoffen



„Wir vom Team Transportentwicklung haben immer ein offenes Ohr für die Nutzer der Wasserstraße Donau. Mit maßgeschneiderten Serviceleistungen und Schwerpunktinitiativen unterstützten wir den Donaulogistiksektor bei der Erschließung neuer Kunden und Märkte.“

SIMON HARTL
Leiter Transportentwicklung

Erze und Metallabfälle erreichten auch im Jahr 2014 mit über 2,6 Millionen Tonnen das höchste Transportaufkommen, trotz eines Rückgangs um 11,3 % im Vergleich zu 2013. Die Gütergruppe wurde überwiegend im Import nach Österreich über die Wasserstraße transportiert und erzielte einen Anteil von 25,8 % am Gesamtvolumen. Die Binnenschifftransporte von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen erreichten ein Volumen von rund 1,8 Millionen Tonnen und standen trotz eines Minus von 12,5 % oder 260 996 Tonnen an zweiter Stelle. Mehr als 60 % dieser Erzeugnisse wurden im Transit durch Österreich bewegt, gefolgt von Importen mit rund 30 % oder 546 877 Tonnen. Die Transporte von Erdölerzeugnissen nahmen um 13,0 % oder 271 609 Tonnen gegenüber 2013 ab und erreichten mit circa 1,8 Millionen Tonnen einen Anteil von 17,9 % am Gesamtvolumen. Diese Güter wurden vor allem im grenzüberschreitenden Empfang und Versand (74,0 % oder 1,3 Millionen Tonnen) transportiert, während der Transitverkehr eine untergeordnete Rolle spielte.

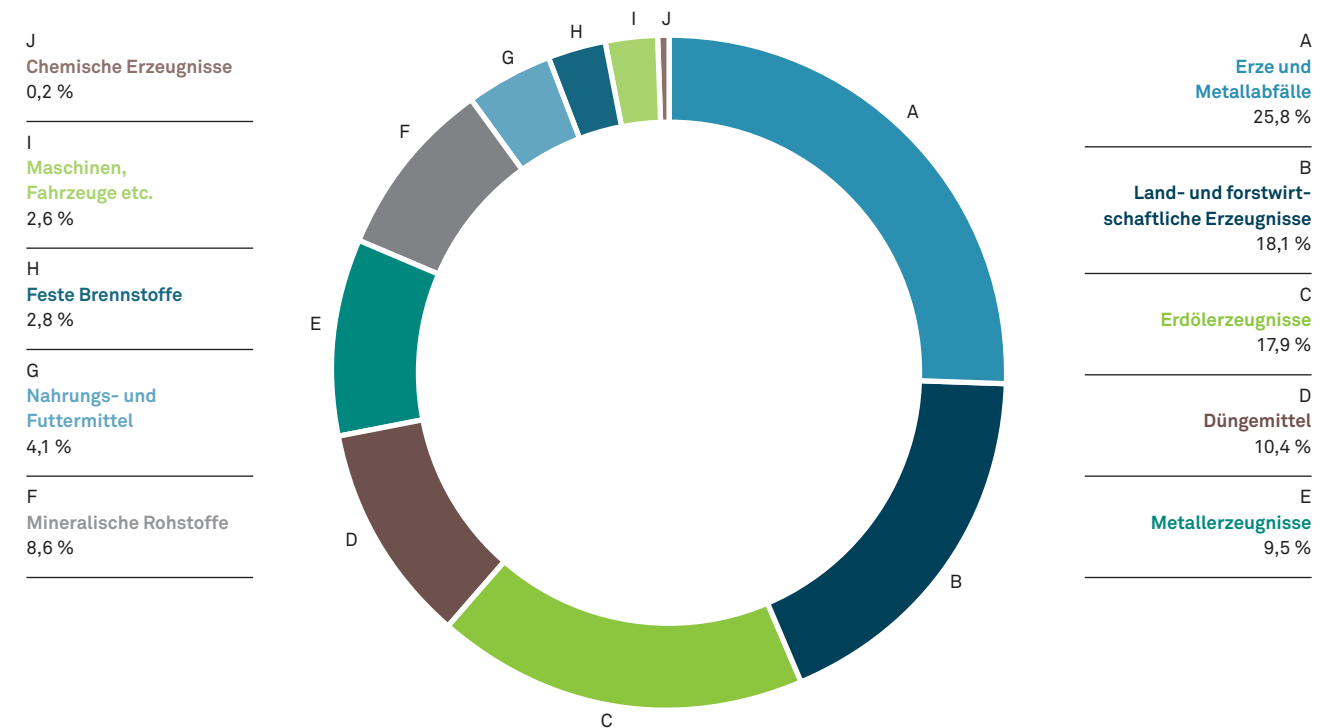
Nach einem zweijährigen Rückgang der Düngemitteltransporte auf dem österreichischen Donauabschnitt konnte das Transportvolumen dieser Gütergruppe 2014 um 6,8 % gesteigert werden und betrug knapp 1,1 Millionen Tonnen – wobei mehr als die Hälfte des Aufkommens dem Export zuzuordnen ist. Im Gegensatz zum Jahr 2013, in dem Metallerzeugnisse ein kräftiges Plus verbuchten, nahm der Transport dieser Gütergruppe 2014 um 8,0 % ab und betrug 964 630 Tonnen. Metallerzeugnisse wurden über die Donau im überwiegenden Maße im Export und Transit befördert. Die Transporte von mineralischen Rohstoffen verzeichneten einen Anstieg von 23,3 % und betragen 870 654 Tonnen. Dies entspricht einem Anteil von 8,6 % am Gesamtvolumen. Der Anstieg ist vor allem dadurch zu erklären, dass nach dem Hochwasser im Jahr 2013 auch 2014 noch verstärkt Baggerungen in der Donau durchgeführt werden mussten, um angelandetes Material aus der Schifffahrtsrinne zu entfernen. Einen leichten Anstieg um 5,4 % oder 21 298 Tonnen verzeichneten Nahrungs- und Futtermittel. Insgesamt wurden 418 634 Tonnen dieser Erzeugnisse auf der Donau bewegt – mehr als die Hälfte im Import.

Die größte prozentuelle Steigerung ist der Gütergruppe der festen Brennstoffe zuzuordnen. Die mit dem Binnenschiff beförderten Gütermengen stiegen in diesem Segment um 106,7 % oder 144 681 Tonnen und wurden nahezu ausschließlich importiert. Mit insgesamt 280 324 Tonnen erreichten die festen Brennstoffe einen Anteil von 2,8 % am Gesamttransportaufkommen.

Das Aufkommen der Gütergruppe Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren betrug 260 214 Tonnen – ein Minus von 14,7 % gegenüber 2013. Güter aus dieser Gruppe wurden zu fast 70 % im Transit durch Österreich bewegt. Einen relativ hohen Anstieg, nämlich um 51,1 %, verzeichneten chemische Erzeugnisse. Das erreichte Transportaufkommen war jedoch mit 19 053 Tonnen im Vergleich zu den anderen Gütergruppen relativ gering.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau nach Gütergruppen 2014



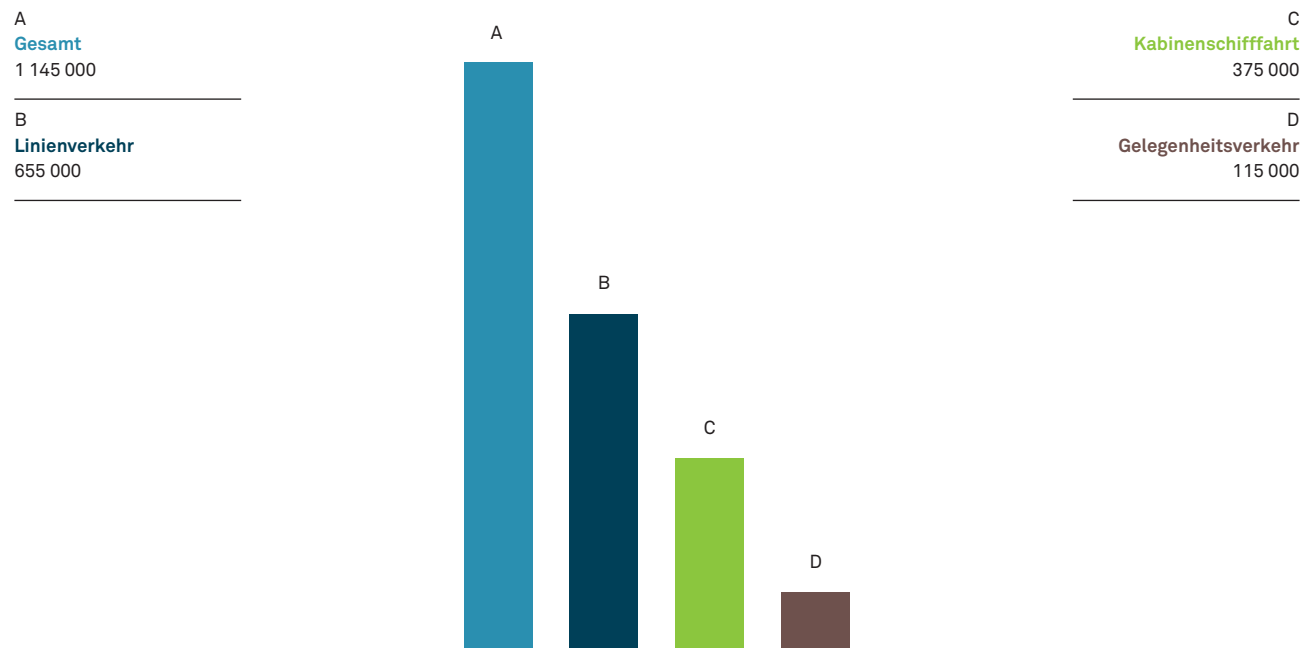
Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2014	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	991	546 877	158 274	1 126 238	1 832 380	-12,5 %
Nahrungs- und Futtermittel	-	223 915	71 126	123 593	418 634	+5,4 %
Feste Brennstoffe	-	234 765	5 443	40 116	280 324	+106,7 %
Erdölerzeugnisse	407 775	807 027	534 992	63 395	1 813 189	-13,0 %
Erze und Metallabfälle	-	2 586 284	25 829	-	2 612 113	-11,3 %
Metallerzeugnisse	16 874	156 119	455 128	336 509	964 630	-8,0 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	370 637	227 068	158 470	114 479	870 654	+23,3 %
Düngemittel	1 616	186 555	549 542	312 820	1 050 533	+6,8 %
Chemische Erzeugnisse	-	-	8 265	10 788	19 053	+51,1 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	905	13 519	64 517	181 273	260 214	-14,7 %
Gesamt	798 798	4 982 129	2 031 586	2 309 211	10 121 724	-5,5 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2014*



Anlegungen und Passagiere im Personenhafen Wien**	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte PassagierInnen	% zu Vorjahr
2014	4 036	+12,7	460 265	+22,9
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

* 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 Zahl der Fahrten dieser Schiffe durch die Schleusen Aschach und Freudenua 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, inklusive 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, Event Schifffahrt Haider, MAHART PassNave Shipping Ltd., Nostalgie Tours, Video & Consulting Ges. m. b. H., Schifffahrtsunternehmen Wilhelm Stift GmbH, Slovak Shipping and Ports – Passenger Shipping JSC (SPaP-LOD, a. s.), viadonau, WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH, Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH

PERSONENSCHIFFFAHRT

Stark steigende Fahrgastzahlen Plus von rund 100 000 PassagierInnen

Die Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt konnte im Jahr 2014 erstmals seit 2011 wieder einen Anstieg verzeichnen. Insgesamt wurden rund 1 145 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Plus von 10,1 % im Vergleich zu 2013 entspricht. Dieser Anstieg ist auch der hohen Verfügbarkeit der Wasserstraße im Jahresverlauf zu verdanken, die bei 99,7 % lag.

Die Zahl der Flusskreuzfahrten hat im Jahr 2014 weiter zugenommen und mit 375 000 beförderten Passagierinnen und Passagieren (+17,2 % gegenüber 2013) einen neuen Rekord erreicht. Die beachtliche Zahl von 23 Neubauten kam auf dem österreichischen Abschnitt zum Einsatz, was die Zahl der Kabinenschiffe auf 151 erhöhte (+10,2 %). In Summe absolvierten sie 4 141 Fahrten (+19,1 %). Aufgrund der weiterhin wachsenden Flotte konnte die bestehende Beförderungskapazität in der Flusskreuzfahrt auf 24 652 Personenplätze (+10,4 %) gesteigert werden – im Mittel entsprach dies 163 Personenplätzen pro Schiff.

Im Linienverkehr wurden 2014 rund 655 000 Personen (+7,4 % im Vergleich zu 2013) befördert. Die DDSG Blue Danube meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 205 000 Passagierinnen und Passagiere (+7,9 %). Auf den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 116 903 Fahrgäste (-2,4 %) befördert. 50 600 Personen (+3,4 %) nahmen das Angebot der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH (ehemalige Donau Touristik) in Anspruch. Die slowakischen und ungarischen Tragflügelboote, die zwischen Wien und Bratislava bzw. Wien und Budapest verkehren, transportierten in Summe 44 460 Personen (+30,5 %).

Im Gelegenheitsverkehr wurden 2014 rund 115 000 Fahrgäste befördert (+4,5 % gegenüber 2013). Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube 58 000 Passagierinnen und Passagiere (+23,4 %). Auf der MS Helene der schiffART Linz fuhren 10 500 Personen (-4,5 %), auf der MS Kaiserin Elisabeth der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH 8 120 (+5,0 %) und auf dem Dampfschiff Schönbrunn 6 000 (-9,1 %).

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2014 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 5 000 Personen beförderten, wird hier nicht gesondert ausgewiesen. Für sonstige im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt operierende Unternehmen liegen für den Berichtszeitraum keine Zahlen vor.

- 17,2 % mehr Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Steigerung von 6,9 % bei Tagesausflugsfahrten
- 23 neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz

VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Donau an 364 Tagen befahrbar Nur eintägige Hochwassersperre



„Für uns heißt Verfügbarkeit stets auch Sicherheit. Nur durch das regelmäßige Wasserstraßen-Monitoring unseres hydrographischen Teams verfügen wir über aktuelle Daten der Fahrrinne und können so die sichere Nutzung der Donau gewährleisten.“

PETRA MARKTL
Geoinformatikerin

Im 15-jährigen Jahresdurchschnitt von 2000 bis 2014 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 weniger als 20 Tagen zu verzeichnen, während die Wasserstraße in neun Jahren aufgrund von Hochwasser mit einer mittleren Dauer von rund sieben Tagen gesperrt werden musste.

Hydrologisch war das Jahr 2014 auf der Donau von drei kleineren Hochwassern in den Monaten Mai, August und Oktober geprägt (Überschreitung des Höchsten Schifffahrtswasserstandes 2010), wobei nur jenes im Oktober in einer etwas mehr als eintägigen Sperre des Donauabschnitts östlich von Wien bis zur slowakischen Staatsgrenze resultierte. Der Abschnitt zwischen Melk und Altenwörth (Wachau) war für rund einen halben Tag nicht befahrbar. Sperren aufgrund von Eis gab es im Jahr 2014 auf dem österreichischen Donauabschnitt hingegen nicht. Somit war die Wasserstraße Donau an 364 Tagen oder 99,7 % des Jahres verfügbar. Bei Wechselverkehren zwischen der Donau und dem Rhein ist auch die Verfügbarkeit der Wasserstraßen Main und Main-Donau-Kanal von großer Bedeutung. Im Jahr 2014 wurden auf dieser Strecke weder eine Hochwasser- noch eine Eissperre verzeichnet. Die planmäßigen Schleusensperren zur Durchführung von Erhaltungsarbeiten an den Schleusenanlagen der deutschen Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau erfolgten zwischen dem 26. März und dem 19. April mit einer Gesamtdauer von 23 Tagen. Die Verfügbarkeit dieser Verkehrsverbindung lag somit 2014 bei 93,7 %.

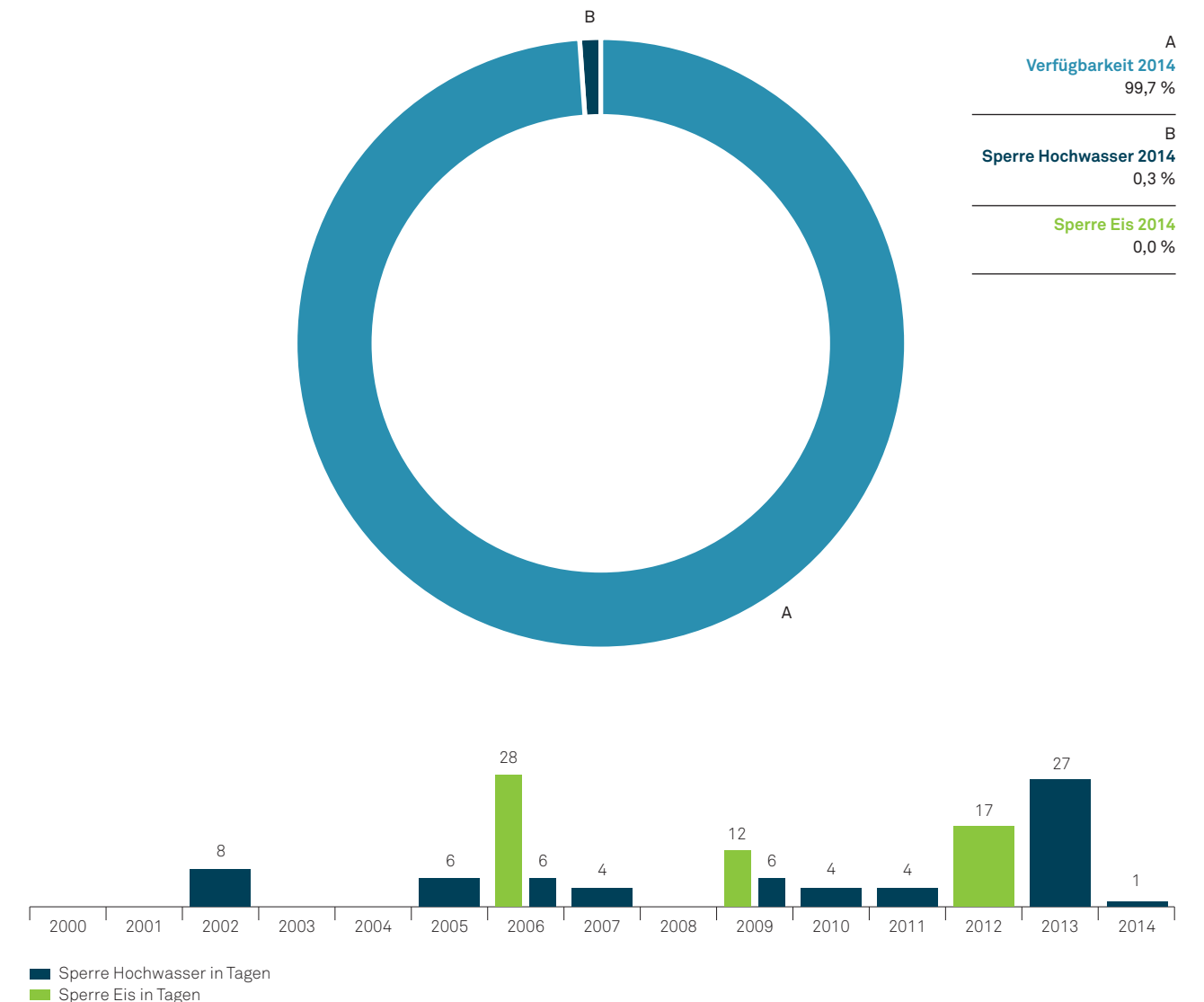
Wetterbedingte behördliche Sperren können auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau aufgrund von Extremsituationen wie Eisbildung oder Hochwasser schifffahrtspolizeilich angeordnet werden. Während durch erhebliche Eisbildung bedingte Sperren hauptsächlich auf die Wintermonate, in der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

Abgesehen von Hochwasser und Eisbildung können behördliche Sperren auch aufgrund von Veranstaltungen angeordnet werden. 2014 schlugen derartige Sperren an sechs Tagen mit einer durchschnittlichen Dauer von rund zwei Stunden zu Buche.

Sperren einzelner Kammern von Donauschleusen – zum Beispiel aufgrund von technischen Gebrechen oder Havarien im Schleusenbereich – sind gesondert im Themenbereich „Verfügbarkeit der Schleusenkammern“ dargestellt und in den hier genannten Sperrtagen nicht enthalten.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

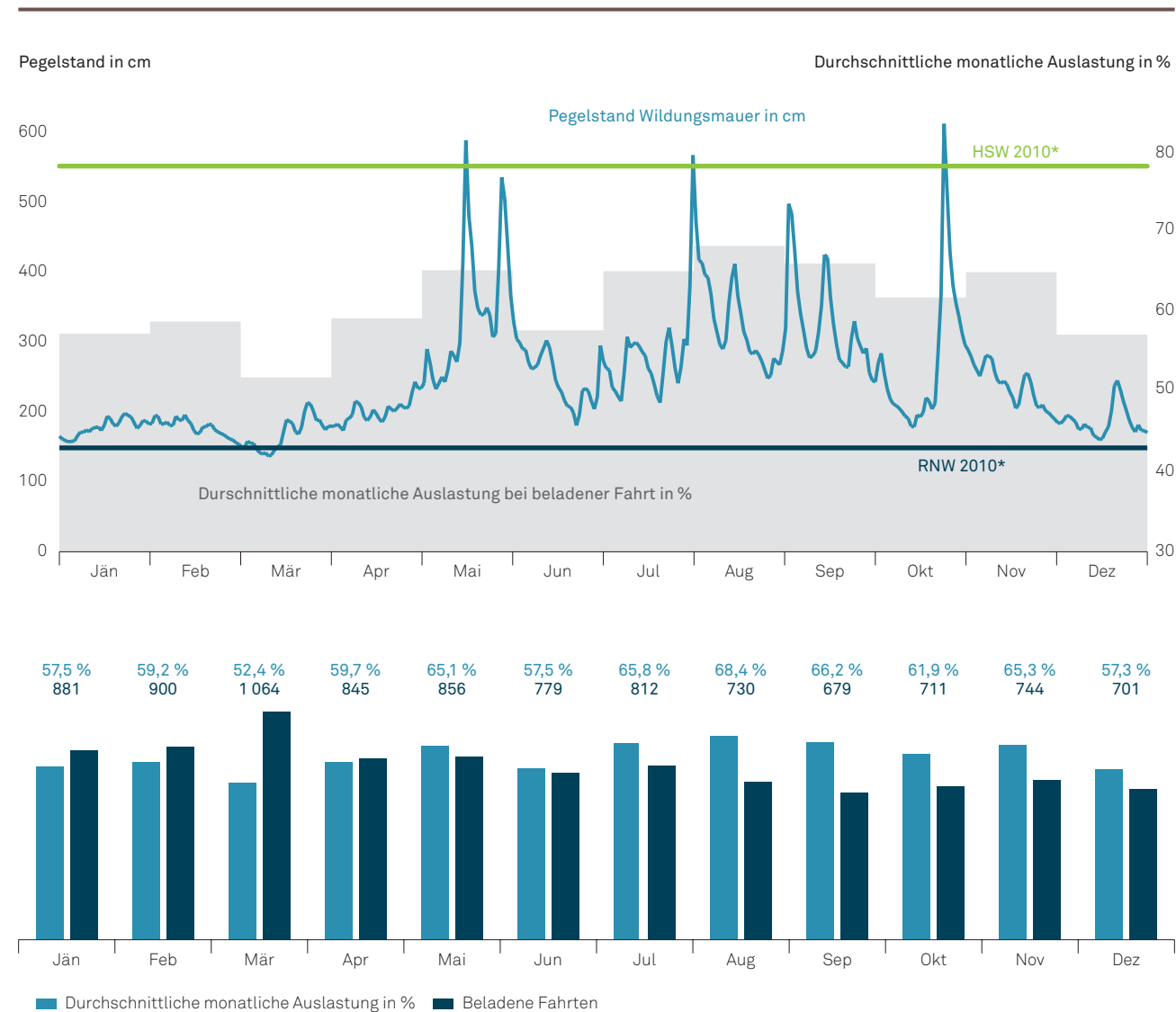
Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2000 bis 2014



Quelle: Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Fahrwasserverhältnisse und damit verbundene Schiffsauslastung 2014 am Richtpegel Wildungsmauer



* RNW 2010 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % 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 1,0 % 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 durch viadonau

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE

Lange Niederwasserperiode Schiffsauslastung bei 61,4 %

Im Jahr 2014 lagen die Fahrwasserverhältnisse in den freien Fließstrecken des österreichischen Donauabschnitts (Wachau und östlich von Wien) im Vergleich zu den Vorjahren auf eher bescheidenem Niveau. Der durchschnittliche Tagesmittelwert der Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die Strecke östlich von Wien) betrug 255 cm – der niedrigste Wert seit dem Jahr 2011. Obwohl die Wasserstände nur an zehn Tagen des Jahres 2014 unter Regulierungsniederwasser (RNW 2010) fielen, hatte die Schifffahrt in sehr ungewöhnlichen Perioden des Jahres mit schwierigen Fahrwasserverhältnissen zu kämpfen (beispielsweise im März und April sowie im Juni).

In den statistisch gesehen von Niedrigwasser geprägten Wintermonaten Januar, Februar und Dezember lagen die gemittelten Tagespegelstände am Richtpegel Wildungsmauer rund 1 m unter jenen des Jahres 2013. Im Monat März fiel der Wasserstand (Tagesmittelwert) an zehn Tagen unter Regulierungsniederwasser. Im Gegensatz dazu lagen die gemittelten Tagespegelstände in den ebenfalls prinzipiell wasserärmeren Herbstmonaten September bis November um 12 cm höher als im Jahr 2013.

In den Monaten Mai, August und Oktober kam es an insgesamt drei Tagen zu einer Überschreitung des Höchsten Schifffahrtswasserstandes (HSW 2010). Eine behördliche Sperre der Wasserstraße Donau wird in Österreich jedoch erst ab einem Wasserstand von HSW + 90 cm verordnet.

Im Gesamtjahr 2014 lag der durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad der Güterschiffe bei 61,4 %. In sechs Monaten wurde der Wert von 60,0 % unterschritten, was die aus logistischer Sicht schwierigen Rahmenbedingungen widerspiegelt.

Kann die Güterschifffahrt nur relativ niedrige Abladetiefen erzielen, so sinkt der durchschnittliche Auslastungsgrad der Schiffe und es werden mehr Fahrten zum Transport derselben Gütermenge benötigt. Dieser Zusammenhang ist aus der unteren Grafik ersichtlich: Der durchschnittliche Auslastungsgrad lag im März 2014 bei 52,4 %, wobei 1 064 Fahrten nötig waren, um rund 940 000 Gütertonnen zu befördern. Im August, dem Monat mit dem höchsten Auslastungsgrad (68,4 %), mussten lediglich 730 Fahrten für den Transport von rund 880 000 Tonnen durchgeführt werden.

- Wasserstände auf bescheidenem Niveau
- Zahl der Fahrten erhöhte sich um 2,5 %
- Auslastungsgrad der Güterschiffe bei rund 61 %

FAHRWASSERTIEFEN

Schwierige Fahrwasserbedingungen Aufarbeitung des Hochwassers 2013

- In der Wachau 2,5 m Fahrinnentiefe an 352 Tagen oder rund 96 % des Jahres verfügbar
- Östlich von Wien 2,5 m an 222 Tagen oder rund 61 % des Jahres verfügbar
- Beeinträchtigung durch niedrige Wasserstände in den Monaten Jänner bis April sowie Dezember

Im Jahr 2014 waren in beiden freien Fließstrecken der Donau in Österreich Fahrwassertiefen von über 2,5 m in der Tiefenrinne – mit Ausnahme von sechs Tagen – in den vier Monaten Mai, Juli, August und November durchgängig vorhanden. Im langjährigen Vergleich der Abflussdaten der österreichischen Donau (Jahre 1981 bis 2014) zeigt sich, dass die Wasserführung in den Monaten Jänner bis April sowie Dezember deutlich unter dem Durchschnitt lag.

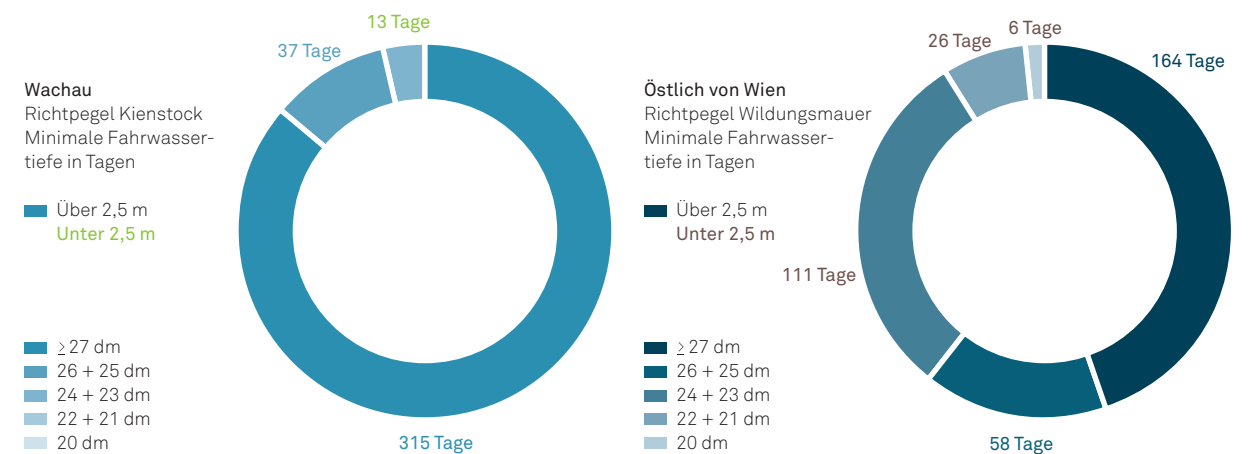
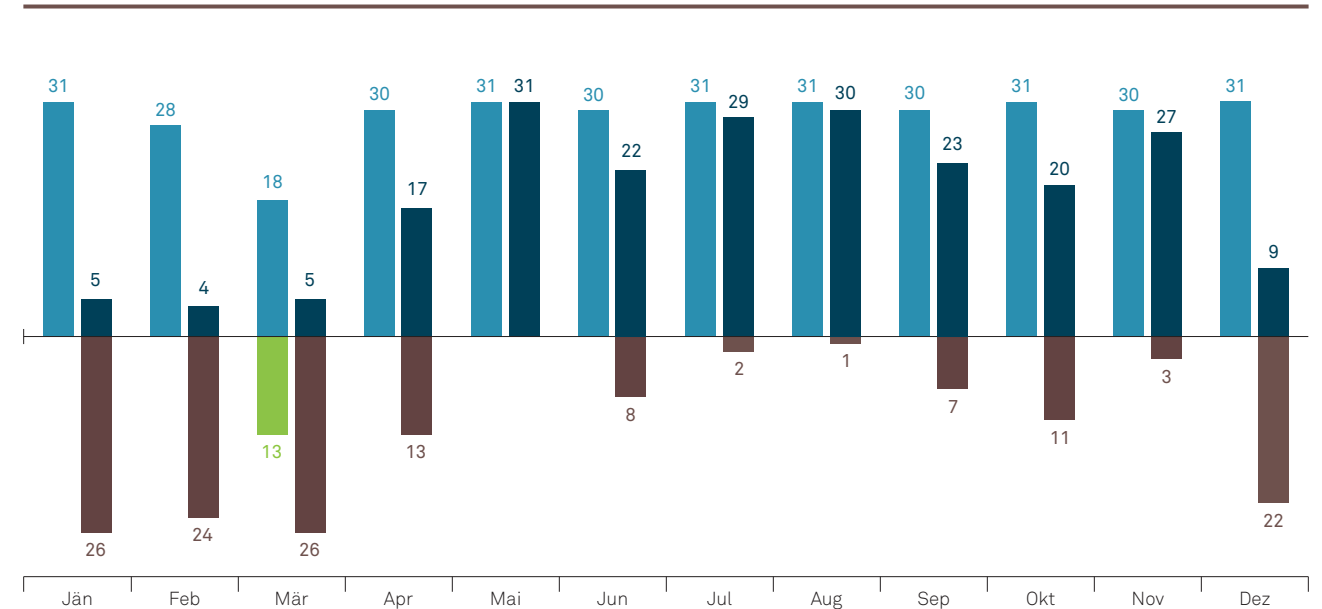
In der Wachau war an 352 Tagen oder rund 96 % des Jahres eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m in der Tiefenrinne gegeben. Nur an 13 Tagen (im Monat März) lag die Fahrwassertiefe in diesem Donauabschnitt in der Tiefenrinne unter 2,5 m. An 315 Tagen stand der Schifffahrt in diesem Abschnitt eine Fahrwassertiefe von mindestens 27 dm zur Verfügung.

Drastischer zeigten sich die Auswirkungen der niedrigen Wasserstände in den Monaten Jänner bis April sowie Dezember in der freien Fließstrecke östlich von Wien. Erschwerend kam die im ersten Halbjahr 2014 andauernde Aufarbeitung der durch das Juni-Hochwasser 2013 verursachten Anlandungen in der Fahrinne hinzu. An vier maßgeblichen Seichtstellen mussten noch in Summe knapp 100 000 m³ Sedimente beseitigt werden. Somit war in der Strecke östlich von Wien nur an 222 Tagen oder rund 61 % des Jahres eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m in der Tiefenrinne gegeben. Allerdings konnte in diesem Abschnitt an 111 Tagen von der Schifffahrt eine Fahrwassertiefe von 23 und 24 dm genutzt werden – nur an 32 Tagen des Jahres 2014 standen in der Tiefenrinne weniger als 23 dm Fahrwassertiefe zur Verfügung.

Für die beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau (Wachau und östlich von Wien) wurden die minimal verfügbaren Fahrwassertiefen aus allen im Jahr 2014 durchgeführten hydrografischen Vermessungen der Stromsohle ermittelt. Die zwischen den Vermessungszeitpunkten liegenden Werte wurden interpoliert und in Kombination mit schifffahrtsrelevanten Pegelganglinien (gemittelte Tagespegelstände an den beiden Richtpegeln Kienstock und Wildungsmauer) ausgewertet. Referenz war eine möglichst durchgängig vorgehaltene Tiefenrinne innerhalb der Fahrinne, die die erforderliche Fahrbahnbreite für einen 4er-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr darstellt, wobei die Breite vom Kurvenradius abhängt.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

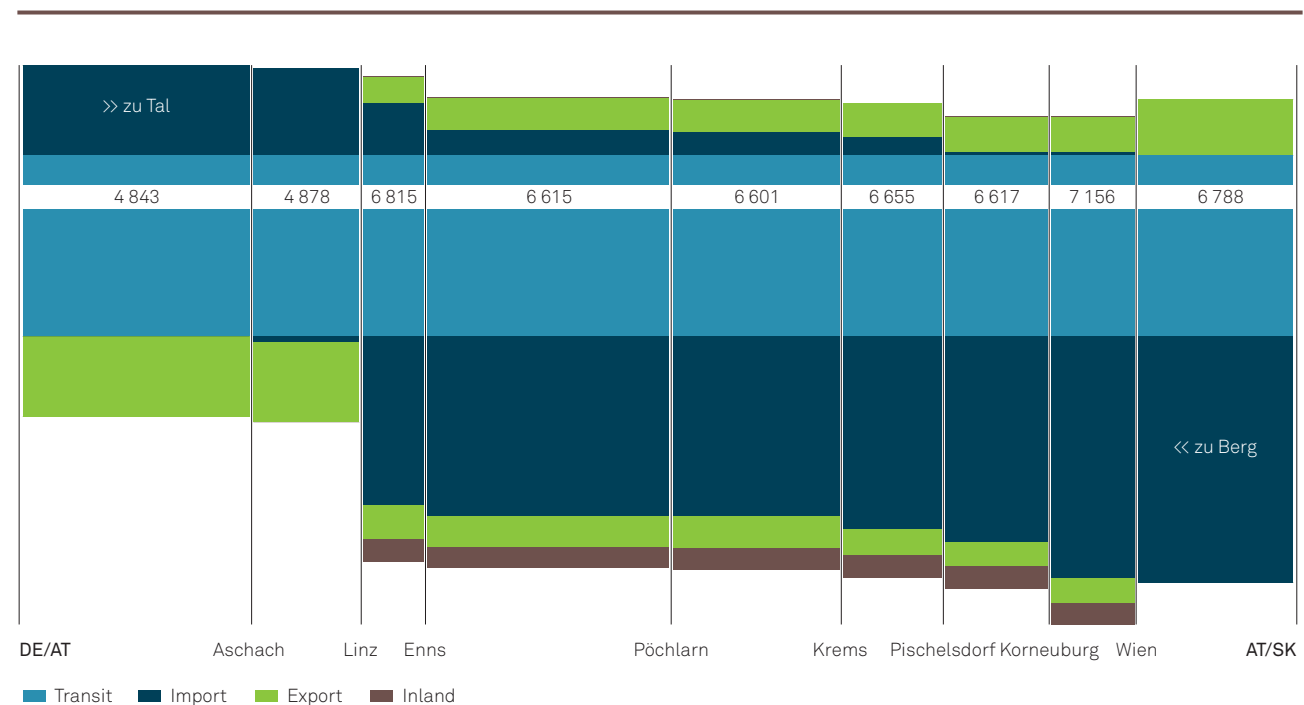
Minimal durchgängig* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2014



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

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2014



Abschnitt	Länge in km	Import zu Berg	Import zu Tal	Export zu Berg	Export zu Tal	Inland zu Berg	Inland zu Tal	Transit zu Berg	Transit zu Tal	Gesamt zu Berg	Gesamt zu Tal	Gesamt
Grenze DE/AT – Aschach	63,21	0	1 335	1 199	0	0	0	1 878	431	3 077	1 766	4 843
Aschach – Linz	31,30	82	1 291	1 196	0	0	0	1 878	431	3 156	1 722	4 878
Linz – Enns	16,87	2 496	772	516	378	327	17	1 878	431	5 217	1 598	6 815
Enns – Pöchlarn	67,63	2 654	371	463	473	326	19	1 878	431	5 321	1 294	6 615
Pöchlarn – Kreams	46,20	2 667	342	463	473	328	19	1 878	431	5 336	1 265	6 601
Kreams – Pischelsdorf	26,30	2 848	268	396	499	329	6	1 878	431	5 451	1 204	6 655
Pischelsdorf – Korneuburg	29,60	3 043	44	367	519	329	6	1 878	431	5 617	1 000	6 617
Korneuburg – Wien	23,64	3 582	44	363	523	329	6	1 878	431	6 152	1 004	7 156
Wien – Grenze AT/SK	45,76	3 647	0	0	832	0	0	1 878	431	5 525	1 263	6 788

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

350 Kilometer Wasserstraße 10 Millionen Tonnen Güter

Auf dem 350,51 Kilometer langen österreichischen Abschnitt der internationalen Wasserstraße Donau wurden im Jahr 2014 in Summe 10,1 Millionen Tonnen Güter befördert. Dabei bewegten sich die abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen in einer Bandbreite von mehr als 4,8 Millionen Tonnen (oberösterreichischer Abschnitt von der deutschen Grenze bis Aschach) bis zu rund 7,2 Millionen Tonnen (zwischen Korneuburg und Wien).

Im Jahr 2014 wurden im Import von der voestalpine knapp 2,1 Millionen Tonnen Erze aus dem Osten bezogen, größtenteils aus Rumänien (Hafen Constanța), aus der Slowakei (Hafen Bratislava) und der Ukraine (Hafen Ismajil). Mit einem Importvolumen von über 0,5 Millionen Tonnen lag der Umschlagsstandort Korneuburg beim Ostverkehr an zweiter Stelle. Auch aus dem Westen wies mit rund 0,5 Millionen Tonnen der Hafen Linz voestalpine die höchste Importmenge auf, gefolgt vom Hafen Enns mit etwas über 0,4 Millionen Tonnen.

Im Export war ebenfalls der Hafen der voestalpine mit knapp 0,6 Millionen Tonnen führend. Der Ölhafen Lobau und der Tankhafen der Linz AG verzeichneten jeweils rund 0,5 Millionen Tonnen.

Aufgrund des Stahlwerks der voestalpine stellt Linz somit weiterhin eine merkbliche Zäsur hinsichtlich der transportierten Gütermengen dar, wobei der von Linz aus gesehen stromaufwärts liegende Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze auch 2014 eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte aufwies als der stromabwärts liegende Abschnitt bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei.

Im Transit war im Jahr 2014 im Vergleich der Verkehrsströme nach Verkehrsrichtung wieder ein Verhältnis von 4 zu 1 (zu Berg/zu Tal) zu beobachten. Mit rund 2,3 Millionen Tonnen stellte der Transitverkehr nach dem Importverkehr die zweitgrößte Menge an befördertem Güteraufkommen.

Das pro Tag transportierte Gütervolumen betrug auf der österreichischen Donau durchschnittlich 26 506 Tonnen (ohne Schottertransporte und Transporte innerhalb eines Hafens). Dies entspricht der vollen Ladung von 1 060 Lkws (à 25 Nettotonnen) oder 663 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen).

In Bezug auf die Gesamtlänge der österreichischen Donaustrecke wurden im Jahr 2014 im Durchschnitt 17 718 Tonnen Güter pro Kilometer transportiert. Auf dem Abschnitt zwischen Korneuburg und Wien, dem am stärksten frequentierten Querschnitt der österreichischen Donau, wurden durchschnittlich 19 605 Tonnen Güter pro Tag befördert.

- Rund 27 000 Tonnen Güter pro Tag auf der Donau transportiert
- Größte Gütermengen im Im- und Export im Hafen Linz voestalpine

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

101 000 Einheiten geschleust Starkes Plus im Personenverkehr

- Anstieg von 19,8 % bei den geschleusten Personenschiffen im Vergleich zum Vorjahr
- Rückgang um 1,1 % beim Güterverkehr

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2014 im Personen- und Güterverkehr in Summe 101 165 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 43 543 Motorgüter- und Motortankschiffe (+0,2 % gegenüber 2013), 18 906 Schubschiffe (-4,1 %) und 38 716 Personenschiffe (+19,8 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 47 989 Güter- und Tankleichter bzw. -kähne (+5,3 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr zusammen bedeutet dies gegenüber 2013 ein Plus von 6,0 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

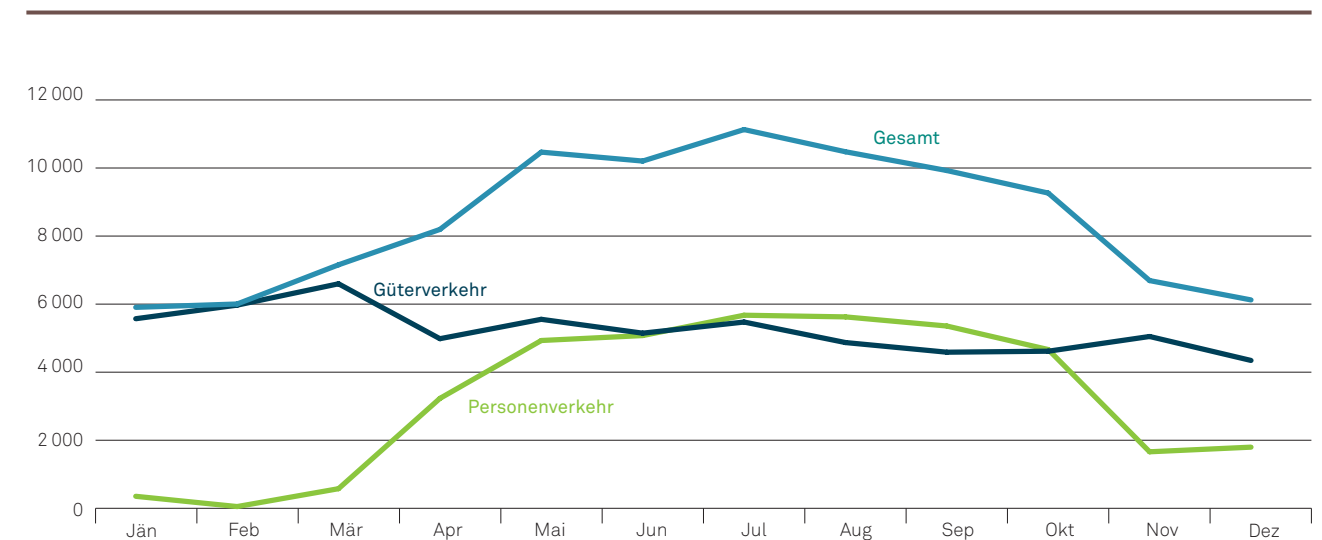
Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau einen leichten Rückgang bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 1,1 % oder 692 Einheiten weniger als 2013). Im Personenverkehr hingegen kam es zu einem starken Anstieg (um 19,8 % oder 6 387 Schiffseinheiten mehr als 2013). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2014 der Güterverkehr einen Anteil von 61,7 % (-4,4 Prozentpunkte gegenüber 2013), der Personenverkehr einen Anteil von 38,3 % (+4,4 Prozentpunkte).

Bezogen auf das Gesamtjahr 2014 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 11 241 Verbände und einzeln fahrende Schiffe (ein Plus von 633 Schiffseinheiten gegenüber 2013) – pro Monat waren dies 937 (+53) Schiffsbewegungen, pro Tag und Schleuse 31 geschleuste Einheiten. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenu (Wien) mit 14 195 Schiffseinheiten (+5,4 % gegenüber 2013), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 11 506 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurden mit 9 822 Einheiten am wenigsten Schiffe geschleust, obwohl dort das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu 2013 deutlich stieg (+9,3 %).

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr 2014 zudem 8 177 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt sowie 1 794 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust. Diese sind in den vorliegenden Auswertungen zum Güter- und Personenverkehr nicht berücksichtigt.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2014



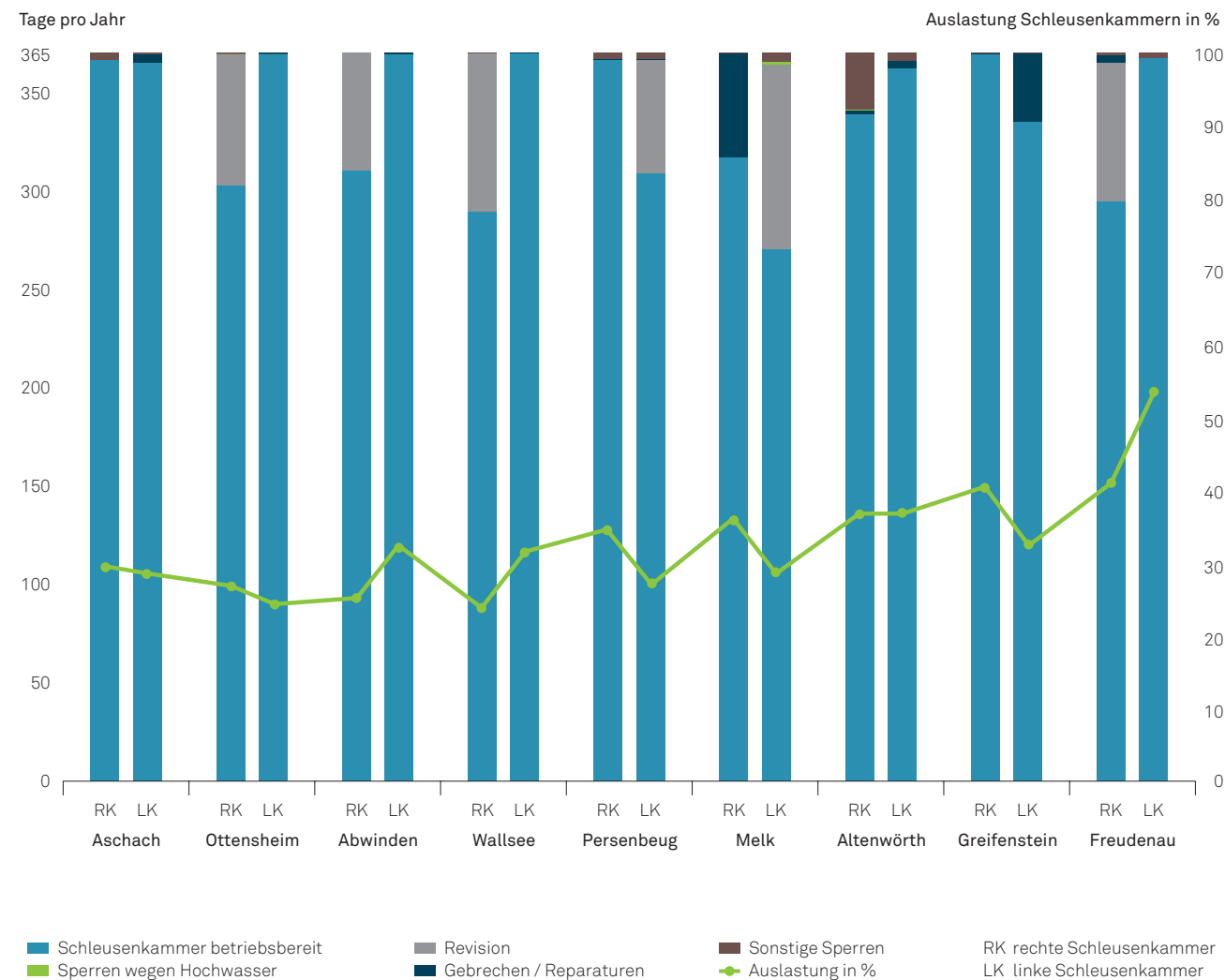
	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2014	62 449	-1,1	38 716	+19,8	101 165	+6,0
2013	63 141	+6,2	32 329	-3,7	95 470	+2,6
2012	59 443	-6,8	33 573	-2,0	93 016	-5,1
2011	63 792	-4,9	34 244	+6,5	98 036	-1,2
2010	67 114	+4,5	32 153	+1,3	99 267	+3,5

* Schiffseinheiten im Güterverkehr inkludieren Schiffsverbände (Schubschiffe bzw. Motorgüter- und Motortankschiffe mit Güter- und Tanklechtern 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 2014



Quelle: viadonau

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

99,7 % durchgängige Verfügbarkeit Mittlere Kammerauslastung rund 33 %

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, um ihre Funktionsfähigkeit, ihre Betriebssicherheit und somit die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleisten zu können. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen waren im Jahr 2014 der Grund für rund 84 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenkammern. Die durchschnittliche Dauer der drei Revisionen im Winterhalbjahr 2013/14 betrug pro Kammer im Schnitt 135 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund technischer Gebrechen sowie Anlagenbeschädigungen durch Schiffe. Diese machten in Summe rund 6 % aller Sperrtage aus und können fast zur Gänze auf ein technisches Gebrechen der Schleusenanlage Greifenstein im Herbst 2014 zurückgeführt werden. Darüber hinaus wurden knapp 10 % der Sperrtage durch Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich (größtenteils zur Schadensbeseitigung bei der Schleuse Altenwörth nach dem Hochwasser 2013) und Vermessungen verursacht. Lediglich ein halbes Prozent entfiel auf eine kurze hochwasserbedingte Sperre der Schleuse Altenwörth im Oktober 2014.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2014 an 99,7 % der Tage gegeben.

In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober waren nur kurzfristige Sperren einzelner Kammern, vor allem aufgrund von technischen Gebrechen, Wartungsarbeiten und Unfällen, nötig. Sie dauerten im Durchschnitt 4,2 Stunden.

In den verkehrsärmeren Monaten November bis März waren zwischen drei und vier Schleusenkammern gleichzeitig außer Betrieb – zum Großteil aufgrund von Revisionen und Großreparaturen. Schleusenrevisionen wurden an einzelnen Kammern von sechs Schleusenanlagen durchgeführt.

Die Auslastung der einzelnen Schleusenkammern betrug 2014 im Durchschnitt knapp 33 %. Die größte mittlere Auslastung meldete wie im Jahr zuvor die Schleuse Freudenau mit etwa 47 %, die geringste Auslastung die Schleuse Ottensheim mit rund 26 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenkammer entspricht hier ihrer „Belegungszeit“, das heißt dem gesamten Zeitraum von der Einfahrt des ersten bis zur Ausfahrt des letzten gemeinsam geschleusten Schiffes unter Annahme einer 24/7-Verfügbarkeit der Schleusenkammern.

- 99,7 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2014
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, um Wartezeiten zu vermeiden

WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 9,5 % der Schiffe warteten Mittlere Wartezeit 33 Minuten



„An neun Staustufen permanent für fließenden Schiffsverkehr zu sorgen, ist eine Herausforderung. Das gestiegene Verkehrsaufkommen 2014 und der hohe Anteil verzögerungsfrei geschleuster Schiffe zeigt, wie effizient unser Verkehrsmanagement funktioniert.“

JOSEF HOLZINGER
Leiter Schleusengruppe Mitte

Im Mittel mussten im Jahr 2014 auf dem österreichischen Donauabschnitt nur 9,5 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten vor Schleusen in Kauf nehmen. Die mittlere Wartezeit betrug 33 Minuten. Für mehr als die Hälfte aller wartenden Fahrzeuge betrug die Wartezeit unter 30 Minuten, knapp drei Viertel mussten weniger als 45 Minuten warten. Für nur rund 14 % aller wartenden Schiffseinheiten betrug der Zeitverlust mehr als eine Stunde.

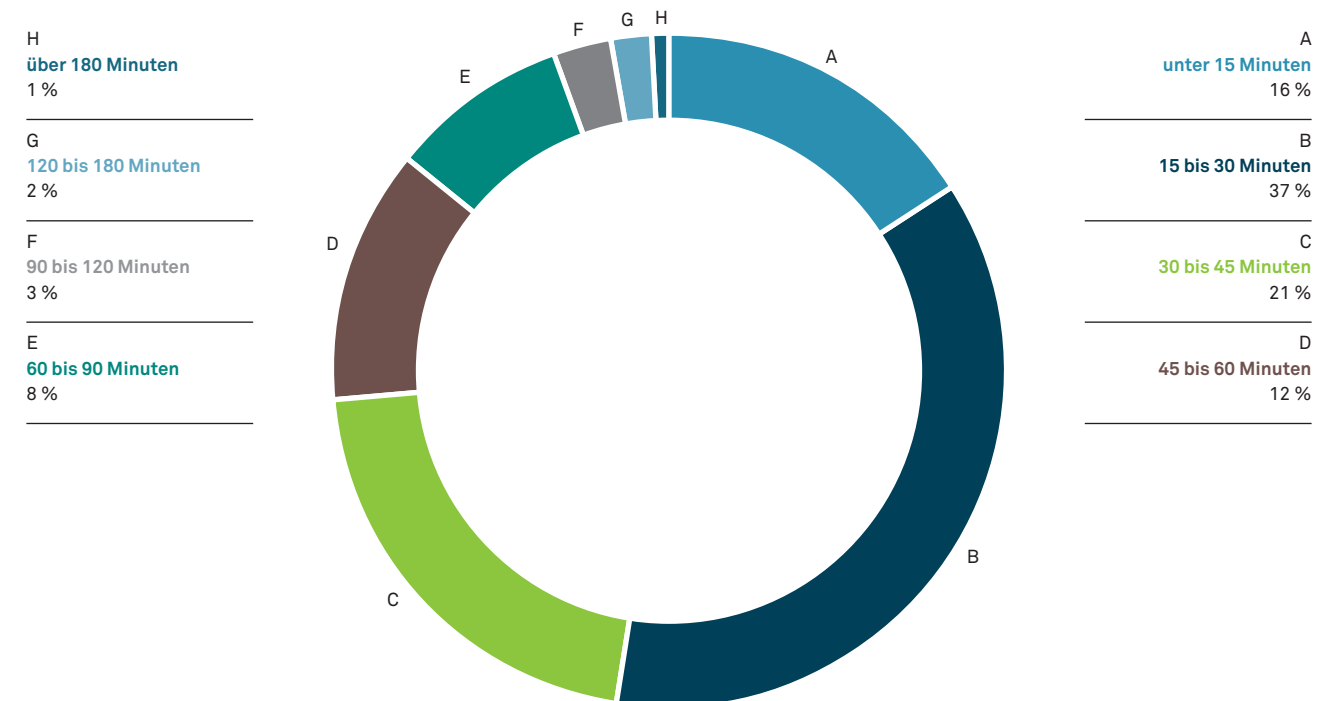
Im Falle der vollständigen Verfügbarkeit der Schleusenanlagen (beide Schleusenkammern in Betrieb, kurzfristige Sperren ausgenommen) entstanden für rund 95 % aller Fahrzeuge keine Wartezeiten. Die restlichen rund 5 % der Schiffe mussten ihre Fahrt im Durchschnitt für 30 Minuten unterbrechen.

In den verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober warteten im Jahr 2014 nach einzelnen Schleusen und Monaten betrachtet nur rund 7 % aller Schiffseinheiten (durchschnittlich 32 Minuten). In den verkehrsärmeren Monaten November bis März ergab sich vor den neun österreichischen Donauschleusen für rund 13 % aller Schiffe im Mittel eine Wartezeit von 35 Minuten. Dies liegt daran, dass Schleusenrevisionen in den verkehrsärmeren Monaten durchgeführt werden.

Zur Verbesserung der viadonau-Services für die Schleusen wurde im Herbst 2014 eine Kundenzufriedenheitsbefragung durchgeführt. Auf einer vierstufigen Skala beurteilten rund 84 % der Befragten die „Abwicklung von Schleusungen“ und die „Schleusenanlage“ mit „ausgezeichnet“ oder „gut“ bzw. mit einer Durchschnittsnote von 1,82. Die Befragungsergebnisse zur „Unterstützung durch die Mitarbeiter der Schleusenaufsicht“ lagen sogar bei circa 90 % bzw. einer Durchschnittsnote von 1,74. Als Verbesserungsvorschläge wurden andere Vorrangregeln an den Schleusen, eine Verkürzung der Revisionszeiten, eine bessere Beleuchtung bei den Schleusen und bessere Informationen für die Sportbootschifffahrt genannt. Das Ergebnis ist für viadonau eine Bestätigung der Serviceorientierung im Interesse der Kundschaft, aber vor allem auch ein Ansporn, die Services im Einvernehmen mit dem Kraftwerksbetreiber weiter zu verbessern.

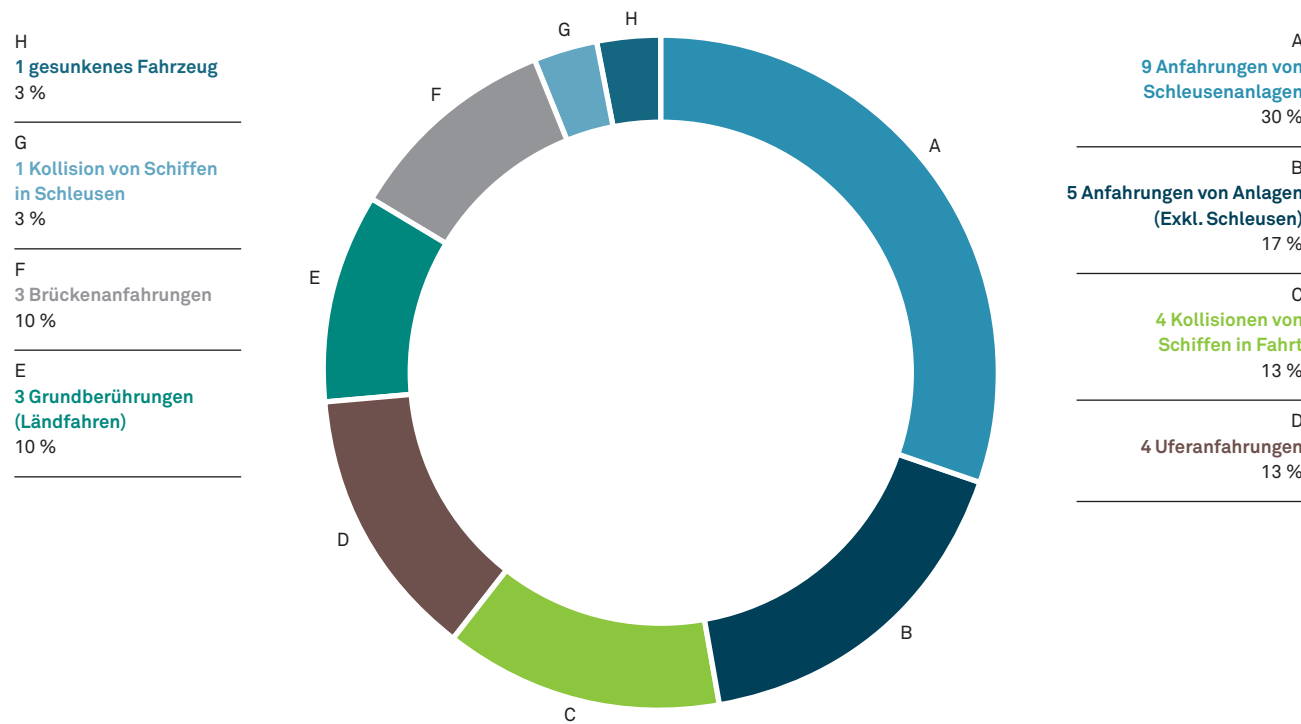
ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verteilung Wartezeiten für wartende Schiffe an österreichischen Donauschleusen 2014



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2014



Quellen: Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Bundesanstalt für Verkehr; Bearbeitung durch viadonau

UNFALLGESCHEHEN

Verkehrsunfälle konstant niedrig Schleusenanlagen als Unfallhotspots

Hinsichtlich ihrer Unfallbilanz ist die Donauschifffahrt im Vergleich zu den Landverkehrsträgern Schiene und Straße ungeschlagen. Auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich im gesamten Jahr 2014 nur 29 Unfälle, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe bzw. Schiffsverbände) involviert war. An 19 Havarien waren Güterschiffe beteiligt, während in neun Fällen Personenschiffe zu Schaden kamen.

Differenziert nach der Unfallart ereigneten sich fünf Schiffskollisionen, wobei in vier Fällen in Fahrt befindliche Fahrzeuge und in einem Fall Schiffe im Bereich einer Schleusenanlage miteinander kollidierten. Grundberührungen wegen zu großer Abladetiefen bzw. zu niedriger Wasserstände oder wegen Navigierens außerhalb der Fahrrinne ereigneten sich in drei Fällen. Bei einem Unfall sank ein Kleinfahrzeug. In neun Fällen kam es zu Ufer- und Anlagenbeschädigungen und in weiteren neun Fällen zu Anfahrungen im Bereich von Schiffschleusen. Schließlich kollidierten dreimal Schiffe oder Schiffsverbände mit Brücken.

Im Zuge von drei Unfällen kam es zu Personenschäden: Bei zwei Kollisionen wurde je eine Person leicht verletzt. Durch den Zusammenstoß eines Ruderfahrzeuges mit einem Güterschiffsverband war ein Toter durch Ertrinken zu beklagen. Das Kleinfahrzeug hatte die Ausweichpflicht gegenüber der Großschifffahrt missachtet.

Die meisten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2014 erneut auf gestauten Streckenabschnitten. In Summe wurden hier 15 Unfälle registriert, darunter drei Schiffskollisionen, drei Brücken- und vier Uferanfahrungen sowie fünf Beschädigungen von sonstigen Anlagen. Im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse) gab es zehn Unfälle. Schließlich waren auf den beiden freien Fließstrecken der Donau östlich von Wien und in der Wachau je zwei Unfälle (überwiegend Grundberührungen) zu verzeichnen.

Für die Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer dem erwähnten Fall der Kollision mit einem Güterfahrzeug der Großschifffahrt), wurden 2014 keine Unfälle im Verkehrsgeschehen mit Schadenswirkung gemeldet.

- Anfahrungen von Schleusen- und sonstigen Anlagen 2014 die häufigsten Unfallarten
- Personenschäden: zwei Leichtverletzte, ein Todesfall
- An 19 Havarien waren Güterschiffe, in neun Fällen Personenschiffe beteiligt

MODAL SPLIT

Dominanz der Straße ungebrochen Anteil der Donau bei rund 12 %

- Straße steigerte Marktanteil um 4,2 %
- Zuwächse bei der Schiene
- Donau mit Modal-Split-Anteil von rund 30 % im Import an der Ostgrenze und rund 17 % im Transit zu Berg

Das Verkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor hat seit Mitte der 1990er-Jahre rasant zugenommen. Im Jahr 2014 lag es bei etwa 79,3 Millionen Tonnen; damit ist es in den letzten 20 Jahren (1995–2014) um knapp 124 % angestiegen. (Für 2014 basieren die Daten für den Verkehrsträger Straße aufgrund noch fehlender offizieller Zahlen auf einer Schätzung des Österreichischen Instituts für Raumplanung.) Im Vergleich zu 2013 ist das Transportaufkommen im Korridor um 3,4 % oder 2,6 Millionen Tonnen gestiegen.

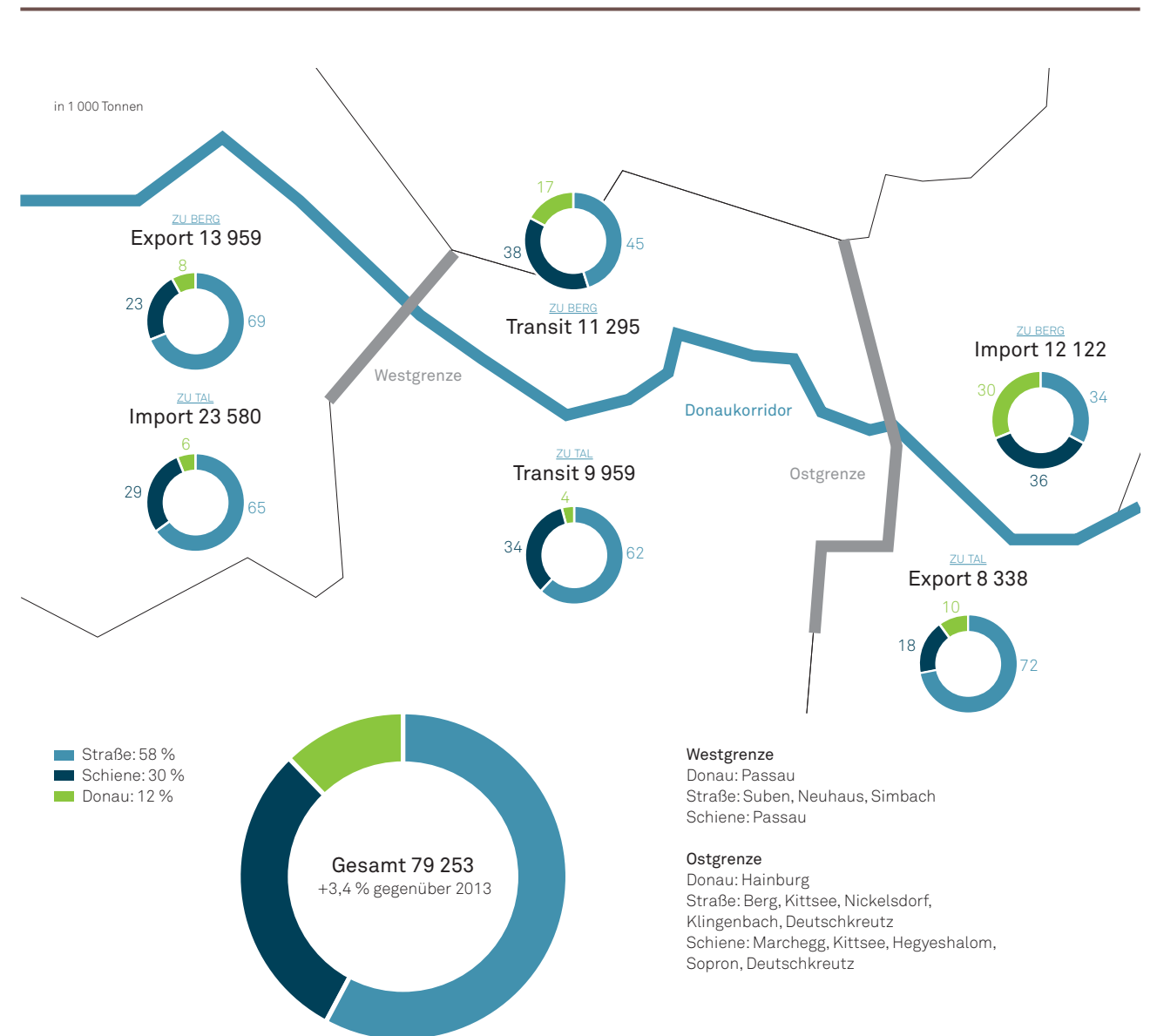
Die Grafik zeigt das grenzüberschreitende Transportaufkommen (Nettotonnen) der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße im österreichischen Donaukorridor differenziert nach der Verkehrsart. Betrachtet man alle Verkehrsträger wird deutlich, dass der Westverkehr in Bezug auf die Transportmengen deutlich größer ist als der Verkehr an der Ostgrenze Österreichs: 2014 passierten inklusive Transit 58,8 Millionen Tonnen Güter die Westgrenze des österreichischen Donaukorridors (+5,1 % gegenüber 2013), an der Ostgrenze waren es 41,7 Millionen Tonnen (+2,7 %). Quell- und Zielverkehre (West- und Ostgrenze in Summe) waren auch im Jahr 2014 mit 58,0 Millionen Tonnen deutlich umfangreicher als der Transit mit 21,3 Millionen Tonnen. Dieser ist jedoch in den letzten 20 Jahren merklich angestiegen: Er ist heute 2,6-mal höher als noch im Jahr 1995, auf der Straße sogar 5,7-mal höher.

Auf der Donau sank das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen nach einem deutlichen Zuwachs 2013 (+5,6 %) im Jahr 2014 um 6,9 % und lag bei 9,3 Millionen Tonnen. Angestiegen ist nur der Versand in Richtung Westen (+11,9 % gegenüber 2013). Bei allen anderen Verkehrsarten wurde im Jahr 2014 ein Rückgang verzeichnet. Das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene stieg nach dem Rückgang im Jahr 2013 (-3,7 %) insgesamt wieder um 6,2 %. Die Straße gewann im Jahr 2014 abermals Marktanteile (+4,2 %).

Im Jahr 2014 hatten die Verkehrsträger folgende Anteile am Modal Split im österreichischen Donaukorridor: Straße 58 %, Schiene 30 % und Donau 12 %. Den größten Anteil am Verkehrsaufkommen hatte die Donau 2014 mit rund 30 % im Import an der Ostgrenze und rund 17 % im Transit zu Berg.

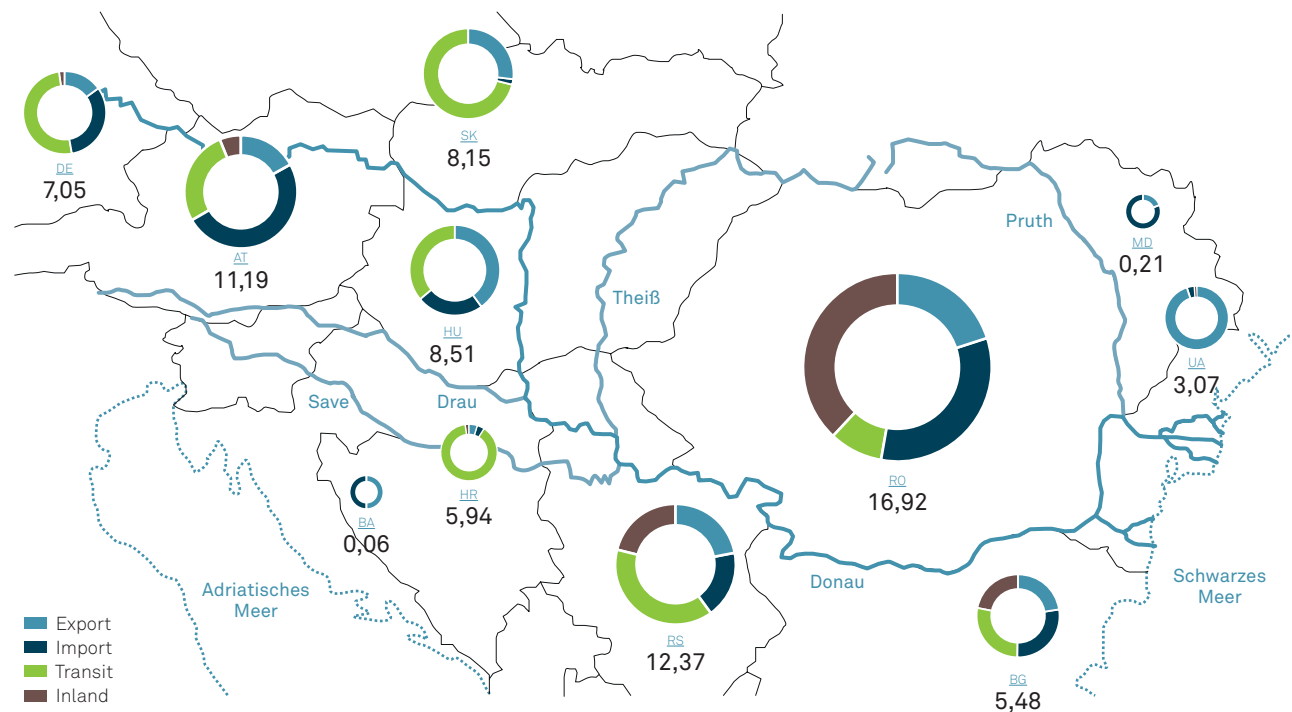
ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2014



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2013



in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	BG	RO	MD	UA
Export	1,05	1,99	2,18	3,39	0,27	0,03	2,74	1,26	3,46	0,04	2,96
Import	2,29	5,46	0,19	2,05	0,24	0,03	2,25	1,51	5,52	0,17	0,09
Transit	3,62	3,04	5,76	3,04	5,39	0,00	4,83	1,52	1,52	0,00	0,00
Inland	0,09	0,70	0,02	0,03	0,04	0,00	2,55	1,19	6,42	0,00	0,02
Summe	7,05	11,19	8,15	8,51	5,94	0,06	12,37	5,48	16,92	0,21	3,07

Quelle: Eurostat, nationale Verkehrsstatistiken, viadonau, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT

Knapp 38 Millionen Tonnen
Moderates Plus von 1,7 %

Die aktuellsten verfügbaren Zahlen zum Aufkommen im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen im Donauroaum stammen aus dem Jahr 2013. In diesem Jahr wurden knapp 37,7 Millionen Tonnen Güter auf der Wasserstraße Donau und ihren Nebenflüssen transportiert – ein sehr moderates Plus von 1,7 % oder rund 0,6 Millionen Tonnen gegenüber 2012. Im Folgenden und in der nebenstehenden Grafik werden die Zahlen für donauinterne Verkehre (inklusive Nebenflüssen) dargestellt, während auf Fluss-See-Verkehre am Ende dieses Textes eingegangen wird.

Wie in den Vorjahren konnte 2013 erneut Rumänien mit über 16,9 Millionen Tonnen die mit Abstand größte Transportmenge verzeichnen, gefolgt von Serbien mit knapp 12,4 und Österreich mit rund 11,2 Millionen Tonnen. Während es in den Ländern der oberen und mittleren Donau gegenüber 2012 durchwegs wieder leichte Zuwächse im Güteraufkommen auf der Wasserstraße gab (Deutschland: +7,0 %, Österreich: +0,7 %, Slowakei: +1,6 %, Ungarn: +3,6 %, Kroatien: +2,5 %, Serbien: +2,1 %), brachen die Transportmengen auf der unteren Donau erneut um durchschnittlich mehr als zehn Prozentpunkte ein (Rumänien: –4,0 %, Bulgarien: –15,5 %, Ukraine: –16,1 %).

Größter Exporteur auf der Donau war 2013 Rumänien mit knapp 3,5 Millionen Tonnen (+22,7 % gegenüber 2012), gefolgt von Ungarn mit rund 3,4 Millionen Tonnen (–15,0 %) und der Ukraine mit knapp 3,0 Millionen Tonnen Gütern (–14,9 %). Die meisten Importe wies erneut Rumänien mit mehr als 5,5 Millionen Tonnen auf (–3,8 % gegenüber 2012). Zweitstärkstes Importland auf der Donau war 2013 wiederum Österreich mit knapp 5,5 Millionen Tonnen (–1,1 %). Deutschland importierte etwas weniger als 2,3 Millionen Tonnen (+11,2 %).

Auf dem rumänischen Donau-Schwarzmeer-Kanal (inklusive Seitenkanal) wurden im Jahr 2013 in Summe knapp 13,9 Millionen Tonnen transportiert (inklusive Fluss-See-Verkehren im Ausmaß von rund 0,3 Millionen Tonnen). Gegenüber 2012 ist dies ein sehr moderater Anstieg von 0,1 %.

Maritime Verkehre auf der Donau, also Transporte per Fluss-See- oder Seeschiff, machten im Jahr 2013 in Summe rund 4,5 Millionen Tonnen aus – eine starke Zunahme von 29,5 % oder 1,0 Millionen Tonnen gegenüber 2012, womit der bemerkenswerte Rückgang von 24,5 % aus dem Vorjahr mehr als ausgeglichen wäre. Der Großteil der maritimen Donauverkehre ging mit knapp 3,2 Millionen Tonnen beförderten Gütern über den rumänischen Sulina-Kanal (+33,5 % gegenüber 2012), während rund 1,0 Millionen Tonnen auf dem ukrainischen Bystre- bzw. Kilija-Arm transportiert wurden (+52,6 %).

- Gesamttransportvolumen auf der Donau 2013 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres
- Rumänien 2013 bedeutendster Exporteur (+22,7 % gegenüber 2012) und Importeur (–3,9 %) auf der Wasserstraße
- 4,5 Millionen Tonnen an maritimen Verkehren auf der Donau (+29,5 % gegenüber 2012)

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.viaddonau.org

Projektleitung

Sabine Gansterer

Redaktion

Milica Gvozdic, Simon Hartl, Thomas Hartl, Andreas Herkel,
Ulf Meinel, Eva Michlits, Benjamin Ogungbemi, Thomas Zwicklhuber

Konzept und Gestaltung

Brains, Marken und Design GmbH
www.brains.com

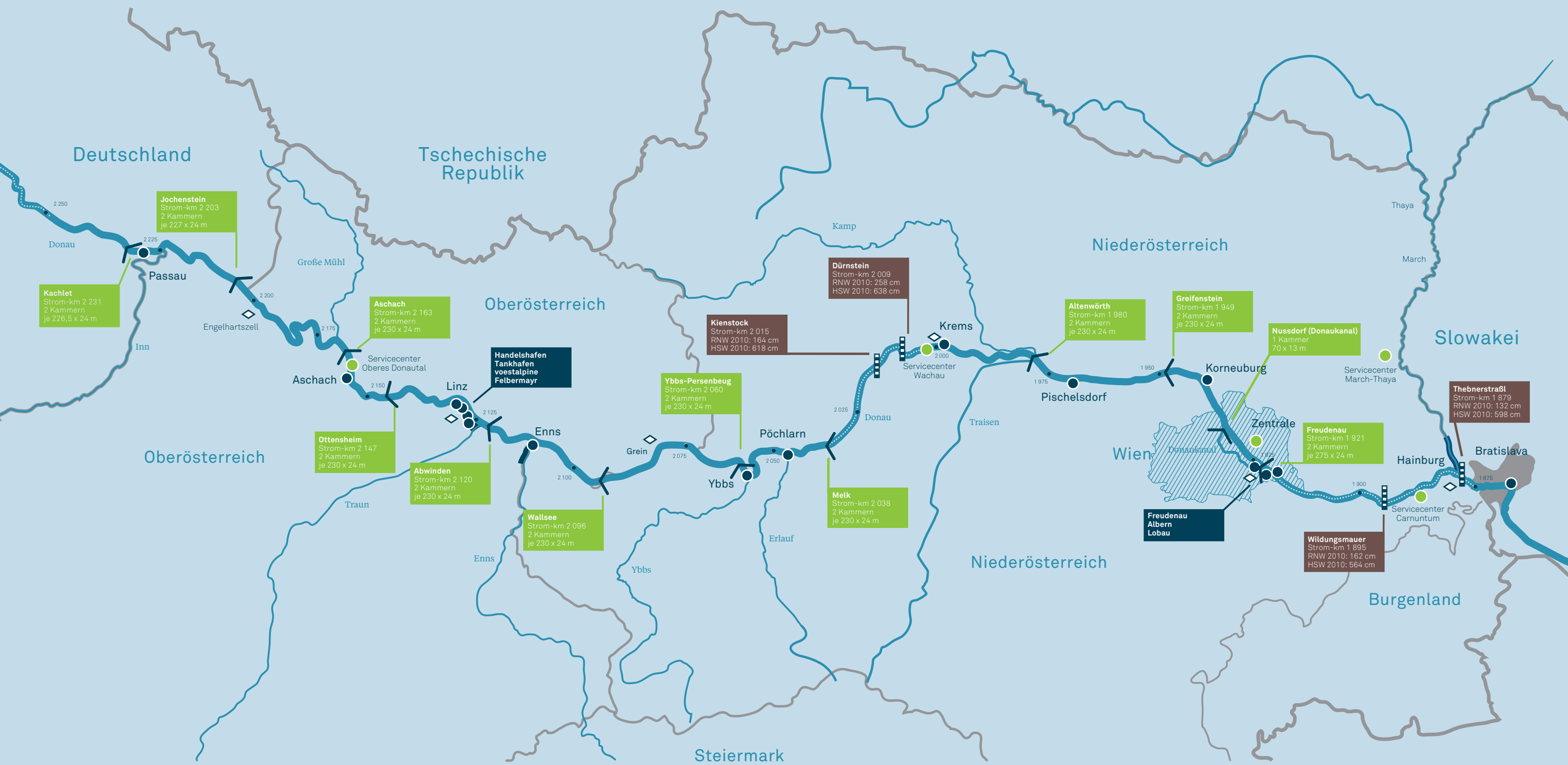
Fotos

viaddonau, Johannes Zinner

Druck

gugler GmbH
www.gugler.at

© viaddonau 2015



Der österreichische Donauabschnitt

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

Jochenstein
Strom-km 2 203
2 Kammern
je 227 x 24 m

Kachlet
Strom-km 2 231
2 Kammern
je 226,5 x 24 m

Aschach
Strom-km 2 163
2 Kammern
je 230 x 24 m

Ottensheim
Strom-km 2 147
2 Kammern
je 230 x 24 m

Abwinden
Strom-km 2 120
2 Kammern
je 230 x 24 m

Wallsee
Strom-km 2 096
2 Kammern
je 230 x 24 m

Ybbs-Persenbeug
Strom-km 2 060
2 Kammern
je 230 x 24 m

Melk
Strom-km 2 038
2 Kammern
je 230 x 24 m

Kienstock
Strom-km 2 015
RNW 2010: 164 cm
HSW 2010: 618 cm

Dürnstein
Strom-km 2 009
RNW 2010: 258 cm
HSW 2010: 638 cm

Altenwörth
Strom-km 1 980
2 Kammern
je 230 x 24 m

Greifenstein
Strom-km 1 949
2 Kammern
je 230 x 24 m

Nussdorf (Donaukanal)
1 Kammer
70 x 13 m

Freudenau
Strom-km 1 921
2 Kammern
je 275 x 24 m

Wildungsmauer
Strom-km 1 895
RNW 2010: 162 cm
HSW 2010: 564 cm

Thebnerstraßl
Strom-km 1 879
RNW 2010: 132 cm
HSW 2010: 598 cm

