

15



Eckdaten Donauschifffahrt 2015¹

Transportaufkommen

8,6 Mio. t (–15,0 %)	• Import: 4,3 Mio. t (–13,2 %) • Export: 1,8 Mio. t (–13,2 %) • Transit: 1,8 Mio. t (–20,8 %) • Inland: 0,7 Mio. t (–14,8 %)
----------------------	--

Transportleistung

8,3 Mrd. tkm (–16,0 %)	• Innerhalb des Bundesgebietes: 1,8 Mrd. tkm (–17,1 %)
8 658 beladene Fahrten (–10,8 %)	• Außerhalb des Bundesgebietes: 6,5 Mrd. tkm (–15,7 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder

7,4 Mio. t (–13,5 %)	• Erze und Metallabfälle: 2,3 Mio. t (–11,0 %) • Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,5 Mio. t (–30,0 %) • Steine, Erden und Baustoffe: 1,1 Mio. t (–3,2 %) • Düngemittel: 0,7 Mio. t (–2,9 %) • Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,7 Mio. t (–6,3 %) • Sonstige Güter: 1,2 Mio. t (–10,0 %)
----------------------	---

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

90 128 Schiffseinheiten ² (–10,9 %)	• Güterverkehr: 50 781 Einheiten (–18,7 %) • Personenverkehr: 39 347 Einheiten (+1,6 %)
--	---

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

1,2 Mio. Passagiere (+2,2 %)	• Linienverkehr: 670 000 Passagiere (+2,3 %) • Flusskreuzfahrten: 385 000 Passagiere (+2,7 %) • Gelegenheitsverkehr: 115 000 Passagiere (–0,6 %)
------------------------------	--

Unfallgeschehen

29 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	• Personenschäden: 0 Tote, 0 Leichtverletzte • Sachschäden: 12 Schiff-Schiff, 3 Auf-Grund-Laufen, 14 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 0 Schiffe gesunken
--	--

Verfügbarkeit der Wasserstraße

365 Tage	• Sperre aufgrund von Hochwasser: 0 Tage
15-Jahres-Mittel: 357 Tage	• Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage

¹ Veränderungen gegenüber 2014 finden sich als Prozentwerte in Klammern

² Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	4
Bilanz viadonau	6
Transportaufkommen	14
Hafenumschlag	16
Gütergruppen	18
Recyclingprodukte	20
Personenschiffahrt	22
Verfügbarkeit Wasserstraße	24
Schiffsauslastung	26
Fahrwassertiefen	28
Verkehrsband Donau Österreich	30
Geschleuste Schiffseinheiten	32
Verfügbarkeit Schleusenammern	34
Wartezeit an Schleusen	36
Unfallgeschehen	38
Modal Split	40
Güterverkehr Donau gesamt	42
Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt	44
Impressum	46

Verkehrssysteme neu denken Alternative Binnenschiff fördern



Jörg Leichtfried

JÖRG LEICHTFRIED
Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie

Jeder Verkehrsträger hat seine Stärken. Die Vorteile der Binnenschifffahrt liegen darin, dass sie auch große Massen und Volumen transportieren kann. Deshalb eignet sich die Wasserstraße Donau besonders für bestimmte Güter wie etwa Eisenerze, Roheisen und Stahl. Die Donau ist damit eine wichtige Lebensader für unsere großen Industriebetriebe. Die Binnenschifffahrt ist zugleich energieeffizient und umweltfreundlich. Verkehrspolitisch ergibt sich daraus das klare Ziel, diesen Transportweg weiter zu stärken. Ein Schwerpunkt ist dabei, die Wasserstraße optimal mit Schiene und Straße zu verknüpfen. Weiters geht es um ein kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement und darum, die Schifffahrtsrinne der Donau laufend zu verbessern.

Es gibt aber zweifellos große Herausforderungen, wie die lange Niederwasserperiode im Vorjahr, die sich auch in der Transportstatistik niedergeschlagen hat. Auch ist die durchgängige Schifffahrbarkeit im gesamten Donauverlauf nicht immer gewährleistet. National helfen da Bau- und Erhaltungsmaßnahmen, international braucht es eine enge Zusammenarbeit. Deshalb engagieren wir uns gemeinsam mit allen anderen Donauanrainerstaaten für ein harmonisiertes Wasserstraßenmanagement entlang der gesamten Donau.

Mit dem Aktionsprogramm Donau setzen viadonau und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auf die integrative Entwicklung des Donauraums. Indem wir wirtschaftliche, ökologische und sicherheitsbezogene Interessen zusammenführen, bewahren wir die Donau als Lebensader für Mensch, Natur und Wirtschaft gleichermaßen.

Umweltpotenziale nutzen Verlässlichkeit der Wasserstraße stärken

Gerade für die verantwortungsbewusste Entwicklung des Donauraums gilt es, die Zeichen der Zeit zu erkennen und die richtigen Antworten für die Zukunft zu geben. Die Binnenschifffahrt kann als umweltfreundliche Transportlösung den Straßengüterverkehr entlasten und einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Reduktion von Treibhausgasen im europäischen Verkehrsnetz leisten. Besonders wichtig dabei ist die Robustheit der Binnenschifffahrt gegenüber Umwelteinflüssen zu erhöhen und damit zugleich ihre Attraktivität als leistungsfähige Transportalternative in Zeiten des Klimawandels zu stärken.

Das Jahr 2015 verdeutlichte in besonderem Maße, wie wichtig konsequentes proaktives Wasserstraßenmanagement ist. Die ausgeprägte Niedrigwasserperiode als Folge des außergewöhnlich heißen und trockenen Sommers stellte vor allem die Güterschifffahrt vor große Herausforderungen. Dass trotz erschwelter Rahmenbedingungen die Donauschifffahrt auch 2015 ganzjährig gewährleistet werden konnte, ist vor allem unserem professionellen Wasserstraßenmanagement zur Erhaltung der Fahrrinne zu verdanken. Durch die gezielten Erhaltungsbaggerungen konnte so auch an besonders kritischen Streckenabschnitten, wie der freien Fließstrecke östlich von Wien, der Verkehr in Fluss gehalten werden. Die erfolgreichen Maßnahmen zeigen einmal mehr: Mit Know-how, bedarfsgerechten Lösungen und dem Erfahrungsreichtum unserer Expertinnen und Experten ist die Wasserstraße Donau als leistungsfähiger Verkehrsträger gut gewappnet für die ökologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen der Zukunft.

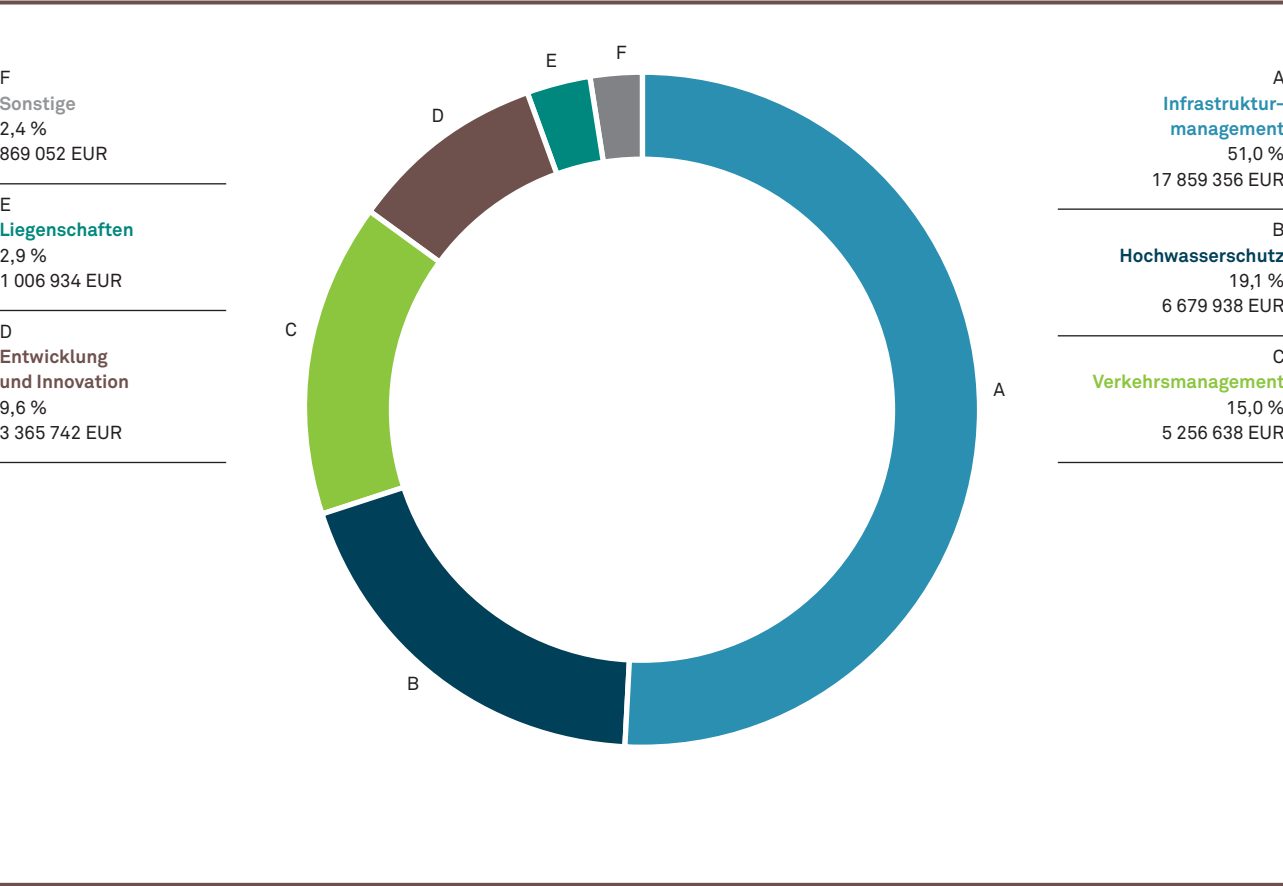


Hans-Peter Hasenbichler

HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Kosten für die Kernaufgaben von viadonau 2015



Der österreichische Wasserstraßenbetreiber viadonau ...

- erhält 350 km Wasserstraße
- schleust mehr als 90 000 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

Herausforderungen proaktiv meistern Effizient gegen Niederwasser

2015 war ein außergewöhnliches Jahr. Durch das warme und trockene Klima in der zweiten Jahreshälfte sanken die Wasserstände entlang der Donau auf teils empfindliche Tiefstwerte. So standen in der freien Fließstrecke östlich von Wien von Juli bis Dezember nur an rund 35 % der Tage in der Tiefenrinne mehr als 2,5 Meter Fahrwassertiefe zur Verfügung.

Die extremen Wetterbedingungen zeigten klar: Um die Verfügbarkeit der Wasserstraße auch unter schwierigen Fahrwasserverhältnissen sicherzustellen, ist ein effizientes und vorausschauendes Wasserstraßenmanagement besonders wichtig. So traf viadonau gezielte proaktive Erhaltungsmaßnahmen mit besonderem Augenmerk auf die frei fließende Donau östlich von Wien. Hier wurden von August bis Mitte September rund 125 000 m³ Kies ausgehoben und dem Strom an geeigneter Stelle wieder zugegeben. Zwar musste die Güterschifffahrt unterhalb Wiens reduzierte Abladetiefen in Kauf nehmen, durch die treffsicheren Maßnahmen des Wasserstraßenmanagements von viadonau konnte jedoch der Schiffsverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt ganzjährig gewährleistet werden.

Die Beeinträchtigungen durch das Niederwasser waren vor allem für die Transportwirtschaft spürbar. Während das Transportaufkommen auf knapp 8,6 Millionen Tonnen Güter zurückging – ein Minus von 15,0 % im Vergleich zum Vorjahr –, verzeichnete der Personenverkehr auf der österreichischen Donau ein leichtes Plus. So wurden mit 1 170 000 abgefertigten Passagierinnen und Passagieren um 2,2 % mehr Fahrgäste befördert als im Jahr 2014 und auch die Zahl der geschleusten Personenschiffe stieg um 1,6 % auf 39 347. Noch deutlicher waren die Zuwächse in der Sport- und Freizeitschifffahrt. Mit insgesamt 10 600 Einheiten wurden an den österreichischen Donauschleusen um fast 30 % mehr Kleinfahrzeuge geschleust als noch 2014. Bei insgesamt über 90 000 geschleusten Schiffseinheiten entstanden lediglich für etwa 11 % nennenswerte Wartezeiten von durchschnittlich 34 Minuten.

Um die Potenziale der Wasserstraße als alternativer Transportweg zu stärken, setzt viadonau neben umfassendem Wasserstraßenmanagement auf Impulse zur nachhaltigen Modernisierung des Binnenschiffs. Mit der Teilnahme am EU-Projekt PROMINENT unterstützt viadonau die Entwicklung umweltfreundlicherer Schiffs-konzepte und lotet dabei die wirkungsvollsten Strategien für eine nachhaltige Flottenmodernisierung aus. Im Rahmen des internationalen Projekts FAIRway setzt das Unternehmen gemeinsam mit den Donauanrainerstaaten die ersten Schritte des Masterplans zur gemeinsamen Instandhaltung der Wasserstraße um. So erhöht viadonau die Robustheit der Wasserstraße gerade auch bei schwierigen Nutzungsbedingungen und zugleich ihre Effizienz als leistungsfähige Transportalternative in Zeiten des Klimawandels.



„Unser Unternehmen steht für den effizienten und nachhaltigen Einsatz von Ressourcen. Mit Engagement, Innovation und Leadership im Donauraum zeigt viadonau in EU-Projekten wie PROMINENT und FAIRway, wie wichtig gemeinsame verantwortungsvolle Lösungen für eine starke Binnenschifffahrt in Europa sind.“

CLAUDIA BIERBAUMER
Leiterin Finanzen & Controlling

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2010 bis 2015



Ausgangswert für die Darstellung: 5 000 000 t

11 052 079 t
2010

9 943 288 t
2011

10 714 007 t
2012

10 709 847 t
2013

10 121 726 t
2014

8 599 354 t
2015

Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen
in den freien Fließstrecken der Donau 2015



Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2015



TRANSPORTAUFKOMMEN

Niederwassersituation hinterließ Spuren
Rückgang des Transportvolumens

- Niederwasser führte zu einem markanten Rückgang des Transportaufkommens in allen Verkehrsbereichen
- Transportierte Mengen im Jahresverlauf spiegeln Muster in der Wasserführung wider
- Transitmengen am stärksten betroffen

Im Jahr 2015 wurden auf dem österreichischen Donauabschnitt knapp 8,6 Millionen Tonnen Güter befördert, was einer Abnahme um 15,0 % oder mehr als 1,5 Millionen Tonnen im Vergleich zu 2014 entspricht. Der markante Rückgang des Güterverkehrs in allen Bereichen ist vor allem auf das niederschlagsarme Wetter und das dadurch bedingte Niederwasser in der zweiten Jahreshälfte zurückzuführen. Diese Auswirkungen werden auch bei Betrachtung der Ergebnisse im Jahresverlauf deutlich. So wurde 2015 im dritten Quartal – einem im langjährigen statistischen Vergleich aufkommensstarken Quartal – mit rund 1,7 Millionen Tonnen die höchste Abnahme (–33,3 %) verzeichnet. Auch branchenspezifische Trends hatten negative Folgen für das Güterverkehrsvolumen. Sie wurden jedoch von der Niederwassersituation in der zweiten Jahreshälfte als branchenübergeordnetem Effekt überlagert.

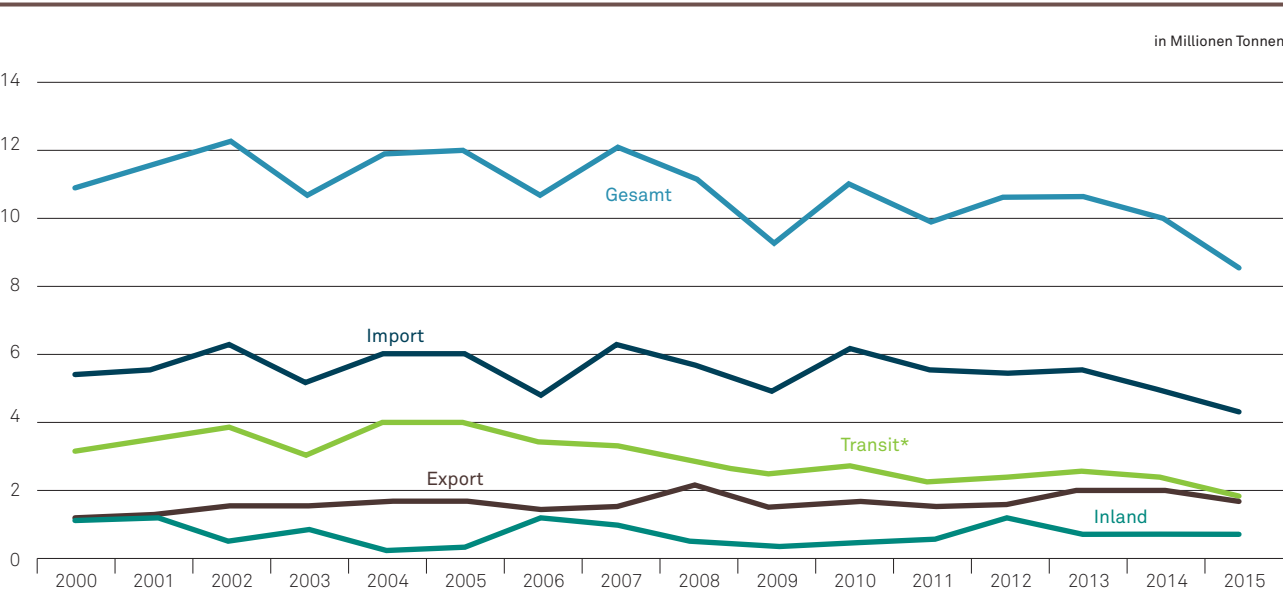
Die Transportleistung (das Produkt aus Transportvolumen und Wegstrecke) reduzierte sich im Bundesgebiet gegenüber 2014 um 17,1 % auf etwas über 1,8 Milliarden Tonnenkilometer. Die gesamte erbrachte Transportleistung innerhalb und außerhalb Österreichs ging um 16,0 % auf rund 8,3 Milliarden Tonnenkilometer zurück. Die Zahl der beladenen Fahrten, die auf dem österreichischen Donauabschnitt durchgeführt wurden, sank um 10,8 % (von 9 706 auf 8 658).

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr (die Summe von Export, Import und Transit) wurde ein Rückgang um 15,1 % oder mehr als 1,4 Millionen Tonnen gegenüber 2014 verzeichnet. Die stärkste Reduktion des Transportaufkommens auf der österreichischen Donau trat im Jahr 2015 im Transitverkehr auf. In diesem Verkehrsbereich verringerte sich die beförderte Gütermenge um 20,8 % oder 479 189 Tonnen auf rund 1,8 Millionen Tonnen. Im Import ging das Transportaufkommen im Vergleich zu 2014 um 13,2 % oder 657 110 Tonnen auf über 4,3 Millionen Tonnen zurück.

Im Export wurde mit mehr als 1,8 Millionen Tonnen beförderter Güter ein Rückgang um 13,2 % oder 267 612 Tonnen verzeichnet. Auch der Inlandverkehr auf der Wasserstraße Donau sank um 14,8 % oder 118 462 Tonnen auf 680 335 Tonnen.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen
Donau 2000 bis 2015



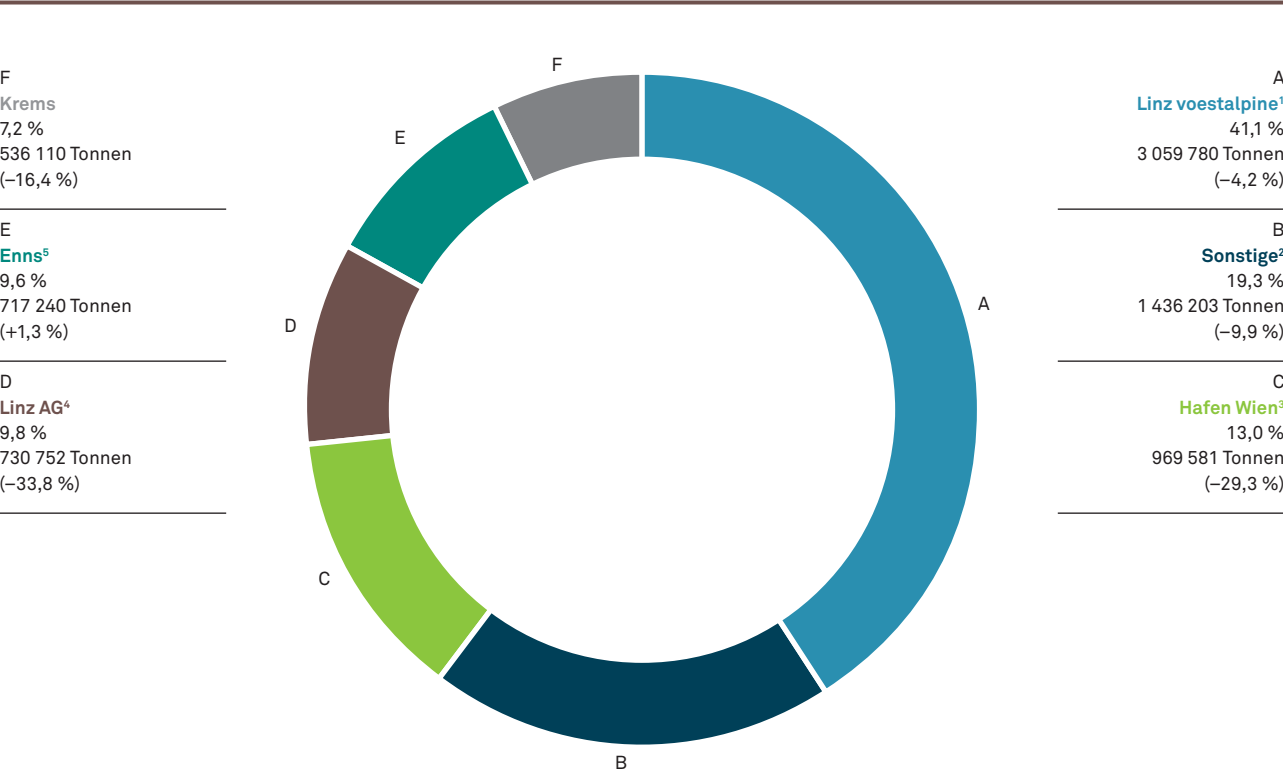
Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit*	Inland	Gesamt
2015	4 325 020	1 763 975	1 830 024	680 335	8 599 354
2014	4 982 130	2 031 587	2 309 212	798 797	10 121 726
2013	5 461 830	1 987 404	2 559 494	701 119	10 709 847
2012	5 438 844	1 623 701	2 411 351	1 240 111	10 714 007
2011	5 564 222	1 545 722	2 268 157	565 187	9 943 288

* 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 2015



¹ Inklusive des wasserseitigen Umschlags in der Halle der Industrie Logistik Linz GmbH.
² Sonstige Häfen und Länder: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Ardagger, Ybbs, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg.
³ Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau sowie der beiden Länder Lagerhaus und Zwischenbrücken zusammengefasst.
⁴ Für den Standort Linz sind die Umschlagszahlen des Handelshafens und des Tankhafens zusammengefasst.
⁵ Für den Standort Enns sind die Umschlagszahlen der Ennshafen OÖ GmbH und der Ennshafen NÖ GmbH zusammengefasst.

HAFENUMSCHLAG

Rückgang des Gesamtvolumens Steigerung des Umschlags nur in Enns

Im Jahr 2015 wurden in den österreichischen Donauhäfen und -ländern insgesamt rund 7,4 Millionen Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleich zu 2014 entspricht dies einem Rückgang um 13,5 % oder knapp 1,2 Millionen Tonnen.

Mit einer Gesamtumschlagsmenge von rund 3,1 Millionen Tonnen war der Werks-hafen der voestalpine in Linz auch im Jahr 2015 wieder mit großem Abstand der mengenmäßig bedeutendste Donauhafen in Österreich. Trotz eines Umschlags-minus von 4,2 % oder 133 714 Tonnen im Vergleich zu 2014 hatte der Hafen einen Anteil von 41,1 % am gesamten wasserseitigen Umschlag aller Häfen und Länder an der österreichischen Donau. Die Gruppe der privaten sonstigen Häfen und Länder (Aschach, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Ardagger, Ybbs, Pöchlarn, Pischelsdorf und Korneuburg) lag mit über 1,4 Millionen Tonnen und 19,3 % 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 2015 knapp 1,0 Millionen Tonnen im Wasser-Land-Umschlag verzeichnet. Dies entspricht einem starken Rückgang (um 29,3 % oder über 400 000 Tonnen). Der Hafen Wien hatte damit einen Anteil von 13,0 % am gesamten wasserseitigen Umschlag auf dem österreichischen Donauabschnitt.

Ein mit 33,8 % oder ebenfalls rund 400 000 Tonnen noch stärkerer Rückgang des Umschlagsvolumens gegenüber dem Vorjahr wurde im Handelshafen und Tankhafen der Linz AG registriert. Mit einem Gesamtumschlagsvolumen von 730 752 Tonnen ging ein Anteil von 9,8 % des in allen österreichischen Häfen und Ländern um-geschlagenen Gütervolumens auf das Konto der beiden Häfen der Linz AG. Fasst man den Werkshafen der voestalpine, die Häfen der Linz AG und den Schwer-lasthafen zusammen, wurde insgesamt mehr als die Hälfte der für Österreich ermittelten Menge in Linz umgeschlagen.

Einzig der Ennshafen konnte sich dem rückläufigen Trend entgegenstemmen. Mit 717 240 Tonnen, was einer Zunahme von 1,3 % gegenüber 2014 entspricht, erzielte er einen Anteil von 9,6 % am österreichischen Gesamtumschlagsvolumen. Eine Einbuße von 16,4 % oder 105 531 Tonnen gegenüber dem Vorjahr hatte der Hafen Krems hinzunehmen. Der Anteil dieses Hafens am gesamten wasserseitigen Umschlag in Österreich betrug mit 536 110 Tonnen 7,2 %.

Die negative Entwicklung der Umschlagszahlen ist neben der ungewöhnlich un-günstigen Wasserführung des Jahres 2015 auch den stark verringerten Transport-mengen bei den Erdölerzeugnissen zuzuschreiben.

- Rückgang des wasserseitigen Umschlagsvolumens um 13,5 % gegenüber 2014
- Einzig Ennshafen entgegen dem Trend
- voestalpine-Werkshafen mit 3,1 Millionen Tonnen bedeutendster Donauhafen in Österreich

GÜTERGRUPPEN

Rückgang in allen Gütergruppen
Erze und Metallabfälle auf Platz eins

- Abnahme der beförderten Mengen in allen Gütergruppen
- Erze und Metallabfälle mit über 2,3 Millionen Tonnen aufkommensstärkste Gütergruppe

Erze und Metallabfälle erreichten im Jahr 2015 mit über 2,3 Millionen Tonnen wie in den vergangenen Jahren anteilmäßig das höchste Transportaufkommen. Der Rückgang um 11,0 % ist vor allem auf das importseitige Minus von nahezu 275 000 Tonnen im Vergleich zu 2014 zurückzuführen.

Insgesamt wurden 18,5 % des Gesamtvolumens an land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder rund 1,6 Millionen Tonnen mit dem Binnenschiff transportiert, wobei der überwiegende Teil, nämlich 930 143 Tonnen, dem Transitverkehr zugeordnet werden kann. Diese Gütergruppe verzeichnete 2015 einen Rückgang von 13,2 % oder 240 979 Tonnen.

Trotz des starken Rückgangs um 31,0 % oder 562 125 Tonnen erreichten Erdöl-erzeugnisse mit rund 1,3 Millionen Tonnen das drittgrößte Transportvolumen mit einem Anteil von 14,5 % am Gesamtvolumen. 40,2 % der beförderten Mengen wurden nach Österreich importiert.

Nach einem Plus im Jahr 2014 sanken die Düngemitteltransporte 2015 um 10,5 % oder 110 296 Tonnen auf insgesamt 940 237 Tonnen. Für diese Gütergruppe ist besonders der grenzüberschreitende Versand von großer Bedeutung: 56,6 % des Transportvolumens sind dem Export zugeordnet. Mit einem Minus von 28,6 % verzeichnete der Transitverkehr in dieser Gütergruppe den markantesten Rückgang.

Mit einem Rückgang um 15,0 % oder 144 778 Tonnen waren Metallerzeugnisse im Jahr 2015 mit 819 852 Tonnen die fünftstärkste Gütergruppe. Unmittelbar danach folgen mineralische Rohstoffe mit 818 837 Tonnen. Diese Produktgruppe war von einem leichten Rückgang (–6,0 %) betroffen. Eine positive Entwicklung konnte jedoch bei den Exporten festgestellt werden: Sie nahmen um 25 837 Tonnen zu.

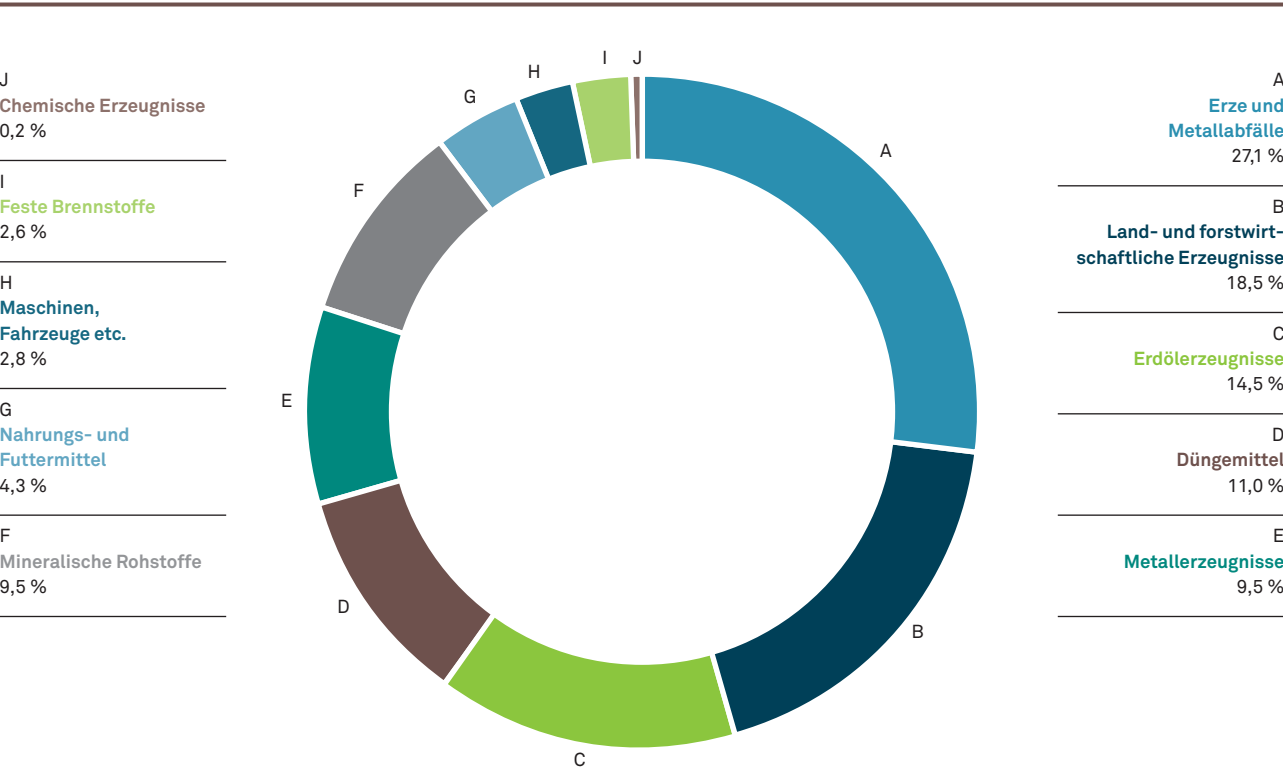
4,3 % des beförderten Gesamtaufkommens entfielen auf Nahrungs- und Futtermittel. 372 819 Tonnen wurden auf dem Wasserweg bewegt, von denen 63,0 % importiert wurden. Im Vergleich zu 2014 verzeichneten Nahrungs- und Futtermittel insgesamt einen Rückgang um 10,9 %. Der Import konnte jedoch 2015 um 4,9 % zulegen.

Ein Minus von 6,7 % verzeichnete die Gruppe der Maschinen, Fahrzeuge und sonstigen Waren. Insgesamt wurden 242 663 Tonnen transportiert, davon 75,6 % im Transitverkehr. In dieser Gütergruppe konnte der Import mehr als verdoppelt werden.

Die Gruppe der festen Brennstoffe verzeichnete ein Transportaufkommen von 222 634 Tonnen und einen Anteil am Gesamtvolumen von 2,6 %. Insgesamt wurden 2015 um 20,6 % oder 57 690 Tonnen weniger auf der österreichischen Donau transportiert. Mit 14 399 Tonnen ist die Gruppe der chemischen Erzeugnisse jene mit dem geringsten Transportvolumen. 2015 verzeichnete sie einen starken Rückgang (–24,4 %).

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen
Donau nach Gütergruppen 2015



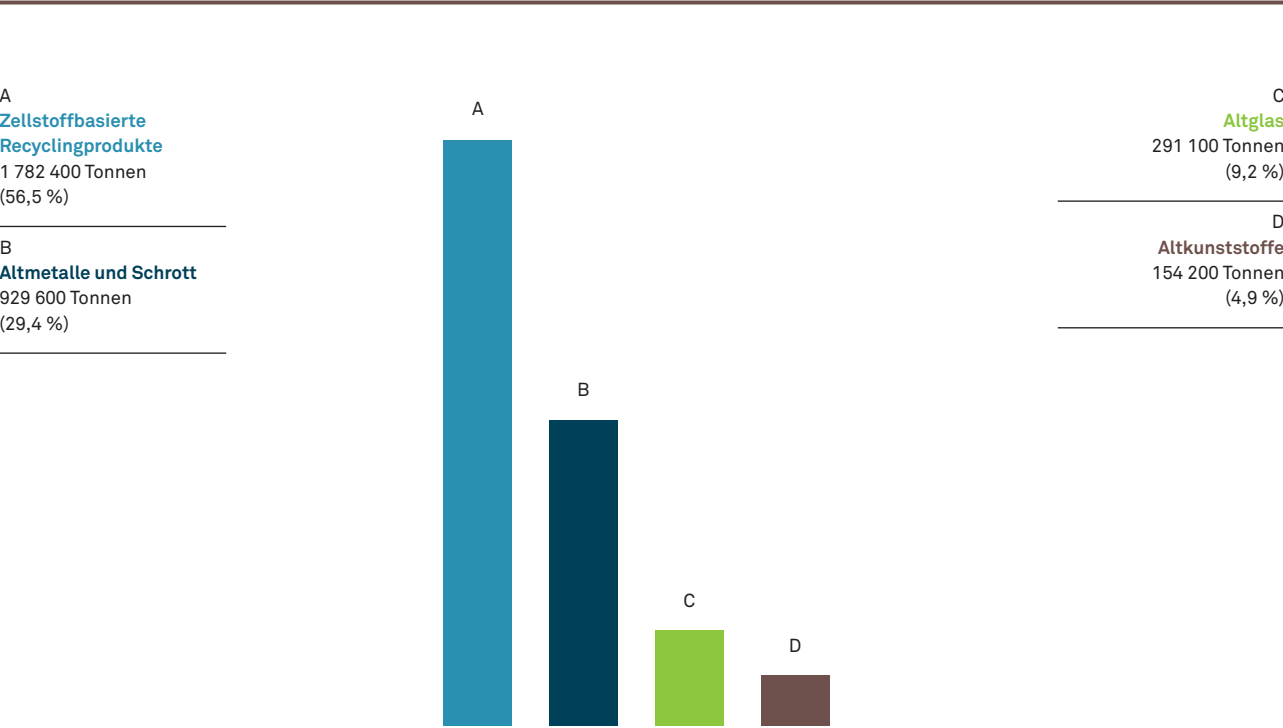
Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2015	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	1 301	493 518	166 439	930 143	1 591 401	–13,2 %
Nahrungs- und Futtermittel	577	234 830	59 220	78 192	372 819	–10,9 %
Feste Brennstoffe	–	214 375	1 131	7 128	222 634	–20,6 %
Erdölerzeugnisse	321 177	503 152	365 881	60 854	1 251 064	–31,0 %
Erze und Metallabfälle	–	2 311 675	13 771	–	2 325 446	–11,0 %
Metallerzeugnisse	13 537	133 728	404 856	267 731	819 852	–15,0 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	342 448	221 912	184 307	70 170	818 837	–6,0 %
Düngemittel	1 232	183 354	532 218	223 433	940 237	–10,5 %
Chemische Erzeugnisse	–	–	5 558	8 841	14 399	–24,4 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	63	28 476	30 593	183 531	242 663	–6,7 %
Gesamt	680 335	4 325 020	1 763 974	1 830 023	8 599 352	–15,0 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Aufkommen von Recyclingprodukten in Österreich 2014*



* Für 2015 lagen zum Zeitpunkt der Publikation noch keine Werte vor.

Quelle: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Bearbeitung durch viadonau

RECYCLINGPRODUKTE

Recyclingsektor gewinnt an Bedeutung Binnenschiff sinnvolle Transportlösung

In Österreich betrug im Jahr 2014 das Gesamtaufkommen an Abfällen knapp 56,7 Millionen Tonnen. Im Vergleich zum Jahr 2009 ist dies ein Anstieg um rund 5,9 Millionen Tonnen.

Zu den recyclingfähigen Abfällen zählen Altmetalle und Schrott, Altglas, Altkunststoffe und zellstoffbasierte Recyclingprodukte wie zum Beispiel Altpapier und Altholz. Recycling bedeutet Gewinnung von Rohstoffen aus Abfällen, ihre Rückführung in den Wirtschaftskreislauf und die Verarbeitung zu neuen Produkten (Sekundärrohstoffe).

2014 betrug in Österreich das Aufkommen von Recyclingprodukten mindestens 3,2 Millionen Tonnen. Davon entfielen rund 57 % auf zellstoffbasierte Recyclingprodukte, gefolgt von Altmetallen und Schrott mit einem Anteil von etwa 30 %. Altglas und Altkunststoffe waren mit circa 9 % und 5 % vertreten.

Diese Gütergruppen spielten 2014 mit einem Exportvolumen von 1,9 Millionen Tonnen und einem Importvolumen von sogar 3,2 Millionen Tonnen eine nicht zu unterschätzende Rolle im grenzüberschreitenden Handel. Rund 95 % davon wurden mit Partnern aus dem EU-Raum gehandelt.

Aufgrund der sich weltweit verschärfenden Ressourcenknappheit und des gleichzeitig enormen Bedarfs an Sekundärrohstoffen gewinnt der Recyclingsektor zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung. Bedingt durch die hohe Kostenempfindlichkeit bei Recyclingprodukten stieg in den letzten Jahren der Druck, Transporte günstig zu planen und durchzuführen. Das Binnenschiff stellt mit seiner Massenleistungsfähigkeit und den dadurch ermöglichten niedrigen Transportkosten eine sinnvolle Transportlösung für den Recyclingsektor dar. Neben dem hohen Aufkommen von Recyclingprodukten in den Donauanrainerstaaten ist dies eines der wichtigsten Argumente für den Transport mit dem Binnenschiff.

Seit 2010 widmet sich viadonau den für die Binnenschifffahrt vielversprechenden Gütern, die im Rahmen von Arbeitsinitiativen detailliert betrachtet werden. Die Besonderheiten des Gutes, die Anforderungen an Transport, Umschlag und Lagerung sowie das Potenzial der Verlagerung auf das Binnenschiff werden in Workshops mit Expertinnen und Experten des jeweiligen Sektors diskutiert. Dadurch wird der Informations- und Wissensaustausch über die Donauschifffahrt und ihre Vorteile zwischen den Akteuren angeregt, um neue Transporte auf der Donau anzustoßen.

Möglichkeiten für eine verstärkte Verlagerung von Recyclingprodukten auf die Wasserstraße werden im Rahmen der dritten viadonau-Arbeitsinitiative, „Recyclingprodukte mit dem Binnenschiff“ (2015 bis 2016), mit Expertinnen und Experten aus der Industrie und dem Logistiksektor diskutiert.

- Massenleistungsfähigkeit und niedrige Transportkosten machen das Binnenschiff zu einem sinnvollen Transportmittel für Recyclingprodukte
- viadonau-Arbeitsinitiativen unterstützen Donalogistik bei der Erschließung neuer Märkte

PERSONENSCHIFFFAHRT

Insgesamt steigende Fahrgastzahlen
Leichtes Minus bei Sonderfahrten

- 2,7 % mehr Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Steigerung von 2,3 % bei Linienverkehr
- 17 neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz

Die Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt konnte im Jahr 2015 das zweite Jahr in Folge einen Anstieg verzeichnen. Insgesamt wurden rund 1 170 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Plus von 2,2 % im Vergleich zu 2014 entspricht.

Die Zahl der Flusskreuzfahrten hat auch im Jahr 2015 zugenommen und mit 385 000 beförderten Passagierinnen und Passagieren (+2,7 % gegenüber 2014) den letztjäh-rigen Rekord eingestellt. Insgesamt kamen 17 Neubauten auf dem österreichischen Abschnitt zum Einsatz, was die Zahl der verkehrenden Kabinenschiffe auf 162 erhöhte (+7,3 %). Diese absolvierten in Summe 4 345 Fahrten (+4,9 %). Aufgrund der weiterhin wachsenden Flotte konnte die Beförderungskapazität in der Flusskreuz-fahrt auf 26 661 Personenplätze (+8,1 %) gesteigert werden – im Mittel entspricht dies 165 Personenplätzen pro Schiff.

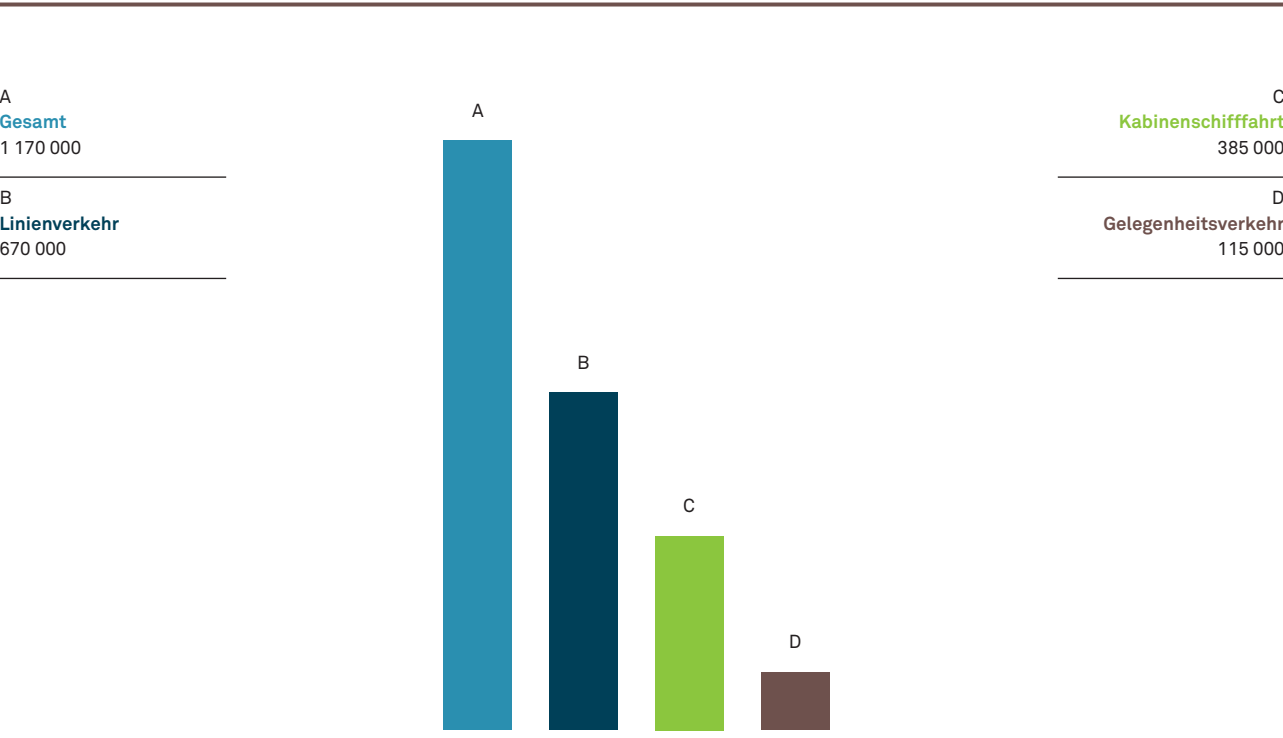
Im Linienverkehr wurden 2015 rund 670 000 Personen (+2,3 % im Vergleich zu 2014) befördert. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linien-verkehre in der Wachau und in Wien in Summe 228 000 Passagierinnen und Passagiere (+11,2 %). Auf den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 128 000 Fahrgäste (+9,5 %) befördert. 43 600 Personen (–13,8 %) nahmen das Angebot der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH (ehemalige Donau Touristik) in Anspruch. Die slowakischen und ungarischen Tragflügelboote, die zwischen Wien und Bratislava beziehungsweise Wien und Budapest verkehren, transportierten in Summe 31 110 (–30,0 %) Fahrgäste.

Im Gelegenheitsverkehr wurden 2015 rund 115 000 Fahrgäste befördert (–0,6 % gegenüber 2014). Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 52 300 Passagierinnen und Passagiere (–9,8 %). Auf der MS Kaiserin Elisabeth der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH wurden bei Gelegenheitsfahrten 17 527 Personen (+115,8 %) befördert, auf der MS Lilofee der Genuss-Schifffahrt GmbH rund 7 000 (+337,5 % im Vergleich zu 2014).

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2015 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 5 000 Menschen beförderten, wird hier nicht gesondert ausgewiesen. Für sonstige im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf dem öster-reichischen Donauabschnitt operierende Unternehmen liegen für den Berichts-zeitraum keine Zahlen vor.

ZAHLN_DATEN_FAKTEN

Passagierinnen und Passagiere auf der
österreichischen Donau 2015¹



Anlegungen und Passagiere im Personenhafen Wien²	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2015	3 982	–1,3	481 251	+4,6
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

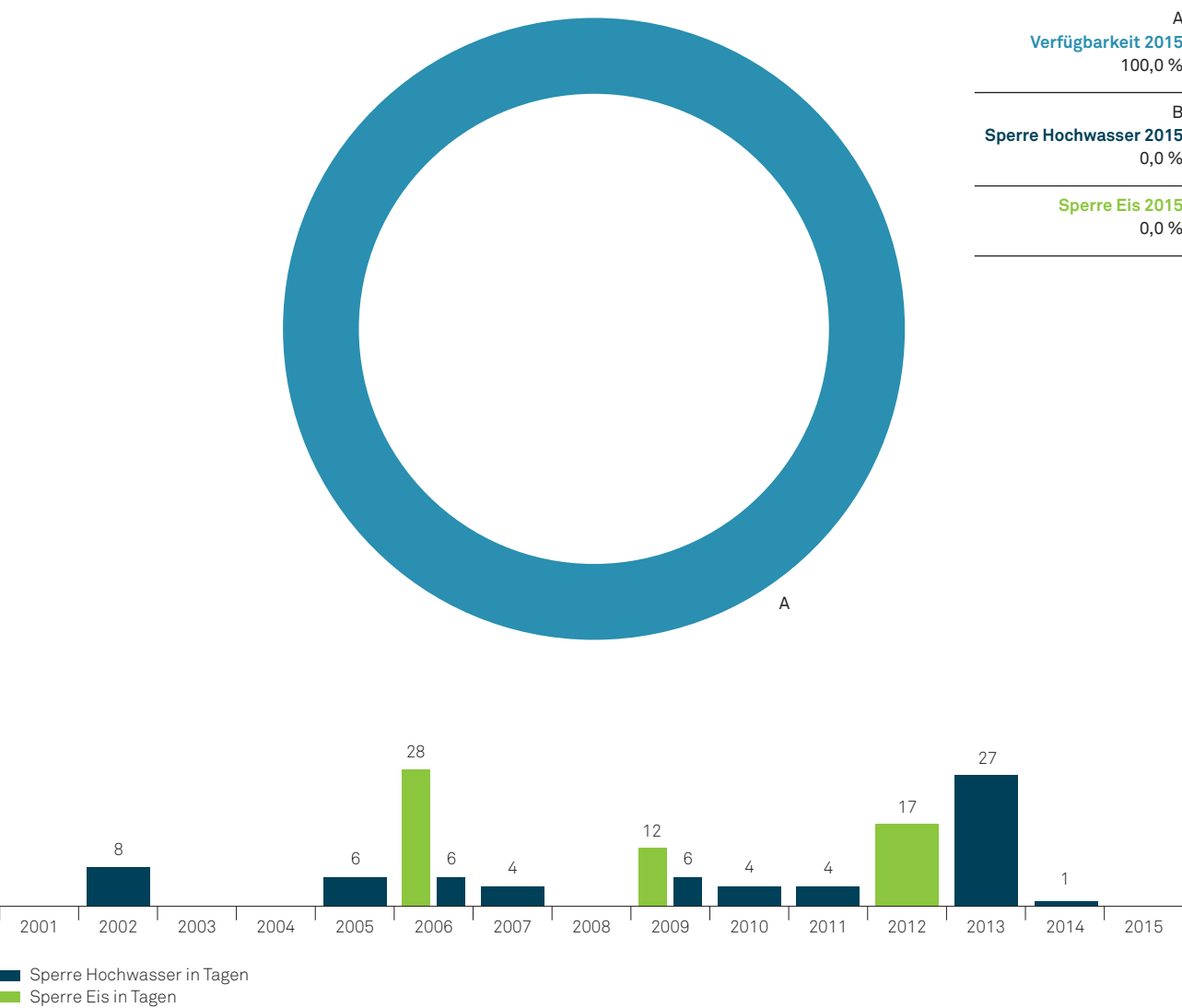
1 Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Personenschiffe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

2 Anlegestellten Handelskai, Donaukanal und Nussdorf, inklusive Kabinenschiffen und Twin City Liners.

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

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2001 bis 2015



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

VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Donau ganzjährig befahrbar Keine Eis- und Hochwassersperren

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2001 bis 2015 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 19 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 2015 auf der Donau von einem unterdurchschnittlichen Wasserdargebot und im zweiten Halbjahr von einer extremen Niederwasserperiode geprägt – eine Folge des konstant warmen, trockenen und sonnigen Wetters. Daher waren auf dem österreichischen Donauabschnitt keine Sperren aufgrund von Eis oder Hochwasser zu verzeichnen. Die Wasserstraße Donau war somit 2015 an 365 Tagen oder 100 % des Jahres verfügbar.

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 Jänner und Februar, beschränkt sind, treten Hochwasser tendenziell in den Frühjahrs- oder Sommermonaten auf.

Abgesehen von Hochwasser- und Eissperren der Wasserstraße Donau können auch Sperren aufgrund von Veranstaltungen oder Verkehrsunfällen behördlich angeordnet werden. 2015 schlugen derartige Sperren an vier Tagen mit einer durchschnittlichen Dauer von zweieinhalb Stunden zu Buche.

Totalsperren von Schleusenanlagen (parallele Sperre beider Schleusenkammern) hatten im Jahr 2015 in Summe eine Dauer von rund zwei Tagen. Unter Berücksichtigung dieser Sperren ergibt sich für das Jahr 2015 eine Verfügbarkeit der österreichischen Donau von 99,4 %.

Für Wechselverkehre zwischen der Donau und dem Rhein ist auch die Verfügbarkeit der Wasserstraßen Main und Main-Donau-Kanal von großer Bedeutung. Im Jahr 2015 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 im Jahr 2015 zwischen dem 13. April und dem 5. Mai mit einer Gesamtdauer von 22 Tagen. Die Verfügbarkeit dieser Verkehrsverbindung lag somit 2015 bei 94,0 % des Jahres. Allerdings musste die deutsche Donau im zweiten Halbjahr aufgrund von sechs Unfällen, die durch das extreme Niederwasser beeinflusst waren, für eine Gesamtdauer von rund 15 Tagen gesperrt werden.

- Langjährige Verfügbarkeit der Donau bei 97,8 %
- 2015 keine Sperren aufgrund von Eis oder Hochwasser

SCHIFFSAUSLASTUNG

Erneut schwierige Rahmenbedingungen
Schiffsauslastung bei 57,2 %

- Günstige Wasserführung in der ersten, sehr ungünstige Wasserführung in der zweiten Jahreshälfte
- Anzahl der Fahrten verringert sich um 10,8 %
- Auslastungsgrad der Güterschiffe bei 57,2 %

Neben betriebswirtschaftlichen und logistischen Entscheidungen, beeinflussen vor allem die vorherrschenden hydrologischen Verhältnisse die Auslastung der auf der Donau verkehrenden Güterschiffe. Die Wasserführung verlief 2015 mit steigenden Wasserständen im Frühling zunächst typisch, jedoch nahm sie im Sommer ungewöhnlich stark ab. Auch das Ausmaß der herbstlichen Niederwasserperioden war außergewöhnlich.

Im Gesamtjahr 2015 lag der durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad der Güterschiffe bei 57,2 %. Zwischen August und November konnten aufgrund der außerordentlich ungünstigen Wasserführung die Schiffe im Durchschnitt sogar nur zu weniger als 50 % ausgelastet werden, was die logistischen Schwierigkeiten, die eine solche Niederwasserperiode hervorruft, verdeutlicht. Die Zahl der beladenen Fahrten sank 2015 gegenüber dem Vorjahr um 10,8 % (2015: 8 658; 2014: 9 702).

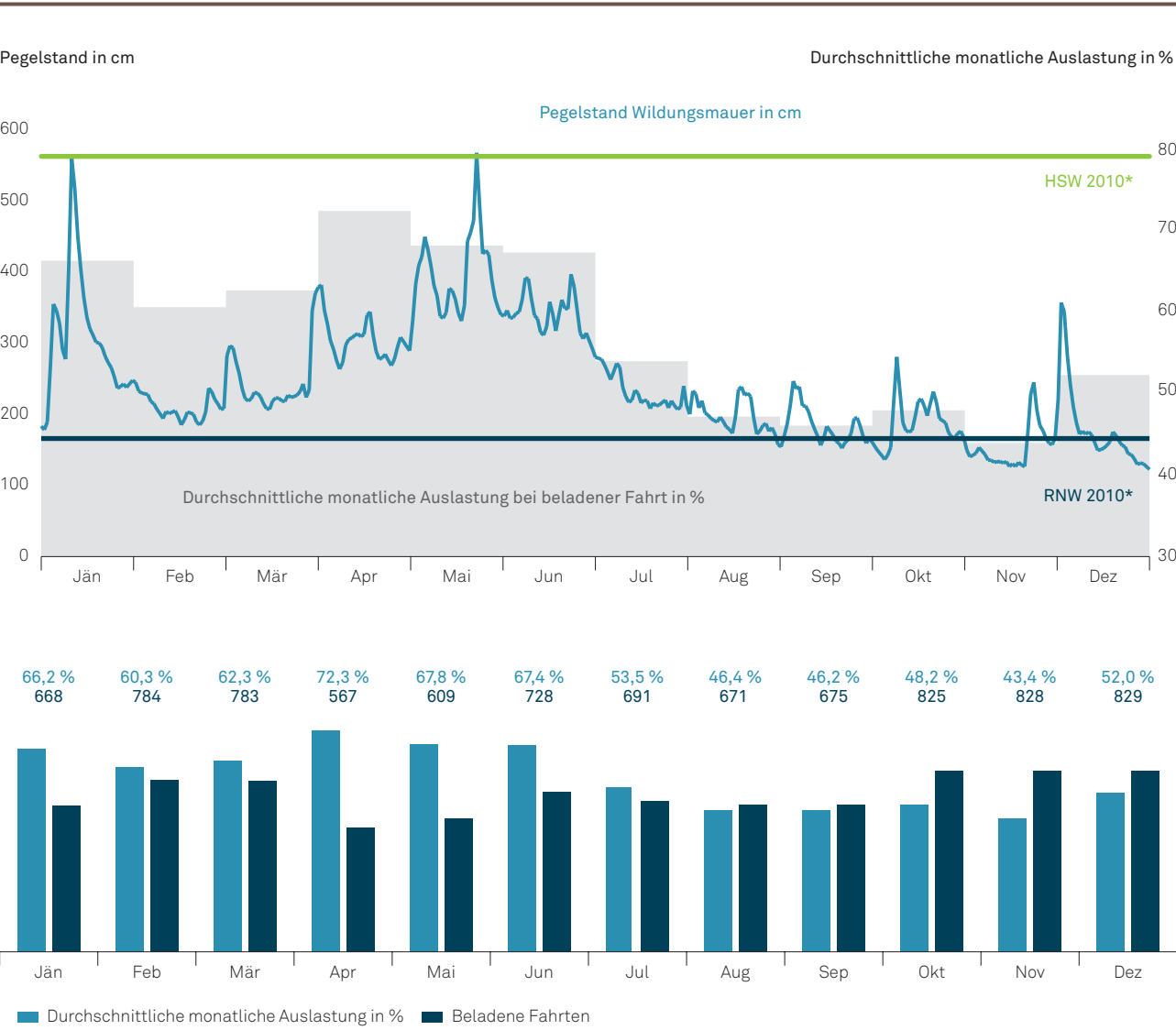
Mit einem durchschnittlichen Tagesmittelwert von 151 cm am Pegel Wildungsmauer stellte der November den schlechtesten Monat des Jahres 2015 dar und unterbot den durchschnittlichen Tagesmittelwert des November 2014 um 98 cm.* Auch hinsichtlich der Zahl der Tage, an denen das Regulierungswasser unterschritten wurde, war der November der ungünstigste Monat des Jahres 2015 (22 Tage). Diese schwierigen Bedingungen spiegeln sich in der niedrigsten erhobenen Auslastung des Jahres wider (43,4 %).

Kann die Güterschiffahrt nur relativ niedrige Abladetiefen erzielen, so sinkt der durchschnittliche Auslastungsgrad der Schiffe, und es werden mehr Fahrten zum Transport derselben Gütermengen benötigt. Dieser Zusammenhang ist aus der unteren Grafik ersichtlich: Der durchschnittliche Auslastungsgrad lag im November 2015 bei nur 43,4 %, wobei 828 Fahrten nötig waren, um rund 659 000 Gütertonnen zu befördern. Im April, dem Monat mit dem höchsten monatlichen Auslastungsgrad (72,3 %), mussten lediglich 567 Fahrten für den Transport von rund 681 000 Tonnen durchgeführt werden.

* Es handelt sich hierbei um Pegel­daten. Eine detaillierte Auswertung der Fahrwassertiefen ist im Kapitel „Fahrwassertiefen“ auf Seite 28/29 zu finden.

ZAHLN_ DATEN_ FAKTEN

Pegelstände und damit verbundene
Schiffsauslastung 2015 am Richtpegel Wildungsmauer

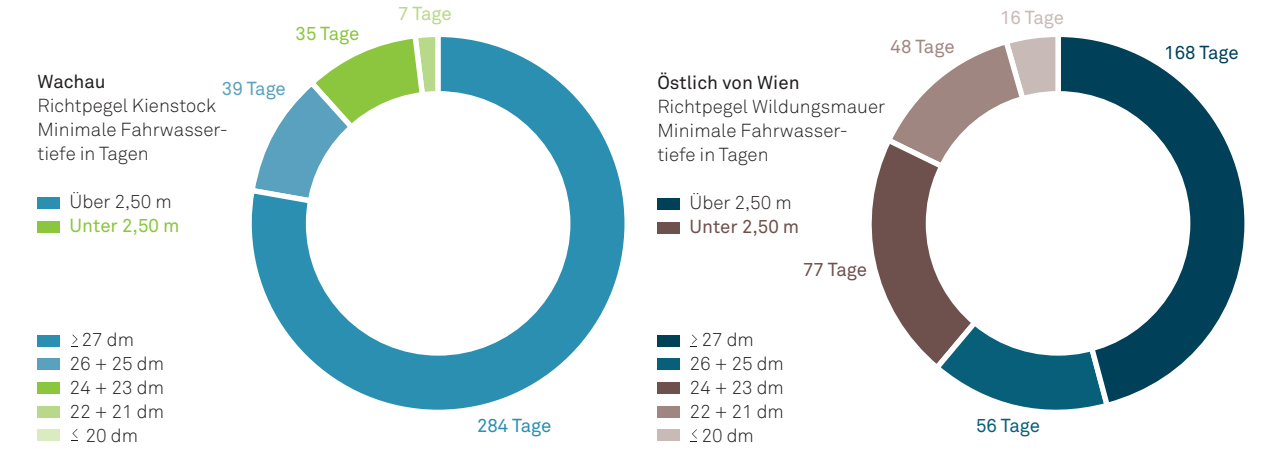
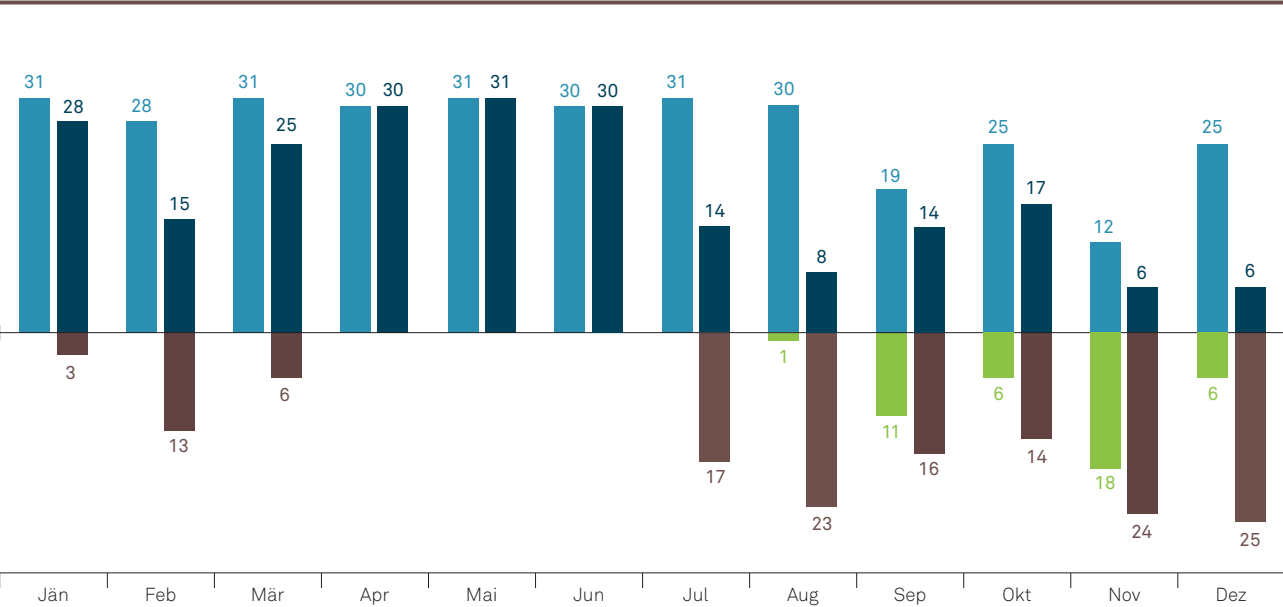


* RNW 2010 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1981 bis 2010 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 162 cm.
HSW 2010 (Höchster Schifffahrtswasserstand): 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 bis 2010 entspricht. Er liegt für Wildungsmauer derzeit bei 564 cm.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLN_DATEN_FAKTEN

Minimal durchgängig* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2015



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

FAHRWASSERTIEFEN

Extremes Niederwasser im 2. Halbjahr
Schlechte Fahrwasserbedingungen

Das Jahr 2015 war hydrologisch durch eine extrem lang andauernde Niederwasserperiode im zweiten Halbjahr (ab Mitte Juli) gekennzeichnet. So lagen die Pegelwerte an 54 Tagen oder rund 15 % des Jahres unter dem definierten Regulierungsniederwasser (RNW); im November wies der Pegel Wildungsmauer mit 117 cm (45 cm unter RNW) sogar einen historischen Tiefststand auf. Eine vergleichbar lang anhaltende Niederwasserperiode wurde in den letzten 60 Jahren lediglich einmal, nämlich im Jahr 2003, verzeichnet.

Dementsprechend waren im Jahr 2015 in den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau Fahrwassertiefen von mehr als 2,50 m in der Tiefenrinne nur in den drei Monaten April, Mai und Juni durchgängig vorhanden. Im ersten Quartal wies die Strecke östlich von Wien in Summe 22 Fehltage auf, wohingegen in der freien Fließstrecke der Wachau über das gesamte erste Halbjahr hinweg Fahrwassertiefen von mehr als 2,50 m in der Tiefenrinne verfügbar waren. Drastisch zeigten sich jedoch die Auswirkungen der geringen Niederschläge in der zweiten Jahreshälfte: Von Juli bis Dezember stand in der Strecke unterhalb Wiens nur an rund 35 % der Tage in der Tiefenrinne eine Fahrwassertiefe von mehr als 25 dm zur Verfügung, in der Wachau war dies hingegen an über 77 % der Tage der Fall.

Über das Jahr betrachtet war in der Wachau an 323 Tagen oder mehr als 88 % des Jahres eine Mindestfahrwassertiefe von 2,50 m in der Tiefenrinne vorhanden. In der freien Fließstrecke östlich von Wien war demgegenüber aufgrund des geringen Wasserdargebots der Donau eine Mindestfahrwassertiefe von 2,50 m nur an 224 Tagen oder etwa 61 % des Jahres gewährleistet. Zur Beseitigung von Anlandungen an den maßgebenden Seichtstellen wurden 2015 in Summe 15 Erhaltungsbaggerungen durchgeführt, die sich auf eine Gesamtkubatur von rund 280 000 m³ beliefen.

Die minimal verfügbaren Fahrwassertiefen für die beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau (Wachau und östlich von Wien) wurden aus allen im Jahr 2015 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 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.



„Bei schwierigen Rahmenbedingungen ist treffsicheres Handeln an der Wasserstraße besonders gefordert. Die Fahrrinne durch rasche und gezielte Erhaltungsbaggerungen insbesondere an der freien Fließstrecke östlich von Wien trotz Niederwassers freizuhalten, war ein wichtiger Erfolg für uns und ein echter Gewinn für die Schifffahrt.“

MARKUS SIMONER
Teamleiter
Wasserstraßenmanagement

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

350 Kilometer Wasserstraße
22 000 Tonnen Güter täglich

- Größte Gütermengen im Im- und Export im Hafen der voestalpine Linz
- Größte Warenströme im Import, gefolgt vom Transit
- Höchstes Aufkommen zwischen Wien und Korneuburg

Auf dem 350,51 Kilometer langen österreichischen Abschnitt der internationalen Wasserstraße Donau wurden im Jahr 2015 in Summe 8,6 Millionen Tonnen Güter befördert. Die abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen bewegten sich in einer Bandbreite von etwa 3,8 Millionen Tonnen (zwischen der Grenze Deutschland/ Österreich und Aschach) bis knapp 6,0 Millionen Tonnen (zwischen Korneuburg und Wien).

Im Jahr 2015 wurden im Import von der voestalpine rund 2,0 Millionen Tonnen Erze und Metallabfälle sowie feste Brennstoffe aus dem Osten bezogen; größtenteils aus der Slowakei (Hafen Bratislava), der Ukraine (Hafen Ismajil) und Rumänien (Hafen Constanța). Mit einem Importvolumen von rund 0,4 Millionen Tonnen lag der Umschlagsstandort Korneuburg beim Ostverkehr an zweiter Stelle. Auch aus dem Westen wies mit über 0,5 Millionen Tonnen der Hafen der voestalpine Linz die höchste Importmenge auf, gefolgt vom Hafen Enns mit knapp 0,4 Millionen Tonnen.

Im Export war ebenfalls der Hafen der voestalpine mit über 0,5 Millionen Tonnen führend, gefolgt vom Tankhafen der Linz AG und dem Ölhafen Wien-Lobau mit jeweils rund 0,4 Millionen Tonnen.

Aufgrund des Stahlwerks der voestalpine stellt Linz somit nach wie vor eine merckliche Zäsur hinsichtlich der transportierten Gütermengen dar, wobei der von Linz aus gesehen stromaufwärts liegende Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze auch 2015 eine deutlich geringere Güterverkehrsichte aufwies als der stromabwärts liegende Abschnitt bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei.

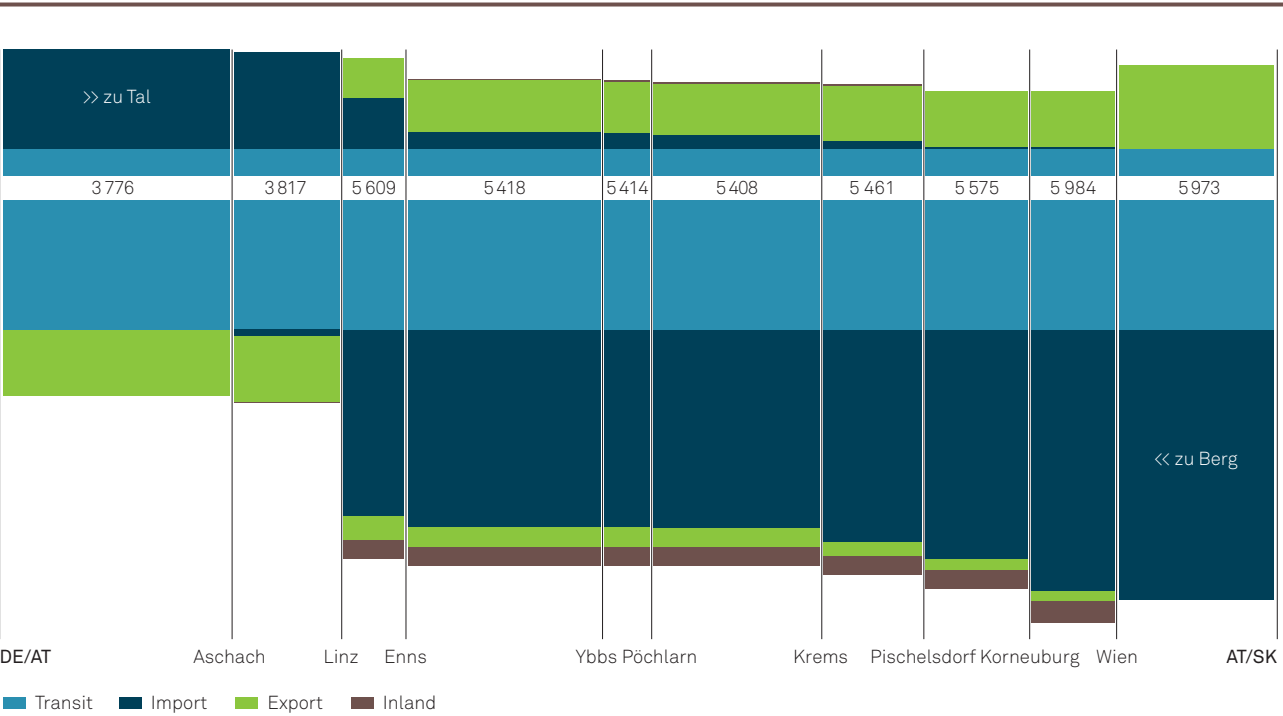
Der Transit zu Berg machte im Jahr 2015 das Fünffache des Transits zu Tal aus. Mit rund 1,8 Millionen Tonnen stellte der Transitverkehr nach dem Importverkehr weiterhin das zweitgrößte beförderte Güteraufkommen.

Das pro Tag auf der österreichischen Donau transportierte Gütervolumen betrug durchschnittlich 22 446 Tonnen. Dies entspricht der Ladung von 898 Lkws (à 25 Nettotonnen) oder 561 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen).

Bezogen auf die Gesamtlänge der österreichischen Donautrecke wurden im Jahr 2015 im Durchschnitt 14 590 Tonnen Güter pro Kilometer transportiert. Auf dem Abschnitt zwischen Korneuburg und Wien, dem am stärksten frequentierten Stück der österreichischen Donau, wurden durchschnittlich 16 393 Tonnen Güter pro Tag befördert.

ZAHLN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehrsband für die
österreichische Donau 2015

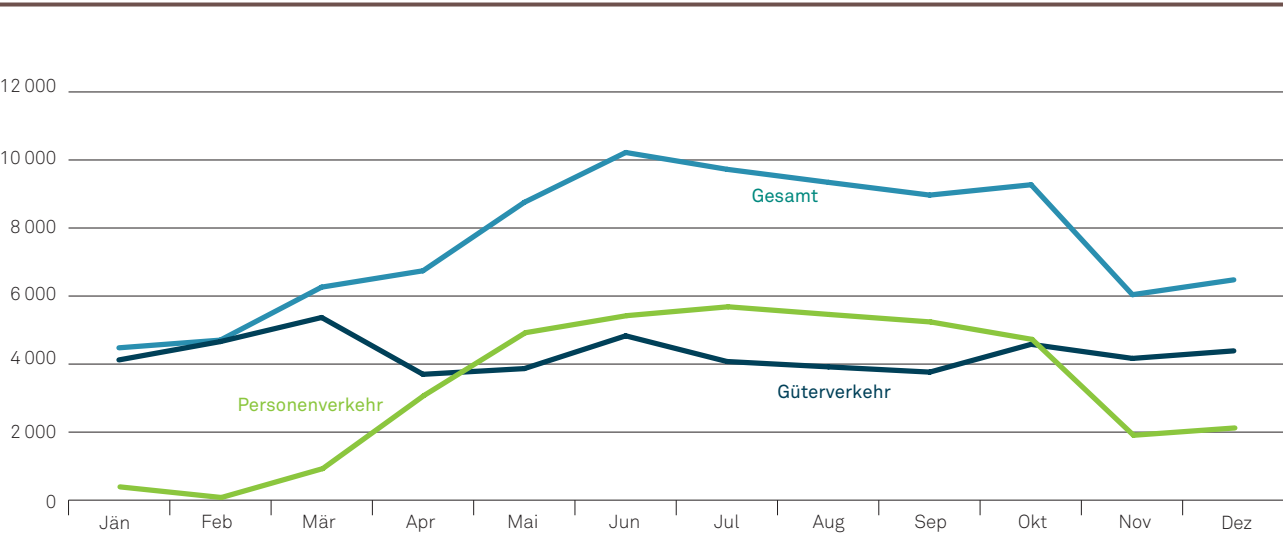


Abschnitt	Länge	Import	Import	Export	Export	Inland	Inland	Transit	Transit	Gesamt	Gesamt	Gesamt
in 1 000 Tonnen	in km	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	
Grenze DE/AT–Aschach	63,21	0	1 170	776	0	0	0	1 521	309	2 297	1 479	3 776
Aschach–Linz	31,30	78	1 133	775	0	1	0	1 521	309	2 375	1 442	3 817
Linz–Enns	16,87	2 172	597	300	481	215	14	1 521	309	4 208	1 401	5 609
Enns–Ybbs	54,16	2 308	200	244	608	215	14	1 521	309	4 288	1 130	5 418
Ybbs–Pöchlarn	13,47	2 308	195	244	608	215	14	1 521	309	4 288	1 126	5 414
Pöchlarn–Krems	46,20	2 324	173	244	608	216	14	1 521	309	4 305	1 103	5 408
Krems–Pischelsdorf	26,30	2 481	103	185	645	217	0	1 521	309	4 405	1 056	5 461
Pischelsdorf–Korneuburg	29,60	2 690	35	141	662	217	0	1 521	309	4 569	1 006	5 575
Korneuburg–Wien	23,64	3 061	35	132	666	260	0	1 521	309	4 974	1 010	5 984
Wien–Grenze AT/SK	45,76	3 155	0	0	988	0	0	1 521	309	4 676	1 297	5 973

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2015



	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2015	50 781	-18,7	39 347	+1,6	90 128	-10,9
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

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

Quelle: viadonau

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

90 000 Einheiten geschleust
Rückgang im Güterverkehr

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2015 im Personen- und Güterverkehr in Summe 90 128 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 33 130 Motorgüter- und Motortankschiffe (-23,9 % gegenüber 2014), 17 651 Schubschiffe (-6,6 %) und 39 347 Personenschiffe (+1,6 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 42 570 Güter- und Tankleichter oder -kähne (-11,3 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2014 ein Minus von 10,9 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau einen starken Rückgang bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 18,7 % oder 11 668 Einheiten weniger als 2014). Im Personenverkehr hingegen kam es zu einem leichten Anstieg (um 1,6 % oder 631 Schiffseinheiten mehr als 2014). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2015 der Güterverkehr einen Anteil von 56,3 % (-5,4 Prozentpunkte gegenüber 2014), der Personenverkehr einen Anteil von 43,7 % (+5,4 Prozentpunkte).

2015 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 10 014 Verbände und einzeln fahrende Schiffe (ein Minus von 1 227 Schiffseinheiten gegenüber 2014) – pro Monat waren dies 835 (-102) Schiffsbewegungen, pro Tag und Schleuse 28 geschleuste Einheiten. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenu (Wien) mit 12 629 Schiffseinheiten (-11,0 % gegenüber 2014), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 10 386 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurden mit 8 584 Einheiten am wenigsten Schiffe geschleust.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr 2015 zudem 10 600 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (+29,6 % gegenüber 2014) sowie 1 450 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust. Sie sind in den vorliegenden Auswertungen zum Güter- und Personenverkehr nicht berücksichtigt.

- Rückgang um 18,7 % bei den geschleusten Güterschiffen im Vergleich zum Vorjahr
- Anstieg von 1,6 % beim Personenverkehr

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

99,6 % durchgängige Verfügbarkeit
Mittlere Kammerauslastung rund 30 %



„Das Jahr 2015 hat gezeigt: die Fahrwasserbedingungen an der Donau können schnell wechseln. Umso wichtiger ist es, Kapitäne mithilfe unserer Donau River Information Services (DoRIS) stets mit aktuellen Fahrwasserinformationen zu versorgen.“

STEFAN SIMON
Teamleiter DoRIS Betrieb

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, damit ihre Funktionsfähigkeit, ihre Betriebssicherheit und somit die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleistet werden können. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen waren im Jahr 2015 der Grund für rund 94 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenammern. Die Dauer der vier Revisionen im Winterhalbjahr 2014/15 betrug pro Kammer im Schnitt 154 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund von technischen Gebrechen und Anlagenbeschädigungen durch Schiffe. Diese machten in Summe rund 5 % aller Sperrtage aus und können überwiegend auf eine Havarie in der Schleuse Aschach zum Jahresende zurückgeführt werden. Darüber hinaus wurde etwa 1 % der Sperrtage durch Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich und Vermessungen verursacht. Keine Sperren wurden 2015 durch die Wetterphänomene Hochwasser oder Eis bedingt.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2015 an 99,6 % der Tage gegeben.

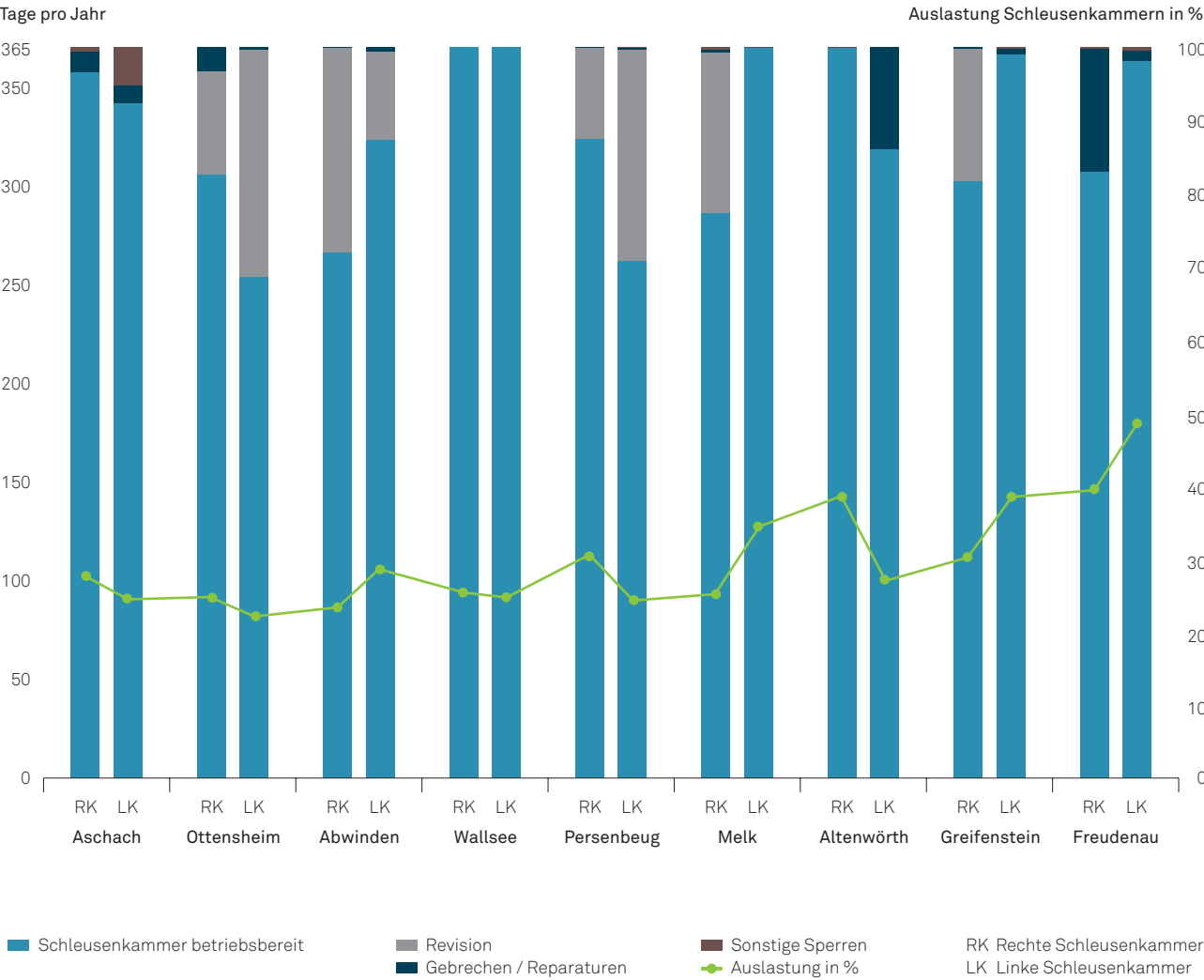
In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober waren nur kurzfristige Sperren einzelner Kammern, vor allem aufgrund von technischen Gebrechen oder Wartungsarbeiten, nötig. Sie dauerten im Durchschnitt 5,8 Stunden.

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

Die Auslastung der einzelnen Schleusenammern betrug 2015 im Durchschnitt gut 30 %. Die größte mittlere Auslastung meldete wie im Jahr zuvor die Schleuse Freudenau mit etwa 44 %, die geringste Auslastung die Schleuse Ottensheim mit rund 24 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenammer 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 Rund-um-die-Uhr-Verfügbarkeit der Schleusenammern.

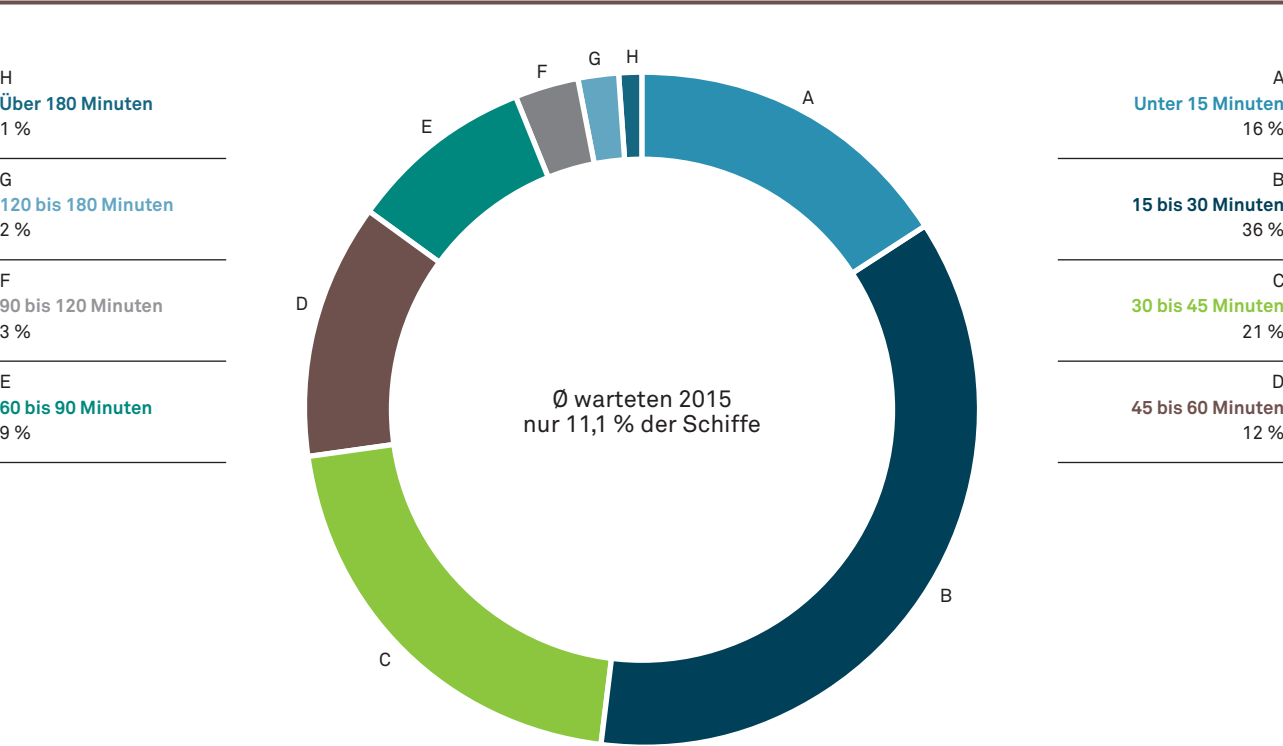
ZAHLN_DATEN_FAKTEN

Verfügbarkeit der österreichischen
Donauschleusen 2015



ZAHLN_DATEN_FAKTEN

Verteilung Wartezeiten für wartende Schiffe an österreichischen Donauschleusen 2015



WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 11,1 % der Schiffe warteten Mittlere Wartezeit 34 Minuten

Im Mittel mussten im Jahr 2015 auf dem österreichischen Donauabschnitt nur 11,1 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten vor Schleusen in Kauf nehmen. Die mittlere Wartezeit betrug 34 Minuten. Für mehr als die Hälfte aller wartenden Fahrzeuge betrug die Wartezeit unter 30 Minuten, knapp drei Viertel mussten weniger als 45 Minuten warten. Nur für rund 15 % aller wartenden Schiffseinheiten machte der Zeitverlust mehr als eine Stunde aus.

Im Falle der vollständigen Verfügbarkeit der Schleusenanlagen (beide Schleusenkammern in Betrieb, kurzfristige Sperren ausgenommen) entstanden für 94,6 % aller Fahrzeuge keine Wartezeiten. Die restlichen 5,4 % der Schiffe mussten ihre Fahrt im Durchschnitt für 29 Minuten unterbrechen.

In den verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober warteten im Jahr 2015 nach einzelnen Schleusen und Monaten betrachtet nur 9,2 % aller Schiffseinheiten (durchschnittlich 33 Minuten). In den verkehrsärmeren Monaten November bis März ergab sich vor den neun österreichischen Donauschleusen für 13,9 % aller Schiffe im Mittel eine Wartezeit von 34 Minuten. Dies liegt daran, dass Schleusenrevisionen in den verkehrsarmen Monaten durchgeführt werden.

- Für 88,9 % aller Schiffseinheiten in der Großschifffahrt 2015 keine Wartezeiten vor Schleusen
- 34 Minuten mittlere Wartezeit für 11,1 % aller geschleusten Schiffs-einheiten

UNFALLGESCHEHEN

Zahl von Verkehrsunfällen konstant Mehr Kollisionen, weniger Anfahrungen

- Schiffskollisionen und Anfahrungen von Schleusen- anlagen und Ufern 2015 die häufigsten Unfallarten
- Keine Personenschäden
- An 17 Havarien waren Güterschiffe, an elf Personen- schiffe beteiligt

Die Donauschifffahrt ist im Vergleich zu den Landverkehrsträgern Schiene und Straße weiterhin der Verkehrsträger mit den wenigsten Unfällen. Auf dem öster- reichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich im Jahr 2015 in Summe 29 Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An 17 Havarien waren Güter- schiffe beteiligt, während in elf Fällen Personenschiffe zu Schaden kamen.

Differenziert nach der Unfallart ereigneten sich zwölf Schiffskollisionen, wobei in neun Fällen in Fahrt befindliche Fahrzeuge miteinander kollidierten und in drei Fällen Schiffe im Bereich einer Schleusenanlage zusammenstießen. Grundberührungen wegen zu großer Abladetiefen, zu niedriger Wasserstände oder wegen Navigierens außerhalb der Fahrrinne ereigneten sich in drei Fällen. Bei acht Unfällen kam es zu Ufer- und Anlagenbeschädigungen und in weiteren fünf Fällen zu Anfahrungen im Bereich von Schiffsschleusen. Schließlich war eine Brückenkollision zu verzeichnen.

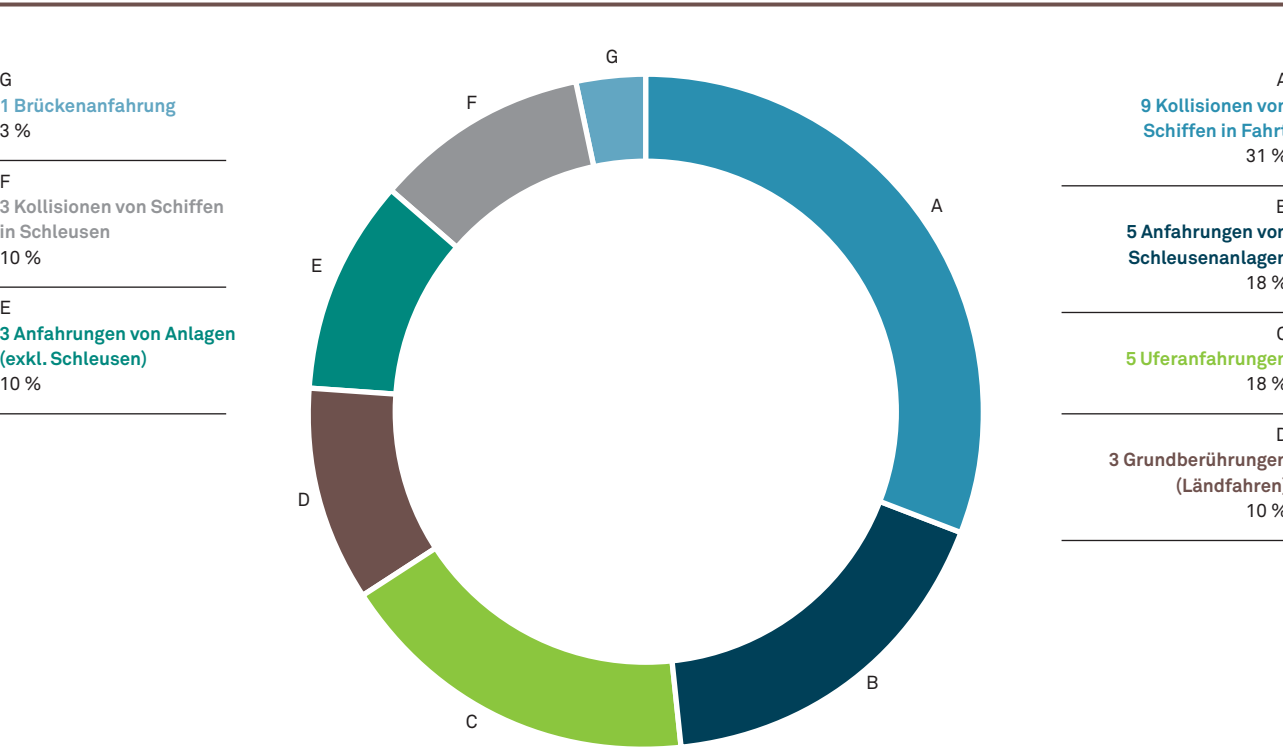
Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2015 weder zu Personenschäden noch zu Gewässer- verschmutzungen oder Ladungsausstritten.

Die meisten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2015 auf gestauten Streckenabschnitten. In Summe wurden hier 13 Unfälle registriert, darunter fünf Schiffskollisionen, eine Brückenkollision und vier Uferanfahrungen. Vier Havarien fanden auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien statt, sechs im Bereich von Schleusen- anlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse). In der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) ereigneten sich 2015 vier Unfälle. Im Wiener Donaukanal geschahen zwei Unfälle, eine Ufer- anfahrung und eine Schiffskollision.

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2015 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu zwei Unfällen mit Schadenswirkung. Dabei handelte es sich um eine Uferanfahrung und einen Unfall innerhalb einer Schleusenanlage. Bei diesen Unfällen war ein Toter zu beklagen und ein Mensch wurde schwer verletzt. Zwei Personen erlitten leichte Verletzungen.

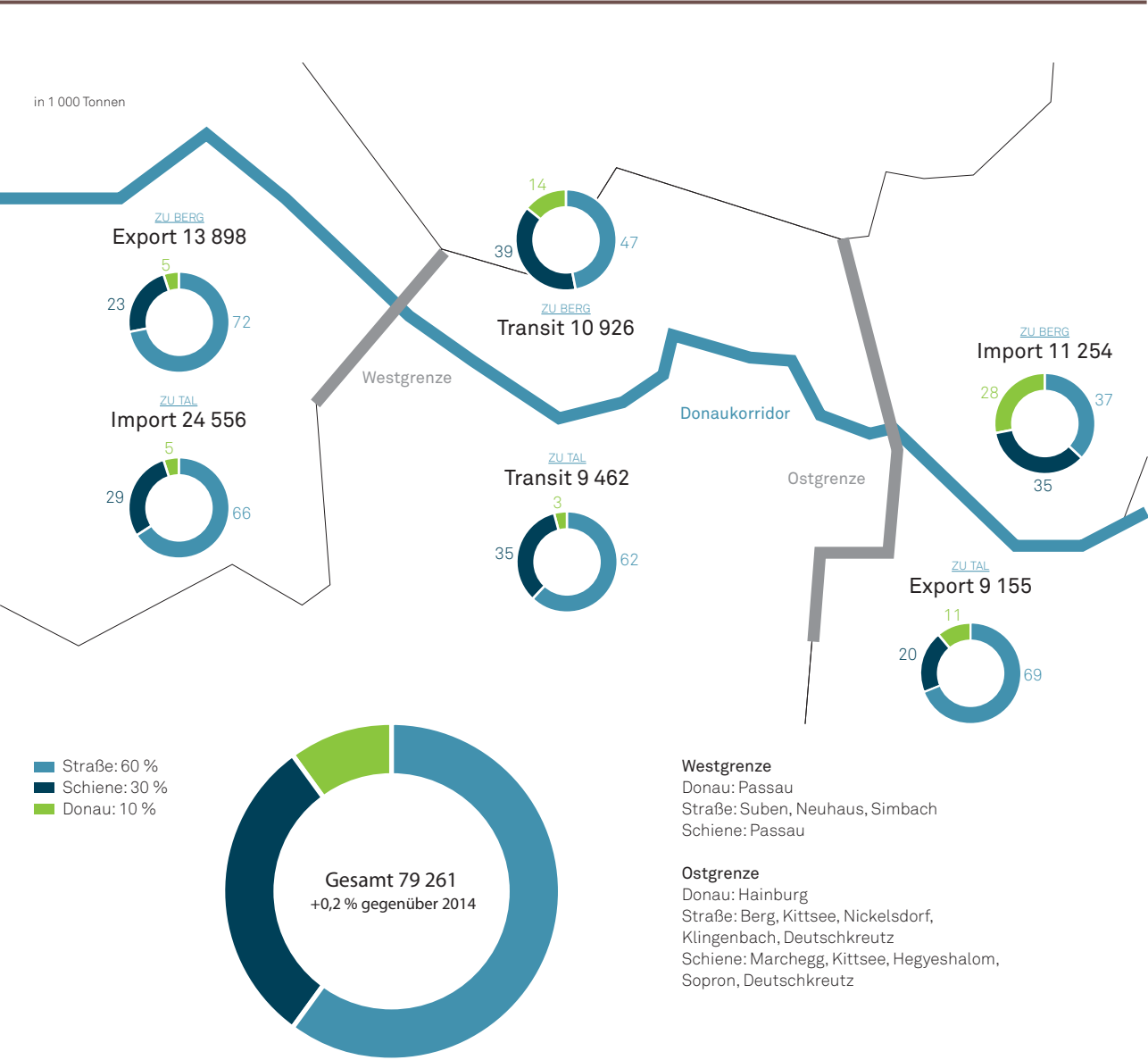
ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2015



ZAHLN_DATEN_FAKTEN

Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2015



Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung, Bearbeitung durch viadonau

MODAL SPLIT

Wieder markanter Anstieg der Straße Anteil der Donau bei rund 10 %

Im Jahr 2015 lag das Verkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor bei etwa 79,3 Millionen Tonnen. Damit hat es sich in den letzten 20 Jahren (1996 bis 2015) mehr als verdoppelt. (Für 2015 basieren die Daten für den Verkehrsträger Straße aufgrund noch fehlender offizieller Zahlen auf einer Schätzung des Österreichischen Instituts für Raumplanung.) Im Vergleich zu 2014 ist das Transportaufkommen im Korridor im Jahr 2015 mit einem Anstieg um 0,2 % oder rund 122 000 Tonnen stabil geblieben.

Die Grafik zeigt das grenzüberschreitende Transportaufkommen (Nettotonnen) der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße im österreichischen Donaukorridor differenziert nach der Verkehrsart. Bei der Betrachtung aller Verkehrsträger wird deutlich, dass der Westverkehr in Bezug auf die Transportmengen deutlich größer ist als der Verkehr an der Ostgrenze Österreichs: 2015 passierten inklusive Transit knapp 58,9 Millionen Tonnen Güter die Westgrenze des österreichischen Donaukorridors (+0,5 % gegenüber 2014), an der Ostgrenze waren es etwa 40,8 Millionen Tonnen (-1,2 %).

Mit rund 58,9 Millionen Tonnen hatten die Quell- und Zielverkehre (West- und Ostgrenze zusammen) im Jahr 2015 wieder den überwiegenden Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen. Der Transitverkehr belief sich in diesem Jahr auf knapp 20,4 Millionen Tonnen, konnte jedoch in den letzten 20 Jahren ein starkes Wachstum verzeichnen: Er beträgt heute das 2,4-Fache des Jahres 1996, auf der Straße sogar das 3,8-Fache.

Während das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen auf der Donau in den letzten fünf Jahren im Schnitt bei knapp 10 Millionen Tonnen lag, wurden im Jahr 2015 nur etwas über 7,9 Millionen Tonnen transportiert (-15,1 % im Vergleich zu 2014). Eine Zunahme der transportierten Gütermengen konnte lediglich der Versand in Richtung Osten verzeichnen (+18,7 %). Auch die Bahn erlebte im Jahr 2015 einen Rückgang um 0,5 %, während der Straßenverkehr zwar weiter zulegen konnte (+3,6 %), dieses Wachstum jedoch nicht mehr ganz so stark ausfiel wie im Vorjahr (+4,2 %).

Im Jahr 2015 hatten die Verkehrsträger im österreichischen Donaukorridor (gerundet) folgende Anteile am Modal Split: Straße 60 %, Schiene 30 % und Donau 10 %. Den größten prozentuellen Anteil am Verkehrsaufkommen hatte die Donau 2015 mit rund 28 % im Import an der Ostgrenze und mit etwa 14 % im Transit zu Berg.

- Straße steigert Verkehrsaufkommen um 3,6 %
- Weniger Güter auf Wasserstraße und Schiene
- Donau mit Modal-Split-Anteil von rund 28 % im Import an der Ostgrenze und rund 14 % im Transit zu Berg

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT

Knapp über 40 Millionen Tonnen
Plus von 6,3 % gegenüber 2013

- Seit drei Jahren erstmals merklicher Anstieg des Gesamttransportvolumens auf der Donau (+6,3 % gegenüber 2013)
- Rumänien 2014 erneut bedeutendster Exporteur und Importeur auf der Wasserstraße
- Knapp 5,3 Millionen Tonnen an maritimen Verkehren auf der Donau (+16,8 % gegenüber 2013)

Die aktuellsten verfügbaren Zahlen zum Aufkommen im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen im Donauroum stammen aus dem Jahr 2014. In diesem Jahr wurden knapp 40,1 Millionen Tonnen Güter auf der Wasserstraße Donau und ihren Nebenflüssen transportiert – ein Plus von 6,3 % oder rund 2,4 Millionen Tonnen gegenüber 2013. 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 auch konnte 2014 Rumänien mit über 17,9 Millionen Tonnen die mit Abstand größte Transportmenge verzeichnen, gefolgt von Serbien mit mehr als 12,4 und Österreich mit über 10,3 Millionen Tonnen. Während es in den Ländern der oberen und mittleren Donau gegenüber 2013 fast durchwegs Verluste im Güteraufkommen auf der Wasserstraße gab (Deutschland: –1,8 %, Österreich: –7,9 %, Slowakei: –12,3 %, Ungarn: –4,6 %, Kroatien: –8,4 %, Serbien: +0,3 %), wuchsen die Transportmengen auf der unteren Donau erstmals seit Jahren wieder beinahe überall um einstellige Prozentwerte (Rumänien: +5,9 %, Bulgarien: +8,0 %, Moldau: +3,2 %, Ukraine: –0,6 %).

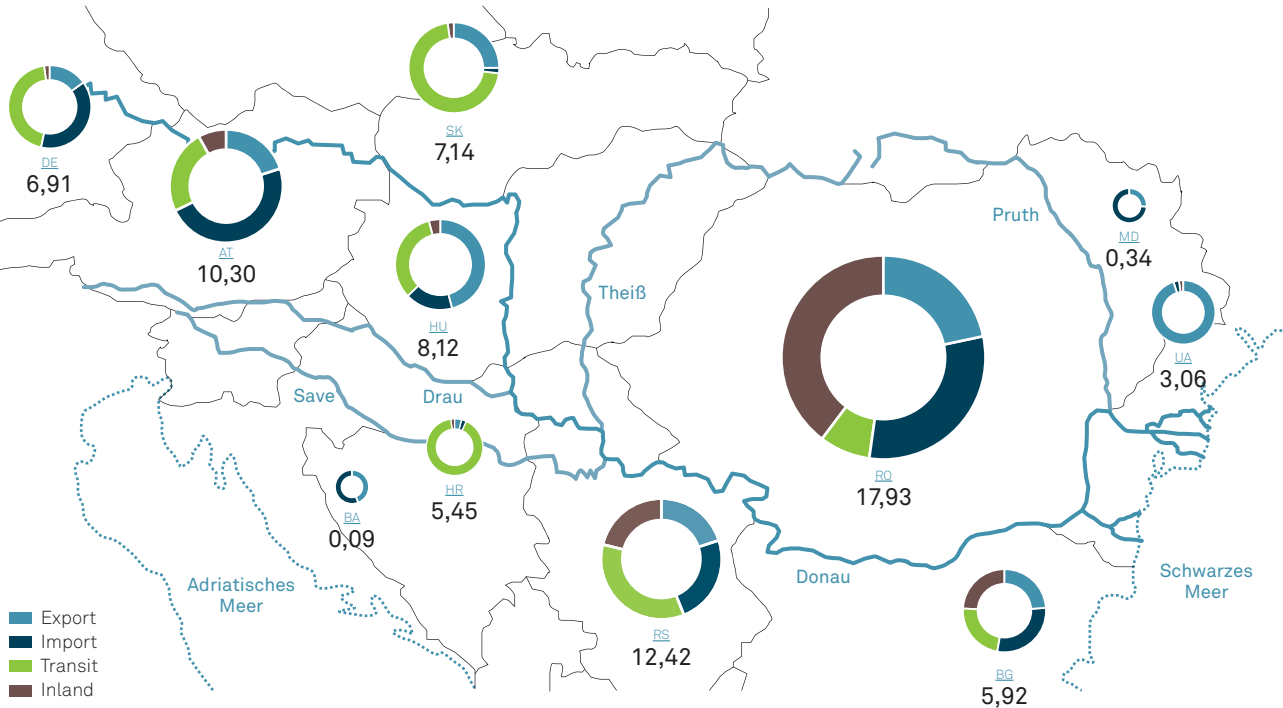
Größter Exporteur auf der Donau war 2014 erneut Rumänien mit knapp 3,9 Millionen Tonnen (+11,6 % gegenüber 2013), gefolgt von Ungarn mit über 3,7 Millionen Tonnen (+9,4 %) und der Ukraine mit knapp 3,0 Millionen Tonnen Gütern (+0,7 %). Die meisten Importe wies abermals Rumänien mit etwa 5,5 Millionen Tonnen auf (–0,4 % gegenüber 2013). Zweitstärkstes Importland auf der Donau war 2014 wiederum Österreich mit knapp 5,0 Millionen Tonnen (–8,8 %), gefolgt von Serbien mit über 3,0 Millionen Tonnen (+34,2 %).

Auf dem rumänischen Donau-Schwarzmeer-Kanal (inklusive Seitenkanal) wurden im Jahr 2014 in Summe über 14,3 Millionen Tonnen transportiert (inklusive Fluss-See-Verkehren im Ausmaß von knapp 0,3 Millionen Tonnen). Gegenüber 2013 bedeutet dies einen merklichen Anstieg (+3,3 %).

Maritime Verkehre auf der Donau, also Transporte per Fluss-See- oder Seeschiff, machten im Jahr 2014 insgesamt knapp 5,3 Millionen Tonnen aus – eine Zunahme von 16,8 % oder knapp 0,8 Millionen Tonnen gegenüber 2013. Der Großteil der maritimen Donauverkehre ging mit etwas unter 3,7 Millionen Tonnen beförderten Gütern über den rumänischen Sulina-Kanal (+15,8 % gegenüber 2013).

ZAHLN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2014

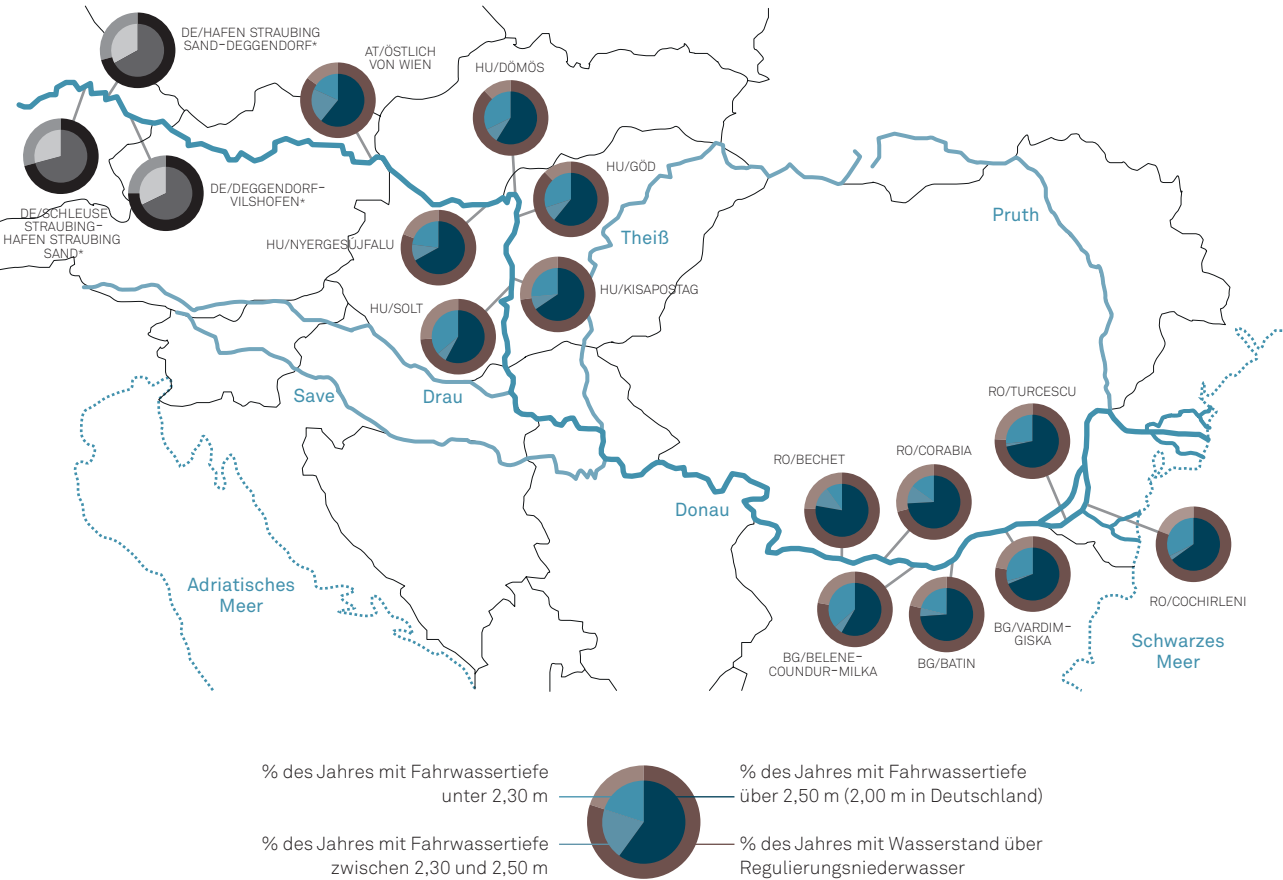


in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA
Export	1,05	2,03	1,76	3,71	0,21	0,04	2,49	3,86	1,43	0,09	2,98
Import	2,65	4,98	0,10	1,37	0,14	0,05	3,02	5,50	1,70	0,25	0,06
Transit	3,06	2,49	5,22	2,71	5,05	0,00	4,30	1,36	1,36	0,00	0,00
Inland	0,15	0,80	0,06	0,33	0,05	0,00	2,61	7,21	1,43	0,00	0,02
Summe	6,91	10,30	7,14	8,12	5,45	0,09	12,42	17,93	5,92	0,34	3,06

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

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Fahrwasserverhältnisse an den kritischsten Stellen entlang der gesamten Donau 2015



* Im freifließenden Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist eine Fahrwassertiefe von 2,50 m weder durch strukturelle noch durch Instandhaltungsmaßnahmen erreichbar. In diesem Abschnitt besteht ein Erhaltungsziel von 2,00 m Fahrwassertiefe bei RNW. Die abgebildeten Werte für Deutschland beziehen sich auf diesen Wert.

Zur weiteren Interpretation der Grafik wird auf die jeweiligen Länderkapitel im „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ verwiesen, da die individuellen Rahmenbedingungen der kritischen Abschnitte mitbetrachtet werden müssen. Ursachen, genaue Lage, Schweregrade etc. unterscheiden sich und verändern sich auch im Zeitverlauf.

Quelle: „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“, erstellt im Rahmen der Donaunraumstrategie (www.danube-navigation.eu) und dem FAIRway Danube Projekt, Bearbeitung durch viadonau

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

Schwierige Fahrwasserverhältnisse Speziell die zweite Jahreshälfte kritisch

Die Fahrwasserverhältnisse waren 2015 an der gesamten Donau sehr kritisch. Der Wasserabfluss lag deutlich unter dem mehrjährigen Durchschnitt, sowohl auf der oberen als auch auf der mittleren und unteren Donau. In Kombination mit unzureichender Instandhaltung führte dies in manchen Donauabschnitten zu langen Wartezeiten, Blockaden der Wasserstraße oder in einigen Bereichen sogar zum Auf-Grund-Laufen von Schiffen.

Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Stellen entlang der Donau und ihren Zustand im Jahr 2015. Die Verfügbarkeit der Fahrrinne (innerer Kreis) wird im Verhältnis zu den hydrologischen Rahmenbedingungen (äußerer Kreis) angegeben. Das Erhaltungsziel besteht darin, 2,50 m Fahrwassertiefe (2,00 m an der deutschen Donau) an mindestens ebenso vielen Tagen zu erreichen, wie der Tagesdurchschnitt des tatsächlichen Wasserstands Regulierungsniederwasser (RNW) überschreitet. Dies gelang 2015 an nur wenigen dieser kritischen Stellen entlang der Donau. In den Sommermonaten herrschten vor allem an der unteren Donau, im letzten Quartal jedoch auch an der mittleren und oberen Donau sehr negative Bedingungen.

An einigen Stellen konnten über längere Zeiträume hin Fahrwassertiefen erzielt werden, die nur knapp unter dem Zielwert lagen (zwischen 2,30 und 2,50 m, im inneren Kreis der Grafik ersichtlich). Dies waren zum Beispiel 77 Tage im Abschnitt östlich von Wien, 36 Tage an der kritischen Stelle Nyergesújfalu (Ungarn/Slowakei) und 20 Tage im Bereich Belene/Milka/Coundur (Bulgarien).

Die zusätzlich zur schwierigen hydrologischen Situation unzureichenden Instandhaltungsmaßnahmen werden vor allem durch das Fehlen finanzieller Mittel und passender Gerätschaften in manchen Anrainerstaaten verursacht. Beispielsweise wurden in Ungarn oder Bulgarien 2015 keinerlei Baggermaßnahmen vorgenommen. Durch mehrere Projektinitiativen soll diese Situation schon im Jahr 2016 verbessert werden. Der „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und das Projekt FAIRway Danube, beide koordiniert von viadonau, sind wesentliche Elemente der Gegenmaßnahmen.



„Die Donau ist die internationalste Wasserstraße der Welt. Wollen wir sie effizient und langfristig Instand halten, müssen wir gemeinsam, länderübergreifend anpacken. Mit dem Projekt FAIRway Danube engagieren wir uns mit den übrigen Donauanrainerstaaten für optimale Fahrwasserverhältnisse entlang der gesamten Donau.“

KATJA ROSNER
Projektmanagerin Strategie & Aktionsprogramme

Impressum

Ein Projekt im Rahmen des Aktionsplans Donau des bmvit bis 2022

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,
Gudrun Maierbrugger, Ulf Meinel, Eva Michlits, Gert-Jan Muilerman,
Benjamin Ogungbemi, Bastian Sterner, Thomas Zwicklhuber

Konzept und Gestaltung

Brainds, Marken und Design GmbH
www.brainds.com

Fotos

Pilo Pichler, viaddonau/Thomas Bierbaumer,
BMVIT/Johannes Zinner

Druck

Grasl Druck & Neue Medien GmbH
www.grasl.eu

© viaddonau 2016



Der österreichische Donauabschnitt

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

