



viadonau

116

Eckdaten Donauschifffahrt 2016¹

Transportaufkommen

9,1 Mio. t (+5,5 %)	<ul style="list-style-type: none">• Import: 4,3 Mio. t (–0,6 %)• Export: 2,0 Mio. t (+12,0 %)• Transit: 2,2 Mio. t (+19,5 %)• Inland: 0,6 Mio. t (–10,5 %)
---------------------	---

Transportleistung

9,3 Mrd. tkm (+11,3 %)	• Innerhalb des Bundesgebietes: 2,0 Mrd. tkm (+8,7%)
8 448 beladene Fahrten (–2,4 %)	• Außerhalb des Bundesgebietes: 7,3 Mrd. tkm (+12,0 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder

7,5 Mio. t (+0,6 %)	<ul style="list-style-type: none">• Erze und Metallabfälle: 2,4 Mio. t (+4,1 %)• Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,5 Mio. t (+1,8%)• Steine, Erden und Baustoffe: 1,1 Mio. t (–2,2 %)• Metallerzeugnisse: 0,8 Mio. t (+34,2 %)• Düngemittel: 0,7 Mio. t (–8,3 %)• Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,6 Mio. t (–5,1 %)• Sonstige Güter: 0,4 Mio. t (–26,6 %)
---------------------	--

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

93 298 Schiffseinheiten ² (+3,5 %)	<ul style="list-style-type: none">• Güterverkehr: 51 603 Einheiten (+1,6 %)• Personenverkehr: 41 695 Einheiten (+6,0 %)
---	--

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

1,2 Mio. Passagiere (+5,1 %)	<ul style="list-style-type: none">• Linienverkehr: 705 000 Passagiere (+5,2 %)• Flusskreuzfahrten: 415 000 Passagiere (+7,8 %)• Gelegenheitsverkehr: 110 000 Passagiere (–4,4 %)
------------------------------	--

Unfallgeschehen

23 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	<ul style="list-style-type: none">• Personenschäden: 0 Tote, 2 Leichtverletzte• Sachschäden: 5 Schiff-Schiff, 1 Auf-Grund-Laufen, 17 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 0 Schiffe gesunken
--	---

Verfügbarkeit der Wasserstraße

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

¹ Veränderungen gegenüber 2015 finden sich als Prozentwerte in Klammern

² Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

Inhaltsverzeichnis

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

Stärken gezielt fördern Multimodalen Transport ausbauen



JÖRG LEICHTFRIED
Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie

Eine moderne Infrastruktur ist die Voraussetzung für den Erfolg des Wirtschaftsstandortes Österreich. Schiene, Straße und Wasserstraße Donau sind die Arterien unserer modernen Gesellschaft. Sie verbinden die Menschen und Österreich mit den Zukunftsmärkten und versorgen uns mit Dingen des Alltags. Die Donau ist aber nicht nur eine Wasserstraße. Ihre Besonderheit ist die vielfältige Nutzung als Energieträger, Erholungsraum und Lebensraum für unzählige Tiere und Pflanzen.

Mit dem Aktionsprogramm Donau des bmvit schufen wir die ideale Basis, um im Sinne der Europäischen Strategie für den Donaauraum die Bedeutung der Binnenschifffahrt verantwortungsvoll zu steigern und die Voraussetzungen für attraktive Wirtschaftsanreize zu verbessern. Dafür unterstützen wir gemeinsam mit viadonau Unternehmen dabei, ihre Flotten umweltfreundlich zu modernisieren und neue Technologien anzuwenden. Gleichzeitig wird die Aufmerksamkeit für Güter erhöht, die sich besonders für den Transport mit dem Binnenschiff eignen, etwa nachwachsende Rohstoffe, Recyclingprodukte oder Baustoffe. Auf diese Weise machen wir die Binnenschifffahrt zum starken Partner im multimodalen Transportverkehr und zugleich zur echten Alternative für umweltbewusstes und nachhaltiges Wirtschaften im Donaauraum.

Für die Zukunft bauen Präzise Erhaltung sichert Lebensraum



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

Bausteine erfüllen erst dann ihren Zweck, wenn sie mit anderen zu einem funktionierenden Ganzen zusammengefügt werden. Auch mit der Wasserstraße ist es so. Der intakte Naturraum und zugleich lebendige Wirtschaftsraum Donau ist ein empfindliches Gefüge, das aus vielen kleineren und größeren Bausteinen besteht – ob bedarfsgerechtes Wasserstraßenmanagement, Revitalisierungsprojekte, tägliche Erhaltungsarbeit oder Projekte zur Förderung wirtschaftlicher Anreize an der Donau. Indem wir die verschiedenen Elemente sinnvoll ineinandergreifen lassen, bauen wir eine stabile Zukunft für einen der vielfältigsten Lebensräume Europas.

Bei vielen engagierten Projekten lernen wir kontinuierlich vom Fluss und schärfen dabei unseren Blick für Lösungen, die sowohl der Natur als auch den Menschen Raum für Entfaltung geben. So wissen wir heute: Schon kleine vorausschauende Maßnahmen können große Wirkung erzielen, wie zum Beispiel in Bad Deutsch-Altenburg, Petronell oder Witzelsdorf. Dort konnten wir mit innovativen Erhaltungsansätzen – wie etwa der Neugestaltung von Buhnen – ausreichende Wassertiefen ermöglichen und zugleich die jährlich gebaggerte Kiesmenge deutlich reduzieren. Das gibt der Binnenschifffahrt Sicherheit und bewahrt darüber hinaus die einzigartige Donaunatur für kommende Generationen.

BILANZ VIADONAU

Maßgeschneiderte Entwicklung Kunden bestätigen Erfolg



„Kundenorientierung bedeutet für uns, heute zu wissen, was morgen gefragt ist. Daher sind wir laufend im Dialog mit den Kundinnen und Kunden. Nur so können wir zielgruppenspezifische Informationen und punktgenaue Services schaffen. Dies stärkt uns und die Schifffahrt.“

EVA MICHLITS
Leiterin Unternehmenskommunikation

Das vergangene Jahr zeigte klar: Je besser Wasserstraßenmanagement, Renaturierung und internationale Projekte für Informations- und Verkehrsinfrastruktur zusammenspielen, umso positiver kann die Entwicklung im Donauraum gestaltet werden. Besonders wichtig sind proaktive und treffsichere Maßnahmen, um auch unter schwierigen Rahmenbedingungen gute Voraussetzungen für die Schifffahrt zu schaffen und zugleich die Natur an der Donau dauerhaft zu bewahren. Dazu verfolgt viadonau östlich von Wien einen neuen, maßgeschneiderten Entwicklungsansatz. Der Maßnahmenkatalog enthält punktgenaue Instandhaltungs- und Renaturierungsaktivitäten.

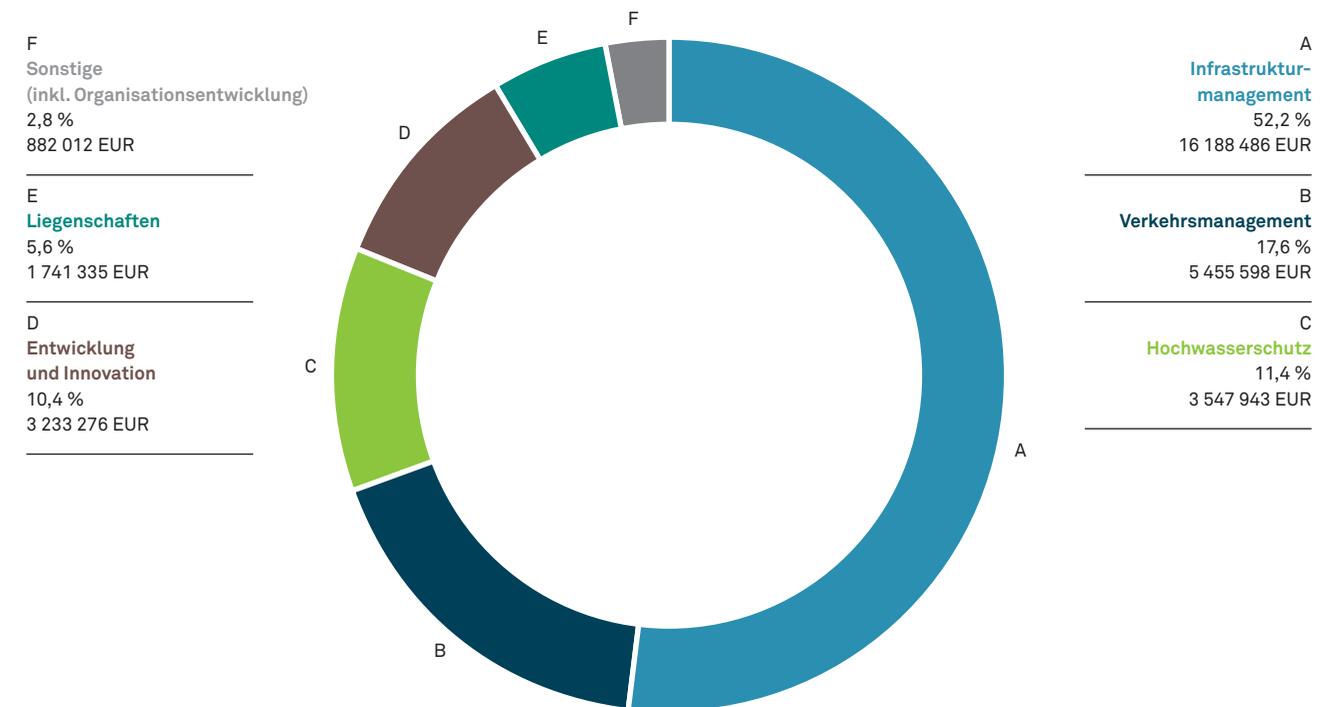
Anfang 2017 wurden an der Donau in Bad Deutsch-Altenburg Buhnen optimiert und die Furt saniert, damit die Fahrrinne auch bei – vor allem in den Wintermonaten – niedrigen Wasserständen von der Schifffahrt sicher genutzt werden kann. Dabei wurden rund 6 800 Tonnen Wasserbausteine in fünf Buhnen eingebaut. Der Erfolg dieser Strategie konnte bereits bei den Pilotprojekten in Witzelsdorf und Petronell bestätigt werden, wo das Jungfischauftreten seit der innovativen Neugestaltung der Buhnen deutlich ansteigt.

Wie für die Natur gilt auch für die Wirtschaft: Entfaltung verlangt optimale Grundlagen. Aktuell widmet sich viadonau in drei Projekten aus dem Danube Transnational Programme der Europäischen Union der Verkehrsinfrastruktur entlang der Donau. Während Danube STREAM den Fokus auf grenzübergreifend verfügbare Informationen zur Infrastruktur legt, setzt ENERGY BARGE auf konkrete Logistikkonzepte für den Transport von Biomasse zur Energieerzeugung im Donauraum. Das Ziel von Danube SKILLS ist es, Kompetenzen in der nautischen Ausbildung und öffentlichen Entwicklungsdienstleistungen für die Donaulogistik zu fördern.

Das unverminderte Engagement von viadonau zeigt sich in der aktuellen Kundenzufriedenheit. In einer Ende 2016 durchgeführten Umfrage vergaben rund 90 % der Befragten Bestnoten für Instandhaltung und Schleusenservice. Auch die von viadonau bereitgestellten Informationsdienste wurden als aktuell, vollständig und hilfreich beurteilt. Die positive Entwicklung an der Donau spiegelt sich im Ruf des Unternehmens wider. So schätzten Wirtschaftspartner sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister in einer ebenfalls 2016 durchgeführten Reputationsanalyse viadonau als verlässlichen und serviceorientierten Dienstleister mit klarer Strategie ein.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Kosten für die Kernaufgaben von viadonau 2016



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

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2013 bis 2016



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen in den freien Fließstrecken der Donau 2016

Wachau
Unter 2,5 m
2 %

Östlich von Wien
Unter 2,5 m
11 %



Wachau
Über 2,5 m
98 %



Östlich von Wien
Über 2,5 m
89 %

Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2016

705 000
Linienverkehr

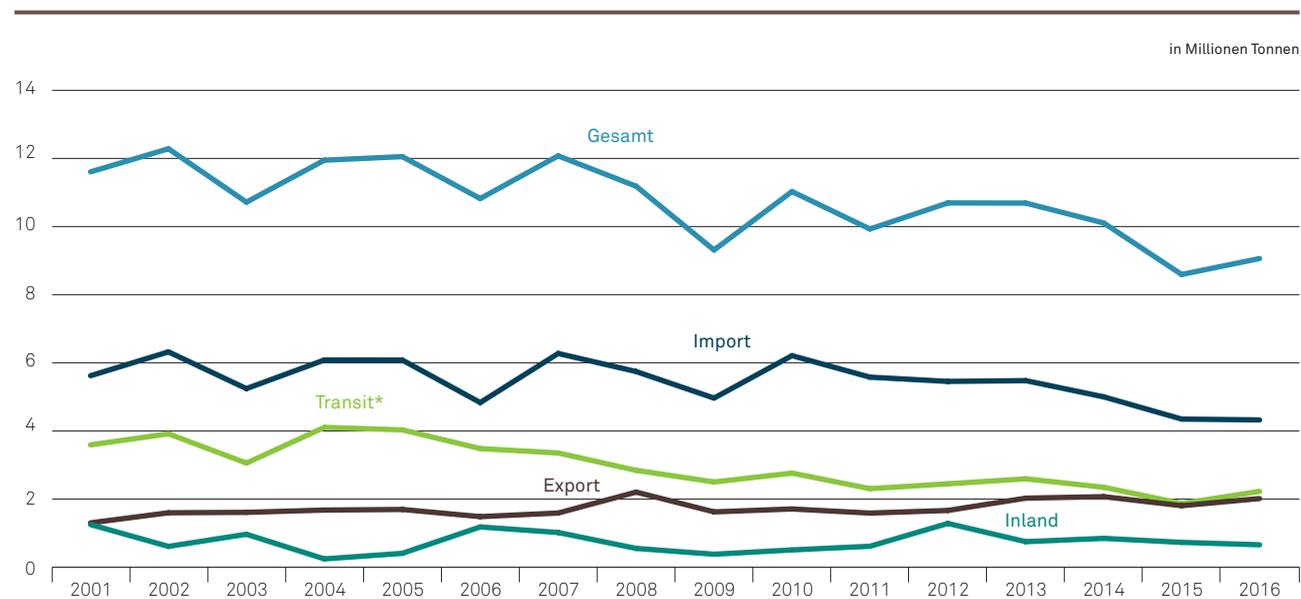
415 000
Kabinenschiffahrt

110 000
Gelegenheitsverkehr



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2001 bis 2016



Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit*	Inland	Gesamt
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
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

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

TRANSPORTAUFKOMMEN

Leichter Anstieg des Gesamtaufkommens Transitverkehr legt kräftig zu

Im Jahr 2016 wurden auf dem österreichischen Donauabschnitt knapp 9,1 Millionen Tonnen Güter befördert: Bessere Fahrwasserbedingungen führten zu einer Zunahme von 5,5 % oder knapp 0,5 Millionen Tonnen im Vergleich zum Vorjahr. Ein deutliches Plus gab es im Transitaufkommen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und Düngemitteln. Im Export, vor allem beim Transport von Metallerzeugnissen, wurden ebenfalls Zuwächse verzeichnet.

Die gesamte Transportleistung (das Produkt aus Transportvolumen und Wegstrecke) innerhalb des österreichischen Bundesgebietes erhöhte sich um 8,7 % auf knapp 2 Milliarden Tonnenkilometer. Für die gesamte erbrachte Transportleistung innerhalb und außerhalb Österreichs ergab sich ein Anstieg von 11,3 % auf 9,3 Milliarden Tonnenkilometer. Die Zahl der Fahrten, die auf dem österreichischen Donauabschnitt durchgeführt wurden, reduzierte sich geringfügig um 2,4 % (von 8 658 auf 8 448).

Der grenzüberschreitende Güterverkehr (Summe von Export, Import und Transit) verzeichnete einen Anstieg um 6,9 % oder mehr als 0,5 Millionen Tonnen gegenüber 2015. Der stärkste Anstieg des Transportaufkommens auf dem österreichischen Donauabschnitt trat im Transitverkehr auf (um 19,5 % oder etwa 357 000 Tonnen). Im Export wurde ebenfalls ein Anstieg der beförderten Gütermenge verzeichnet (um 12,0 % oder knapp 212 000 Tonnen).

Das Transportaufkommen im Import und im Inlandsverkehr ging hingegen leicht zurück: Der Inlandsverkehr auf der Wasserstraße Donau, der 2016 mit 6,7 % den geringsten Anteil am gesamten Transportvolumen hatte, verringerte sich um deutliche 10,5 % oder knapp 71 500 Tonnen auf 608 842 Tonnen. Der Importanteil sank nur geringfügig, um 0,6 % oder 25 166 Tonnen auf rund 4,3 Millionen Tonnen. Der Import macht nach wie vor den größten Anteil am gesamten Transportaufkommen aus.

- Transportaufkommen im Jahr 2016 durch verbesserte Fahrwasserbedingungen gestiegen
- Gesamtes Transportaufkommen erhöhte sich um 5,5 %
- 19,5 % Zuwachs im Transitverkehr auf der Donau

HAFENUMSCHLAG

Stabilisierung des Gesamtvolumens Anstieg bei voestalpine und in Wien



„Eines unserer wichtigsten Ziele ist es, den Gütertransport mit dem Binnenschiff zu stärken. Gemeinsam mit den österreichischen Donauhäfen erhöhen wir die Aufmerksamkeit für das Potenzial der Donau im multimodalen Transport. Die Umschlagszahlen 2016 bestätigen den positiven Trend an der Donau.“

ULF MEINEL
Projektmanager Transportentwicklung

Im Jahr 2016 wurden in den österreichischen Donauhäfen und -ländern insgesamt rund 7,5 Millionen Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleich zu 2015 entspricht dies einem leichten Anstieg (um 0,6 % oder 43 461 Tonnen).

Mit einer Gesamtumschlagsmenge von rund 3,3 Millionen Tonnen war der Werks- hafen der voestalpine in Linz auch im Jahr 2016 wieder mit großem Abstand der mengenmäßig bedeutendste Donauhafen in Österreich. Gegenüber 2015 stieg der Umschlag um 6,2 % oder 190 468 Tonnen. Der Werks- hafen hatte einen Anteil von 43,4 % am gesamten wasserseitigen Umschlag aller Häfen und Länder an der öster- reichischen Donau. Die Gruppe der privaten sonstigen Häfen und Länder (Aschach, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Ardagger, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg, Bad Deutsch-Altenburg) lag mit knapp 1,4 Millionen Tonnen und 18,6 % der Gesamt- umschlagsmenge 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.

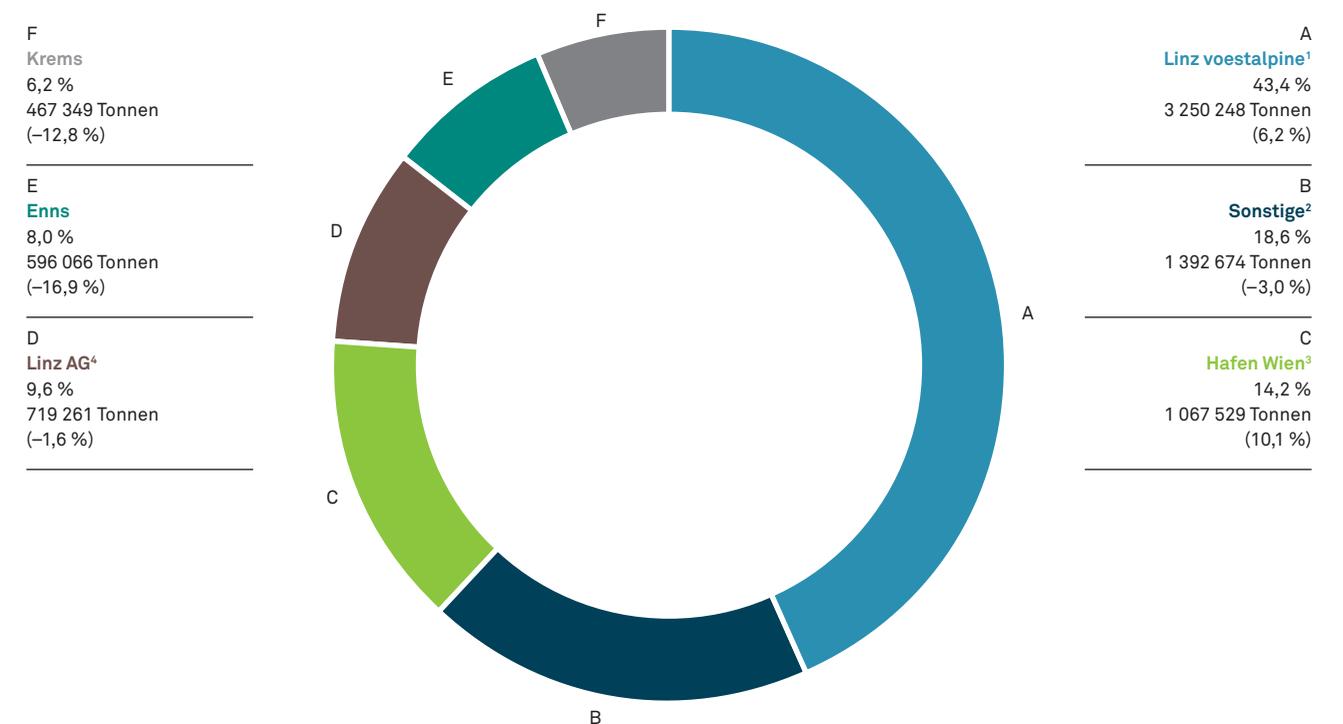
Im Hafen Wien (Häfen Freudenua, Lobau und Albern sowie Ländern Lagerhaus und Zwischenbrücken) wurden im Jahr 2016 knapp 1,1 Millionen Tonnen im Wasser- Land-Umschlag verzeichnet. Dies ist ein starker Anstieg im Vergleich zum Vorjahr (um 10,1 % oder 97 948 Tonnen). Der Hafen Wien hatte 2016 einen Anteil von 14,2 % am gesamten wasserseitigen Umschlag auf dem österreichischen Donauabschnitt. Ein mit 1,6 % oder rund 11 500 Tonnen minimaler Rückgang des Umschlagsvolumens gegenüber dem Vorjahr wurde im Handelshafen und Ölhafen der Linz AG registriert. Mit einem Gesamtumschlagsvolumen von 719 261 Tonnen ging ein Anteil von 9,6 % des in allen österreichischen Häfen und Ländern umgeschlagenen Gütervolumens auf das Konto der beiden Häfen der Linz AG.

Entgegen dem allgemein leicht positiven Trend verlief die Entwicklung in den Häfen Enns und Krems: Mit knapp 600 000 Tonnen, was einer Abnahme von 16,9 % gegen- über 2015 entspricht, erzielte der Hafen Enns einen Anteil von 8,0 % am österrei- chischen Gesamtumschlagsvolumen. Auch der Hafen Krems verzeichnete einen Rück- gang gegenüber dem Vorjahr (um 12,8 % oder knapp 69 000 Tonnen). Der Anteil dieses Hafens am gesamten wasserseitigen Umschlag in Österreich betrug mit 467 349 Tonnen 6,2 %.

Der Abwärtstrend bei den Umschlagszahlen konnte im Jahr 2016 wegen der günsti- geren Wasserstände gestoppt werden, die zu einer teilweisen Erholung und zu einer gesteigerten Nutzung der Wasserstraße Donau als Transportweg führten. Jedoch macht sich das erhöhte Transportaufkommen in den österreichischen Umschlags- zahlen kaum bemerkbar, weil ein Großteil des gestiegenen Transportaufkommens dem Transitverkehr zuzuordnen ist.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2016



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

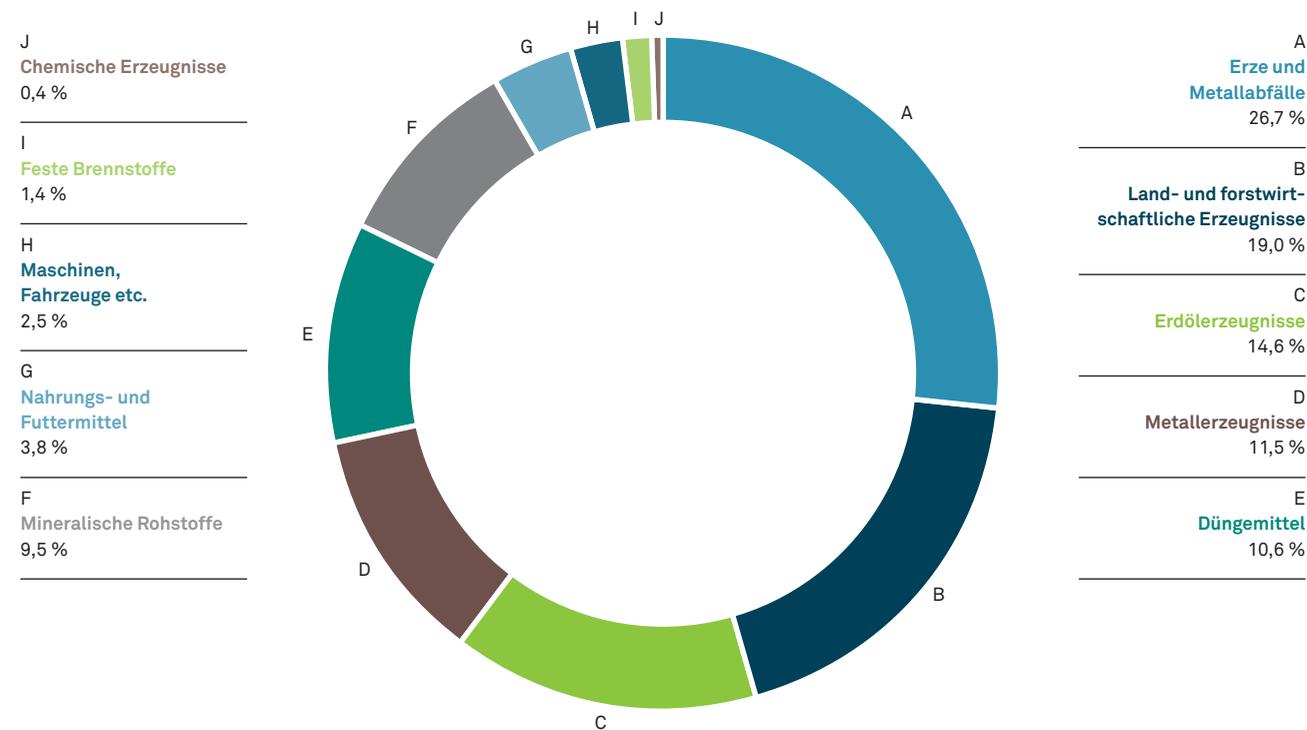
² Sonstige Häfen und Länder: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Ardagger, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg, Bad Deutsch-Altenburg.

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

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

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau nach Gütergruppen 2016



Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2016	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	–	472 143	156 506	1 098 552	1 727 201	8,5 %
Nahrungs- und Futtermittel	573	188 769	57 659	98 990	345 991	–7,2 %
Feste Brennstoffe	358	120 872	1 973	6 999	130 202	–41,5 %
Erdölerzeugnisse	302 591	543 697	389 035	88 571	1 323 894	5,8 %
Erze und Metallabfälle	1 026	2 406 819	10 759	–	2 418 604	4,0 %
Metallerzeugnisse	–	167 585	591 597	286 365	1 045 547	27,5 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	302 295	228 879	233 740	92 593	857 507	4,7 %
Düngemittel	1 999	151 473	502 841	305 465	961 778	2,3 %
Chemische Erzeugnisse	–	504	3 411	30 546	34 461	139,3 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	–	19 111	28 071	179 109	226 291	–6,7 %
Gesamt	608 842	4 299 852	1 975 592	2 187 190	9 071 476	5,5 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERGRUPPEN

Chemische Erzeugnisse legen zu Erze und Metallabfälle am stärksten

Erze und Metallabfälle blieben im Jahr 2016 mit mehr als 2,4 Millionen Tonnen und einem Zuwachs von 4,0 % gegenüber dem Vorjahr die stärkste Gütergruppe. Der Anteil am Gesamtvolumen betrug 26,7 %.

Die Gruppe der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse erreichte einen Anteil von 19,0 % am Gesamtvolumen, was mehr als 1,7 Millionen Tonnen entspricht. Über 60 % des Gesamtvolumens sind dem Transitverkehr zuzuordnen, während im Jahr 2016 keine Inlandstransporte stattfanden.

Mit einem Plus von 5,8 % oder 72 830 Tonnen gegenüber dem Vorjahr erreichten Erdölerzeugnisse ein Gesamtvolumen von 1 323 894 Tonnen, was insbesondere auf die gestiegenen Importe und Exporte zurückzuführen ist. Der Anteil am gesamten Transportvolumen betrug 14,6 %.

Metallerzeugnisse verzeichneten im Berichtsjahr den zweitstärksten Zuwachs von allen Gütergruppen – nämlich 27,5 %. Eine deutliche Zunahme war bei den Exporten festzustellen, sie stiegen um 186 741 Tonnen. Mit einem Anteil von 11,5 % oder 1 045 547 Tonnen waren Metallerzeugnisse die viertstärkste Gruppe.

Nach einem Rückgang von 10,5 % im Jahr 2015 verzeichneten Düngemitteltransporte 2016 einen leichten Zuwachs (+2,3 %). Insgesamt wurden 961 778 Tonnen, vorwiegend im Export und Transit, auf der österreichischen Donau transportiert. 9,5 % oder 857 507 Tonnen des beförderten Gesamtaufkommens entfielen auf mineralische Rohstoffe oder Erzeugnisse und Baumaterialien. Das Plus von 38 670 Tonnen entspricht einer Zuwachsrate von 4,7 % gegenüber dem Vorjahr.

Die Nahrungs- und Futtermitteltransporte auf dem Wasserweg gingen auch 2016 zurück. Das Minus von 7,2 % oder 26 828 Tonnen resultiert in einem Gesamttransportvolumen von 345 991 Tonnen.

2,5 % oder 226 291 Tonnen entfielen auf die Gütergruppe Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren. Das Minus von 6,7 % entspricht einer Tonnage von 16 372 – vor allem Importe waren von einer Reduktion betroffen.

Bei den festen Brennstoffen war der stärkste Rückgang, nämlich 41,5 %, zu verzeichnen. Insgesamt wurden 92 432 Tonnen weniger auf der Donau transportiert – vor allem die Exporte gingen zurück. Der Anteil am Gesamtvolumen betrug 1,4 %. Trotz einer signifikanten Steigerung um 139,3 % waren chemische Erzeugnisse im Jahr 2016 wie bereits 2015 die Gruppe mit dem geringsten Transportvolumen. Aufgrund des starken Zuwachses im Transit erreichten chemische Erzeugnisse jedoch ein Volumen von 34 461 Tonnen.

• Erze und Metallabfälle mit mehr als 2,4 Millionen Tonnen aufkommensstärkste Gütergruppe

PERSONENSCHIFFFAHRT

Stark steigende Fahrgastzahlen Elf neue Flusskreuzfahrtschiffe

- 7,8 % mehr Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Steigerung von 5,2 % bei Linienverkehr
- Elf neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz

Die Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt konnte im Jahr 2016 das dritte Jahr in Folge einen Anstieg verzeichnen. Insgesamt wurden rund 1 230 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Plus von 5,1 % im Vergleich zu 2015 entspricht.

Die Zahl der Flusskreuzfahrten hat auch im Jahr 2016 zugenommen und mit 415 000 beförderten Passagierinnen und Passagieren (+7,8 % gegenüber 2015) den letztjährigen Rekord gebrochen. Insgesamt kamen elf Neubauten auf dem österreichischen Abschnitt zum Einsatz, was die Zahl der verkehrenden Kabinenschiffe auf 168 erhöhte (+3,7 %). Diese absolvierten in Summe 4 619 Fahrten (+6,3 %). Aufgrund der weiterhin wachsenden Flotte konnte die Beförderungskapazität in der Flusskreuzfahrt auf 31 082 Personenplätze (+16,6 %) gesteigert werden – im Mittel entspricht dies 185 Personenplätzen pro Schiff.

Im Linienverkehr wurden 2016 rund 705 000 Personen (+5,2 % im Vergleich zu 2015) befördert. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 248 300 Passagierinnen und Passagiere (+8,9 %). Auf den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 144 274 Fahrgäste (+12,7 %) befördert. 45 706 Personen (+4,8 %) nahmen das Angebot der Donauschifffahrts-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 29 852 (-4,0 %) Fahrgäste.

Im Gelegenheitsverkehr wurden 2016 rund 110 000 Fahrgäste befördert (-4,3 % gegenüber 2015). Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 53 700 Passagierinnen und Passagiere (+2,7 %). Auf der MS Kaiserin Elisabeth der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH wurden bei Gelegenheitsfahrten 12 984 Passagierinnen und Passagiere (-25,9 %) befördert und auf der MS Stadt Wien des Schifffahrtsunternehmens Wilhelm Stift GmbH 6 020 (+35,3 %). Die Donauschifffahrt Ardagger GmbH mit der MS Donaunixe und der MS Maria meldete rund 5 300 Fahrgäste (+12,8 %).

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2016 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 5 000 Personen beförderten, wird hier nicht gesondert ausgewiesen. Für sonstige im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt operierende Unternehmen liegen für den Berichtszeitraum keine Zahlen vor.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2016¹



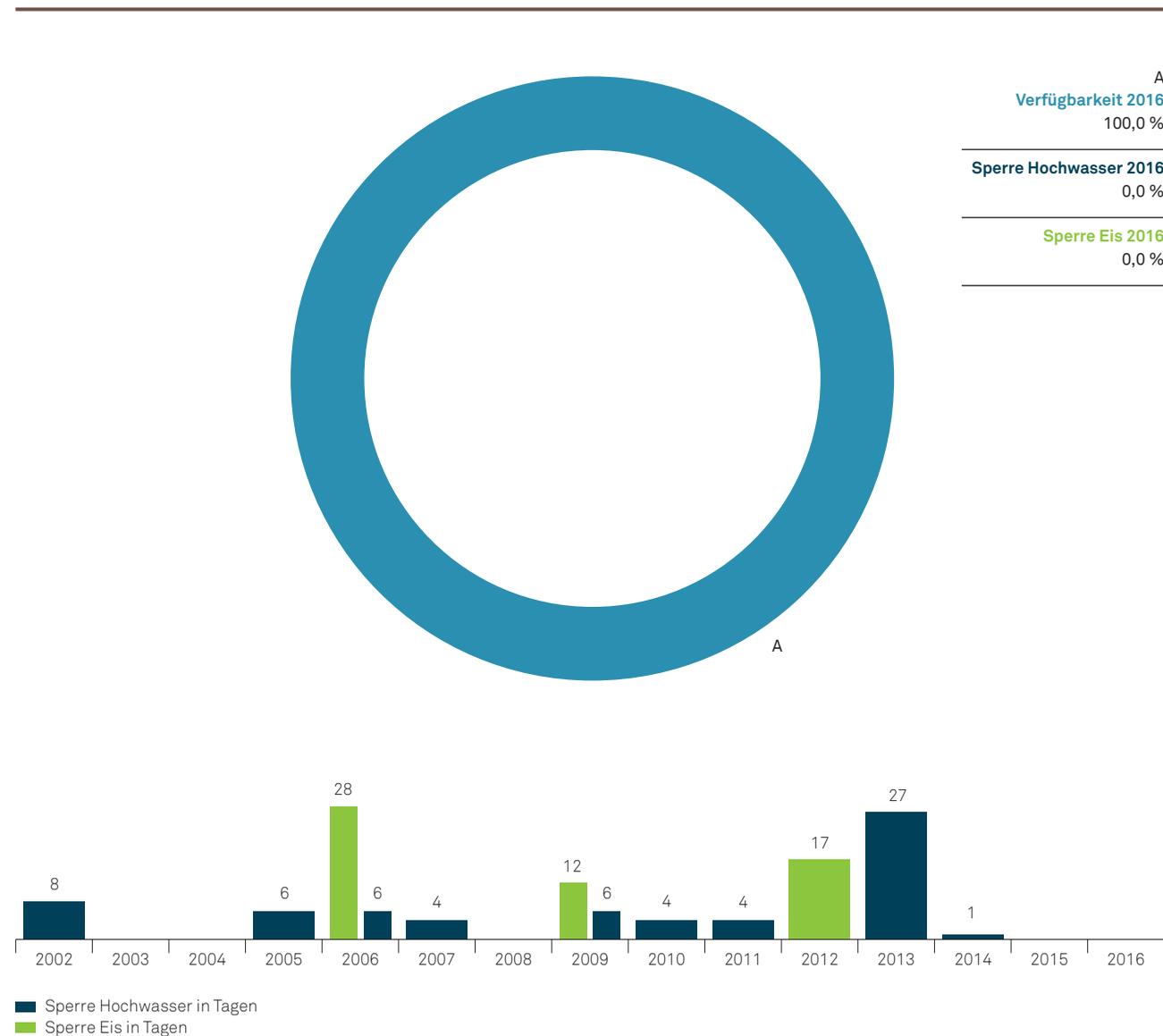
Anlegungen und Passagiere im Personenhafen Wien ²	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2016	7 337	+7,8	668 805	+6,6
2015	6 805	-1,6	627 194	+4,6
2014	6 916	-	599 549	-

- 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 Freudenu zugrunde, wobei eine mittlere Auslastung der Schiffe von 75 % angenommen und mit einem 30%igen Abschlag für Doppelzählungen geschätzt wurde.
- Angelegten 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, Genuss-Schifffahrt GmbH / Donauparadies Gierlinger, MAHART PassNave Shipping Ltd., MS-Marbach, Nostalgie Tours, Video & Consulting Ges. m. b. H., Schifffahrtsunternehmen Wilhelm Stift GmbH, Slovak Shipping and Ports – Passenger Shipping JSC (SPaP-LÖD, 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 2002 bis 2016



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

VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Donau ganzjährig befahrbar Keine Eis- oder Hochwassersperrtage

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2002 bis 2016 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.

Die Abflusssumme der Donau entsprach 2016 im Wesentlichen dem Mittelwert der 30-jährigen Jahresreihe 1981 bis 2010. Eine überdurchschnittlich hohe Wasserfracht hingegen zeigten die Monate Februar sowie Juni bis August. Mitte Juli wurde für wenige Stunden die Marke des Höchsten Schiffbaren Wasserstandes überschritten, weshalb die Strecke zwischen Freudenu und der Marchmündung behördlich für zwölf Stunden für die Schifffahrt gesperrt wurde. Abgesehen von dieser kurzfristigen Sperre mussten 2016 auf dem österreichischen Donauabschnitt keine Sperren aufgrund von Eis oder Hochwasser erlassen werden. Die Verfügbarkeit der Wasserstraße Donau war somit an 366 Tagen oder 100 % des Jahres gegeben.

Wetterbedingte behördliche Sperren können auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau aufgrund von Extremsituationen wie Eisbildung oder Hochwasser schiffahrtspolizeilich 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.

Abgesehen von Hochwasser- und Eissperren der Wasserstraße Donau können auch aufgrund von Verkehrsunfällen, Bauarbeiten oder Veranstaltungen Sperren angeordnet werden. 2016 schlugen derartige Sperren an elf Tagen des Jahres mit einer durchschnittlichen Dauer von 3,4 Stunden zu Buche. Totalsperren von Schleusenanlagen (parallele Sperre beider Schleusenkammern) hatten im Jahr 2016 in Summe eine Dauer von etwas mehr als drei Stunden. Der Wiener Donaukanal musste aufgrund von Abbrucharbeiten an der Erdberger Brücke für insgesamt fünf Tage gesperrt werden, die Schleuse Nussdorf wegen Revisions- und Bauarbeiten für 31 Tage.

Für Wechselverkehre zwischen der Donau und dem Rhein ist die Verfügbarkeit der Wasserstraßen Main und Main-Donau-Kanal von großer Bedeutung. Im Jahr 2016 wurde 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 2016 zwischen dem 6. und dem 29. April, mit einer Gesamtdauer von 23 Tagen. Die Verfügbarkeit dieser Verkehrsverbindung lag somit bei 93,7 % des Jahres.

- Langjährige Verfügbarkeit der Donau von 97,8 %
- 2016 keine Sperrtage aufgrund von Eis oder Hochwasser

SCHIFFSAUSLASTUNG

Gute Rahmenbedingungen Steigerung Schiffsauslastung auf 61,7 %

- Günstige Wasserführung im Großteil des Jahres
- Auslastungsgrad der Güterschiffe bei 61,7 %
- Durchschnittlicher Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer 275 cm

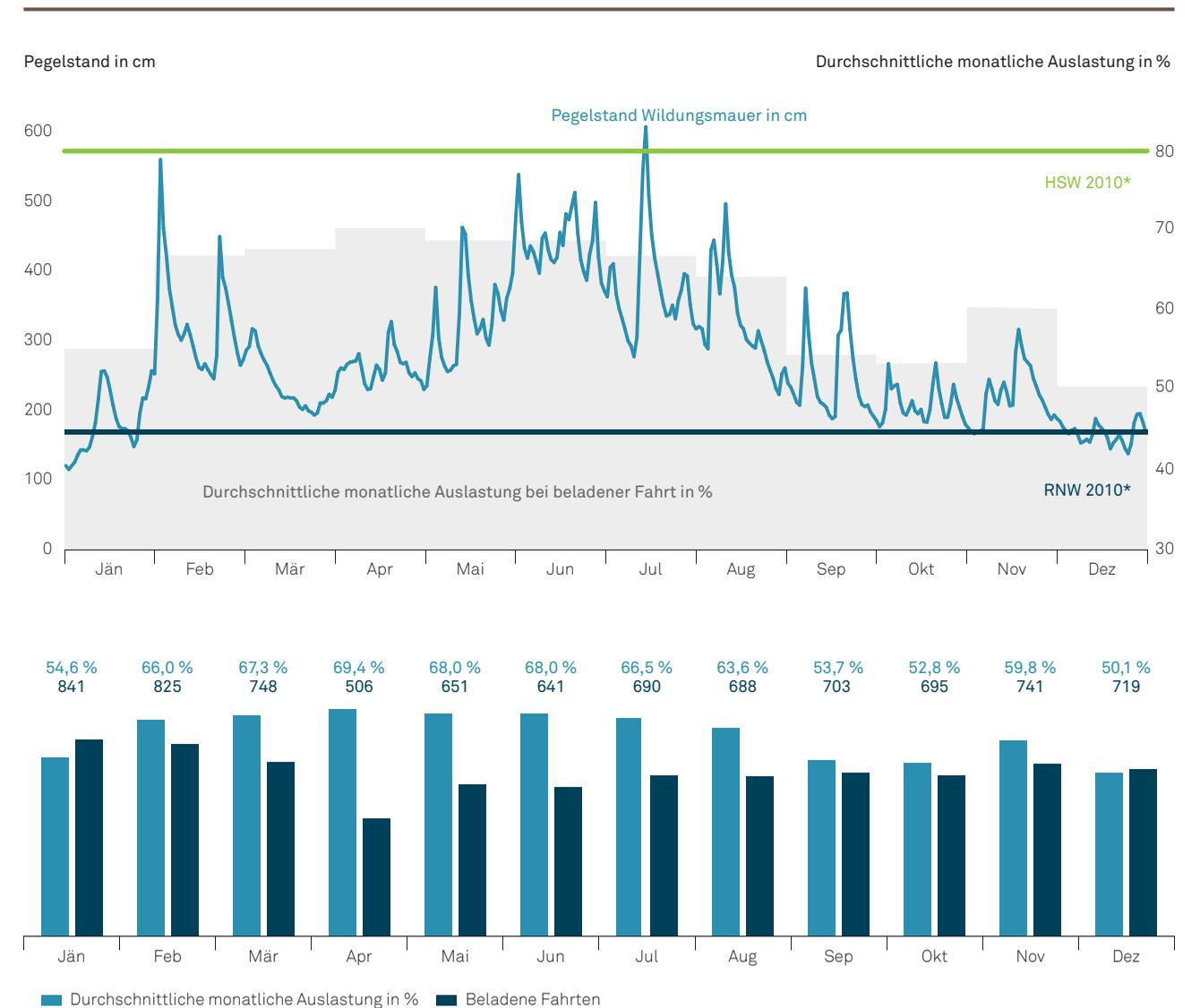
Die im Vergleich zum Vorjahr günstigere Wasserführung ließ die durchschnittliche monatliche Auslastung der auf der Donau verkehrenden Güterschiffe auf über 61 % ansteigen. Einzig im Jänner und Dezember des Jahres bewegten sich die Tagesmittelwerte des Pegels Wildungsmauer an einigen Tagen unterhalb des RNW 2010. Die höchste Schiffsauslastung war im Monat April mit beinahe 70 % und in den Monaten Mai und Juni mit jeweils 68 % zu verzeichnen. Der niedrigste Wert wurde im Dezember 2016 mit knapp 50 % registriert.

Neben betriebswirtschaftlichen und logistischen Entscheidungen beeinflussen vor allem die hydrologischen Verhältnisse die Auslastung der auf der Donau verkehrenden Güterschiffe. Der durchschnittliche Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer von 275 cm stellte im Vergleich zum Vorjahr (243 cm) eine große Verbesserung dar. Die Wasserführung verlief 2016 eher typisch; während die Wasserstände in den Monaten des Frühjahres generell höher waren, näherten sie sich ab dem Spätsommer dem RNW 2010-Wert an.

Kann die Güterschiffahrt bessere Abladetiefen erzielen, so steigt der Auslastungsgrad der Schiffe, und die Menge an transportierter Ladung pro Schiff erhöht sich. Dieser Zusammenhang wird in nebenstehender Grafik augenscheinlich: Während im Juni 2016 für den Transport von mehr als 777 000 Tonnen nur 641 beladene Fahrten auf der österreichischen Donau durchgeführt wurden, benötigte man im Jänner des Jahres für die gleiche Tonnage 841 Fahrten.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2016 am Richtpegel Wildungsmauer

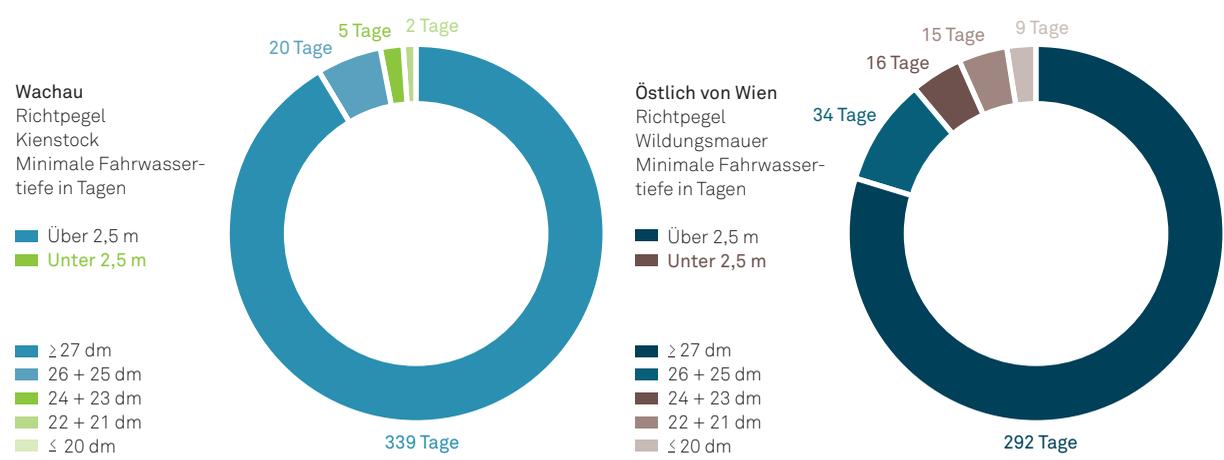
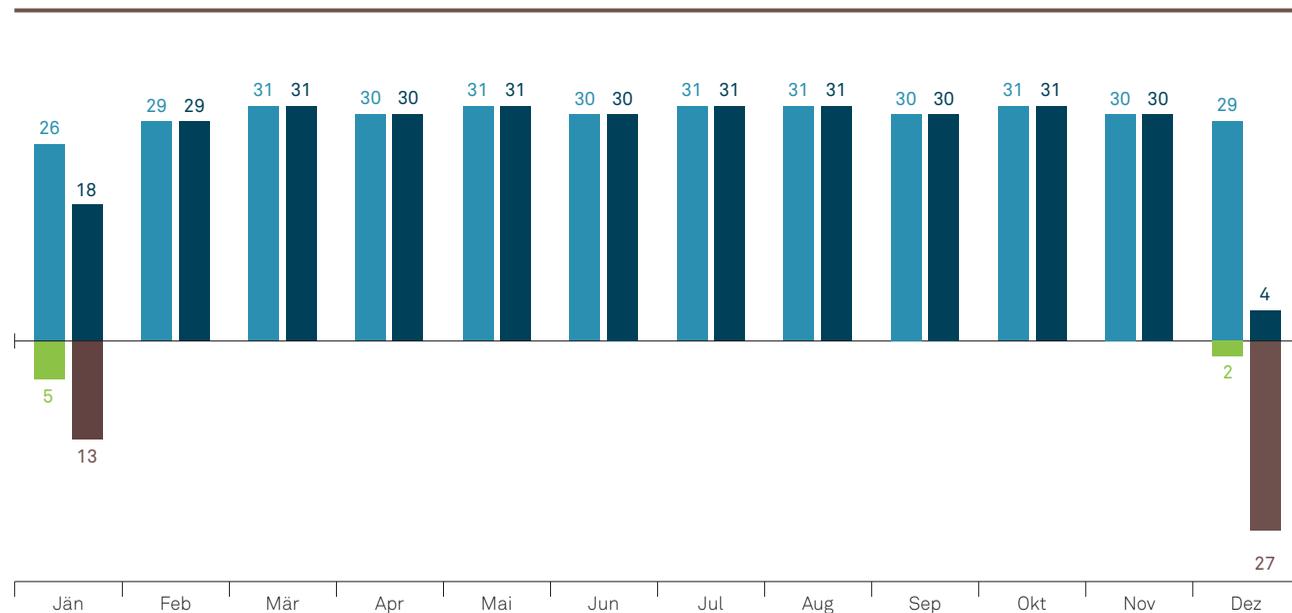


* RNW 2010 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1981 bis 2010 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 162 cm.
 HSW 2010 (Höchster Schifffahrtswasserstand): 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 2016



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

FAHRWASSERTIEFEN

10 Monate durchgängig 2,5 Meter Gute Fahrwasserbedingungen

Hydrologisch betrachtet war 2016 für die Donauschifffahrt ein gutes Jahr, mit Ausnahme der beiden Monate Jänner und Dezember, in denen sich der Tagesmittelwert des Donaupegels Wildungsmauer (Richtpegel für die freie Fließstrecke östlich von Wien) an elf beziehungsweise zwölf Tagen unter dem Regulierungsniederwasser 2010 bewegte. In Summe herrschte 2016 also an 23 Tagen oder 6,3 % des Jahres (-8,5 % gegenüber 2015) Niederwasser. Details zur Wasserführung der Donau sind im Kapitel „Schiffsauslastung“ dargestellt.

Im Jahr 2016 waren in den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne in zehn Monaten (von Februar bis November) durchgängig verfügbar. Nur in den Monaten Jänner und Dezember mussten aufgrund der geringen Wasserfracht Fehltagerechnet werden: Im Jänner wies die Strecke östlich von Wien 13 Fehltagerechnet auf, im Dezember 27, wohingegen es in der Wachau im Jänner fünf und im Dezember zwei Fehltagerechnet gab.

Insgesamt war in der Wachau an 359 Tagen oder mehr als 98 % des Jahres (+9,6 % gegenüber 2015) eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m in der Tiefenrinne vorhanden. In der freien Fließstrecke östlich von Wien war eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m an 326 Tagen oder knapp 89 % des Jahres (+27,7 % gegenüber 2015) gewährleistet. Zur Beseitigung von Anlandungen an den maßgebenden Seichtstellen wurden 2016 in Summe 14 Erhaltungsbaggerungen durchgeführt, die sich auf eine Gesamtkubatur von rund 285 000 m³ beliefen. Knapp 86 % aller Baggerungen mussten auf der Strecke östlich von Wien getätigt werden.

Die minimal verfügbaren Fahrwassertiefen für die beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau (Wachau und östlich von Wien) wurden aus allen im Jahr 2016 durchgeführten hydrografischen Vermessungen der Stromsohle ermittelt. Die zwischen den Vermessungszeitpunkten liegenden Werte wurden hierzu interpoliert und in Kombination mit schifffahrtsrelevanten Pegelganglinien (gemittelte Tagespegelstände an den beiden Richtpegeln Kienstock und Wildungsmauer) ausgewertet. Referenz war dabei eine möglichst durchgängig vorgehaltene Tiefenrinne innerhalb der Fahrrinne, die die erforderliche Fahrbahnbreite für einen 4er-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr darstellt, wobei die Breite vom Kurvenradius abhängig ist.



„Das Jahr 2016 zeigte einmal mehr: punktgenaues Wasserstraßenmanagement ist ein tragendes Element für die Verkehrssicherheit auf der Donau. Durch proaktive Baggerungen, wie in Bad Deutsch-Altenburg, war die Wasserstraße für die Güterschifffahrt ganzjährig gut befahrbar.“

KLAUS DIEPLINGER
Leiter Erhaltung

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

351 Kilometer Wasserstraße 24 000 Tonnen Güter täglich

- Größte Warenströme im Import, gefolgt von Transit und Export
- Ostverkehr bedeutender als Westverkehr
- Höchstes Güteraufkommen zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze

Auf dem 350,51 Kilometer langen österreichischen Abschnitt der internationalen Wasserstraße Donau wurden im Jahr 2016 in Summe 9,1 Millionen Tonnen Güter befördert. Die abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen bewegten sich in einer Bandbreite von rund 3,9 Millionen Tonnen (von der deutsch-österreichischen Grenze bis Aschach) bis circa 6,8 Millionen Tonnen (von Wien bis zur österreichisch-slowakischen Grenze).

Mit knapp 4,3 Millionen Tonnen generierte der Importverkehr auch im Jahr 2016 den bedeutendsten Güterstrom. Der Werkshafen der voestalpine in Linz, der Güter überwiegend aus dem grenzüberschreitenden Ostverkehr bezog, leistete mit rund 2,5 Millionen Tonnen den mit Abstand größten Beitrag zu den Importen.

Den zweiten Platz bei den Güterströmen nahm der Transitverkehr mit knapp 2,2 Millionen Tonnen ein, wobei der Transitverkehr zu Berg mengenmäßig gerundet fünfmal so stark war wie der Transitverkehr zu Tal.

Mit rund 2 Millionen Tonnen folgte der Exportverkehr knapp hinter dem Transitverkehr. Hier erwies sich wiederum der Ostverkehr als bedeutender als der Westverkehr. Zudem hatte auch beim Export der Werkshafen der voestalpine in Linz mit rund 0,8 Millionen Tonnen den größten Anteil an den transportierten Mengen. Der Inlandsverkehr spielte mit lediglich 0,2 Millionen Tonnen eine untergeordnete Rolle.

Aufgrund des Stahlwerks der voestalpine stellt Linz, mit insgesamt fast 4 Millionen umgeschlagenen Tonnen (import- und exportseitig zuzüglich der im Binnenverkehr umgeschlagenen Mengen), nach wie vor eine merkliche Zäsur hinsichtlich der transportierten Gütermengen dar.

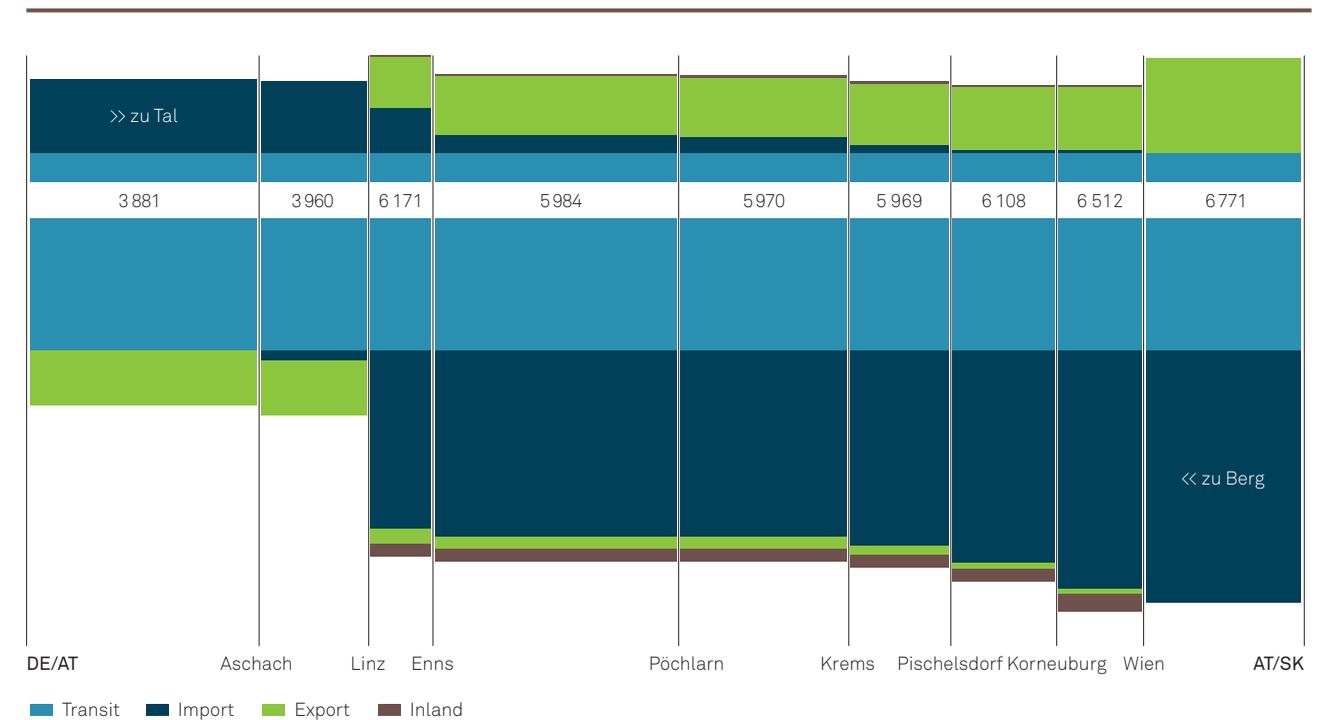
Mit circa 6,8 Millionen Tonnen überstiegen 2016 die an der österreichisch-slowakischen Grenze beförderten Gütermengen diejenigen an der Grenze zu Deutschland um ungefähr 74 %, was die ungleich größere Bedeutung des grenzüberschreitenden Ostverkehrs für Österreich verdeutlicht.

Das pro Tag auf der österreichischen Donau transportierte Gütervolumen betrug durchschnittlich 23 764 Tonnen. Dies entspricht einer Ladung von 951 Lkws (à 25 Nettotonnen) oder 594 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen).

Der am stärksten frequentierte Abschnitt war im vergangenen Jahr die 46 Kilometer lange Strecke zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze, auf der im Durchschnitt täglich knapp 18 500 Tonnen Güter befördert wurden.

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2016

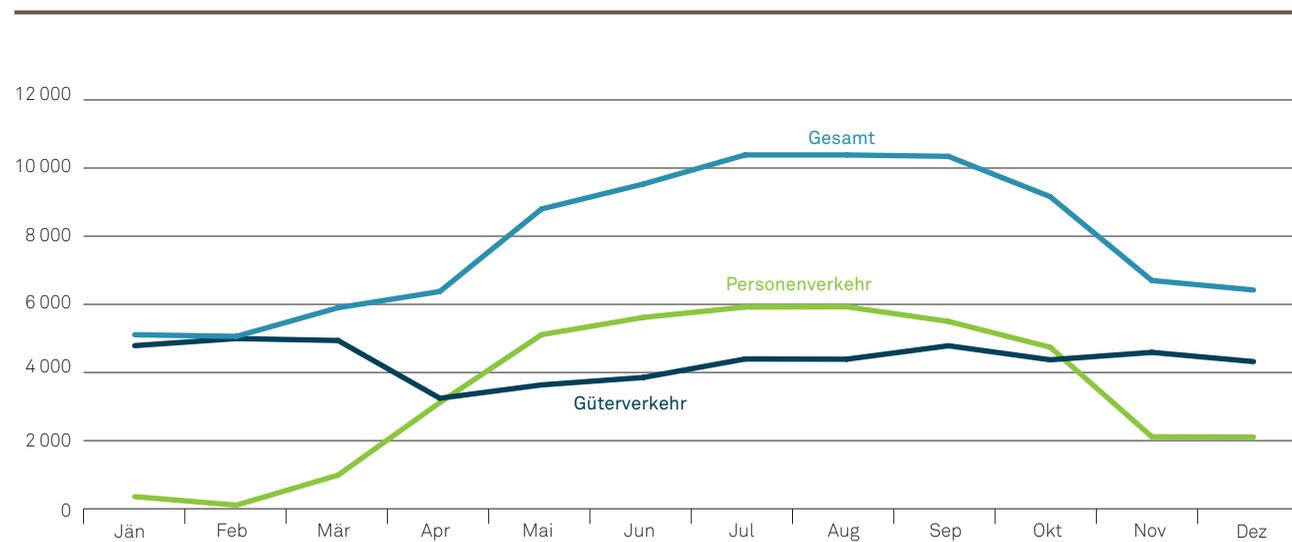


Abschnitt	Länge	Import	Import	Export	Export	Inland	Inland	Transit	Transit	Gesamt	Gesamt	Gesamt
in 1 000 Tonnen	in km	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Tal						
Grenze DE/AT–Aschach	63,21	0	972	721	0	0	0	1 805	383	2 526	1 355	3 881
Aschach–Linz	31,30	103	948	721	0	0	0	1 805	383	2 629	1 331	3 960
Linz–Enns	16,87	2 356	586	192	679	168	2	1 805	383	4 521	1 650	6 171
Enns–Pöchlarn	67,63	2 456	228	161	782	166	3	1 805	383	4 588	1 396	5 984
Pöchlarn–Krems	46,20	2 463	207	161	782	166	3	1 805	383	4 595	1 375	5 970
Krems–Pischelsdorf	26,30	2 578	101	125	808	166	3	1 805	383	4 674	1 295	5 969
Pischelsdorf–Korneuburg	29,60	2 809	30	72	841	166	2	1 805	383	4 852	1 256	6 108
Korneuburg–Wien	23,64	3 150	30	70	841	231	2	1 805	383	5 256	1 256	6 512
Wien – Grenze At/SK	45,76	3 328	0	0	1 255	0	0	1 805	383	5 133	1 638	6 771

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2016



	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
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
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

* 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

93 000 Einheiten geschleust Anstieg im Güter- und Personenverkehr

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2016 im Güter- und Personenverkehr in Summe 93 298 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 33 197 Motorgüter- und Motortankschiffe (+0,2 % gegenüber 2015), 18 406 Schubschiffe (+4,3 %) und 41 695 Personenschiffe (+6,0 %). Als Teil von in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 42 398 Güter- und Tankleichter oder -kähne (-0,4 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2015 ein Plus von 3,5 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau einen leichten Anstieg bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 1,6 % oder 822 Einheiten mehr als 2015). Im Personenverkehr kam es gar zu einem erheblichen Anstieg (um 6,0 % oder 2 348 Schiffseinheiten mehr als 2015). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2016 der Güterverkehr einen Anteil von 55,3 % (-1 Prozentpunkt gegenüber 2015), der Personenverkehr einen Anteil von 44,7 % (+1 Prozentpunkt).

2016 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 10 366 Verbände oder einzeln fahrende Schiffe (ein Plus von 352 Schiffseinheiten gegenüber 2015) – pro Monat waren dies 864 (+29) Schiffsbewegungen, pro Tag 29. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenau (Wien) mit 13 345 Schiffseinheiten (+5,7 % gegenüber 2015), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 10 878 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurden mit 8 733 Einheiten am wenigsten Schiffe geschleust.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr 2016 an den österreichischen Donauschleusen auch 9 554 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (-9,9 % gegenüber 2015) sowie 1 656 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust. Sie sind in den vorliegenden Auswertungen zum Güter- und Personenverkehr nicht berücksichtigt.



„In einer 2016 durchgeführten Umfrage zur Kundenzufriedenheit urteilten die Nutzerinnen und Nutzer der Wasserstraße klar: Das Schleusen-Service von viadonau ist top. Das positive Feedback bestätigt, dass unser Kurs – ganzheitliche Entwicklung mit konsequentem Servicegedanken – goldrichtig ist.“

KATA SEHER
Junior Projektmanagerin DoRIS Betrieb

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

99,96 % durchgängige Verfügbarkeit Mittlere Kammerauslastung rund 34 %

- 99,96 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2016
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, um Wartezeiten zu vermeiden

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 2016 der Grund für rund 88 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenammern. Die durchschnittliche Dauer der Revisionen im Winterhalbjahr 2015/16, die im Frühjahr 2016 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer 127 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund von Anlagenbeschädigungen durch Schiffe. Diese waren in Summe für rund 11 % aller Sperrtage verantwortlich und können überwiegend auf eine Havarie in der Schleuse Aschach zum Jahresende 2015 zurückgeführt werden. Darüber hinaus wurde etwa 1 % der Sperrtage durch Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich und Vermessungen verursacht. Keine Sperrungen wurden 2016 durch Hochwasser oder Eis bedingt.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2016 an 99,96 % der Tage gegeben.

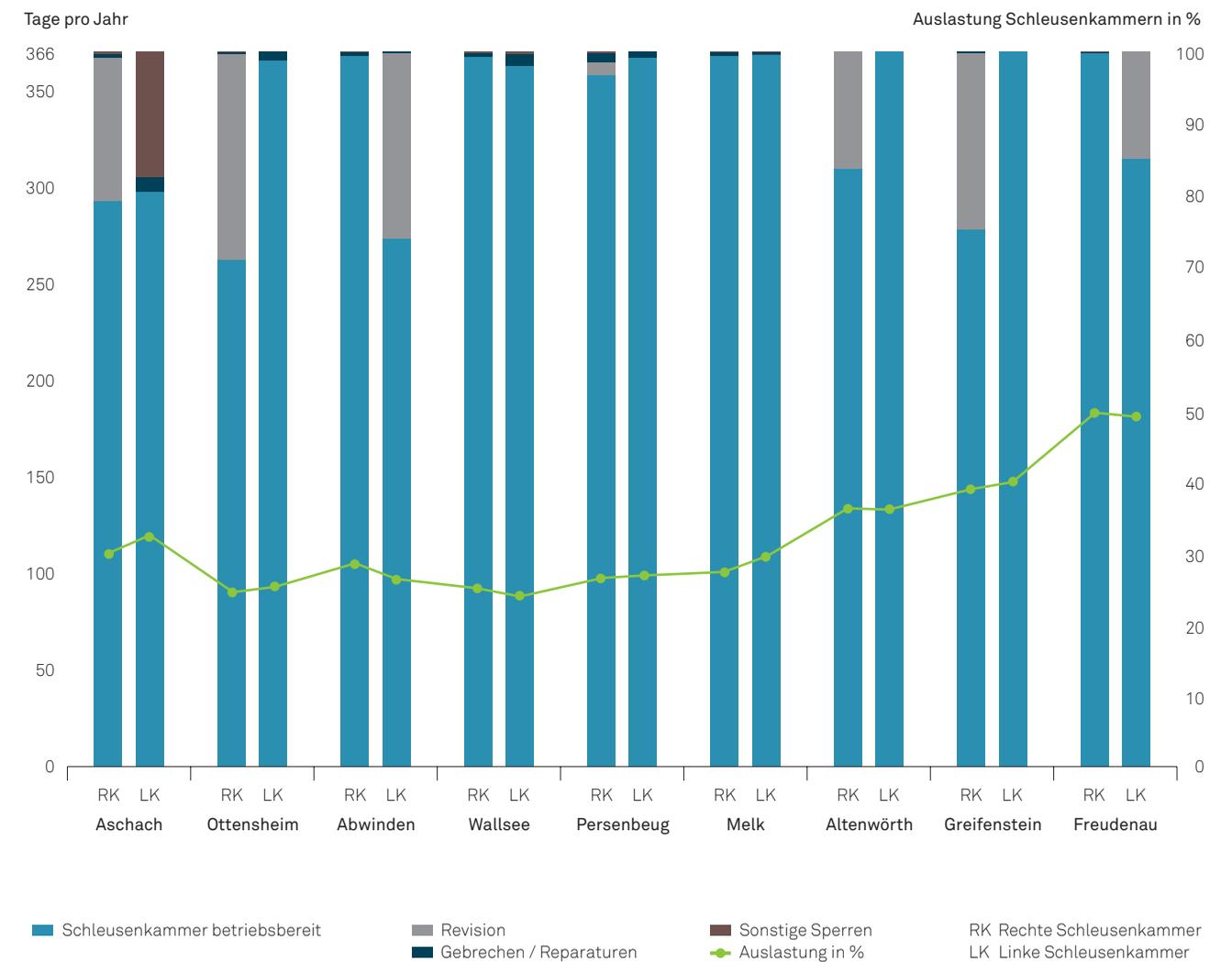
In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober waren nur zwei kurzfristige Sperrungen einzelner Kammern, bedingt durch Wartungsarbeiten und einen Brandmeldealarm, nötig. Sie dauerten im Durchschnitt 37 Minuten.

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 sieben Schleusenanlagen durchgeführt.

Die Auslastung der einzelnen Schleusenammern betrug 2016 im Durchschnitt rund 34 %. Die größte mittlere Auslastung meldete wie in den Jahren zuvor die Schleuse Freudenu mit etwa 50 %, die geringste Auslastung die Schleuse Wallsee mit rund 27 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenammern 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 und unter Berücksichtigung der Schleusensperren.

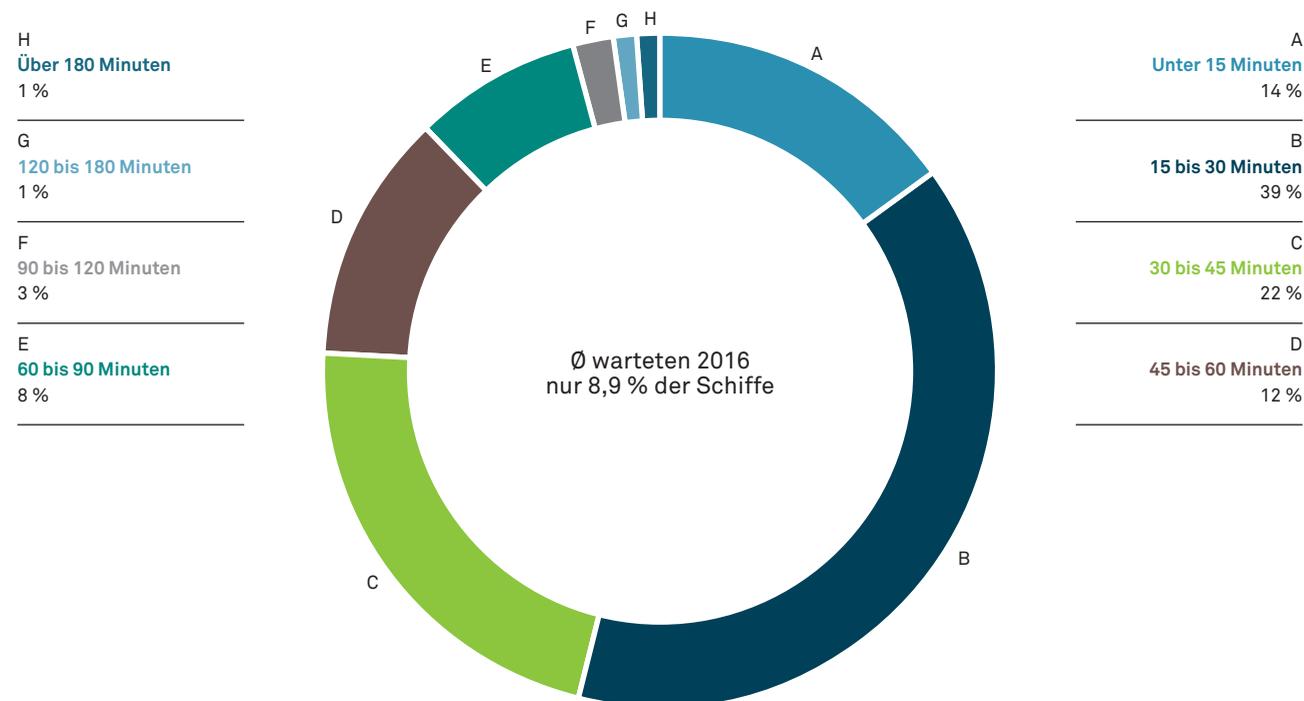
ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verfügbarkeit der österreichischen Donauschleusen 2016



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verteilung Wartezeiten für wartende Schiffe an österreichischen Donauschleusen 2016



WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 8,9 % der Schiffe warteten Mittlere Wartezeit 33 Minuten

Im Mittel mussten im Jahr 2016 auf dem österreichischen Donauabschnitt vor den neun Donauschleusen nur 8,9 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten in Kauf nehmen. Die mittlere Wartezeit betrug 33 Minuten. Für mehr als die Hälfte aller wartenden Fahrzeuge betrug die Wartezeit unter 30 Minuten, drei Viertel mussten weniger als 45 Minuten warten. Nur für rund 13 % 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 95,3 % aller Fahrzeuge keine Wartezeiten. Die restlichen 4,7 % der Schiffe mussten ihre Fahrt im Durchschnitt für 27 Minuten unterbrechen.

In den verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober warteten im Jahr 2016 nach einzelnen Schleusen und Monaten betrachtet nur 6,9 % aller Schiffseinheiten (durchschnittlich 32 Minuten). In den verkehrsärmeren Monaten November bis März kam es für 11,6 % aller Schiffe zu einer Wartezeit (von durchschnittlich 35 Minuten). Dies liegt daran, dass Schleusenrevisionen in den verkehrsarmen Monaten durchgeführt werden.

- Für 91,1 % aller Schiffseinheiten in der Großschifffahrt 2016 keine Wartezeiten vor Schleusen
- 33 Minuten mittlere Wartezeit für 8,9 % aller geschleusten Schiffseinheiten

UNFALLGESCHEHEN

Zahl von Verkehrsunfällen abnehmend Minus bei Kollisionen

- Anfahrungen von Schleusenanlagen und Schiffskollisionen 2016 die häufigsten Unfallarten
- Personenschäden: zwei Leichtverletzte, keine Toten
- An 17 Havarien waren Güterschiffe, an sieben Personenschiffe beteiligt

Die Donauschifffahrt ist im Vergleich zu den Landverkehrsträgern Schiene und Straße weiterhin der Verkehrsträger mit den wenigsten Unfällen. Auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich im Jahr 2016 in Summe 23 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 Güterschiffe beteiligt, während in sieben Fällen Personenschiffe zu Schaden kamen.

Differenziert nach der Unfallart ereigneten sich fünf Schiffskollisionen, wobei in sämtlichen Fällen in Fahrt befindliche Schiffe miteinander kollidierten und in keinem Fall Fahrzeuge im Bereich einer Schleusenanlage zusammenstießen. Es gab einen Fall einer Grundberührung wegen zu großer Abladetiefe beziehungsweise zu niedrigem Wasserstandes oder wegen Navigierens außerhalb der Fahrrinne. Bei sechs Unfällen kam es zu Ufer- und Anlagenbeschädigungen und bei weiteren zehn zu Anfahrungen im Bereich von Schiffschleusen. Schließlich war eine Brückenkollision zu verzeichnen.

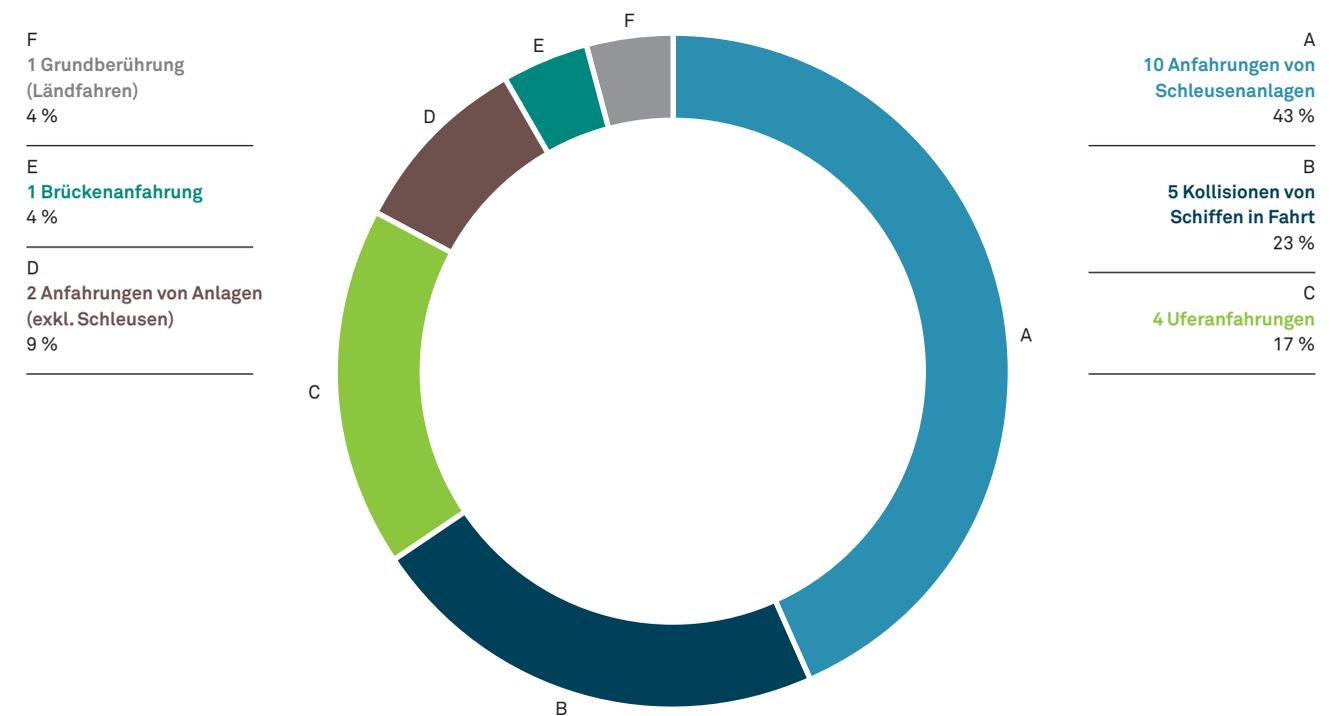
Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2016 bei einem Unfall zu Personenschäden. Durch die Kollision eines Sportbootes mit einem Güterschiffsverband wurden zwei Menschen leicht verletzt. So wie im Vorjahr gab es auf der Wasserstraße keine Toten zu beklagen. Gewässerverschmutzungen und Ladungsaustritte blieben ebenfalls aus.

Die meisten Unfälle ereigneten sich 2016 im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse). In Summe wurden hier zehn Unfälle, alle in Form von Anfahrungen, registriert. Auf gestauten Streckenabschnitten geschahen sieben Unfälle: zwei Schiffskollisionen, eine Brückenkollision und vier Uferanfahrungen. Drei Havarien fanden auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien (jeweils eine Anlagenanfahrung, eine Grundberührung und eine Kollision) statt. Auf der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) ereigneten sich 2016 ebenfalls drei Unfälle (eine Anlagenanfahrung und zwei Kollisionen).

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2016 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu drei Unfällen mit Schadenswirkung. Dabei handelte es sich um Kollisionen. Bei diesen Unfällen erlitten wie oben angeführt zwei Personen leichte Verletzungen.

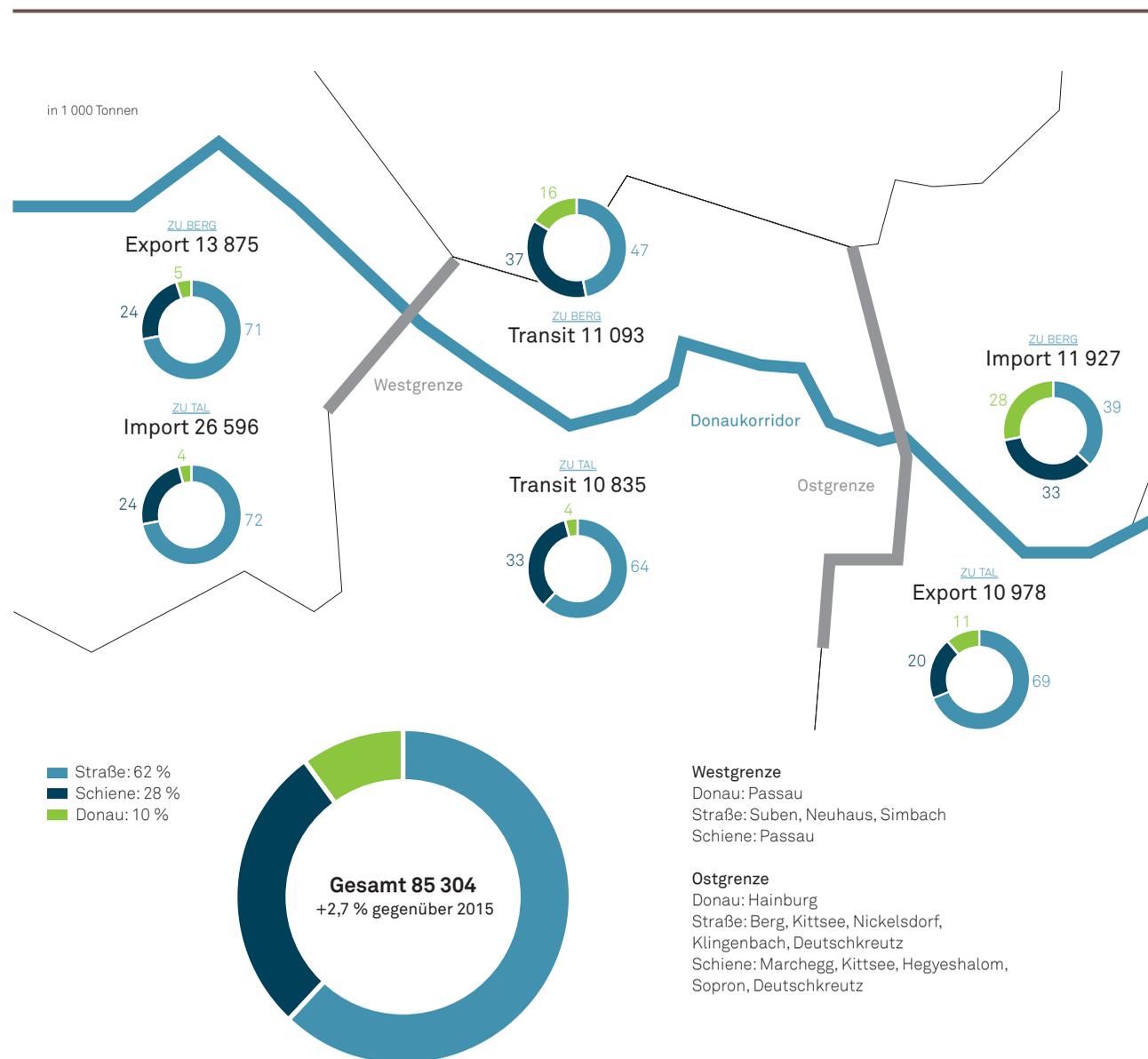
ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2016



ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2016



Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung, Bearbeitung durch viadonau

MODAL SPLIT

Straße legt weiter zu Donau gewinnt an Ostgrenze

Im Jahr 2016 lag das Verkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor bei etwa 85,3 Millionen Tonnen. Damit hat es sich in den letzten 20 Jahren (1997 bis 2016) nahezu verdoppelt. (Für 2016 basieren die Daten für den Verkehrsträger Straße aufgrund noch fehlender offizieller Zahlen auf einer Schätzung des Österreichischen Instituts für Raumplanung.) Im Jahr 2016 war das Transportaufkommen im Korridor wieder durch einen deutlichen Anstieg (um 5 % oder rund 4 Millionen Tonnen) gekennzeichnet.

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 nach wie vor deutlich größer ist als der Verkehr an der Ostgrenze Österreichs: 2016 passierten inklusive Transit 62,4 Millionen Tonnen Güter die Westgrenze des österreichischen Donaukorridors (+4,4 % gegenüber 2015), an der Ostgrenze waren es 44,8 Millionen Tonnen (+5,7 %).

Bei einem markanten Anstieg des Gesamtverkehrsaufkommens hatten die Verkehrsträger im österreichischen Donaukorridor (gerundet) folgende Anteile am Modal Split: Straße 62 %, Schiene 28 % und Donau 10 %. Es setzte sich der Trend fort, dass die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Donau, entgegen den verkehrspolitischen Zielsetzungen auf europäischer und nationaler Ebene, gegenüber der Straße an Anteilen verlieren oder zumindest keine dazugewinnen können. Im Jahr 2016 verzeichnete die Schiene mit einem Anteil von rund 28 % ein Minus von etwa 2 %, wohingegen die Donau wie im Vorjahr mit einem Anteil von rund 10 % konstant blieb. Den größten Anteil am Verkehrsaufkommen hatte die Donau 2016 mit 27,9 % im Import an der Ostgrenze und mit 16,3 % im Transit zu Berg (+2,2 %).

Das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen auf der Donau konnte im letzten Jahr einen Anstieg um 6,9 % verzeichnen. Im Vergleich zu 2015 ist somit die auf der Wasserstraße transportierte Gütermenge prozentuell deutlicher angestiegen als das gesamte Verkehrsaufkommen über alle drei Verkehrsträger hinweg. Eine Zunahme der transportierten Gütermengen konnte an der Ostgrenze und im Transit erreicht werden. An der Westgrenze verlor die Donau jedoch sowohl im Import als auch im Export Anteile an die Straße.

- Straße steigert Marktanteil um circa 7 %
- Schiene verliert Anteile, Donau konstant
- Donau mit Modal-Split-Anteil von 27,9 % im Import an der Ostgrenze und 16,3 % im Transit zu Berg

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT

38,3 Millionen Tonnen im Jahr 2015 Minus von 4,5 % gegenüber 2014

- Rückgang des Gesamttransportvolumens auf der Donau (-4,5 % gegenüber 2014)
- Ungarn 2015 bedeutendster Exporteur, Rumänien erneut größter Importeur auf der Wasserstraße
- Über 4,3 Millionen Tonnen an maritimen Verkehren auf der Donau (-17,5 % gegenüber 2014)

Die aktuellsten verfügbaren Zahlen zum Aufkommen im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen im Donauroum stammen aus dem Jahr 2015. In diesem Jahr wurden 38,3 Millionen Tonnen Güter auf der Wasserstraße Donau und ihren Nebenflüssen transportiert – ein Minus von 4,5 % oder rund 1,8 Millionen Tonnen gegenüber 2014. 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 Rumänien 2015 mit knapp 19,9 Millionen Tonnen die mit Abstand größte Transportmenge auf der Donau verzeichnen, gefolgt von Serbien mit 12,6 und Österreich mit rund 8,9 Millionen Tonnen. Während es in den Ländern der oberen Donau im Güteraufkommen auf der Wasserstraße gegenüber 2014 durchwegs Verluste im zweistelligen Prozentbereich gab (Deutschland: -17,1 %, Österreich: -13,9 %, Slowakei: -10,9 %), wuchsen die Transportmengen auf der mittleren und der unteren Donau 2015 erneut – trotz der ausgeprägten Niederwasserperiode in der zweiten Jahreshälfte (Ungarn: +5,4 %, Kroatien: +23,8 %, Serbien: +1,5 %, Rumänien: +11,0 %, Bulgarien: +7,4 %, Moldau: +19,9 %, Ukraine: +21,0 %).

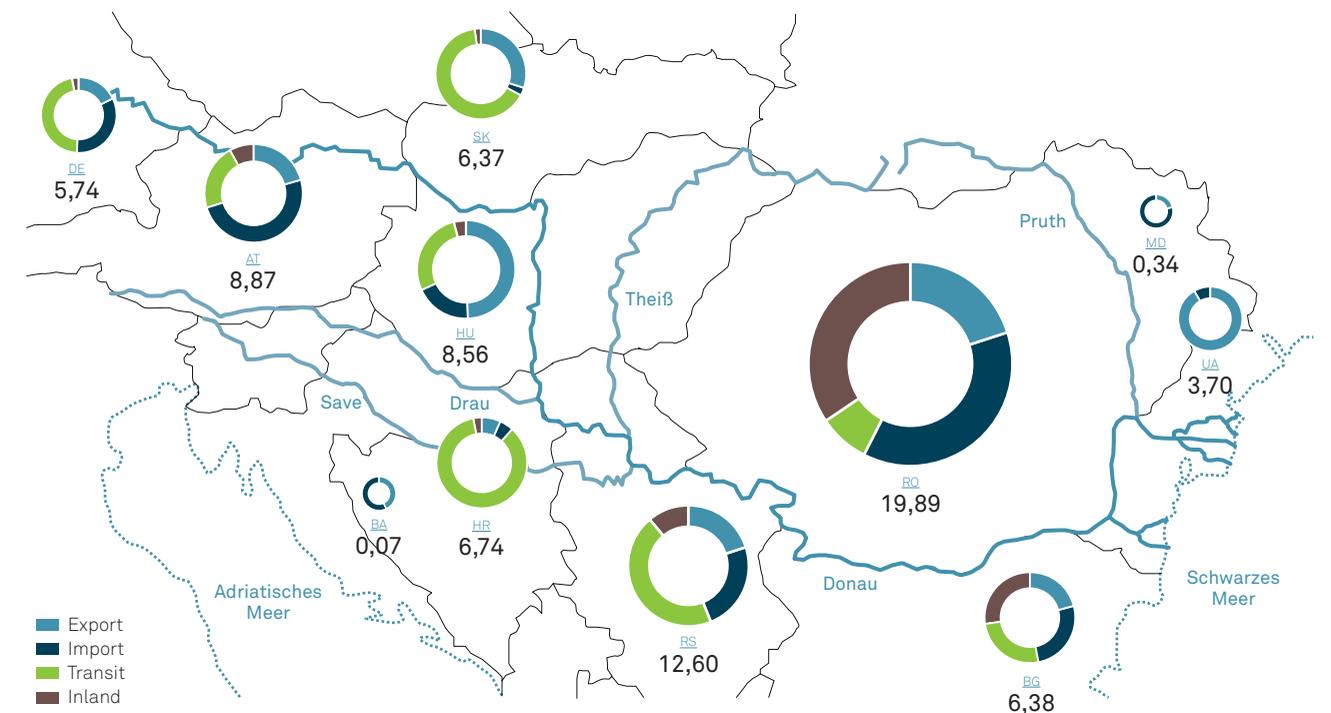
Mit knapp 4,3 Millionen Tonnen verschifften Gütern (+15,6 % gegenüber 2014) konnte Ungarn nach zwei Jahren Rumänien wieder den Rang als größter Exporteur auf der Donau ablaufen. Rumänien exportierte 2015 fast 4,0 Millionen Tonnen (+3,1 %), gefolgt von der Ukraine mit rund 3,4 Millionen Tonnen (+13,4 %) und Serbien mit knapp 2,5 Millionen Tonnen Gütern (-1,2 %). Mit einem beachtlichen Zuwachs von 35,5 % im Vergleich zu 2014 wies Rumänien mit rund 7,5 Millionen Tonnen erneut die meisten Importe auf der Donau auf. Zweitstärkstes Importland auf der Donau war 2015 wiederum Österreich mit über 4,4 Millionen Tonnen (-11,0 %), gefolgt von Serbien mit über 3 Millionen Tonnen (+1,3 %).

Auf dem rumänischen Donau-Schwarzmeer-Kanal (inklusive Seitenkanal) wurden im Jahr 2015 in Summe 13,9 Millionen Tonnen transportiert (inklusive Fluss-See-Verkehren im Ausmaß von rund 141 000 Tonnen). Gegenüber 2014 bedeutet dies einen Rückgang um knapp 3 % oder rund 0,4 Millionen Tonnen Güter.

Maritime Verkehre auf der Donau, also Transporte per Fluss-See- oder Seeschiff, machten im Jahr 2015 insgesamt über 4,3 Millionen Tonnen aus – eine Abnahme von 17,5 % oder mehr als 0,9 Millionen Tonnen gegenüber 2014. Mit gut 3,8 Millionen Tonnen beförderten Gütern ging der Großteil der maritimen Donauverkehre über den rumänischen Sulina-Kanal (+4,9 % gegenüber 2014).

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

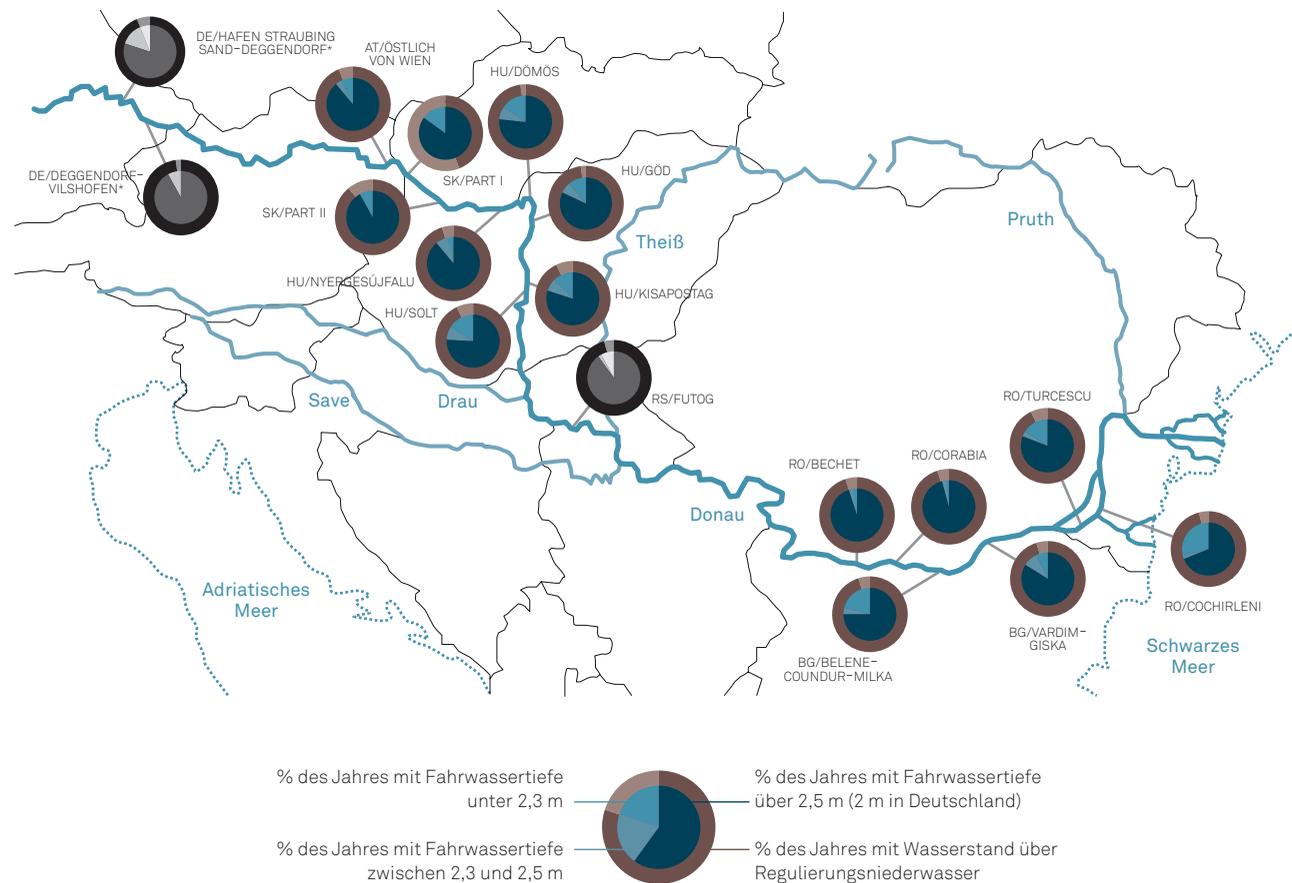
Güterverkehr auf der gesamten Donau 2015



in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA
Export	1,03	1,85	2,07	4,29	0,34	0,03	2,46	3,98	1,34	0,07	3,38
Import	1,91	4,43	0,10	1,61	0,17	0,04	3,06	7,45	1,66	0,27	0,31
Transit	2,64	1,91	4,18	2,44	6,18	0,00	5,71	1,68	1,68	0,00	0,00
Inland	0,16	0,68	0,02	0,22	0,05	0,00	1,37	6,78	1,70	0,00	0,01
Summe	5,74	8,87	6,37	8,56	6,74	0,07	12,60	19,89	6,38	0,34	3,70

ZAHLEN_DATEN_FAKTEN

Fahrwasserverhältnisse an den kritischsten Stellen entlang der gesamten Donau 2016



* 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 2017 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.danubemavigation.eu) und des Projekts FAIRway Danube, Bearbeitung durch viadonau

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

Gute Fahrwasserverhältnisse im Vergleich zu 2015

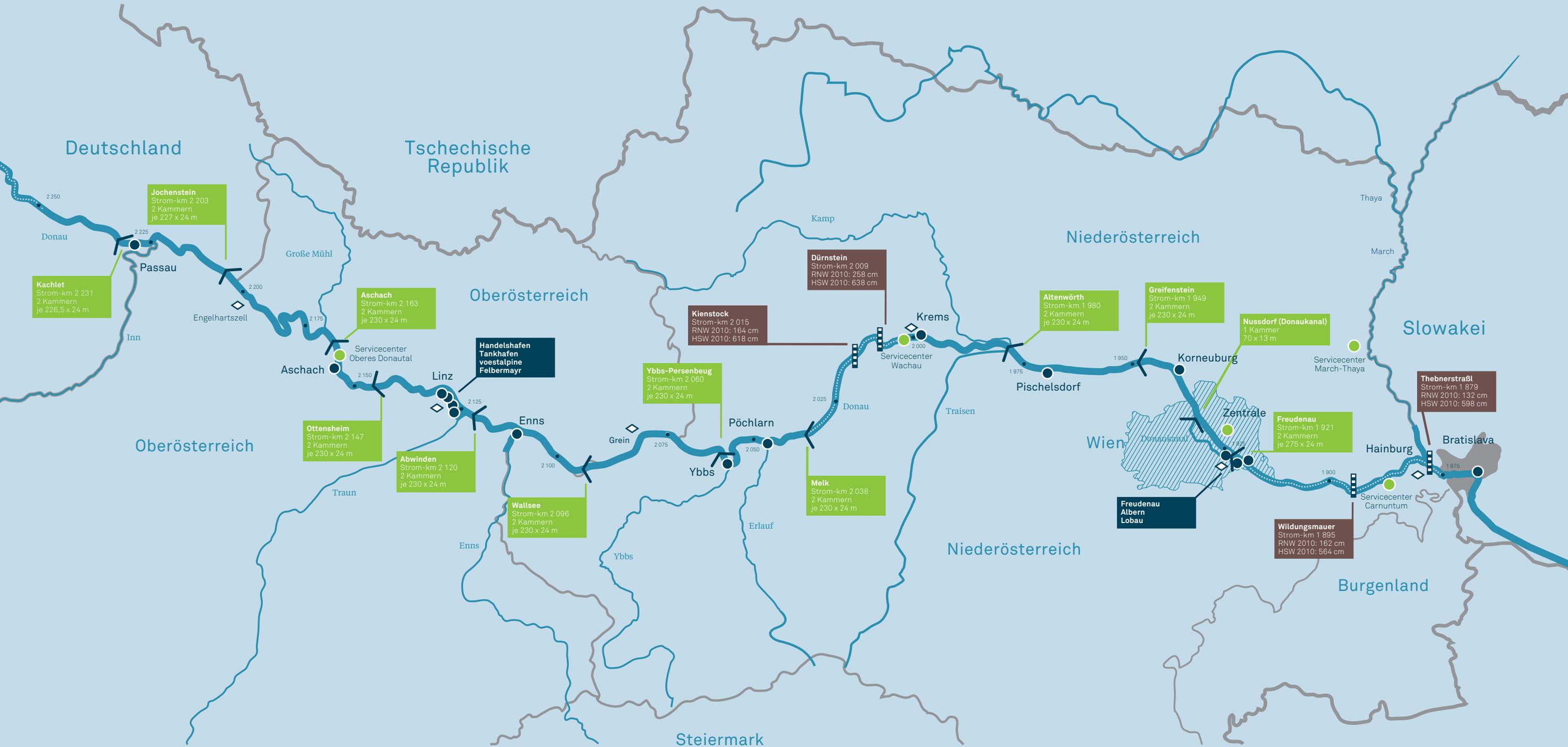
Die Fahrwasserverhältnisse waren im Jahr 2016 wesentlich besser als im Vorjahr. Nach dem Jänner, in dem mehrere Tage mit Fahrwassertiefen unter 2,5 m verzeichnet wurden, konnten die minimalen Fahrwassertiefen entlang der gesamten Donau übertroffen werden. Grund dafür waren die guten hydrologischen Bedingungen. Im September jedoch fielen die Wasserstände an der unteren Donau. Die gewünschte Fahrwassertiefe von 2,5 m konnte an manchen Seichtstellen beinahe zwei Monate lang nicht erreicht werden. An der oberen und mittleren Donau waren die hydrologischen Bedingungen und die Fahrwassersituation bis Oktober größtenteils günstig. In den letzten drei Monaten des Jahres sanken die Wasserstände kontinuierlich ab. In Kombination mit unzureichender Instandhaltungstätigkeit in einigen Donau-anrainerstaaten führte diese Situation zu ungünstigen Fahrwasserverhältnissen und mehreren Tagen mit Fahrwassertiefen unter dem Erhaltungsziel.

Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Seichtstellen entlang der Donau im Jahr 2016. Die Verfügbarkeit der Fahrrinne (innerer Kreis) wird im Verhältnis zu den hydrologischen Rahmenbedingungen (äußerer Kreis) dargestellt. Das Erhaltungsziel besteht darin, 2,5 m Fahrwassertiefe (2 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 dunkelblauen Kreissegmentes mit dem dunkelbraunen äußeren Ring decken. Im Jahr 2016 wurde dieses Ziel an mehreren kritischen Seichtstellen entlang der Donau 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. In einigen Abschnitten gab es an mehreren Tagen Fahrwassertiefen von 2,4 m oder 2,3 m (mittelblauer Sektor des inneren Kreises).

Betrachtet man die guten hydrologischen Gegebenheiten im Jahr 2016, ist die ungünstige Fahrwassersituation in der zweiten Jahreshälfte ein Resultat unzureichender Erhaltungsarbeiten oder notwendiger größerer Interventionen. In Ungarn und Bulgarien beispielsweise wurden im Jahr 2016 keinerlei Baggerungen durchgeführt. Grund dafür ist der Mangel an geeigneter Ausrüstung und Budget für solche Maßnahmen.

Viele Anrainerstaaten haben in den letzten Jahren beträchtliche Investitionen getätigt, um die Effizienz und Effektivität ihrer Instandhaltungsarbeiten 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 zu erreichen.

- Erhaltungsziel von 2,5 m Fahrwassertiefe wurde an den meisten Seichtstellen entlang der gesamten Donau zwischen Jänner und Herbst 2016 erreicht
- Ungünstigere Fahrwassersituation in der zweiten Jahreshälfte Resultat unzureichender Instandhaltungstätigkeit einiger Wasserstraßenverwaltungen, oft begründet durch fehlendes Budget



Der österreichische Donauabschnitt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nussdorf (Donaukanal)
1 Kammer
70 x 13 m

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

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

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

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

Florian Filz, Benedikt Grath, Milica Gvozdic, Simon Hartl, Thomas Hartl,
Andreas Herkel, Bettina Matzner, Ulf Meinel, Eva Michlits, Gert-Jan Muilerman,
Viktoria Weissenburger, Thomas Zwicklhuber

Konzept und Gestaltung

Brainds, Marken und Design GmbH
www.brainds.com

Fotos

Pilo Pichler, viaddonau / Bierbaumer,
Parlamentsdirektion / Wilke

Druck

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

© viaddonau 2017

