

# 18



# Eckdaten Donauschifffahrt 2018<sup>1</sup>

## Transportaufkommen

---

7,2 Mio. t (-25,1 %)

- Import: 3,8 Mio. t (-21,3 %)
- Export: 1,8 Mio. t (-25,4 %)
- Transit: 1,4 Mio. t (-33,1 %)
- Inland: 0,3 Mio. t (-28,9 %)

## Transportleistung

---

7,0 Mrd. tkm (-28,4 %)

- Innerhalb des Bundesgebietes: 1,5 Mrd. tkm (-26,4 %)

7 622 beladene Fahrten (-14,7 %)

- Außerhalb des Bundesgebietes: 5,5 Mrd. tkm (-28,9 %)

## Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder

---

6,1 Mio. t (-23,3 %)

- Erze und Metallabfälle: 1,9 Mio. t (-25,5 %)
- Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,5 Mio. t (-3,1 %)
- Metallerzeugnisse: 0,8 Mio. t (-19,3 %)
- Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,7 Mio. t (-4,3 %)
- Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterialien: 0,6 Mio. t (-37,7 %)
- Düngemittel: 0,4 Mio. t (-38,2 %)
- Sonstige Güter: 0,3 Mio. t (-52,2 %)

## Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

---

89 744 Schiffseinheiten<sup>2</sup> (-5,7 %)

- Güterverkehr: 42 597 Einheiten (-16,7 %)
- Personenverkehr: 47 147 Einheiten (+7,1 %)

## Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

---

1,3 Mio. Passagiere (-0,4 %)

- Linienverkehr: 700 000 Passagiere (-0,7 %)
- Flusskreuzfahrten: 465 000 Passagiere (+3,3 %)
- Gelegenheitsverkehr: 95 000 Passagiere (-13,6 %)

## Unfallgeschehen

---

12 Verkehrsunfälle  
mit Schadenswirkung

- Personenschäden: 0 Tote, 0 Schwerverletzte, 0 Leichtverletzte
- Sachschäden: 4 Schiff-Schiff, 1 Auf-Grund-Laufen, 7 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

<sup>1</sup> Veränderungen gegenüber 2017 finden sich als Prozentwerte in Klammern

<sup>2</sup> Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

# Inhaltsverzeichnis

Vorworte .....	4
Bilanz viadonau .....	6
Kundenzufriedenheit Infrastruktur .....	14
Transportaufkommen .....	16
Hafenumschlag .....	18
Gütergruppen.....	20
Personenschiffahrt .....	22
Verfügbarkeit Wasserstraße.....	24
Schiffsauslastung .....	26
Fahrwassertiefen .....	28
Verkehrsband Donau Österreich .....	30
Geschleuste Schiffseinheiten .....	32
Verfügbarkeit Schleusen & Wartezeit.....	34
Unfallgeschehen.....	36
Modal Split .....	38
Güterverkehr Donau gesamt 2017 .....	40
Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt.....	42
Karte Österreichischer Donauabschnitt.....	44
Impressum .....	46

## Stärken der Donau fördern Zukunftschancen nutzen



*Norbert Hofer*

**NORBERT HOFER**  
Bundesminister für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Dass die Donau in Österreich jährlich mehr als eine Million Passagierinnen und Passagiere anzieht, beweist: Der zweitlängste Strom Europas ist als leistungsstarker Verkehrsträger zugleich auch ein Fluss mit einzigartigen landschaftlichen Reizen. Um den enormen Wert der Donau als natürliches Transportsystem, Tourismusmagnet und intakter Naturraum für die Zukunft zu sichern, gehen das BMVIT und viadonau seit vielen Jahren einen engen gemeinsamen Weg. Das Ziel: die sinnvolle Verknüpfung von Umwelt-, Sicherheits- und Wirtschaftsinteressen sowie top Instandhaltungsstandards entlang der gesamten Donau.

In Zeiten, in denen die Entwicklung neuer, nachhaltigerer Verkehrskonzepte und Transportalternativen immer dringlicher wird, steht die Donau als natürlicher Verkehrsträger – und mit ihr die Binnenschifffahrt als umweltfreundliches Transportmittel – für eine besondere Zukunftschance. Diese wollen wir gemeinsam mit den anderen Donauanrainerstaaten gezielt und grenzübergreifend nutzen. Im Rahmen vielversprechender internationaler Projekte wie FAIRway Danube und Danube STREAM entstehen aktuell harmonisierte Standards für Wasserstraßenmanagement und Verkehrsinfrastruktur. Mit bestmöglicher Informationslage und moderner Instandhaltung sollen Transporte sicherer und besser planbar gemacht und so die Nutzungsqualität der wichtigen Rhein-Donau-Transportachse weiter erhöht werden. Die Fortschritte sind auf der Donau bereits sichtbar. Entlang des Stroms von Bratislava bis zum Schwarzen Meer wächst derzeit eine Flotte von neuen Arbeits- und Messschiffen für modernes Wasserstraßenmanagement – ein Aufbruch mit klarer Botschaft: Im europäischen Verkehrs- und Transportnetz muss die Donau künftig eine noch größere Rolle spielen.

## Service-Hotspot Wasserstraße Entwicklung nah an den KundInnen



*Hans-Peter Hasenbichler*

**HANS-PETER HASENBICHLER**  
Geschäftsführer  
viadonau

Ob als Transportweg, Siedlungsraum oder Freizeitparadies – die Donau bewegt uns. In der langen Geschichte des wechselvollen Verhältnisses zwischen Mensch und Naturkräften haben wir vom Strom gelernt, und heute wissen wir: Je besser wir seinen täglichen Wandel verstehen und mit seiner Natur arbeiten, umso nachhaltiger können wir den Fluss auch als Wasserstraße für die Zukunft entwickeln. Ein Beispiel, das unseren ganzheitlichen Ansatz besonders gut veranschaulicht, ist die Verlegung der Donaustation Hainburg im Jahr 2018. Durch die Neupositionierung der Anlegestelle 400 Meter stromaufwärts kann die Fahrrinne nun besser genutzt werden, sodass sich die Instandhaltungsbaggerungen reduzieren lassen – ein Plus für Schifffahrt und Natur im unmittelbaren Umfeld des Nationalparks Donau-Auen.

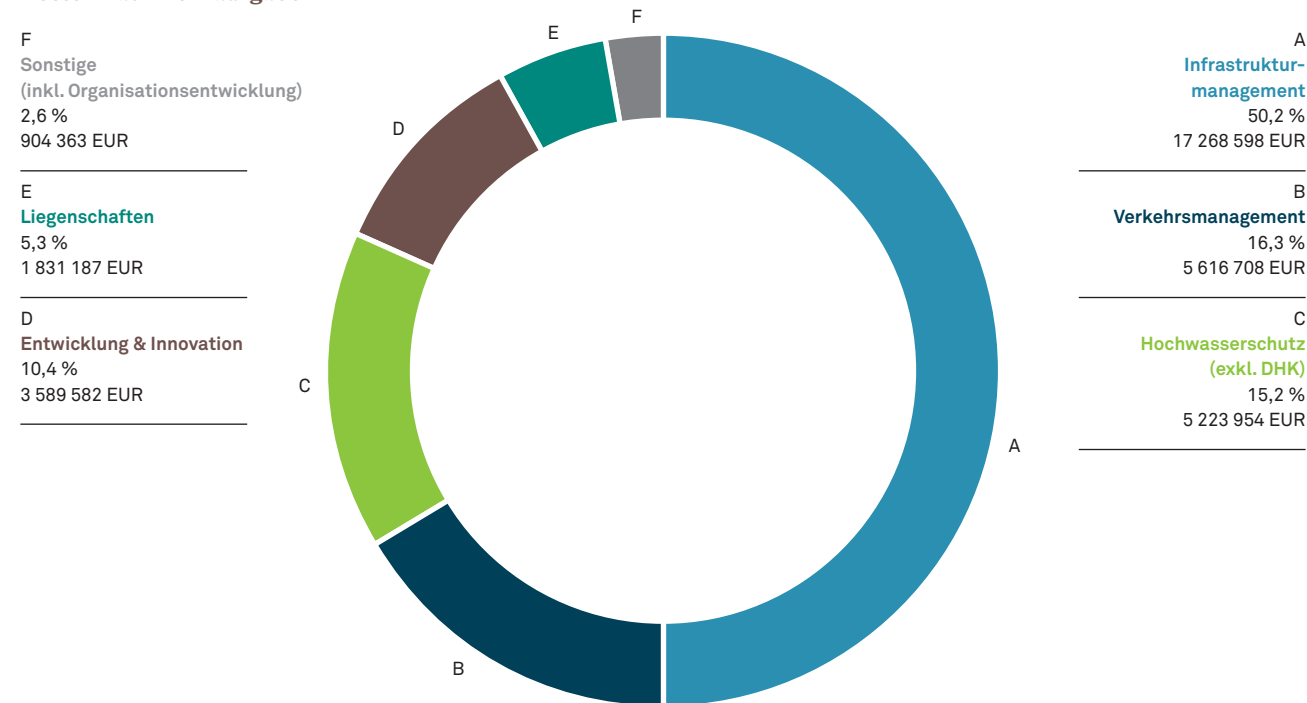
Bei unserer Arbeit ist uns stets wichtig, dass wir Services bieten, die die Nutzerinnen und Nutzer der Donau auch erreichen. Information und Kommunikation stehen im Zentrum – umfassende digitale Informationsdienste ebenso wie der direkte Kontakt mit den Menschen am Strom. Mit kundenorientierten Events wie den Danube Business Talks, dem RIS Corridor Management Stakeholder Forum oder den Akteursforen zu unserem Maßnahmenkatalog für die Donau östlich von Wien bringen wir regelmäßig die vielen Interessen am Fluss zusammen und erarbeiten gemeinsam zukunftsfähige, nachhaltige Lösungen für Leben, Sicherheit und Wirtschaft an der Donau. Gleichzeitig stehen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter täglich vor Ort am Fluss bereit, wo sie als Schleusenaufseherin, Erhaltungsexperte, Stromvermesser oder Ökologin eine sichere und verlässliche Nutzung des Stroms gewährleisten. Mit ihrer Kompetenz setzen sie als unerlässliche Bindeglieder zwischen dem Strom und seinen Nutzungsinteressenten unsere gemeinsamen Ziele für eine nachhaltig und vorausschauend entwickelte Wasserstraße direkt an der Donau um.



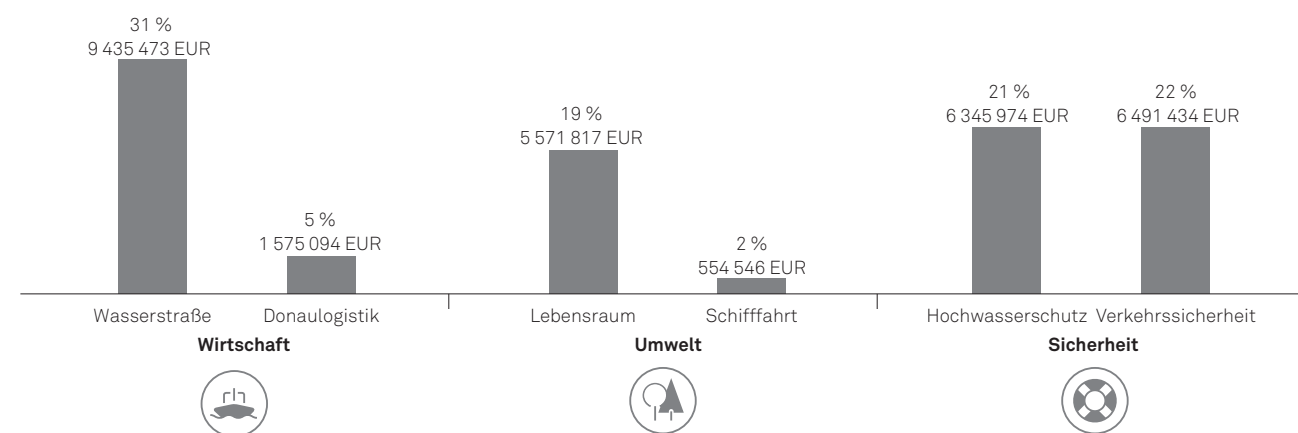
ZAHLEN DATEN FAKTEN

# Kosten nach Kernaufgaben und Wirkungsbeiträgen von viadonau 2018

## Kosten nach Kernaufgaben



## Kosten nach Wirkungsbeitrag



BILANZ VIADONAU

# Service schafft Vertrauen Konsequente Kundenorientierung

2018 – ein Jahr im Zeichen von Chancen und Herausforderungen: Die EU-Ratspräsidentschaft Österreichs bot einerseits einen besonders würdigen Rahmen, um auf die wachsende Bedeutung der Donau im europäischen Verkehrsnetz aufmerksam zu machen. Andererseits zeigte die historische Niederwasserperiode als bestimmendes Element des Jahres einmal mehr, wie wichtig proaktives Wasserstraßenmanagement für die Verlässlichkeit des Verkehrswegs Donau ist.

Wettbewerbsfähig durch Nachhaltigkeit und vorausschauendes Handeln. Eine Reihe von international besetzten Veranstaltungen prägte das Jahr bei viadonau. Dass Umwelt- und Wirtschaftsinteressen einander nicht ausschließen, sondern – im Gegenteil – optimal ergänzen können, verdeutlichte im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft die Auftaktveranstaltung Danube Awareness Day. Das RIS Corridor Management Stakeholder Forum thematisierte innovative Lösungen für die weitere Implementierung des Telematiksystems RIS (River Information Services) im europäischen Wasserstraßennetz. Den Höhepunkt der von viadonau organisierten Veranstaltungsreihe stellten die Danube Business Talks dar. Dort wurden gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern von Politik, Verwaltung und Transport-/Logistiksektor neue Märkte für die Binnenschifffahrt ausgelotet.

Qualität internationalisieren. Die Veranstaltungen trugen dazu bei, internationale Kontakte und Netzwerke zu stärken sowie gemeinsame, länderübergreifende Projekte voranzutreiben. Konkrete Fortschritte in Sachen Servicequalität an der gesamten Donau brachte vor allem das internationale Projekt FAIRway Danube. Bau und Indienststellung mehrerer Arbeits- und Messschiffe in Kroatien, der Slowakei, Bulgarien und Rumänien waren ein starkes Signal für einen zukunftsfähigen Verkehrsträger Donau.

Einmal mehr: Wasserstraßenmanagement. Aufgrund des ausgeprägten Niederwassers war insbesondere die zweite Jahreshälfte 2018 eine wichtige Bewährungsprobe für das integrative, proaktive Wasserstraßenmanagement. Nachdem bereits im März im Furtbereich Rote Werd an der Donau östlich von Wien eine neue Insel entstanden war, die durch die Verringerung des Fließquerschnitts zur Niederwasserregulierung beitragen sollte, wurden auch andere kritische Seichtstellen nachhaltig verbessert. Um an der Furt Treuschütt die Schifffahrtsparameter gewährleisten zu können, optimierte viadonau dort im Sommer – naturschonend – bereits vorhandene Wasserbauwerke.

Ökologische Premiere. Für eine nachhaltige Ufersicherung am Johler Arm bei Hainburg wurden Ende 2018 an der Donau besondere ingenieurbiologische Akzente gesetzt. Im Einströmbereich des Seitenarms wurde mit einer Konstruktion aus Baumstämmen und Weidenästen innovativ das Ufer gesichert – eine wissenschaftlich begleitete Maßnahme, die in dieser Form erstmals an der Donau durchgeführt wurde.



„Die Zukunft der Donau hat für uns bereits begonnen. Wir wollen heute schon wissen, was morgen gefragt ist und auf diese Weise stets moderne und treffsichere Services bieten. Rund 95 Prozent der befragten Kundinnen und Kunden der Wasserstraße Donau vergaben in einer Umfrage Ende 2018 für die Qualität unserer Dienste erneut Bestnoten. Diese Zufriedenheit ist unser größter Lohn und zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.“

**CHRISTOPH CASPAR**  
Teamleiter Kommunikation & Wissensmanagement



Güterverkehr auf der österreichischen  
Donau 2015 bis 2018

7 202 368 t

2018

2017

2016

2015



9 619 520 t

9 071 478 t

8 599 354 t





Passagierinnen und Passagiere  
auf der österreichischen Donau 2018

# BLUE DANUBE

1 260 000

Gesamt

Linienvkehr

700 000

Kabinenschiffahrt

465 000

Gelegenheitsverkehr

95 000





Geschleuste Schiffseinheiten  
2015 bis 2018





## KUNDENZUFRIEDENHEIT INFRASTRUKTUR

## Proaktive Instandhaltung Erneut Bestnote für viadonau

- viadonau bei Qualität der Wasserstraße aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer auf Platz eins im Donauraum
- Proaktive Instandhaltung in Kombination mit gezielten wasserbaulichen Maßnahmen als Erfolgsfaktor

Für viadonau ist das laufende Monitoring der Kundenzufriedenheit ein wichtiger Indikator für die effektive Leistungserbringung. Daher wird jährlich eine Befragung der gewerblichen Nutzerinnen und Nutzer der Wasserstraße (Güter- und Personenschifffahrt) durchgeführt, und die Rückmeldungen werden für eine weitere Verbesserung der Services von viadonau analysiert.

In der Kundenumfrage wird unter anderem die Qualität der Instandhaltung der Fahrrinne im österreichischen Donauabschnitt, also die Beurteilung der Erhaltungsbaggerungen von viadonau, erhoben. Insgesamt sind in der aktuellen Kundenumfrage 81 Rückmeldungen aus dem Schifffahrtssektor eingelangt (74 % davon Schiffskapitäninnen und Schiffskapitäne, 15 % Schiffseignerinnen und Schiffseigner, 11 % Sonstige – bei 25 % Anteil der Güterschifffahrt, 48 % Anteil der Personenschifffahrt und 27 % Anteil von Sonstigen).

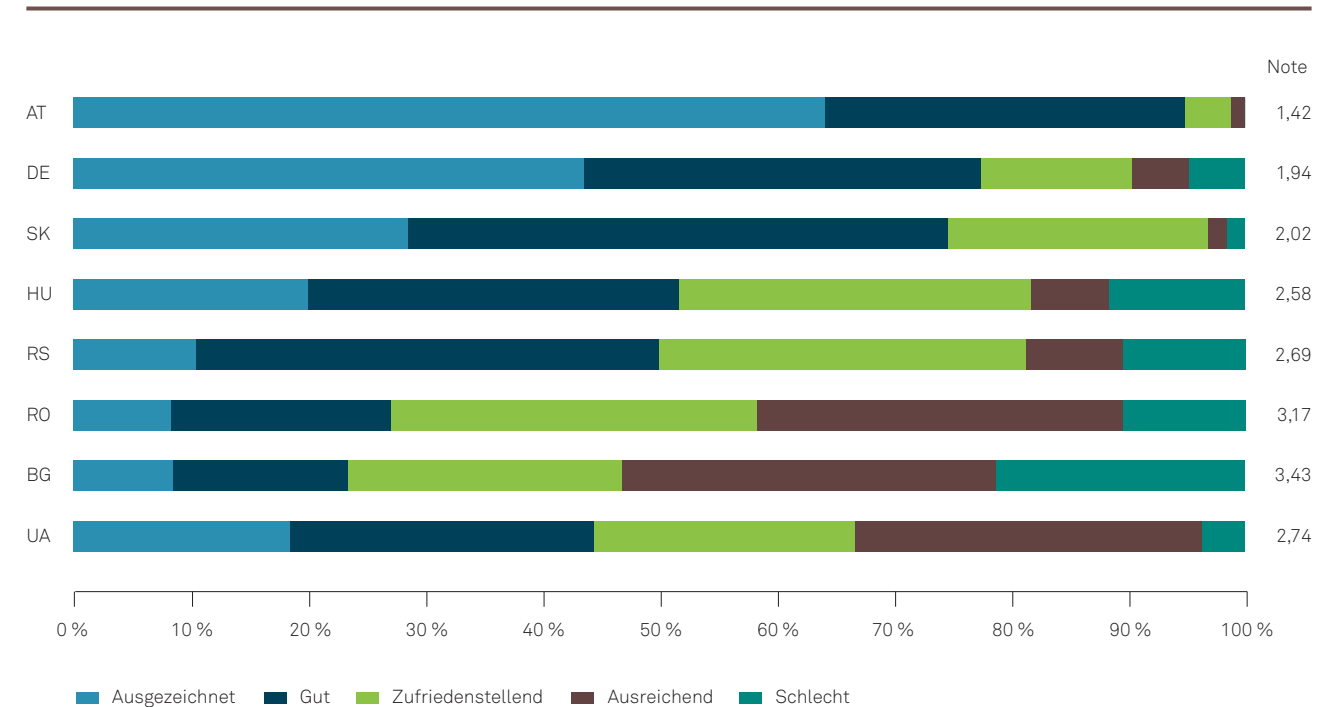
Im Jahr 2018 wurde die Qualität der Instandhaltung des österreichischen Donauabschnittes mit der Durchschnittsnote 1,42 auf einer Schulnotenskala von 1 bis 5 beurteilt. Trotz des historischen Niederwassers im zweiten Halbjahr 2018 konnte die Kundenzufriedenheit mit der Infrastruktur gegenüber 2017 (Note 1,46) noch geringfügig gesteigert werden. Wie bereits im Jahr 2017 ist viadonau aus Sicht der wasserseitigen Nutzerinnen und Nutzer der am besten bewertete Wasserstraßen-Infrastrukturbetreiber aller zehn Donauanrainerstaaten. Die Grafik auf der gegenüberliegenden Seite veranschaulicht die detaillierten Ergebnisse der aktuellen Kundenbefragung.

Das erneut sehr gute Ergebnis für Österreich ist aus Sicht von viadonau auf die kontinuierlichen Erhaltungsbaggerungen und die wasserbaulichen Optimierungen der letzten Jahre zurückzuführen. viadonau verfolgt eine proaktive Instandhaltungsphilosophie: Anlandungen an aktuell maßgeblichen Seichtstellen werden bereits vor Einsetzen einer potenziellen Niederwasserperiode durch Nassbaggerungen beseitigt. Dadurch soll für die Schifffahrt auch in Niederwasserperioden möglichst eine Mindestabladetiefe von 2,5 m bereitgestellt werden.

Zur effizienten und effektiven Planung und Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen im Fahrwasser der Donau bedient sich viadonau seit 2015 des umfassenden Betriebssystems WAMS (Waterway Asset Management System), das in mehrjähriger Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Wien entwickelt wurde. Digital unterstützt, wird viadonau den skizzierten Weg der proaktiven Instandhaltung in Kombination mit wasserbaulichen Maßnahmen weiterverfolgen, um auch künftig eine hohe Kundenzufriedenheit mit der Wasserstraßeninfrastruktur des österreichischen Donauabschnittes sicherzustellen.

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Wasserstraßen-Infrastrukturqualität in den Donauländern

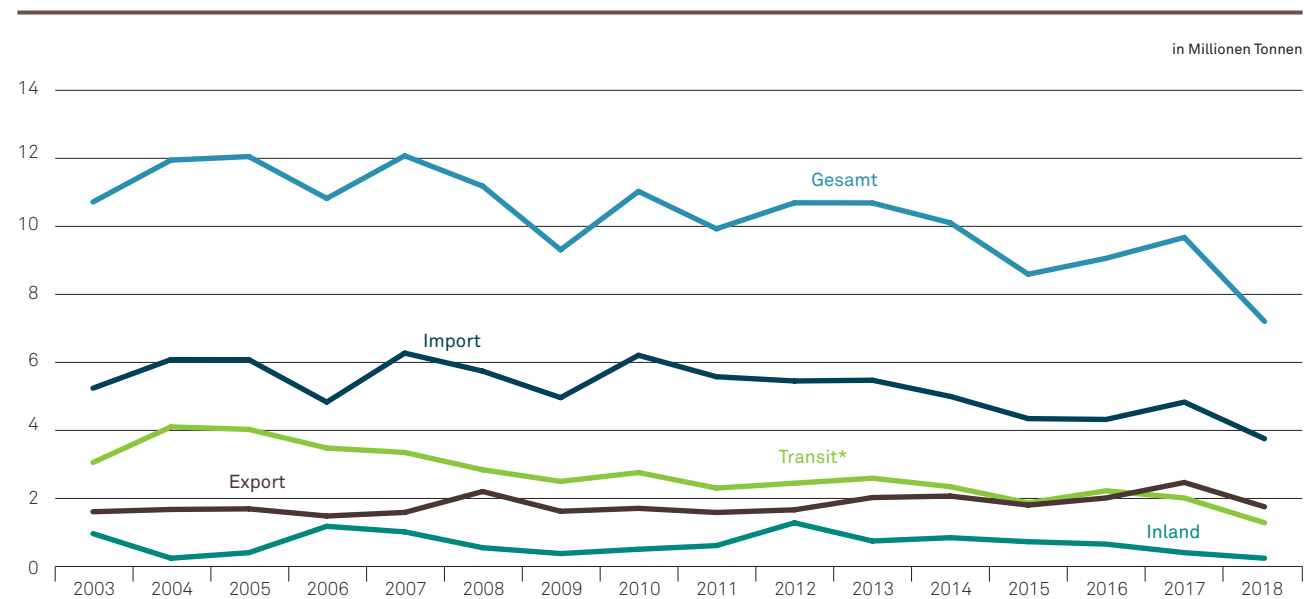


Quelle: viadonau



## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2003 bis 2018



Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit*	Inland	Gesamt
2018	3 793 364	1 776 694	1 355 563	276 747	7 202 368
2017	4 822 231	2 380 773	2 027 367	389 148	9 619 520
2016	4 299 854	1 975 592	2 187 190	608 842	9 071 478
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

\* 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

## TRANSPORTAUFKOMMEN

## Massiver Rückgang des Aufkommens Niederwasser beeinträchtigt Schifffahrt

Im Jahr 2018 wurden auf dem österreichischen Donauabschnitt nur etwas mehr als 7,2 Millionen Tonnen Güter befördert. Die außergewöhnliche Trockenheit und die damit einhergehenden niedrigen Wasserstände in der zweiten Jahreshälfte führten zu einem massiven Rückgang der beförderten Gütermenge um 25,1 % oder 2,4 Millionen Tonnen.

Die Auswirkungen des Niederwassers zeigen sich auch bei Betrachtung der Ergebnisse im Jahresverlauf deutlich. So verzeichnete das erste Quartal 2018 noch einen markanten Anstieg des Transportaufkommens um 54,1 % oder 0,9 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahresquartal. Für die darauffolgenden drei Quartale wurden hingegen ausschließlich Rückgänge ausgewiesen. Zusätzlich zum Niederwasser führte eine durch eine Havarie verursachte zweiwöchige Sperre an der bayerischen Donau im Juli zu schweren Behinderungen des Schiffsverkehrs auf der Westrelation.

Die gesamte Transportleistung (das Produkt aus Transportvolumen und Wegstrecke) innerhalb des österreichischen Bundesgebietes verringerte sich um 26,4 % auf knapp 1,5 Milliarden Tonnenkilometer. Für die gesamte erbrachte Transportleistung innerhalb und außerhalb Österreichs wurde ein Rückgang von 28,4 % auf knapp 7 Milliarden Tonnenkilometer verzeichnet. Die Zahl der Fahrten auf dem österreichischen Donauabschnitt sank um 14,7 % (von 8 932 auf 7 622).

Prozentuell gesehen trat der stärkste Rückgang des Transportaufkommens im österreichischen Donauabschnitt im Transit auf (-33,1 % oder etwa 671 800 Tonnen). Mengenmäßig wurde im Import die stärkste Abnahme der beförderten Gütermenge verzeichnet – um 21,3 % oder gut 1 Million Tonnen auf 3,8 Millionen Tonnen. Der grenzüberschreitende Güterverkehr (Summe von Export, Import und Transit) ging um 25,0 % oder knapp 2,3 Millionen Tonnen zurück. In Summe wurden nur noch etwas mehr als 6,9 Millionen Tonnen grenzüberschreitend befördert.

Auch der Export auf der Wasserstraße Donau verringerte sich 2018 um 25,4 % oder gut 604 000 Tonnen. Den geringsten Anteil am gesamten Transportvolumen machte der Inlandsverkehr aus. Er verringerte sich um 28,9 % oder etwas über 112 400 Tonnen.

- Transportaufkommen im Jahr 2018 um ein Viertel gesunken
- Besonders die Westrelation stark vom Niederwasser betroffen
- Rückgang in allen Verkehrsbereichen



## HAFENUMSCHLAG

## Niederwasser hinterließ deutliche Spuren Rückgang im wasserseitigen Umschlag

- Niederwasser in den letzten beiden Quartalen führte zu einem massiven Rückgang des wasserseitigen Umschlags gegenüber 2017
- voestalpine-Werkshafen bleibt mit 2,6 Millionen Tonnen weiterhin der bedeutendste Donauhafen in Österreich

Das Jahr 2018 war über mehrere Monate hinweg von Niederwasser in der Donau gekennzeichnet. Die daraus resultierende Verringerung des Umschlagsvolumens war an allen österreichischen Donauhäfen und -ländern zu spüren.

Insgesamt wurden 2018 rund 6,1 Millionen Tonnen umgeschlagen, was einer Abnahme um 23,3 % oder 1,9 Millionen Tonnen im Vergleich zum Jahr 2017 entspricht. Auf die einzelnen Häfen bezogen bewegte sich der Rückgang der Umschlagsmengen innerhalb eines Korridors von -7,7 % bis -35,3 %.

Der Werkshafen der voestalpine in Linz verzeichnete mit einer Gesamtmenge von rund 2,6 Millionen Tonnen wie auch im Vorjahr den höchsten wasserseitigen Umschlag aller österreichischen Donauhäfen. Rund 42,6 % des Gesamtumschlages in Österreich vollzog sich also in diesem Hafen. Die schwierigen Rahmenbedingungen im Berichtsjahr führten zu einer Verringerung von circa 1 Million Tonnen.

Mit 18,0 % des Gesamtvolumens liegen die sonstigen privaten Häfen und Länder (Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg, Bad Deutsch-Altenburg) an zweiter Stelle im österreichischen Hafen- und Ländervergleich. In Summe wurden 1,1 Millionen Tonnen wasserseitig umgeschlagen. Die Veränderung zum Vorjahr entspricht einem Rückgang von etwa 0,3 Millionen Tonnen.

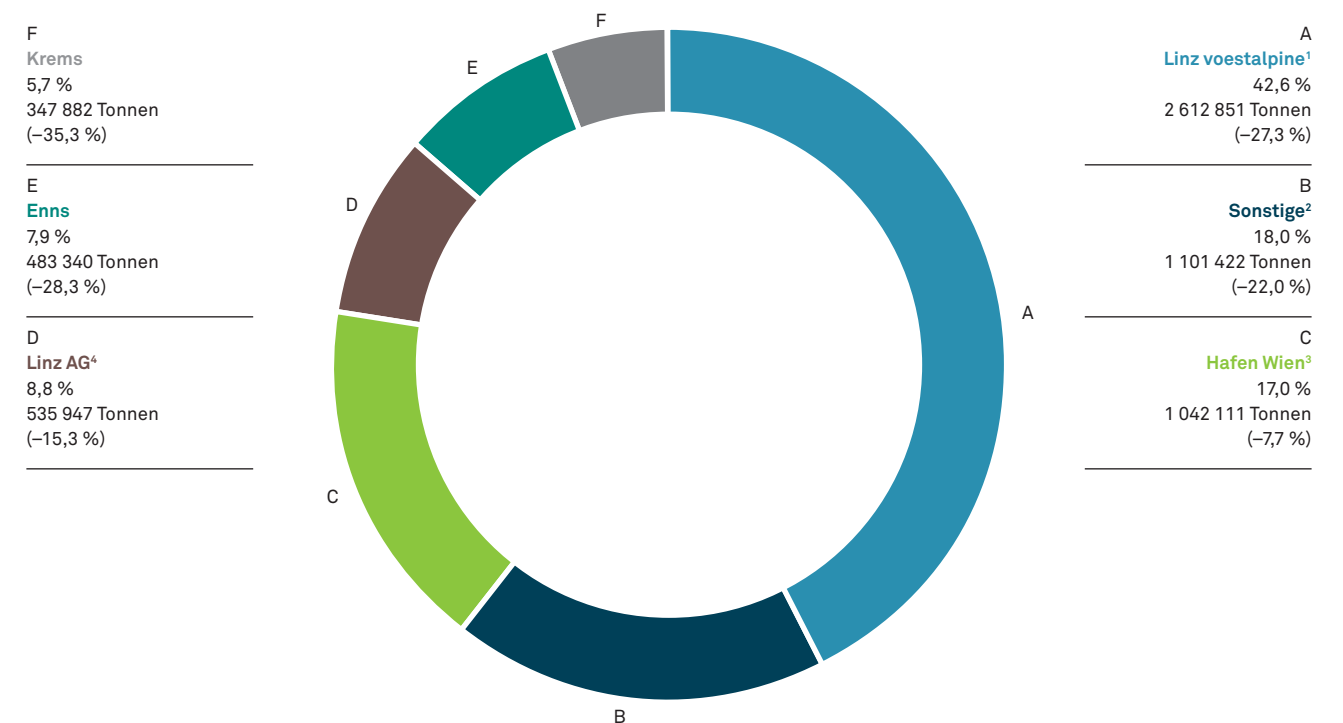
Der Hafen Wien mit den dazugehörigen Häfen Freudenau, Lobau und Albern sowie den Ländern Lagerhaus und Zwischenbrücken konnte seinen Anteil an der gesamtösterreichischen Umschlagsmenge ausbauen. Der wasserseitige Umschlag belief sich im Jahr 2018 auf über 1 Million Tonnen, was 17,0 % des Gesamtvolumens entspricht. Im Jahr 2017 lag der Wert noch bei 14,1 %. Der Hafen Wien verzeichnete im österreichweiten Vergleich mit 7,7 % den kleinsten Rückgang in der Umschlagsmenge.

In den Häfen der Linz AG (Handels- und Ölhafen) sank die umgeschlagene Gütermenge im Berichtsjahr um 15,3 % auf rund 540 000 Tonnen. Im Vergleich zum Vorjahr fällt auf, dass in den beiden Häfen der Linz AG mehr Waren wasserseitig umgeschlagen wurden als im Hafen Enns, der 2018 ein Gesamtvolumen von etwa 480 000 Tonnen verzeichnete. In Enns verringerte sich der wasserseitige Umschlag um 28,3 %.

Der Hafen Krems musste prozentual die größten Einbußen im wasserseitigen Umschlag hinnehmen. Mit 347 882 umgeschlagenen Tonnen schrumpfte sein Anteil am gesamten österreichischen Umschlagsvolumen um 35,3 % auf 5,7 %.

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2018



<sup>1</sup> Inklusive des wasserseitigen Umschlages in der Halle der Industrie Logistik Linz GmbH.

<sup>2</sup> Sonstige Häfen und Länder: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg, Bad Deutsch-Altenburg.

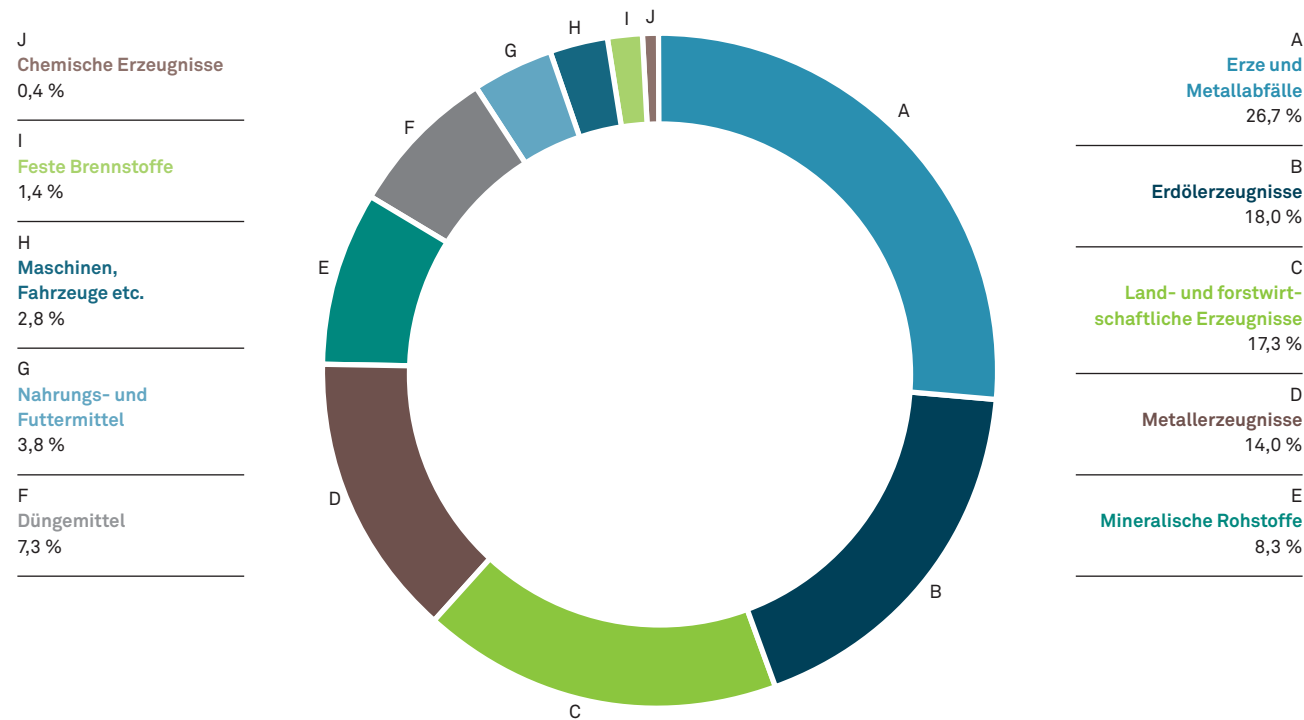
<sup>3</sup> Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau sowie der beiden Länder Lagerhaus und Zwischenbrücken zusammengefasst.

<sup>4</sup> Für den Standort Linz sind die Umschlagszahlen des Handelshafens und des Ölhafens zusammengefasst.



## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Güterverkehr auf der österreichischen Donau nach Gütergruppen 2018



Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2018	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	3 495	583 645	79 723	578 281	1 245 144	-25,4 %
Nahrungs- und Futtermittel	1 988	150 884	43 324	76 505	272 701	-33,1 %
Feste Brennstoffe	424	80 466	-	23 845	104 735	-63,3 %
Erdölerzeugnisse	188 877	563 538	537 131	10 365	1 299 911	-5,0 %
Erze und Metallabfälle	-	1 912 590	7 943	-	1 920 533	-25,5 %
Metallerzeugnisse	1 686	212 469	551 733	243 093	1 008 981	-18,4 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	77 262	224 403	204 313	88 267	594 245	-31,4 %
Düngemittel	2 995	50 717	327 983	143 144	524 839	-40,8 %
Chemische Erzeugnisse	-	0	-	26 354	26 354	-39,9 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	20	14 652	24 543	165 710	204 925	-25,9 %
<b>Gesamt</b>	<b>276 747</b>	<b>3 793 364</b>	<b>1 776 693</b>	<b>1 355 564</b>	<b>7 202 368</b>	<b>-25,1 %</b>

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

## GÜTERGRUPPEN

## Erze und Metallabfälle stärkste Gruppe Erdölerzeugnisse trotzten Niederwasser

Auch im Jahr 2018 blieben Erze und Metallabfälle mit knapp 1,9 Millionen Tonnen die aufkommensstärkste Gütergruppe. Im Vergleich zum Vorjahr sank das Transportaufkommen innerhalb der Warengruppe bedingt durch das Niederwasser um 25,5 %.

Mit einem Rückgang des Transportvolumens um 5,0 % erwiesen sich die Erdölerzeugnisse unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen noch als relativ robuste Gütergruppe. Beim Exportvolumen verzeichnete die Warengruppe sogar einen Anstieg um 64 600 Tonnen, was einer Zunahme um 13,7 % im Vergleich zum Vorjahr gleichkommt. Insgesamt belegte die Gruppe der Erdölerzeugnisse anteilmäßig den zweiten Platz.

Als drittstärkste Warengruppe im Transportaufkommen sind die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse zu nennen, die wie im Vorjahr 17,3 % des Gesamtvolumens erzielen konnten. Insgesamt wurden von dieser Gütergruppe rund 1,2 Millionen Tonnen auf der österreichischen Donau verschifft. Im Vergleich zum Vorjahr gab es einen Rückgang der transportierten land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse um 25,4 % oder 423 005 Tonnen.

Die Metallerzeugnisse wiesen bei den Importen im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs von 15 203 Tonnen auf, was einer Veränderung von 7,7 % entspricht. Auch hier sank allerdings die insgesamt beförderte Gütermenge um 18,4 %. Sie belief sich auf etwas über 1 Million Tonnen. Anteilmäßig lagen die Metallerzeugnisse auf dem vierten Platz.

Der inländische Transport mineralischer Rohstoffe erlitt einen starken Rückgang. Die zusätzlichen Verluste bei den Im- und Exporten sowie im Transit führten zu einer Gesamtabnahme des Transportaufkommens um 31,4 %.

Auch bei den Nahrungs- und Futtermitteln sowie bei Maschinen, Fahrzeugen und sonstigen Waren mussten Transportrückgänge im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden, die ebenfalls auf die schwierigen Rahmenbedingungen zurückzuführen sind. Düngemittel wiesen einen leichten Zuwachs bei Inlandstransporten auf. Dem stehen Verluste bei Im- und Exporten sowie im Transitverkehr gegenüber. Den stärksten Rückgang im Güterverkehr mussten die festen Brennstoffe hinnehmen. Insgesamt ging das transportierte Volumen um 63,3 % zurück.

Im Jahr 2018 wurden 26 354 Tonnen chemische Erzeugnisse ausschließlich im Transit transportiert. Damit stellten sie weiterhin mengenmäßig die kleinste auf der österreichischen Donau beförderte Gütergruppe dar.

- Transportrückgänge über alle Gütergruppen hinweg aufgrund von Niederwasser
- Geringste Rückgänge bei Erdölerzeugnissen

## PERSONENSCHIFFFAHRT

## Fahrgastzahlen leicht rückläufig Flusskreuzfahrten boomen weiterhin

- 3,3 % mehr Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Sechs neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz
- Linien- und Gelegenheitsverkehre rückläufig

Erstmals seit vier Jahren musste die Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt im Jahr 2018 einen Rückgang verzeichnen. Insgesamt wurden rund 1 260 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Minus von 0,4 % im Vergleich zu 2017 entspricht.

Die Zahl der Flusskreuzfahrten hat im Jahr 2018 weiter zugenommen und mit rund 465 000 beförderten Passagierinnen und Passagieren (+3,3 % gegenüber 2017) den letztjährigen Rekord gebrochen. Insgesamt kamen sechs Neubauten auf dem österreichischen Abschnitt zum Einsatz, womit sich die Zahl der verkehrenden Kabinenschiffe auf 182 erhöhte (+4,6 %). Diese absolvierten in Summe 5 197 Fahrten (+4,4 %). Aufgrund der weiterhin wachsenden Flotte konnte die Beförderungskapazität in der Flusskreuzfahrt auf 37 000 Personenplätze gesteigert werden (+7,6 %) – im Mittel entspricht dies 203 Personenplätzen pro Schiff.

Im Linienverkehr wurden 2018 rund 700 000 Personen (–0,7 %) befördert. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 272 300 Passagierinnen und Passagiere (+9,1 %). Auf den beiden Twin City Linern wurden zwischen Wien und Bratislava 147 777 Fahrgäste (±0,0 %) befördert. 41 338 Personen (–18,8 %) nahmen das Angebot der Donau-Schiffahrts-Gesellschaft mbH (ehemalige Donau Touristik) in Anspruch. Die slowakischen Tragflügelboote, die zwischen Wien und Bratislava verkehren, mussten aufgrund des Niederwassers den größten Rückgang verzeichnen und transportierten 2018 nur 3 627 Fahrgäste (–80,4 %).

Im Gelegenheitsverkehr wurden 2018 rund 95 000 Fahrgäste (–13,6 %) befördert. Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 46 600 Passagierinnen und Passagiere (–19,9 %) und auf der MS Kaiserin Elisabeth der Donau-Schiffahrts-Gesellschaft mbH wurden bei Gelegenheitsfahrten 10 680 Passagierinnen und Passagiere (+8,0 %) befördert. Die Donauschifffahrt Ardagger GmbH mit der MS Donaunixe und der MS Maria meldete rund 5 543 Fahrgäste (–6,6 %).

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2018 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 5 000 Fahrgäste 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.

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2018<sup>1</sup>



Anlegungen und Passagiere im Personenhafen Wien <sup>2</sup>	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2018	7 606	+1,6	709 185	+2,1
2017	7 484	+2,0	694 848	+3,9
2016	7 337	+7,8	668 805	+6,6
2015	6 805	–1,6	627 194	+4,6

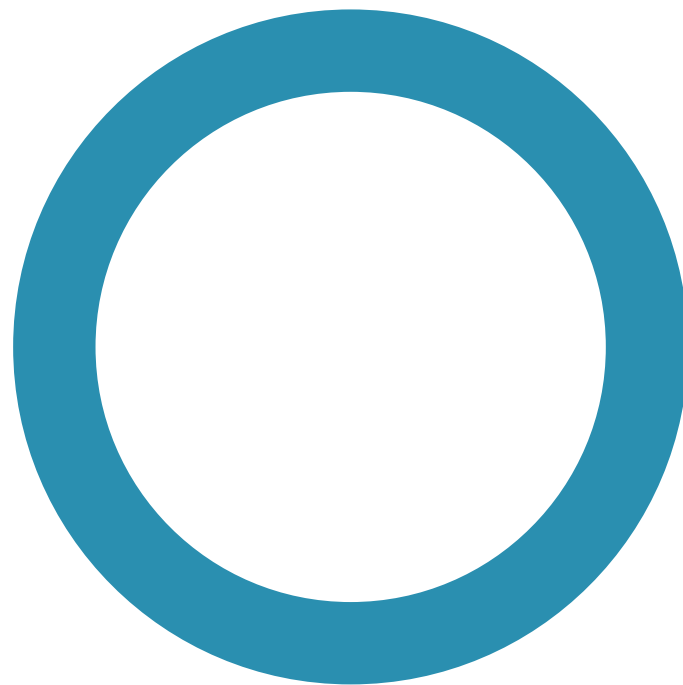
- 1 Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Tagesausflugsschiffe 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 Anlegestellen Handelskai, Donaukanal und Nussdorf, inklusive Kabinenschiffen und Twin City Liners.

Quellen: 1. Wiener Bootstaxi, Brigitte Wilhelm, Central Danube Region Marketing & Development GmbH, DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Donauschifffahrt Ardagger GmbH, Donauschifffahrt Wurm & Noé GmbH & Co. OHG, DSGL – Donau-Schiffahrts-Gesellschaft mbH, Event-Schifffahrt Haider e. U., Genuss-Schifffahrt GmbH/Donauparadies Gierlinger, MAHART PassNave Ltd., Nostalgie Tours Video & Consulting GesmbH, ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte GmbH, Schifffahrtsunternehmen Wilhelm Stiff 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, Wikingerabenteurer – Koblmüller Alois

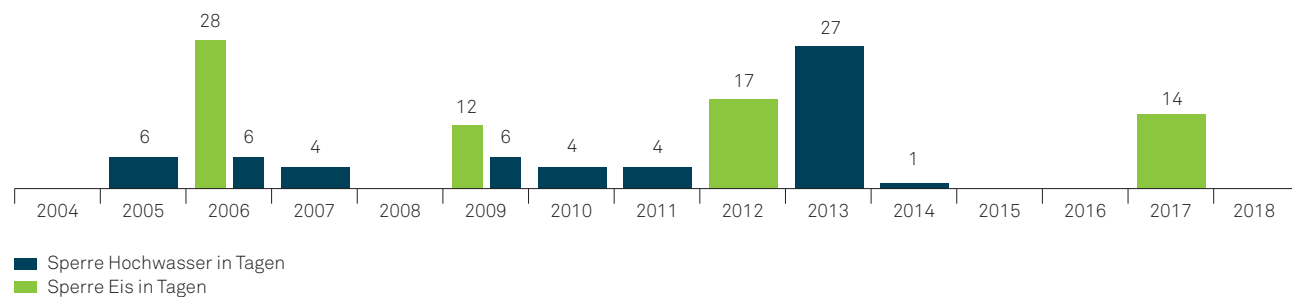


## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2004 bis 2018



A	Verfügbarkeit 2018	100,0 %
B	Sperre Eis 2018	0,0 %
C	Sperre Hochwasser 2018	0,0 %



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

## VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

## Donau 2018 ganzjährig befahrbar Keine Hochwasser- oder Eissperren

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2004 bis 2018 lag die Verfügbarkeit des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau bei 97,7 % oder 357 Tagen pro Jahr. In diesem Zeitraum waren vier Eissperren mit einer durchschnittlichen Dauer von knapp 18 Tagen zu verzeichnen, während die Wasserstraße in acht Jahren aufgrund von Hochwasser mit einer mittleren Dauer von rund sieben Tagen gesperrt werden musste.

Im Jahr 2018 waren für den österreichischen Donauabschnitt behördliche Sperren weder aufgrund von Eis noch aufgrund von Hochwasser zu verzeichnen. Daher belief sich die Verfügbarkeit der Wasserstraße auf 365 Tage oder 100 % des Jahres. Anfang Jänner und zu Weihnachten erreichten die Wasserstände am Richtpegel Wildungsmauer jeweils nur für wenige Stunden den Höchsten Schifffbaren Wasserstand, weshalb keine behördlichen Hochwassersperren ausgesprochen werden mussten. Auch während der extremen Niedrigwasserperiode im zweiten Halbjahr war die Schifffahrt nicht gesperrt, die Wasserstraße war also ganzjährig durchgängig verfügbar. Allerdings hatten die reduzierten Abladetiefen der Güterschiffe aufgrund der niedrigen Wasserstände massive wirtschaftliche Einbußen zur Folge.

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

Behördliche Sperren der Wasserstraße Donau können – abgesehen von Hochwasser und Eisbildung – auch aufgrund von Verkehrsunfällen, Gewässerunreinigungen, Bauarbeiten oder Veranstaltungen angeordnet werden. 2018 hatten derartige Sperren in Summe eine Dauer von 20,6 Stunden und mussten an insgesamt 13 Tagen des Jahres angeordnet werden. Die durchschnittliche Dauer belief sich auf knapp 1,5 Stunden. Die in den genannten Zahlen enthaltenen Totalsperren von Schleusenanlagen (parallele Sperre beider Schleusenkammern) nahmen in Summe 11,0 Stunden in Anspruch und betrafen vier der zehn Schleusenanlagen des österreichischen Donauabschnitts.



„Das ‚Niedrigwasserjahr‘ 2018 war vor allem für die Güterschifffahrt eine Herausforderung. Dass die Donau in Österreich dennoch ganzjährig befahrbar war, ist der Erfahrung und dem Know-how unseres Wasserstraßenmanagements zu verdanken. Mit bedarfsgerechten Baggerungen – proaktiv und punktgenau – hielten wir den Verkehr im Fluss.“

CHRISTIAN LAG  
Schiffsführer  
Wasserstraßenmanagement

## SCHIFFSAUSLASTUNG

## Ungünstige Fahrwasserverhältnisse Schiffsauslastung bei nur 56 %

- Durchschnittlicher Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer 27 cm unter dem des Vorjahres
- 7 622 beladene Fahrten
- Deutlicher Rückgang der beladenen Fahrten und des Auslastungsgrades in der zweiten Jahreshälfte

Das Jahr 2018 war aufgrund einer außergewöhnlich langen und intensiven Trockenheitsperiode von einer ungünstigen Wasserführung geprägt. Der durchschnittliche Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer lag 2018 mit 236 cm um 27 cm unter dem des Vorjahres. In der zweiten Jahreshälfte wurden außerdem 92 Tage mit Pegelwerten unterhalb des Regulierungsniederwassers (RNW) gezählt.

Diese hydrologischen Bedingungen hatten merkliche Auswirkungen sowohl auf die Zahl der beladenen Fahrten als auch auf den durchschnittlichen Auslastungsgrad der Schiffe. So wurden 2018 auf der österreichischen Donau lediglich 7 622 beladene Fahrten registriert, was im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang um 14,7 % entspricht. Zugleich wurde 2018 nur ein durchschnittlicher Auslastungsgrad der beladenen Schiffe von 55,5 % erreicht, während es 2017 61,4 % waren.

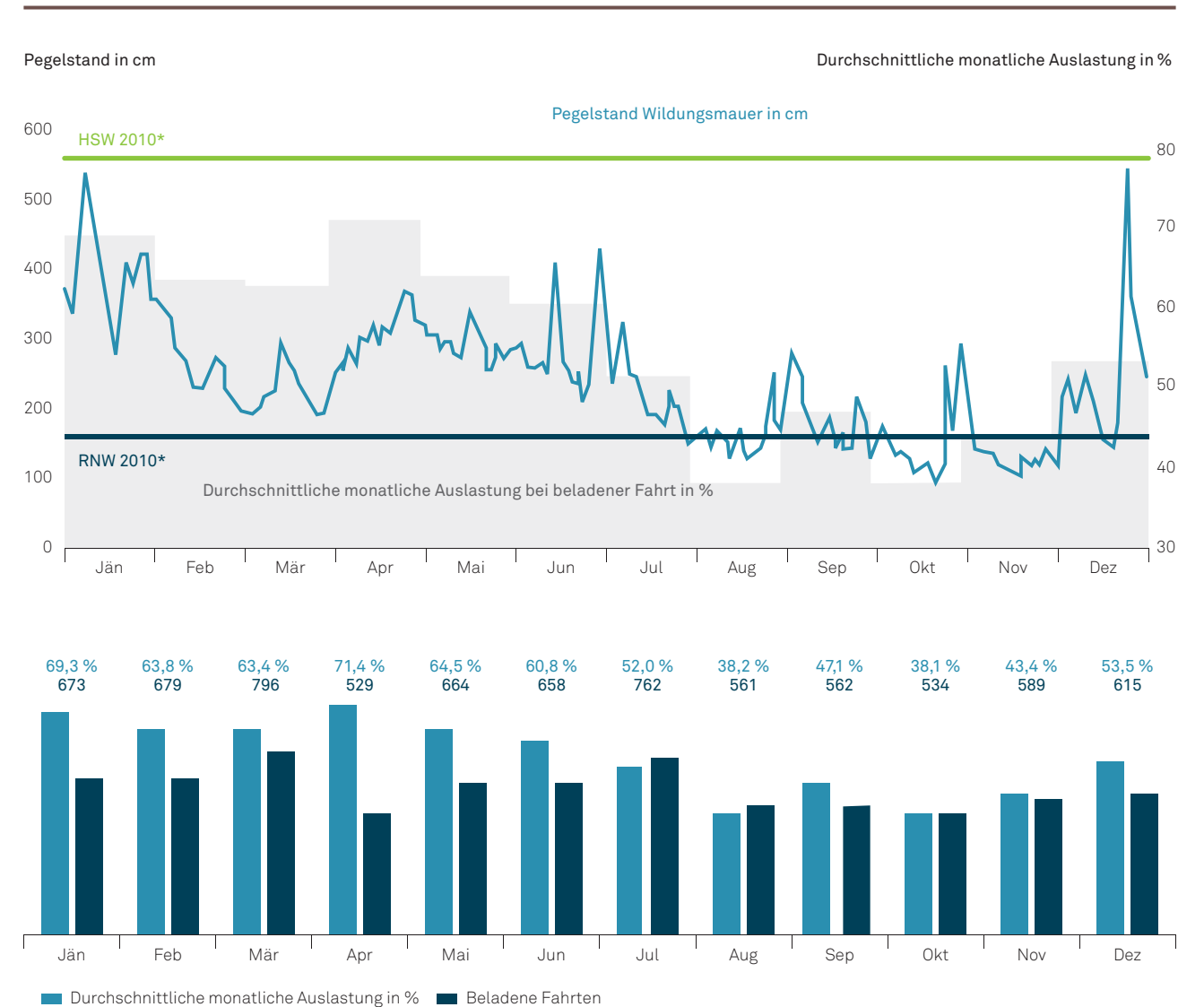
Die relativ günstigen Fahrwasserverhältnisse der ersten Jahreshälfte trugen dazu bei, dass von Jänner bis Juni durchgehend relativ hohe Auslastungsgrade von über 60 % erreicht wurden. Die ab Juli stark rückläufigen und bis Ende November auf einem sehr niedrigen Niveau verharrenden Wasserstände führten einerseits zu einem Rückgang der Zahl der beladenen Schiffe und andererseits zu einer deutlichen Verringerung des durchschnittlichen Auslastungsgrades auf bis zu 38 % (August und Oktober).

Die Monate Juni und Juli veranschaulichen den Zusammenhang zwischen Wasserführung und Auslastungsgrad besonders deutlich: In den beiden Monaten wurde annähernd das gleiche Gütervolumen befördert (750 661 beziehungsweise 747 754 Tonnen). Im Juni mussten aufgrund günstiger Fahrwasserverhältnisse – der Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer lag im Durchschnitt bei 282 cm – bei einem durchschnittlichen Auslastungsgrad von 60,8 % nur 658 Fahrten durchgeführt werden. Hingegen erforderte der Transport von fast der gleichen Menge im Juli bereits 762 beladene Fahrten, da bei einem durchschnittlichen Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer von nur 220 cm ein durchschnittlicher Auslastungsgrad von lediglich 52,0 % erzielt werden konnte.

Auffallend sind die Zahlen des Monats April. Während einerseits mit nur 529 beladenen Fahrten der niedrigste Monatswert registriert wurde, erreichte der Auslastungsgrad mit 71,4 % den Spitzenwert des Jahres 2018. Der hohe Auslastungsgrad im April ist durch die relativ günstige Wasserführung begründet. Hingegen ist der starke Rückgang der beladenen Fahrten in Zusammenhang mit der vom 10. bis 30. April 2018 durchgeführten Schleusenrevision entlang der bayerischen Donau, des Main-Donau-Kanals und des Mains und somit einer fast dreiwöchigen Sperre innerhalb des westlich von Österreich gelegenen Abschnitts der Rhein-Main-Donau-Achse zu sehen.

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2018 am Richtpegel Wildungsmauer



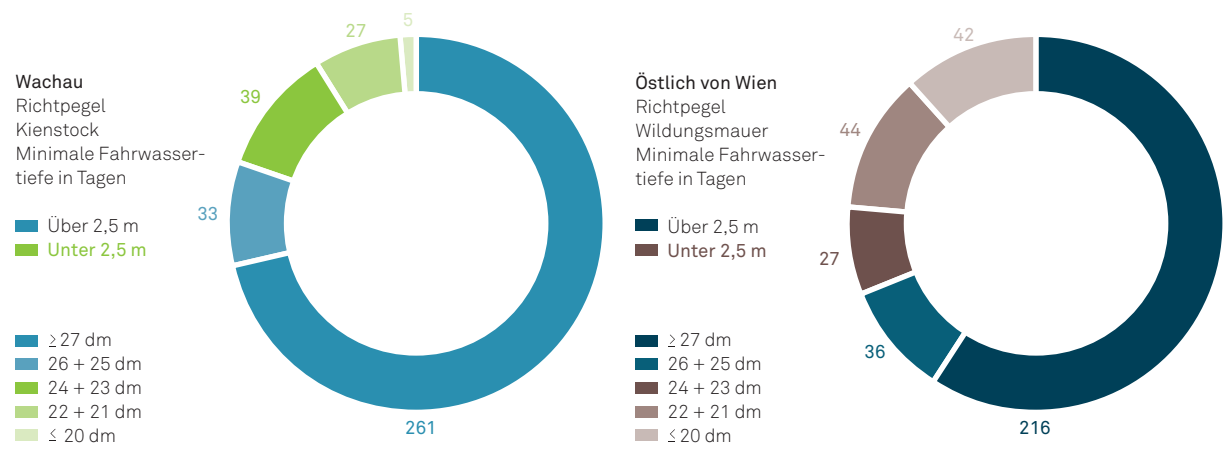
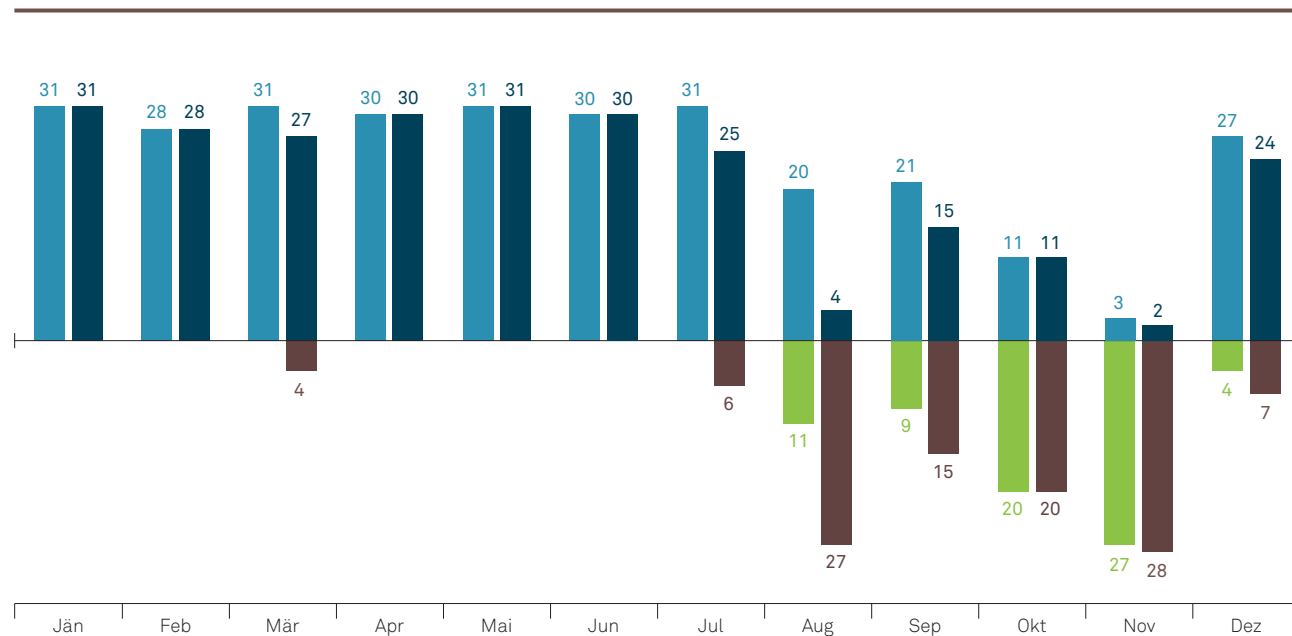
\* RNW 2010 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1981 bis 2010 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 162 cm.  
 HSW 2010 (Höchster Schifffahrtswasserstand):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



ZAHLEN DATEN FAKTEN

# Minimal durchgängig\* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2018



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

FAHRWASSERTIEFEN

# 2,5 m nur an 252 Tagen Rekordniederwasser ab August

In der ersten Jahreshälfte 2018 wies die Donau hydrologisch gesehen eine gute Wasserführung auf, wohingegen die Trockenheit im Sommer und Herbst den Abfluss beinahe über die gesamte zweite Jahreshälfte stark reduzierte. In einem statistisch „durchschnittlichen“ Jahr gibt es 22 Tage mit Wasserständen unter Regulierungsniederwasser (RNW); aufgrund des Rekordniederwassers im zweiten Halbjahr 2018 lag der Wasserstand in der freien Fließstrecke östlich von Wien an 92 Tagen unter dem definierten Regulierungsniederwasserstand (Pegel Wildungsmauer), in der Wachau waren es 58 Tage (Pegel Kienstock). Somit herrschte 2018 an rund 25 % der Tage Niederwasser. Das letzte ähnlich schlechte Niederwasserjahr liegt 15 Jahre zurück (2003).

Mit Ausnahme von zehn Tagen waren in der ersten Jahreshälfte 2018 (Jänner bis Juli) in den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau (Wachau und östlich von Wien) durchgängig Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne verfügbar. Mit Einsetzen der extremen Trockenperiode im Sommer kam es von Mitte Juli bis Anfang Dezember zu einer ausgeprägten Niederwasserperiode mit historischen Pegeltiefstständen. In zwei Dritteln des Monats Oktober und fast im gesamten November standen der Schifffahrt in den beiden freien Fließstrecken Fahrwassertiefen von weniger als 2,5 m zur Verfügung.

Insgesamt war in der Wachau an 294 Tagen oder 80,6 % des Jahres (-13,1 % gegenüber 2017) eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m innerhalb der Tiefenrinne vorhanden. In der freien Fließstrecke östlich von Wien konnte eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m nur an 252 Tagen oder 69,0 % des Jahres (-17,8 %) gewährleistet werden.

Trotz der außergewöhnlich niedrigen Wasserstände im zweiten Halbjahr kam die Schifffahrt auf der österreichischen Donau im Jahr 2018 zu keinem Zeitpunkt komplett zum Erliegen. Zur proaktiven Beseitigung von Anlandungen an den maßgebenden Seichtstellen wurden in diesem Jahr acht Erhaltungsbaggerungen durchgeführt, die sich auf eine Gesamtkubatur von rund 151 000 m<sup>3</sup> beliefen. Beinahe alle Baggermaßnahmen (rund 99 %) mussten in der Strecke östlich von Wien getätigt werden.

Die minimal verfügbaren Fahrwassertiefen für die beiden freien Fließstrecken wurden aus allen im Jahr 2018 von viadonau veröffentlichten hydrografischen Vermessungen der Stromsohle ermittelt. Sie wurden 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.

- An 252 Tagen oder 69,0 % des Jahres Verfügbarkeit von 2,5 m Fahrwassertiefe in der Tiefenrinne östlich von Wien
- An 294 Tagen oder 80,6 % des Jahres Verfügbarkeit von 2,5 m in der Wachau

## VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

## Transporte zu Berg am bedeutendsten Höchste Frequenz an Grenze AT/SK

- 4,9 Millionen Tonnen Güter zu Berg
- Import dominiert mit 3,8 Millionen Tonnen
- Hafenstandort Linz bildet mit 3,2 Millionen Tonnen Umschlag eine merkliche Zäsur im Verkehrsband

Auf dem rund 351 Kilometer langen österreichischen Donauabschnitt wurden 2018 insgesamt 7,2 Millionen Tonnen Güter befördert.

Das Verkehrsband verdeutlicht, dass mit 4,9 Millionen Tonnen der überwiegende Anteil der transportierten Mengen zu Berg verschifft wurde. Ersichtlich ist zudem die dominierende Stellung des Imports, der mit 3,8 Millionen Tonnen den Export sowie den Transit- und den Inlandsverkehr deutlich übertraf.

Der Hafenstandort Linz bildet weiterhin eine merkliche Zäsur innerhalb des Verkehrsbandes. Insgesamt 3,2 Millionen Tonnen wurden 2018 in den Linzer Häfen umgeschlagen, wobei der Werkshafen der voestalpine AG mit 2,6 Millionen Tonnen den bedeutendsten Beitrag dazu lieferte.

Die charakteristische Zusammensetzung des Verkehrsbandes ist in erster Linie auf die mit 1,7 Millionen Tonnen sehr hohen von der voestalpine AG aus den östlichen Donauanrainerstaaten importierten Mengen und die rund 1,1 Millionen von Osten nach Westen über die österreichische Donau im Transitverkehr beförderten Gütermengen zurückzuführen.

Insgesamt übertraf der Export mit 1,8 Millionen Tonnen den Transitverkehr jedoch um 31,1 %. Auch hier wurden mit 1,2 Millionen Tonnen die größten Mengen in Bestimmungshäfen östlich von Österreich verschifft.

Die bedeutende Stellung des Ostverkehrs wird auch durch den Vergleich zwischen dem über die österreichisch-slowakische und dem über die österreichisch-deutsche Grenze verschifften Gütervolumen deutlich: Die über die östliche Grenze verschiffte Menge übertraf mit 5,7 Millionen Tonnen die über die Grenze zu Deutschland verschiffte Menge um 120,2 %.

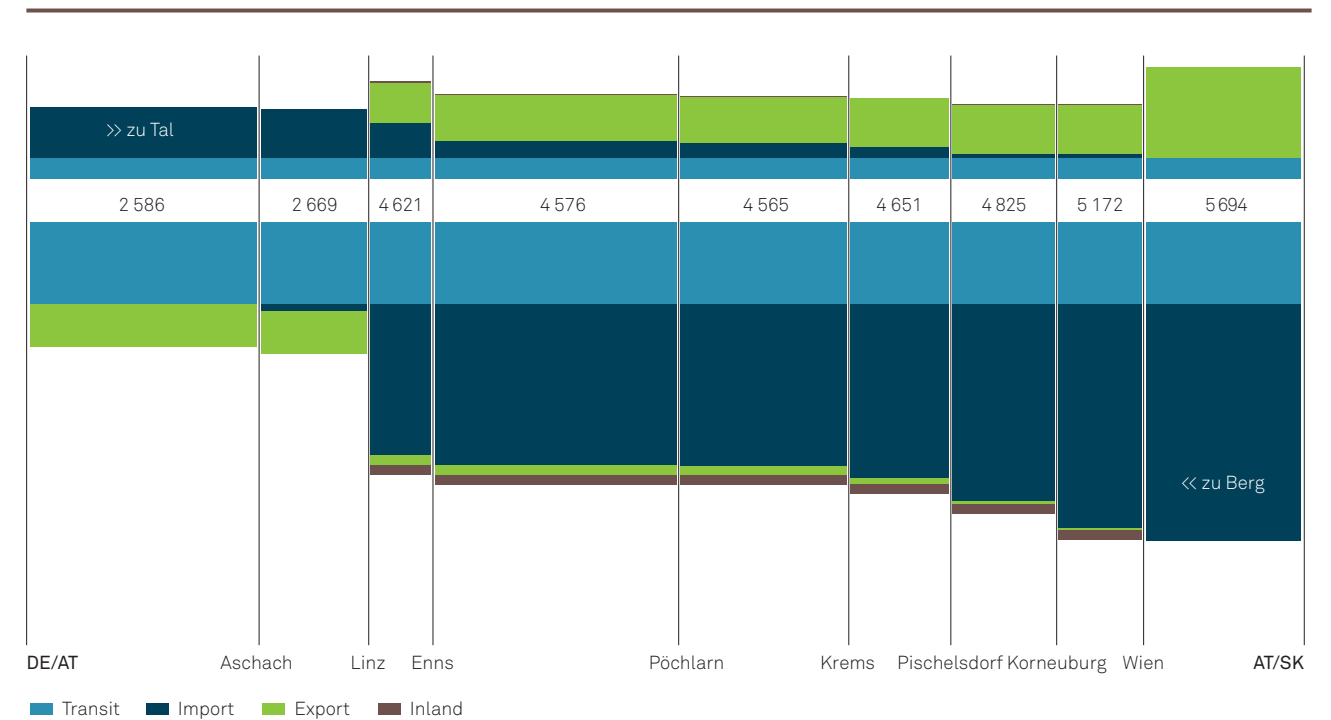
Dementsprechend war 2018 der Donauabschnitt zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze erneut derjenige Streckenabschnitt, der die höchsten Mengen von verschifften Gütern auf der österreichischen Donau aufzuweisen hatte, während auf dem Abschnitt zwischen der deutsch-österreichischen Grenze und Aschach wiederum die niedrigsten Transportmengen verzeichnet wurden.

Schließlich macht das Verkehrsband die untergeordnete Bedeutung des Inlandsverkehrs in Österreich deutlich.

Umgerechnet auf den einzelnen Tag wurden auf der österreichischen Donau durchschnittlich 19 347 Tonnen Güter befördert, was einer Ladung von 774 Lkws (à 25 Nettotonnen) oder 484 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen) entspricht.

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2018



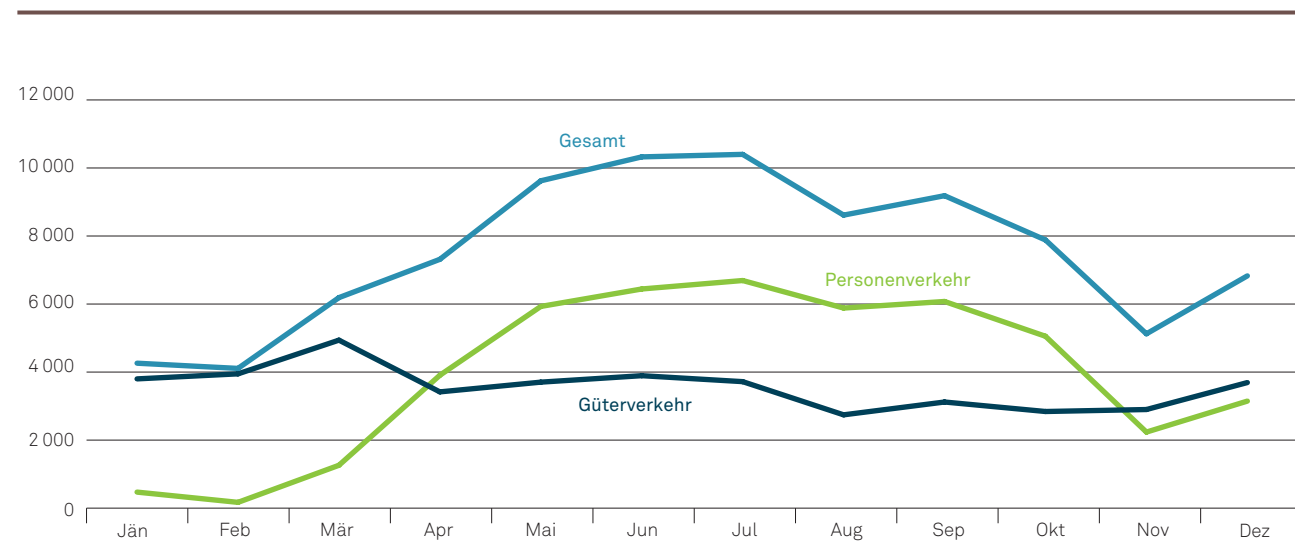
Abschnitt	Länge in km	Import zu Berg	Import zu Tal	Export zu Berg	Export zu Tal	Inland zu Berg	Inland zu Tal	Transit zu Berg	Transit zu Tal	Gesamt zu Berg	Gesamt zu Tal	Gesamt
Grenze DE/AT-Aschach	63,21	0	669	562	0	0	0	1 079	276	1 641	945	2 586
Aschach-Linz	31,30	108	644	562	0	0	0	1 079	276	1 749	920	2 669
Linz-Enns	16,87	2 011	464	133	526	123	9	1 079	276	3 346	1 275	4 621
Enns-Pöchlarn	67,63	2 138	219	123	616	123	2	1 079	276	3 463	1 113	4 576
Pöchlarn-Krems	46,20	2 149	197	123	616	123	2	1 079	276	3 474	1 091	4 565
Krems-Pischelsdorf	26,30	2 303	147	81	639	123	3	1 079	276	3 586	1 065	4 651
Pischelsdorf-Korneuburg	29,60	2 611	46	33	656	123	1	1 079	276	3 846	979	4 825
Korneuburg-Wien	23,64	2 963	46	24	660	123	1	1 079	276	4 189	983	5 172
Wien-Grenze AT/SK	45,76	3 124	0	0	1 215	0	0	1 079	276	4 203	1 491	5 694

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau



## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Geschleuste Schiffseinheiten im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2018\*



	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
<b>2018</b>	<b>42 597</b>	<b>-16,7</b>	<b>47 147</b>	<b>+7,1</b>	<b>89 744</b>	<b>-5,7</b>
2017	51 164	-0,9	44 020	+5,6	95 184	+2,0
2016	51 603	+1,6	41 695	+6,0	93 298	+3,5
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

\* 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 2018 im Personen- und Güterverkehr in Summe 89 744 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter waren 26 919 Motorgüter- und Motortankschiffe (-15,9 % gegenüber 2017), 15 678 Schubschiffe (-18,2 %) und 47 147 Personenschiffe (+7,1 %). Als Teil von in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 34 851 Güter- und Tankleichter beziehungsweise -kähne (-21,4 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2017 ein Minus von 5,7 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau einen erheblichen Rückgang bei den geschleusten Schiffseinheiten (-16,7 % oder 8 567 Einheiten). Im Personenverkehr kam es wiederum zu einem bedeutenden Anstieg (+7,1 % oder 3 127 Schiffseinheiten). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2018 der Güterverkehr einen Anteil von 47,5 % (-6,3 Prozentpunkte), der Personenverkehr einen Anteil von 52,5 % (+6,3 Prozentpunkte).

Bezogen auf das Gesamtjahr 2018 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 9 972 Verbände oder einzeln fahrende Schiffe (-604 Schiffseinheiten). Pro Monat waren es 831 Schiffsbewegungen (-50), pro Tag und Schleuse 28. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenau (Wien) mit 11 972 Schiffseinheiten (-6,8 %), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 10 729 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurden mit 8 551 Einheiten am wenigsten Schiffe geschleust.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr 2018 an den österreichischen Donauschleusen zudem 11 071 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (+7,8 %) sowie 1 697 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust.



„Jedes der tausenden Schiffe, die Jahr für Jahr mit Fahrgästen aus aller Welt die österreichischen Donauschleusen passieren, verdeutlicht uns, wie wichtig qualitative Ausbildung und Verantwortungsgefühl in unserem Job sind. Am Strom und an der Donauschifffahrt täglich hautnah dran zu sein und dafür zu sorgen, dass der Verkehr gut und sicher geregelt ist, gehört mit zum Schönsten, was mein Beruf als Schleusenaufsicht zu bieten hat.“

MARKUS SIEGER  
Schleusenaufsicht Freudenau

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSEN & WARTEZEIT

# 99,9 % durchgängige Verfügbarkeit Nur 6,7 % der Schiffe warteten

- 99,9 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2018
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, damit Wartezeiten vermieden werden
- 37 Minuten mittlere Wartezeit für 6,7 % der Schiffe

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, damit ihre Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit und folglich die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleistet werden können. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen waren im Jahr 2018 der Grund für rund 83 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenkammern. Die durchschnittliche Dauer der Revisionen im Winterhalbjahr 2017/18, die im Frühjahr 2018 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer 127 Tage.

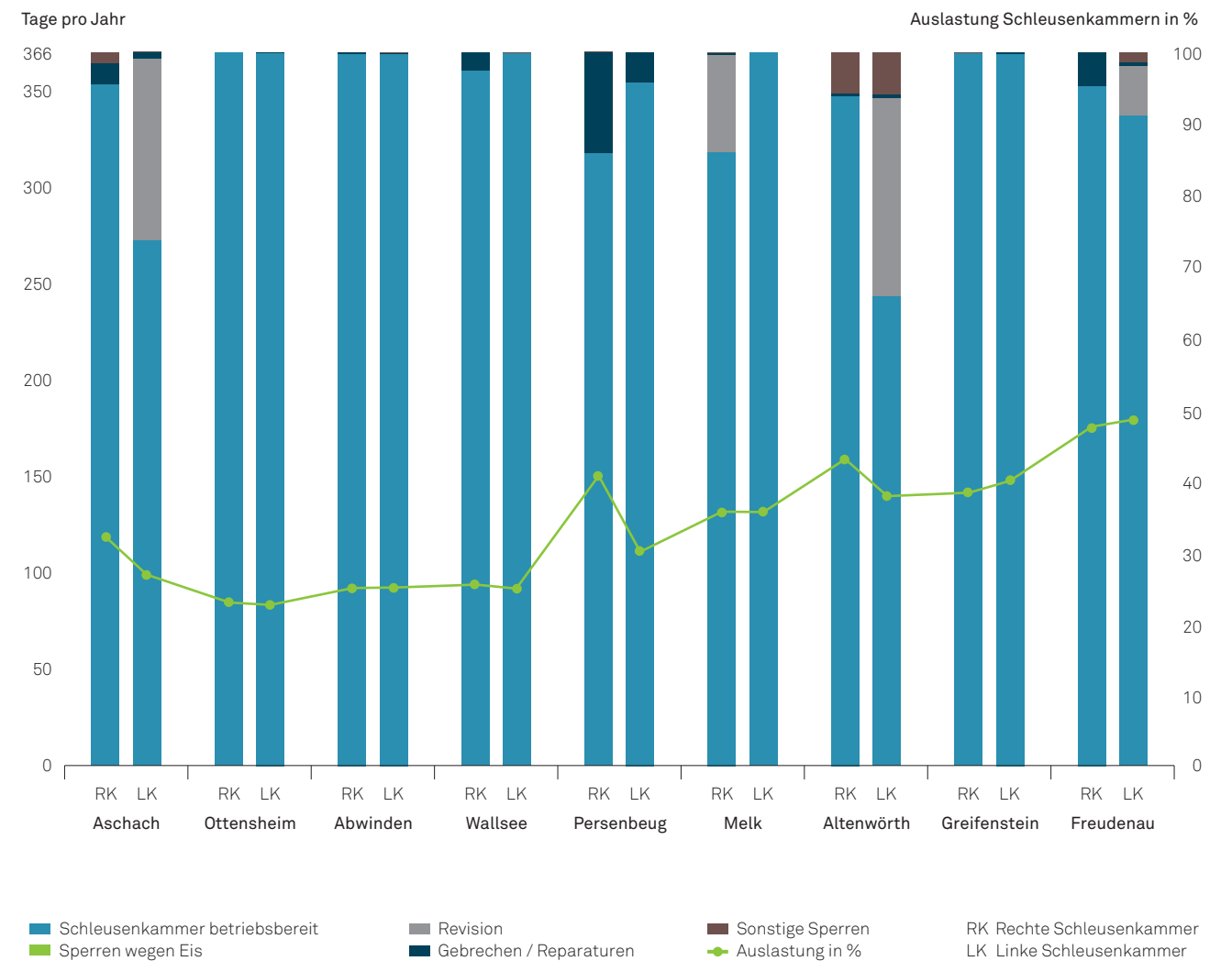
Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund von technischen Gebrechen und Anlagenbeschädigungen durch Schiffe, auf die in Summe rund 5 % aller Sperrtage zurückzuführen sind. Darüber hinaus wurden etwa 12 % der Sperrtage durch geplante Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich und Vermessungen verursacht, wobei der überwiegende Anteil durch notwendige Umbauarbeiten an der Schleusenanlage Altenwörth begründet war. Bis auf eine kurze Eissperre im Frühjahr in der Schleuse Aschach gab es 2018 keine wetterbedingten Sperren an Schleusenanlagen zu verzeichnen.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2018 an knapp 365 Tagen (99,9 %) gegeben. Gründe für Komplettsperren waren kleinere unvorhergesehene Störereignisse an drei Schleusenanlagen und eine Gewässerverunreinigung im Nahbereich einer Schleusenanlage, die zu einer Nichtverfügbarkeit von insgesamt rund elf Stunden führten.

Die Schleusenverfügbarkeit hat auch Einfluss auf die Wartezeit. Im Mittel mussten im Jahr 2018 auf dem österreichischen Donauabschnitt 6,7 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten vor Schleusen in Kauf nehmen. Die mittlere Wartezeit für diese Einheiten betrug über das gesamte Jahr betrachtet rund 37 Minuten.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

# Verfügbarkeit der österreichischen Donauschleusen 2018

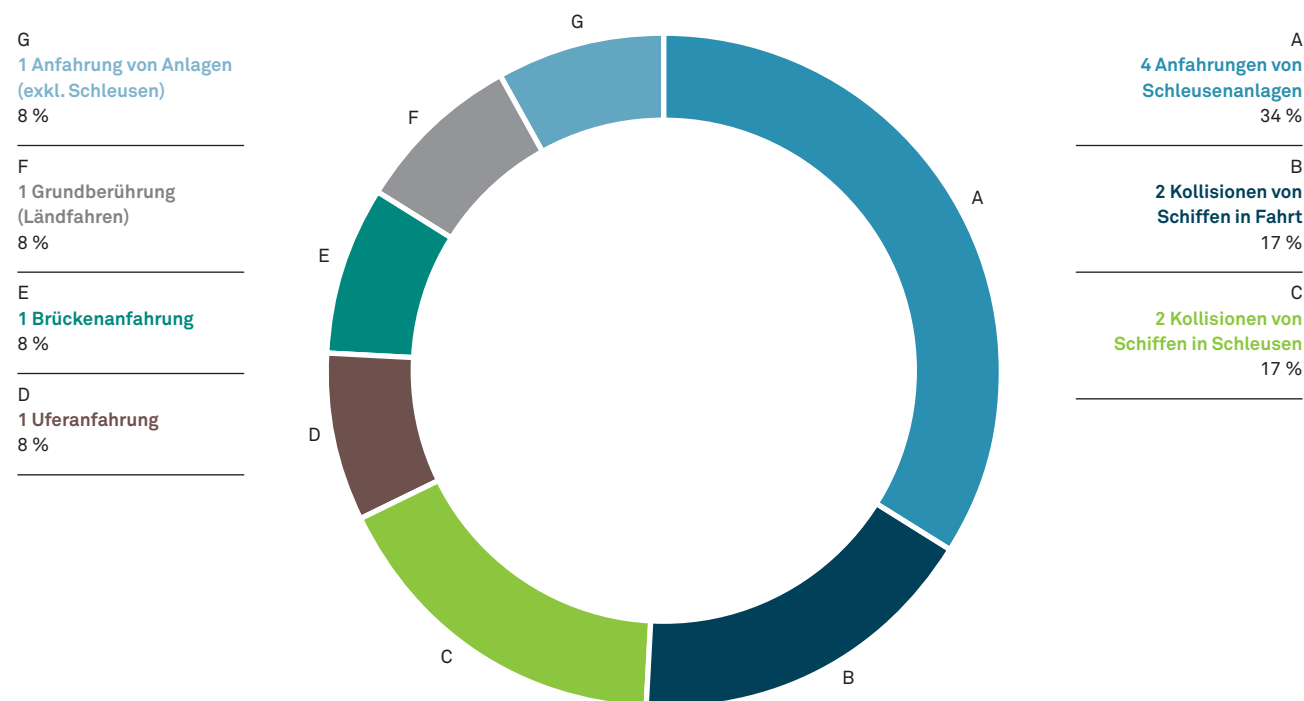


Quelle: viadonau



## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2018



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

## UNFALLGESCHEHEN

## Starker Rückgang der Verkehrsunfälle Keine Personenschäden im Jahr 2018

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 Jahr 2018 in Summe zwölf Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An sechs Havarien waren Güterschiffe beteiligt, in weiteren sechs Fällen kamen Personenschiffe zu Schaden.

Differenziert nach der Unfallart ereigneten sich vier Schiffskollisionen, wobei in jeweils zwei Fällen in Fahrt befindliche Fahrzeuge miteinander kollidierten oder Schiffe im Bereich einer Schleusenanlage zusammenstießen. In weiteren vier Fällen kam es zu Anfahrungen der Schleusenanlagen. Bei jeweils einem Unfall gab es eine Grundberührung wegen Navigierens außerhalb der Fahrrinne, eine Uferanfahrt und eine Anlagenbeschädigung. Schließlich war noch eine Brückenkollision zu verzeichnen.

Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2018 zu keinen Personenschäden. Gewässerverschmutzungen und Ladungsaustritte blieben ebenfalls aus.

Die meisten Unfälle ereigneten sich 2018 im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse). In Summe wurden hier sechs Unfälle registriert, darunter vier Anfahrungen von Schleusenanlagen und zwei Schiffskollisionen. Auf gestauten Streckenabschnitten ereigneten sich fünf Unfälle, darunter zwei Schiffskollisionen, eine Anlagenbeschädigung, eine Brückenkollision und eine Uferanfahrt. Eine Havarie infolge einer Grundberührung fand auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien statt. Auf der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) ereigneten sich 2018 keine Unfälle.

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2018 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu zwei Unfällen mit Schadenswirkung. Dabei handelte es sich um eine Uferanfahrt und eine Kollision zweier Sportboote. Bei diesen Unfällen wurden keine Personen verletzt oder getötet.

- Anfahrungen von Schleusenanlagen und Schiffskollisionen 2018 die häufigsten Unfallarten
- Keine Personenschäden
- An sechs Havarien waren Güterschiffe, an weiteren sechs Personenschiffe beteiligt

## MODAL SPLIT

## Güterverkehr über Grenze steigt Anteil Donau am Modal Split rückläufig

- Transporte per Straße nehmen zu
- Höchste Einbußen des Donauanteils im Westverkehr
- Nach wie vor hohe Bedeutung der Donau im Ostverkehr

Innerhalb des österreichischen Donaukorridors wurden 2018 – ohne Berücksichtigung der reinen Inlandsverkehre – rund 91,5 Millionen Tonnen Güter transportiert, was einer Steigerung um 3,4 % gegenüber 2017 entspricht.

Vom weiterhin anhaltenden Anstieg des Verkehrsaufkommens konnte jedoch der umweltfreundliche Verkehrsträger Donau aufgrund des ausgeprägten Niederwassers in der zweiten Jahreshälfte nicht profitieren. Der Beitrag der Donau zum verkehrsträgerübergreifenden Gesamttransportaufkommen reduzierte sich von 10 auf 8 %.

Auch verringerte sich der Anteil der Schiene von 29 % im Vorjahr auf 28 %. Dementsprechend stieg jener des Transports per Lkw über die Straße von 61 auf 64 %. Besonders stark wirkte sich die ungünstige Wasserführung des Jahres 2018 auf die per Binnenschiff im Export und Import über die Grenze zu Deutschland sowie im Transitverkehr gen Westen beförderten Gütermengen aus. Obwohl über die Westgrenze des Donaukorridors im Export wie auch im Import insgesamt mit 42,5 Millionen Tonnen um 1,2 % mehr Güter bewegt wurden, halbierte sich der Anteil des Verkehrsträgers Donau gegenüber 2017 (auf 3,9 % im Export und auf 2,4 % im Import).

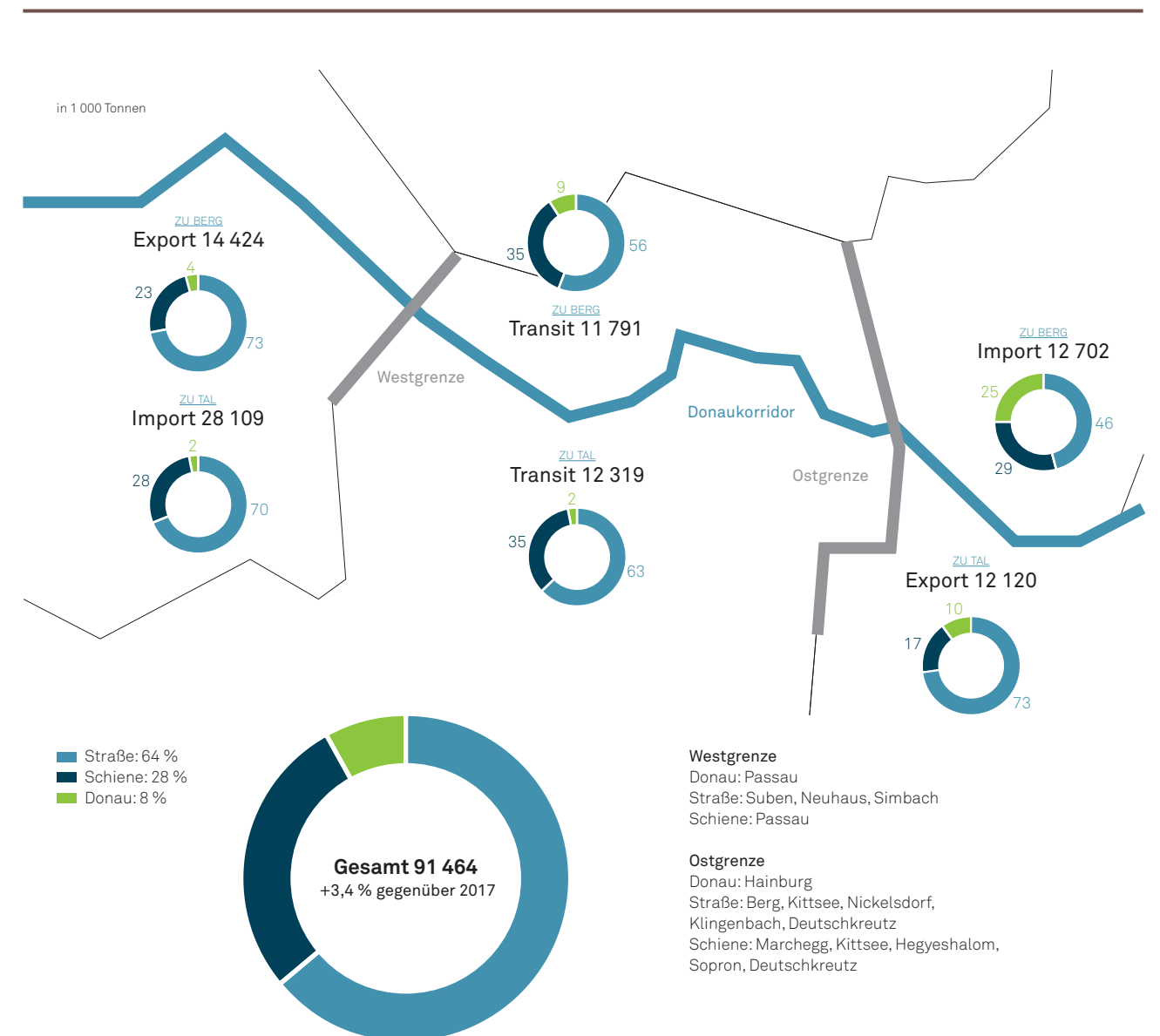
Da sich gleichzeitig auch die Menge der per Schiene über die Westgrenze des Donaukorridors transportierten Güter anteilmäßig leicht verringerte, war beim Straßenverkehr eine deutliche Zunahme des Anteils auf 73,4 % im Export und 69,7 % im Import zu verzeichnen. Im Transitverkehr zu Berg erfuhr die Schifffahrt ebenfalls einen deutlichen anteilmäßigen Rückgang von 14,4 auf 9,2 % des Transportvolumens.

Die höchsten Anteile am Modal Split hatte die Donau 2018 im Export und Import über die Ostgrenze des Donaukorridors. Trotz rückläufiger Tendenz konnten hier im Export 10,0 % und im Import 24,6 % erreicht werden, was die ungebrochen hohe Bedeutung der Donau im Ostverkehr deutlich macht.

Aus verkehrsträgerübergreifender Sicht veranschaulichen die Zahlen der Grafik jedoch auch die höhere transportwirtschaftliche Bedeutung der Westgrenze des österreichischen Donaukorridors gegenüber der Ostgrenze. Wurden 2018 im Export und Import sowie im Transitverkehr insgesamt 66,6 Millionen Tonnen über die westliche Grenze befördert, wurde an der östlichen Grenze nur ein Wert von 48,9 Millionen Tonnen erreicht.

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2018



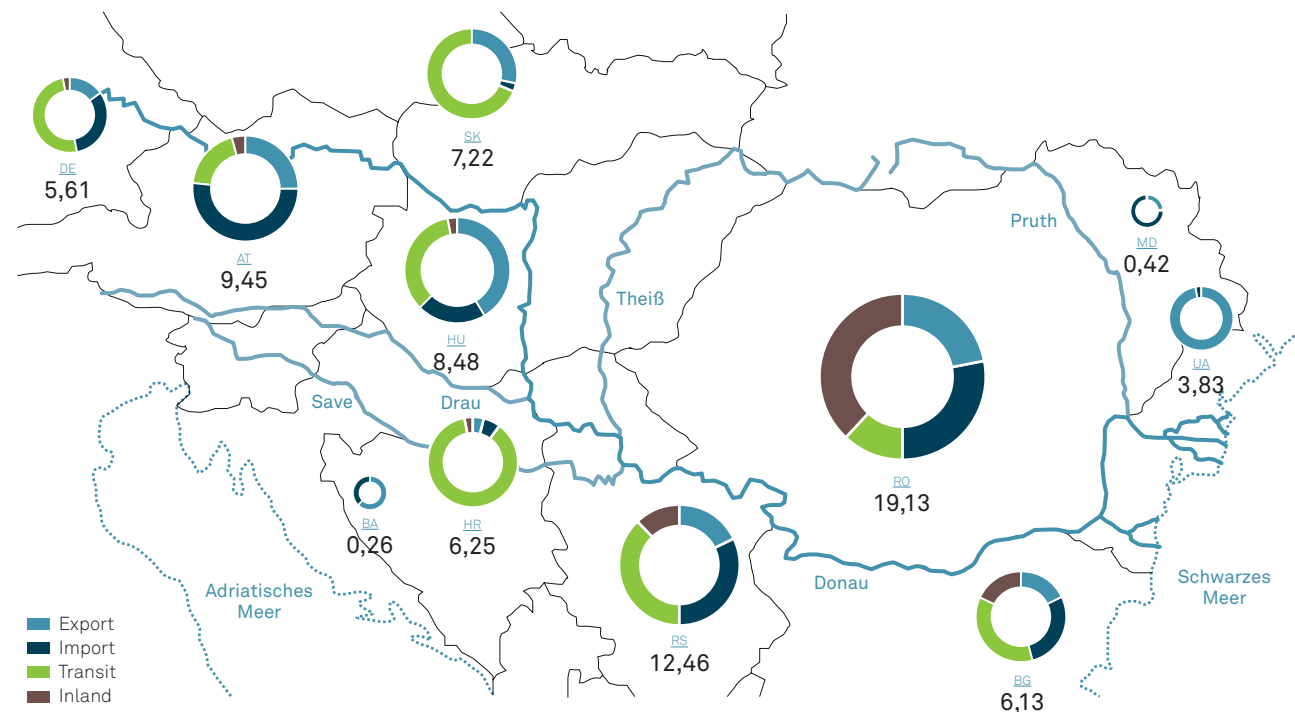
Die Angaben zu den Verkehrsträgern Schiene und Straße beinhalten aufgrund bis dato fehlender offizieller Daten Hochrechnungen für das vierte Quartal 2018.

Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung, Bearbeitung durch viadonau



## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Güterverkehr auf der gesamten Donau 2017



in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA
Export	0,84	2,40	2,09	3,50	0,19	0,17	2,30	4,21	1,11	0,10	3,67
Import	1,81	4,82	0,10	1,81	0,33	0,09	3,96	5,40	1,73	0,32	0,15
Transit	2,78	1,84	5,01	2,92	5,67	0,00	4,76	2,20	2,20	0,00	0,00
Inland	0,18	0,39	0,02	0,25	0,06	0,00	1,44	7,32	1,09	0,00	0,01
<b>Summe</b>	<b>5,61</b>	<b>9,45</b>	<b>7,22</b>	<b>8,48</b>	<b>6,25</b>	<b>0,26</b>	<b>12,46</b>	<b>19,13</b>	<b>6,13</b>	<b>0,42</b>	<b>3,83</b>

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

## GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT 2017

39,3 Millionen Tonnen im Jahr 2017  
Plus im maritimen Donauverkehr

Die aktuellsten verfügbaren Zahlen zum Aufkommen im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen im Donauroaum stammen aus dem Jahr 2017. In diesem Jahr wurden 39,3 Millionen Tonnen Güter auf der Wasserstraße Donau und ihren Nebenflüssen transportiert – ein geringfügiges Minus von 0,8 % oder rund 300 000 Tonnen gegenüber 2016.

In getrennter Betrachtung der donauinternen Verkehre (inklusive Nebenflüssen) und der Fluss-See-Verkehre auf der maritimen Donaustrecke stellt sich die Entwicklung der transportierten Gütermengen jedoch unterschiedlich dar: Der Wechselverkehr zwischen den Donauländern ging gegenüber 2016 um 5,6 % oder knapp 2 Millionen Tonnen zurück, während die maritimen Verkehre auf der unteren Donau einen bemerkenswerten Anstieg um 40,2 % oder knapp 1,7 Millionen Tonnen – von 4,2 auf 5,8 Millionen Tonnen – verzeichneten.

Der Rückgang des donauinternen Wechselverkehrs gegenüber 2016 resultiert aus durchschnittlich um 9,3 % geringeren Gütertransporten per Binnenschiff in den Ländern der mittleren und unteren Donau stromabwärts von Ungarn. Demgegenüber stiegen die transportierten Gütermengen auf der oberen Donau und in Ungarn um durchschnittlich 4,6 % an.

Wie in den Vorjahren auch konnte 2017 erneut Rumänien mit etwas über 19 Millionen Tonnen die mit Abstand größte Transportmenge im donauinternen Verkehr verzeichnen, gefolgt von Serbien mit 12,5 und Österreich mit 9,5 Millionen Tonnen.

Mit 4,2 Millionen Tonnen verschifften Gütern (+1,9 %) fungierte Rumänien im Jahr 2017 als größter Exporteur auf der Donau, gefolgt von der Ukraine mit 3,7 Millionen Tonnen (-13,0 %) und Ungarn mit 3,5 Millionen Tonnen (+2,6 %).

Auch bei den Importen liegt Rumänien mit 5,4 Millionen Tonnen (-23,8 %) an der Spitze. An zweiter und dritter Stelle liegen Österreich (+10,6 % oder 4,8 Millionen Tonnen) und Serbien (-2,0 % oder 4,0 Millionen Tonnen).

Auf dem rumänischen Donau-Schwarzmeer-Kanal (inklusive Seitenkanal) wurden im Jahr 2017 in Summe 13,8 Millionen Tonnen transportiert (inklusive Fluss-See-Verkehren im Ausmaß von rund 57 000 Tonnen). Gegenüber 2016 bedeutet dies einen Rückgang von 5,4 % oder rund 0,8 Millionen Tonnen Gütern.

Im maritimen Verkehr auf der Donau per Fluss-See- oder Seeschiff wurden 4,3 Millionen Tonnen Güter über den rumänischen Sulina-Kanal befördert (+14,4 % zu 2016), über den ukrainischen Kilia-Bystroe-Arm gingen 1,5 Millionen Tonnen – ein bemerkenswerter Anstieg von 362,1 % gegenüber 2016.

- Gesamttransportvolumen auf der Donau auf dem Niveau von 2016 (-0,8 %)
- Rumänien bedeutendster Exporteur und Importeur auf der Wasserstraße
- Rund 5,8 Millionen Tonnen an Gütern im maritimen Verkehr auf der Donau (+40,2 % gegenüber 2016)

## FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

## Ungünstige Fahrwasserverhältnisse aufgrund extremer Trockenheit



„Gemeinsam mit den anderen Donauanrainerstaaten wollen wir zeigen, was die Wasserstraße Donau unabhängig von Staatsgrenzen leisten kann. In Projekten wie FAIRway Danube und Danube STREAM treiben wir Verbesserungen bezüglich Infrastruktur und Wasserstraßenmanagement entlang der gesamten Donau voran – für mehr Wasserstraße im europäischen Transportnetz der Zukunft.“

**GU DRUN MAIERBRUGGER**  
Projektmanagerin Strategie & Aktionsprogramme

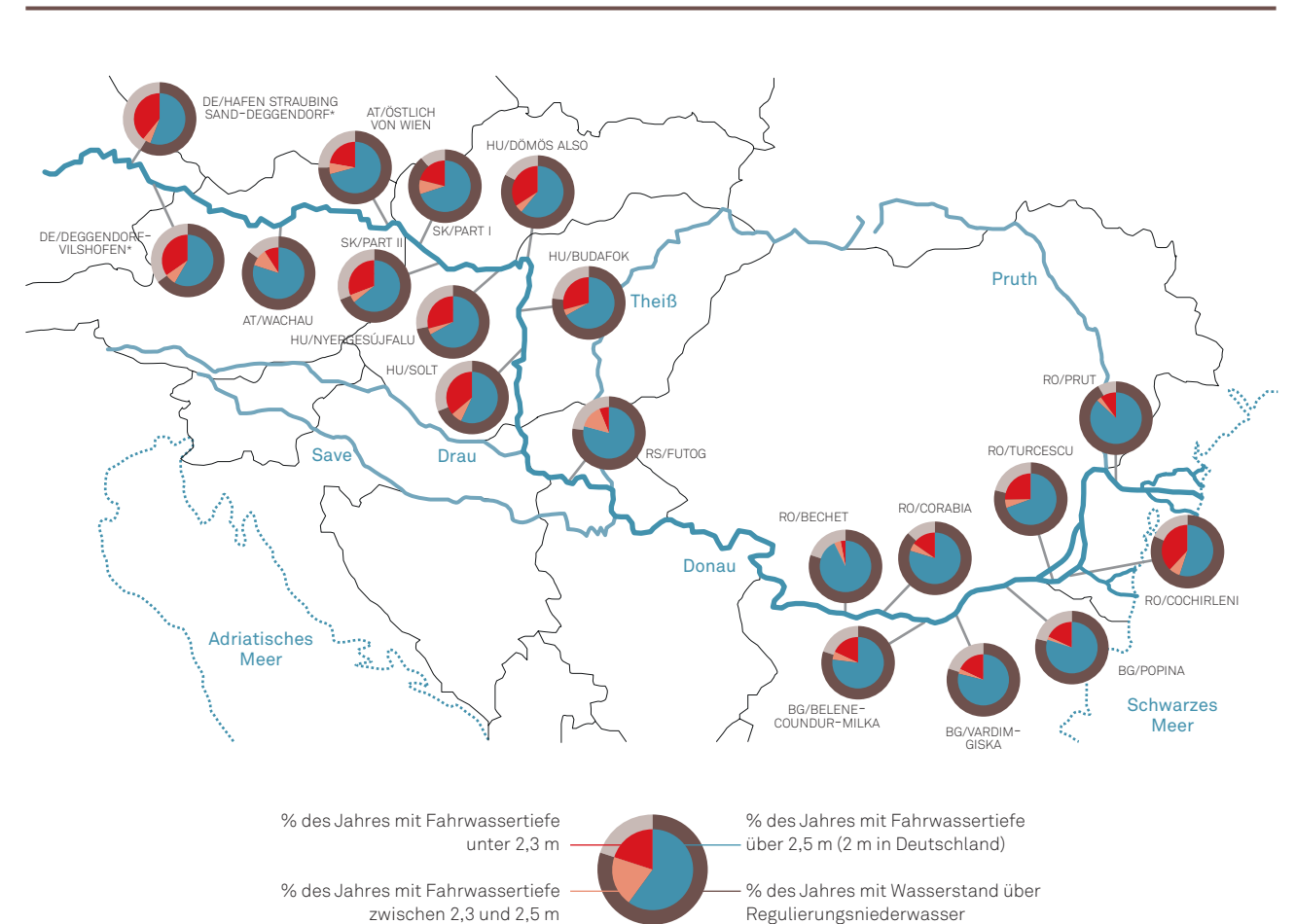
Im Vergleich zu den beiden Vorjahren waren die Fahrwasserverhältnisse im Jahr 2018 entlang der gesamten Donau besonders ungünstig. Aufgrund extremer Hitze und geringen Niederschlags in der zweiten Jahreshälfte lag die Wasserführung der Donau deutlich unter dem mehrjährigen Durchschnitt, sowohl auf der Oberen als auch auf der Mittleren und Unteren Donau.

Von Jänner bis Juli 2018 wurden die Mindestfahrwassertiefen auf der gesamten Donau großteils überschritten. Die Wasserstände blieben während der ersten sieben Monate über Regulierungsniederwasser (RNW) und bewirkten gute Fahrwasserverhältnisse für die Schifffahrt. Mit Ende Juli und Anfang August sanken die Wasserstände rapide ab und blieben für den überwiegenden Teil des restlichen Jahres unter RNW. Diese extremen hydro-meteorologischen Bedingungen in der zweiten Jahreshälfte bewirkten Fahrwassertiefen von weit weniger als 2,5 m an den meisten kritischen Seichtstellen entlang der gesamten Donau. Dabei ist anzumerken, dass trotz der außergewöhnlich ungünstigen hydrologischen Bedingungen die Fahrwasserverhältnisse auf der Unteren Donau im Vergleich zu vergangenen Jahren leicht verbessert werden konnten. In Rumänien und Bulgarien wurden 2018 Baggerungen durchgeführt, unter anderem in Bechet (RO), Cochirleni (RO), Vardim (BG) und Belene (BG). Ohne diese Maßnahmen wären die Fahrwasserbedingungen wesentlich schlechter gewesen. Die kritischste Seichtstelle auf der Donau war wieder Cochirleni (Rumänien), wo die gewünschte Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m während des gesamten Zeitraums von September bis Dezember nicht erreicht wurde.

Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Seichtstellen entlang der Donau im Jahr 2018. Für jede kritische Seichtstelle wird die Verfügbarkeit der Fahrrinne (innerer Kreis) im Verhältnis zu den hydrologischen Rahmenbedingungen (äußerer Kreis) dargestellt. Das Erhaltungsziel besteht darin, 2,5 m Fahrwassertiefe (2,0 m an der deutschen Donau) an mindestens ebenso vielen Tagen zu gewährleisten, wie der Tagesdurchschnitt des tatsächlichen Wasserstandes Regulierungsniederwasser (RNW) überschreitet. In der Darstellung würde sich in einem solchen Fall der Umfang des blauen Kreissegmentes (innen) mit dem dunkelbraunen äußeren Ring decken. Im Jahr 2018 wurde dieses Ziel nur an einigen Seichtstellen erreicht. Es ist ebenso wichtig, die Tiefenklassen knapp unter 2,5 m in die Interpretation des Status der kritischen Abschnitte einfließen zu lassen. Sie ermöglichen eine leicht eingeschränkte Schifffahrt, selbst wenn die 2,5-m-Marke nicht erreicht wurde (hellroter Sektor des inneren Kreises zeigt Fahrwassertiefen von 2,4 m oder 2,3 m). Viele Anrainerstaaten haben in den letzten Jahren beträchtliche Investitionen getätigt, um ihre technischen Kapazitäten auszubauen und die Effektivität ihrer Erhaltungstätigkeiten zu steigern. Die meisten dieser Ausgaben werden von der EU kofinanziert. Der „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und das Projekt FAIRway Danube – beide von viadonau koordiniert – sind wesentliche Elemente im gemeinsamen Bestreben, optimale Fahrwasserbedingungen entlang der gesamten Donau herzustellen.

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Fahrwasserverhältnisse an den kritischsten Stellen entlang der gesamten Donau 2018

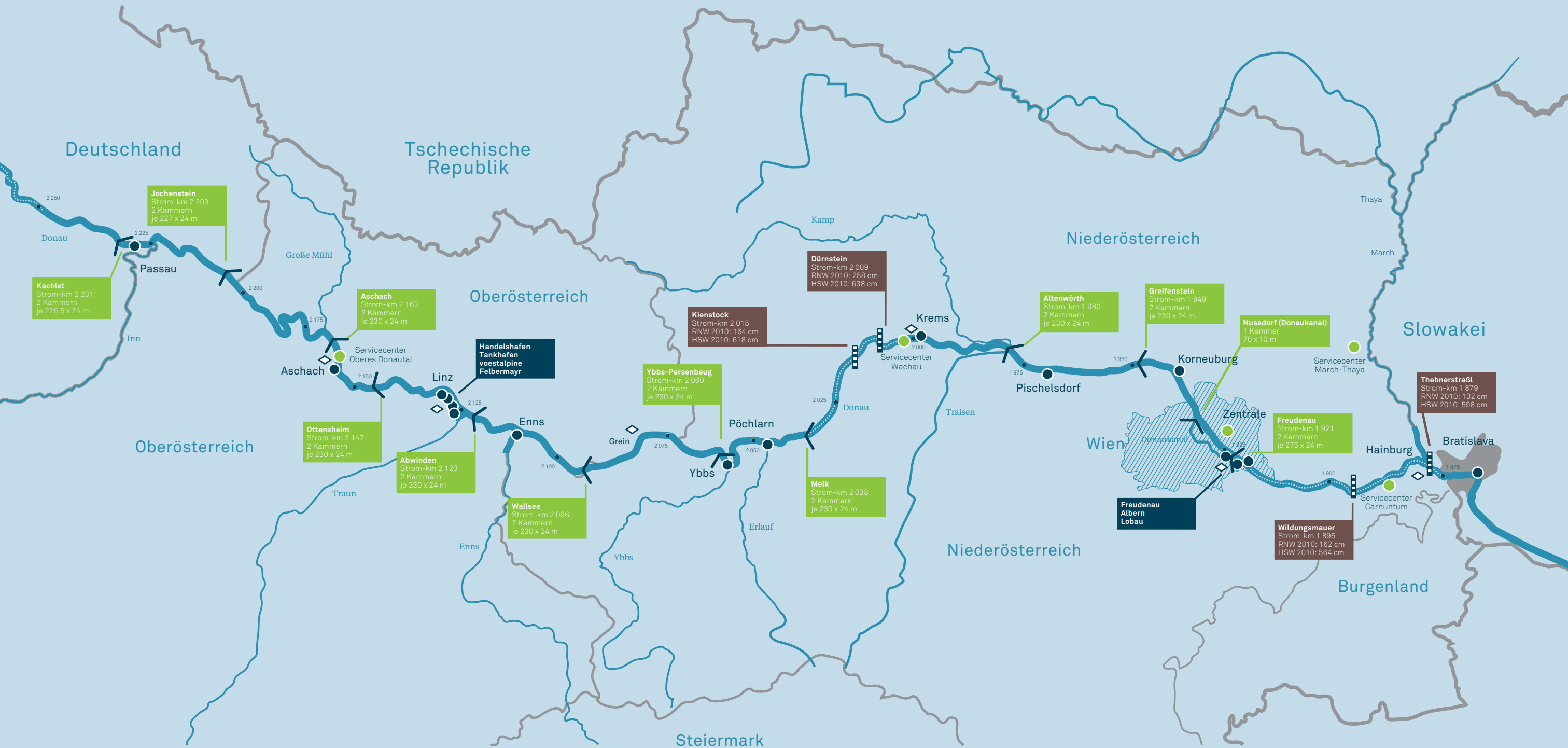


\* Im freifließenden Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist eine Fahrwassertiefe von 2,5 m weder durch strukturelle noch durch Instandhaltungsmaßnahmen erreichbar. In diesem Abschnitt besteht ein Erhaltungsziel von 2 m Fahrwassertiefe bei RNW. Die abgebildeten Werte für Deutschland beziehen sich auf diesen Wert.

Zur detaillierten Interpretation der Grafik wird auf die jeweiligen Länderkapitel des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und des „National Action Plan“-Updates von Mai 2019 verwiesen, da die individuellen Rahmenbedingungen der kritischen Abschnitte berücksichtigt werden müssen. Der Schweregrad der jeweiligen Seichtstelle sowie die Gründe für das Verfehlen des Instandhaltungsziels unterscheiden sich und können sich im Zeitverlauf ändern.

Quelle: „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“, erstellt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie ([www.danube-navigation.eu](http://www.danube-navigation.eu)) und des Projekts FAIRway Danube, Bearbeitung durch viadonau





Der österreichische Donauabschnitt

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

# 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.viadonau.org](http://www.viadonau.org)

## Projektleitung

Sabine Gansterer

## Redaktion

Florian Filz, Sabine Gansterer, Simon Hartl, Thomas Hartl, Andreas Herkel,  
Ulf Meinel, Deniza Staewa, Viktoria Weissenburger, Thomas Zwicklhuber

## Konzept und Gestaltung

Brainds, Marken und Design GmbH  
[www.brainds.com](http://www.brainds.com)

## Fotos

Pilo Pichler, viadonau/Thomas Bierbaumer, BMVIT, Martina Draper

## Druck

Grasl FairPrint  
[www.grasl.eu](http://www.grasl.eu)

© viadonau 2019



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“  
des Österreichischen Umweltzeichens,  
Print Alliance HAV Produktions GmbH, UW-Nr. 715





