

19



Eckdaten Donauschifffahrt 2019¹

Transportaufkommen

8,5 Mio. t (+18,2 %)

- Import: 4,2 Mio. t (+10,5 %)
- Export: 2,3 Mio. t (+27,1 %)
- Transit: 1,8 Mio. t (+33,2 %)
- Inland: 0,3 Mio. t (-8,3 %)

Transportleistung

8,4 Mrd. tkm (+20,7 %)

8 094 Beförderungen (+6,2 %)

- Innerhalb des Bundesgebietes: 1,7 Mrd. tkm (+15,2 %)
- Außerhalb des Bundesgebietes: 6,7 Mrd. tkm (+22,2 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder

7,0 Mio. t (+13,6 %)

- Erze und Metallabfälle: 2,0 Mio. t (+2,3 %)
- Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,6 Mio. t (+5,9 %)
- Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 1,0 Mio. t (+51,6 %)
- Metallerzeugnisse: 0,7 Mio. t (-3,6 %)
- Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterialien: 0,7 Mio. t (+20,2 %)
- Düngemittel: 0,7 Mio. t (+69,8 %)
- Sonstige Güter: 0,3 Mio. t (-0,1 %)

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

98 234 Schiffseinheiten² (+9,5 %)

- Güterverkehr: 45 915 Einheiten (+7,8 %)
- Personenverkehr: 52 319 Einheiten (+11,0 %)

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

1,4 Mio. Passagiere (+9,5 %)

- Linienverkehr: 740 000 Passagiere (+5,7 %)
- Flusskreuzfahrten: 535 000 Passagiere (+15,1 %)
- Gelegenheitsverkehr: 105 000 Passagiere (+10,5 %)

Unfallgeschehen

36 Verkehrsunfälle
mit Schadenswirkung

- Personenschäden: 1 Toter, 0 Schwerverletzte, 1 Leichtverletzter
- Sachschäden: 9 Schiff-Schiff, 2 Auf-Grund-Laufen, 22 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 3 Sonstige Unfälle, 0 Schiffe gesunken

Verfügbarkeit der Wasserstraße

365 Tage

15-Jahres-Mittel: 357 Tage

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

1) Veränderungen gegenüber 2018 finden sich als Prozentwerte in Klammern

2) 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
Österreichische Donauflotte	32
Geschleuste Schiffseinheiten	34
Verfügbarkeit Schleusenammern	36
Wartezeit an Schleusen	38
Unfallgeschehen.....	40
Modal Split	42
Güterverkehr Donau gesamt 2018	44
Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt.....	46
Karte Österreichischer Donauabschnitt.....	48
Impressum	50

Wirtschaftschancen nutzen Schifffahrt konsequent modernisieren



MAGNUS BRUNNER

Staatssekretär Bundesministerium für
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Als Freizeit- und Lebensraum erfüllt die Donau seit jeher den Wunsch und die Sehnsucht nach Erholung, Naturerlebnis und einzigartiger Flussidylle. Neben der Vielfalt der Interessen am Strom stehen im Lichte der zunehmenden Bedeutung alternativer, umweltverträglicher Verkehrssysteme auch die vielen Chancen, die die Donau als Wasserstraße bietet, im Fokus innovativer Verkehrskonzepte. Um ihre einzigartige Nutzungsvielfalt verantwortungsvoll weiterzuentwickeln, wurden im Aktionsprogramm Donau einst die Bereiche Schifffahrt, Umwelt und Hochwasserschutz als integrale Bestandteile zu einem gut funktionierenden Räderwerk zusammengeführt. Gemeinsam mit viadonau sorgt das Bundesministerium für Klimaschutz dafür, dass diese Zahnräder heute optimal ineinandergreifen und Lösungen umgesetzt werden, die sämtlichen Bedürfnissen und Interessen am Strom gerecht werden.

Die Förderung der umweltfreundlichen Schifffahrt ist dabei einer der wichtigsten Schwerpunkte und eine bedeutende Investition in eine nachhaltige Zukunft des europäischen Verkehrsnetzes. Als Verkehrsträger mit dem günstigsten Treibhausgas-Leistungs-Verhältnis hat die Binnenschifffahrt bereits heute einen entscheidenden Vorteil. Diesen gilt es weiter auszubauen, indem man ihr jenes technische und infrastrukturelle Rüstzeug gibt, mit dem sie als leistungsstarke Alternative in den nationalen wie internationalen Transportketten von morgen noch klarer auftreten kann – von der Nutzung umweltfreundlicherer Treibstoffe wie Flüssigerdgas (LNG) über digitale Wasserstraßeninformationssysteme bis zur optimalen Energieversorgung an Anlegestellen durch die Anbindung an landseitige Stromnetze. Auf diese Weise stärken wir den Wirtschaftsfaktor Wasserstraße, erhöhen die Energieeffizienz und Verlässlichkeit der Binnenschifffahrt und stellen damit einmal mehr heraus, dass sie ein gewichtiges Argument in der Diskussion um zukunftsfähige Transportlösungen ist.

Positiven Trend stärken Wasserstraße für die Zukunft positionieren

Transportweg und Verkehr bilden eine untrennbare Einheit. Je besser sie aufeinander abgestimmt sind, umso sicherer, verlässlicher und nachhaltiger können beispielsweise Warenlieferungen stattfinden. Das gilt auch und vor allem auf der Donau. Was also macht eine professionelle Wasserstraßenverwaltung aus? Auf diese Frage geben wir bei viadonau seit vielen Jahren eine klare und selbstbewusste Antwort: treffsichere, proaktive und ökologisch nachhaltige Maßnahmen. Damit erhöhen wir die Qualität der Wasserstraße und gewährleisten ihre Nutzbarkeit auch unter schwierigen Rahmenbedingungen. Unser unbedingtes Credo dabei: Mit dem Fluss ganzheitlich arbeiten – für Umwelt, Wirtschaft und Sicherheit.

Damit wir die Aufmerksamkeit für den Fluss und seine Leistungsfähigkeit als Transportweg steigern können, sind wirtschaftliche Erfolge besonders wichtig. Die hervorragenden Fahrwasserbedingungen auf der Donau und das nach 2018 wiedererstarbte Vertrauen der Wirtschaft in die Verlässlichkeit einer bestmöglich instand gehaltenen Wasserstraße gaben dem Transport- und Logistiksektor 2019 enormen Auftrieb und sorgten für ein kräftiges Ausrufezeichen der Wirtschaft am Strom. Rund 8,5 Millionen Tonnen transportierte Güter und circa 7 Millionen Tonnen Hafenumschlag sprechen eine deutliche Sprache. Diese Erfolge bestätigen die Attraktivität des Flusses als alternativer Transportweg und regen ein – heutzutage mehr denn je gebotenes – umweltorientiertes Umdenken der Wirtschaft an. Um dieses Signal noch sichtbarer zu machen, wollen wir die Wasserstraße täglich weiterentwickeln, modernisieren und als Transportoption in einer Zukunft, die auf umweltverträgliche Alternativen setzt, optimal positionieren.

Darüber hinaus war das Jahr 2019 von einer Vielzahl interner Projekte gekennzeichnet. So war beispielsweise die Sicherstellung der digitalen Barrierefreiheit bei den Onlineinhalten von viadonau ein wichtiger Baustein in der Verwirklichung der Chancengleichheit. Auch im infrastrukturellen Bereich wurden zahlreiche Projekte vorgeplant, deren Umsetzung in den nächsten Jahren ansteht (unter anderem landseitige Stromversorgung für Kabinenschiffe, Neugestaltung des Servicecenters Carnuntum in Bad Deutsch-Altenburg). Denn wir sind davon überzeugt, dass ein Unternehmen nur dann nach außen effizient und nachhaltig arbeiten kann, wenn es intern solide aufgestellt ist.



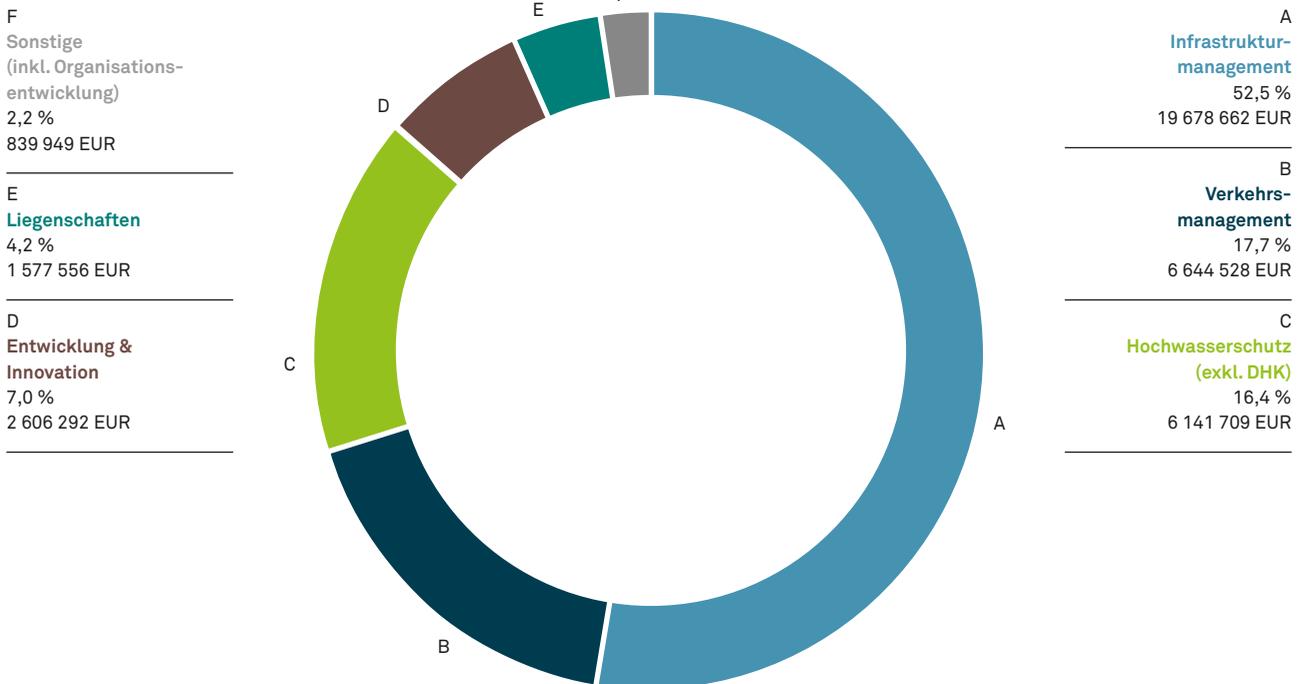
Hans-Peter Hasenbichler

HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

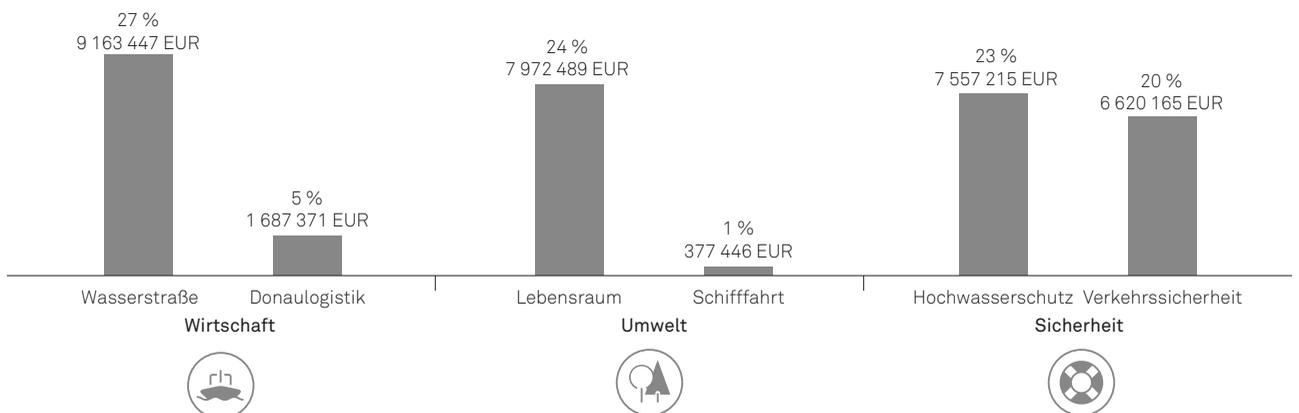
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Kosten nach Kernaufgaben und Wirkungsbeiträgen von viadonau 2019

Kosten nach Kernaufgaben



Kosten nach Wirkungsbeitrag



BILANZ VIADONAU

Donau wieder im Trend Viel Schifffahrt und noch mehr Natur

Günstige Fahrwasserbedingungen, kombiniert mit gewohnt treffsicherem Wasserstraßenmanagement, sorgten dafür, dass das Vertrauen der Wirtschaft in die Wasserstraße zurückkehrte. Ein kräftiger Anstieg im Gütertransport von rund 20 % auf 8,5 Millionen Tonnen und ein Zuwachs von etwa 10 % auf rund 98 000 geschleuste Schiffseinheiten beweisen das Wiedererstarren der Donau als leistungsfähiger Transportweg und bestätigen, dass der Fluss ein ungebrochen beliebtes Ausflugsziel ist. Mit der gelungenen Umsetzung zahlreicher großer Hochwasserschutz- und Naturprojekte machte viadonau das Jahr 2019 auch in Sachen Sicherheit und Umwelt an der Donau zu einem vollen Erfolg.

Vorbereitend für das österreichisch-slowakische Interreg-Projekt „Alpen Karpaten Fluss Korridor“ trug viadonau bereits Anfang 2019 einen 40 000 m³ großen Kieshaufen an der Fischamündung ab. Im Herbst und Winter erfolgte unter der Projektleitung des Nationalparks Donau-Auen schließlich die Revitalisierung der Fischamündung durch viadonau. Ziel des bilateralen Projekts: Schutz und Verbesserung der Lebensraumkonnektivität für wassergebundene Lebewesen in der Grenzregion. Ebenfalls auf der österreichisch-slowakischen Grenzstrecke wurde im Frühjahr 2019 auf der Höhe Wolfsthal eine weidenbewachsene Kiesbank zur Insel umgestaltet. Der Graben ist nun auch bei durchschnittlicher Wasserführung der Donau durchströmt und steht als hochwertiger, vor Wellenschlag geschützter Fischlebensraum zur Verfügung.

Mehr Raum für Natur und gefährdete Arten war auch das Ziel des LIFE+-Projekts „Renaturierung Untere March-Auen“. Seit 2017 wurden an der March schädliche Regulierungen zurückgebaut und Bachmündungen naturnah umgestaltet. Insgesamt entstanden sieben Kilometer neu durchströmte Fließgewässer. Rund 115 000 m³ Sedimente wurden dazu entfernt. Im Herbst 2019 wurde das Projekt, das in Partnerschaft mit dem WWF und dem NÖ Landesfischereiverband umgesetzt wurde, erfolgreich abgeschlossen.

Im Juni und September hieß es erneut „servus“ und „bonjour“ für viadonau und Ausstellungspartner wie die österreichischen Donauhäfen (IGÖD) und das Logistikum Steyr der FH Oberösterreich auf der „transport logistic“-Messe in München und der „Smart Rivers“-Konferenz in Lyon. Auf dem internationalen Parkett der alle zwei Jahre stattfindenden Großevents wurden einmal mehr Chancen und Potenziale der Binnenschifffahrt und innovative Lösungen für Digitalisierung, Klimaschutz und die Stärkung des Wirtschaftsfaktors Wasserstraße präsentiert.

Seit 2017 wurde das im Eigentum der Donauhochwasserschutz-Konkurrenz (DHK) stehende Hochwasserschutzsystem Marchfeldschutzdamm durch viadonau generalsaniert. Die weitgehende Fertigstellung des Hochwasserschutzes nach dem Stand der Technik im Sommer 2019 bedeutet Hochwassersicherheit für rund 30 000 Bürgerinnen und Bürger in Wien und Niederösterreich. Schon im Herbst folgte der Abschluss der Bauarbeiten zum Hochwasserschutz March-Thaya. Rund 75 Kilometer Dammsystem bieten nördlich von Rabensburg wieder optimalen Schutz.



„In internationaler Zusammenarbeit widmen wir uns gezielten Strategien zur Abfallvermeidung in und entlang der Donau und engagieren uns zugleich für die kontinuierliche Verbesserung der Entsorgungsinfrastruktur für die Binnenschifffahrt.“

JULIA KNEIFEL
Projektmanagerin Kommunikation & Wissensmanagement

Güterverkehr auf der österreichischen
Donau 2015 bis 2019





8 511 553 t

2019 —●

2018

7 202 368 t

2017

9 619 520 t

2016

9 071 478 t

2015

8 599 354 t

Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen in den freien Fließstrecken der Donau 2019

96,2 %
über 2,5 m

Wachau

3,8 %
unter 2,5 m



88,8 %
über 2,5 m

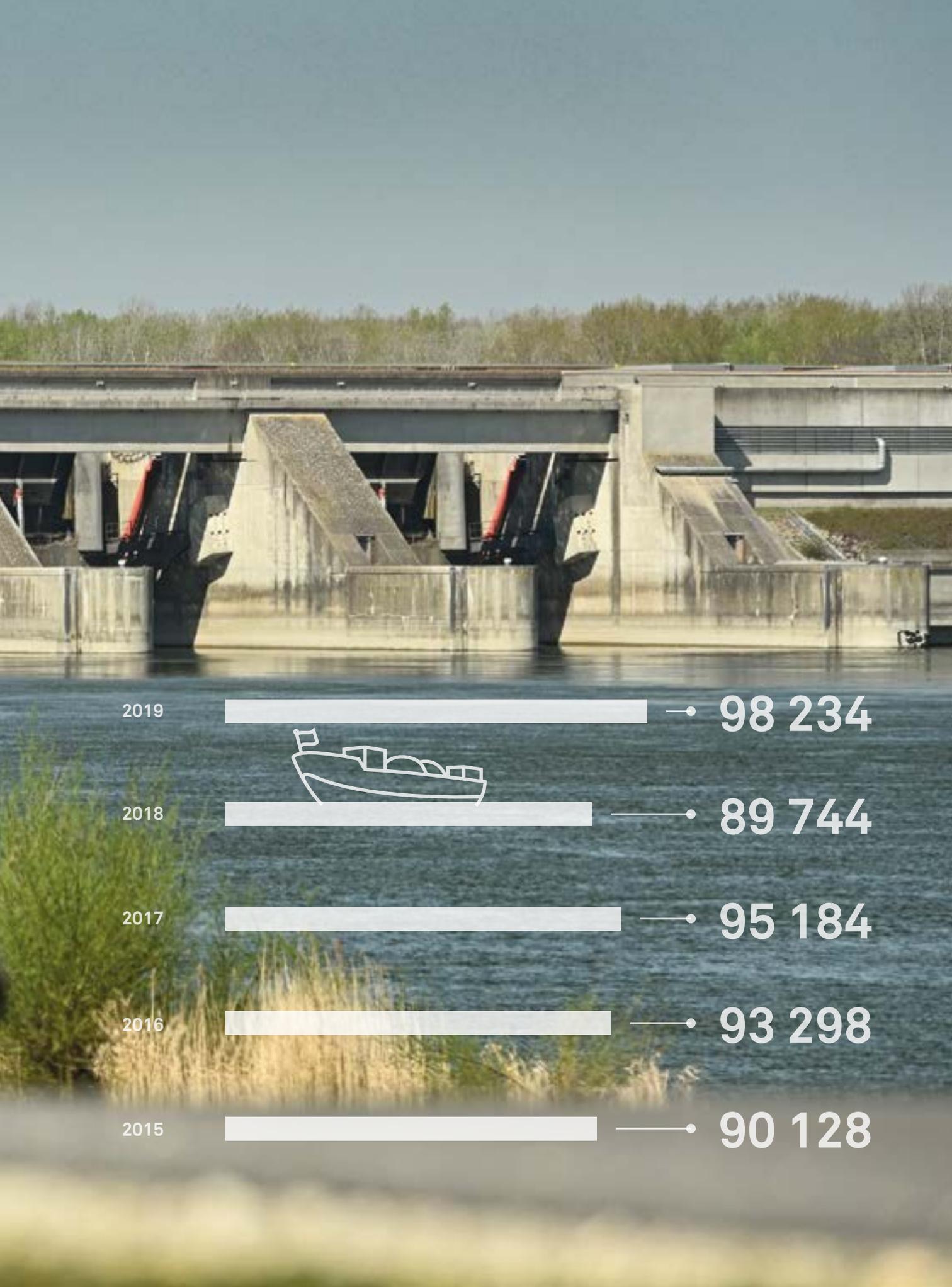
**Östlich
von Wien**

11,2 %
unter 2,5 m

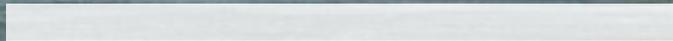


Geschleuste Schiffseinheiten
2015 bis 2019





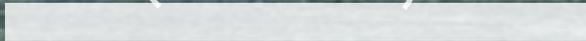
2019



→ 98 234

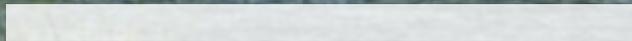


2018



→ 89 744

2017



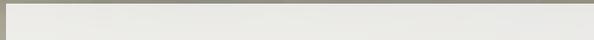
→ 95 184

2016



→ 93 298

2015



→ 90 128

KUNDENZUFRIEDENHEIT INFRASTRUKTUR

Bestnote im Donauraum

Proaktive Instandhaltung

- 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 infrastrukturbezogenen 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 im Winter 2019/20 durchgeführten Kundenumfrage 42 Rückmeldungen aus dem Schifffahrtssektor eingelangt (-48,0 % gegenüber der letzten Befragung). 62,5 % der Antworten stammen von Schiffskapitäninnen und Schiffskapitänen, 25,0 % von Schiffseignerinnen und Schiffseignern sowie 12,5 % von Sonstigen – bei 38,5 % Anteil der Güterschifffahrt, 46,1 % Anteil der Fahrgastschifffahrt und 15,4 % Anteil von Sonstigen.

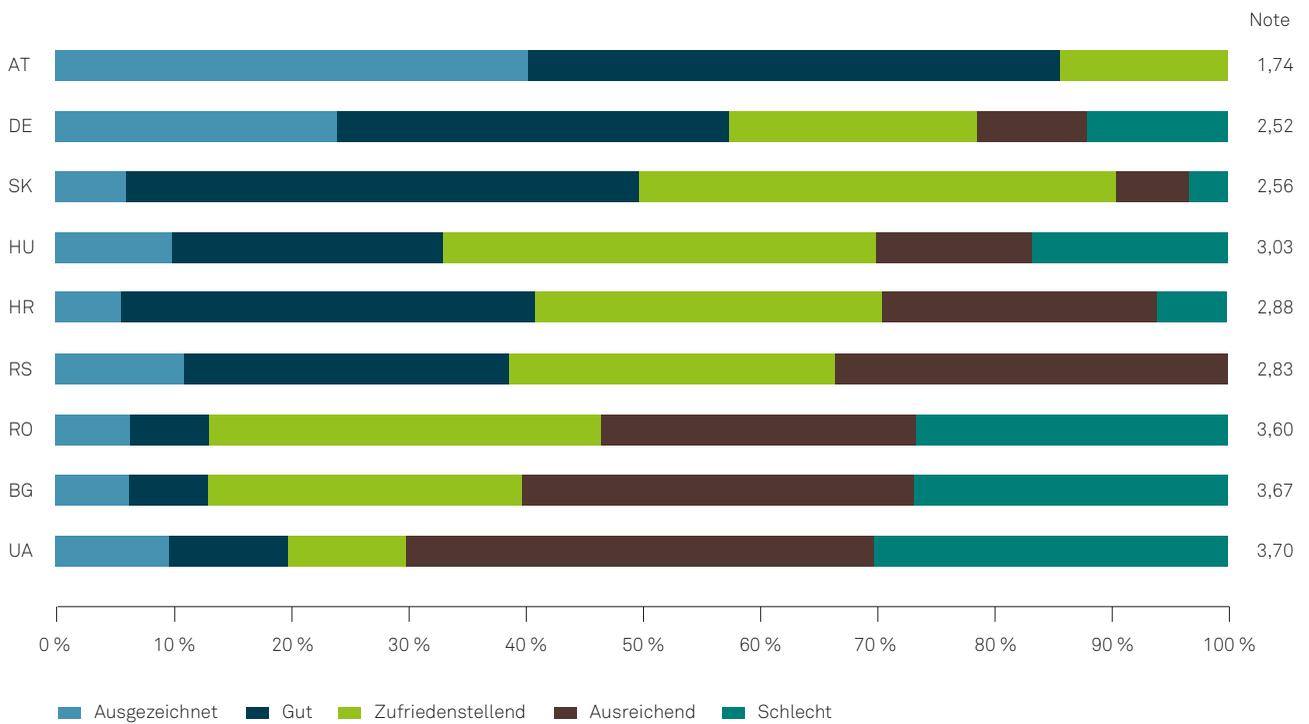
In der Umfrage 2019/20 wurde die Qualität der Instandhaltung des österreichischen Donauabschnittes mit der Durchschnittsnote 1,74 auf einer Schulnotenskala von 1 bis 5 beurteilt. Damit ist viadonau wie in den Vorjahren der von den wasserseitigen Nutzerinnen und Nutzern am besten bewertete Wasserstraßeninfrastruktur-Betreiber aller 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.

In der Kundenbefragung wird auch die Beurteilung des öffentlichen Liegestellenangebots (öffentliche Länden im Besitz des Bundes) erhoben. Nicht zuletzt aufgrund der Ergebnisse der Umfragen der vergangenen Jahre hat viadonau hier Handlungsbedarf gesehen und bereits mehrere Projekte zur Sanierung und Aufwertung dieser Länden durchgeführt beziehungsweise gestartet. So wurden 2019 die beiden Bundesländen Thebner Straßl und Petronell auf der freien Fließstrecke östlich von Wien saniert und die Aufwertung und Sanierung der Trockengutlände Linz Mitte (Südteil) sowie die Sanierung der Unteren Donaulände Linz zur Bewilligung bei den zuständigen Behörden eingereicht.

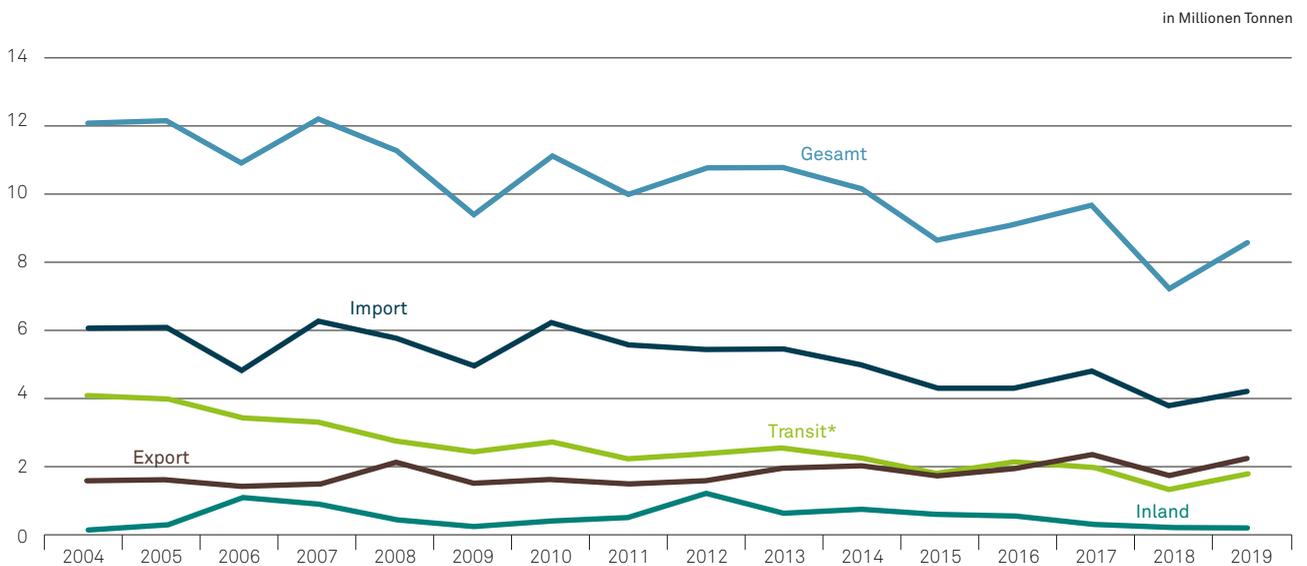
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserstraßen-Infrastrukturqualität in den Donauländern 2019



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2004 bis 2019



Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit*	Inland	Gesamt
2019	4 193 338	2 258 611	1 805 896	253 708	8 511 553
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

* 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

Erholung des Aufkommens um 18,2 % Stärkster Anstieg mit 33,2 % im Transit

Die gegenüber 2018 deutlich besseren Fahrwasserbedingungen führten 2019 zu einer Erholung des gesamten Transportaufkommens um 18,2 % (auf über 8,5 Millionen Tonnen, was annähernd dem Wert von 2015 entspricht). Die Transportleistung des österreichischen Donauabschnitts, also das Produkt aus der transportierten Gütermenge und der Länge des Transportweges, stieg gegenüber dem Vorjahr sogar um 20,7 % (auf rund 8,4 Milliarden Tonnenkilometer).

Nach wie vor dominierte der Import mit 4,2 Millionen Tonnen oder einem Anteil von 49,3 % am gesamten Transportaufkommen auf der österreichischen Donau. Mit 2,3 Millionen Tonnen belegte der Export den zweiten Rang und lag somit vor dem Transitverkehr mit 1,8 Millionen Tonnen – ein Trend, der das dritte Jahr in Folge anhielt.

Den mit 3,0 % geringsten Anteil am Transportaufkommen in Österreich stellte nach wie vor mit lediglich 0,3 Millionen Tonnen der Inlandsverkehr.

Die stärkste Erholung konnte mit einem Anstieg um 33,2 % der Transitverkehr verzeichnen, während der Export um 27,1 % und der Import um immerhin 10,5 % zulegen konnten. Einzig der Inlandsverkehr lief mit einem Rückgang um 8,3 % diesem Trend entgegen.

Insgesamt war im grenzüberschreitenden Güterverkehr, also der Summe aus Export, Import und Transit, mit 8,3 Millionen Tonnen eine Steigerung um 19,2 % gegenüber 2018 zu verzeichnen. Mit dieser Menge übertraf er den reinen Inlandsverkehr um circa das 30-Fache, was die überaus hohe Bedeutung des internationalen Gütertransportes auf dem rund 351 Kilometer langen österreichischen Donauabschnitt veranschaulicht.

Die Bedeutung der grenzüberschreitenden Güterschifffahrt wird auch anhand der Größenordnungen des in- und ausländischen Anteils an der Transportleistung offensichtlich: Betrag der inländische Anteil 2019 1,7 Milliarden Tonnenkilometer, stand dem ein mit 6,7 Milliarden Tonnenkilometern rund viermal so hoher Wert für den ausländischen Anteil gegenüber.

- Gesamtes Transportaufkommen 8,5 Millionen Tonnen
- Erholung in den Verkehrsbereichen Import, Export und Transit

HAFENUMSCHLAG

Zunahme im wasserseitigen Umschlag Stärkster Anstieg in Enns

- Wasserseitiger Umschlag stieg in allen österreichischen Donauhäfen
- voestalpine-Werkshafen weiterhin bedeutendster Donauhafen in Österreich
- Zweithöchste Steigerung des wasserseitigen Umschlags in den Häfen der Linz AG

Bei Betrachtung des wasserseitigen Hafenumschlags im Jahr 2019 ist eine deutliche Zunahme im Vergleich zum Vorjahr ersichtlich. Die Steigerung im Umschlagsvolumen, die über alle österreichischen Donauhäfen und -ländern hinweg zu beobachten ist, kann auf das erhöhte Transportvolumen im Berichtsjahr zurückgeführt werden.

Insgesamt wurden im Jahr 2019 knapp 7 Millionen Tonnen an den österreichischen Donauhäfen und -ländern umgeschlagen, was einer Zunahme um 13,6 % im Vergleich zum Niederwasserjahr 2018 entspricht. Nach einzelnen Häfen betrachtet bewegte sich die Steigerung des Umschlagsvolumens zwischen 3,2 und 61,2 %.

Wie in den Vorjahren hielt sich der Werkshafen der voestalpine AG in Linz unangefochten auf Platz eins der österreichischen Häfen und Länder: 38,7 % des gesamten umgeschlagenen Volumens entfielen auf ihn. Im Jahr 2019 wurden in Summe knapp 2,7 Millionen Tonnen in diesem Hafen umgesetzt, was einer moderaten Steigerung um 3,2 % im Vergleich zu 2018 entspricht.

Der Hafen Wien, der die Häfen Freudenau, Lobau und Albern umfasst, wies einen Zuwachs des Umschlagsvolumens von 17,8 % im Vergleich zum Jahr 2018 auf. Mit einer Umschlagsmenge von über 1,2 Millionen Tonnen und einem Anteil von 17,6 % am gesamten umgeschlagenen Volumen rückte er im Ranking – sehr knapp vor den sonstigen Häfen und Ländern – auf den zweiten Platz vor.

Die sonstigen Häfen und Länder (Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg) verzeichneten zusammen eine umgesetzte Menge von mehr als 1,2 Millionen Tonnen und einen Anteil von ebenfalls 17,6 % am gesamten wasserseitigen Hafenumschlag, womit diese Gruppe den dritten Platz einnahm. Im Vergleich zum Vorjahr wuchsen die umgeschlagenen Mengen um 11,0 %.

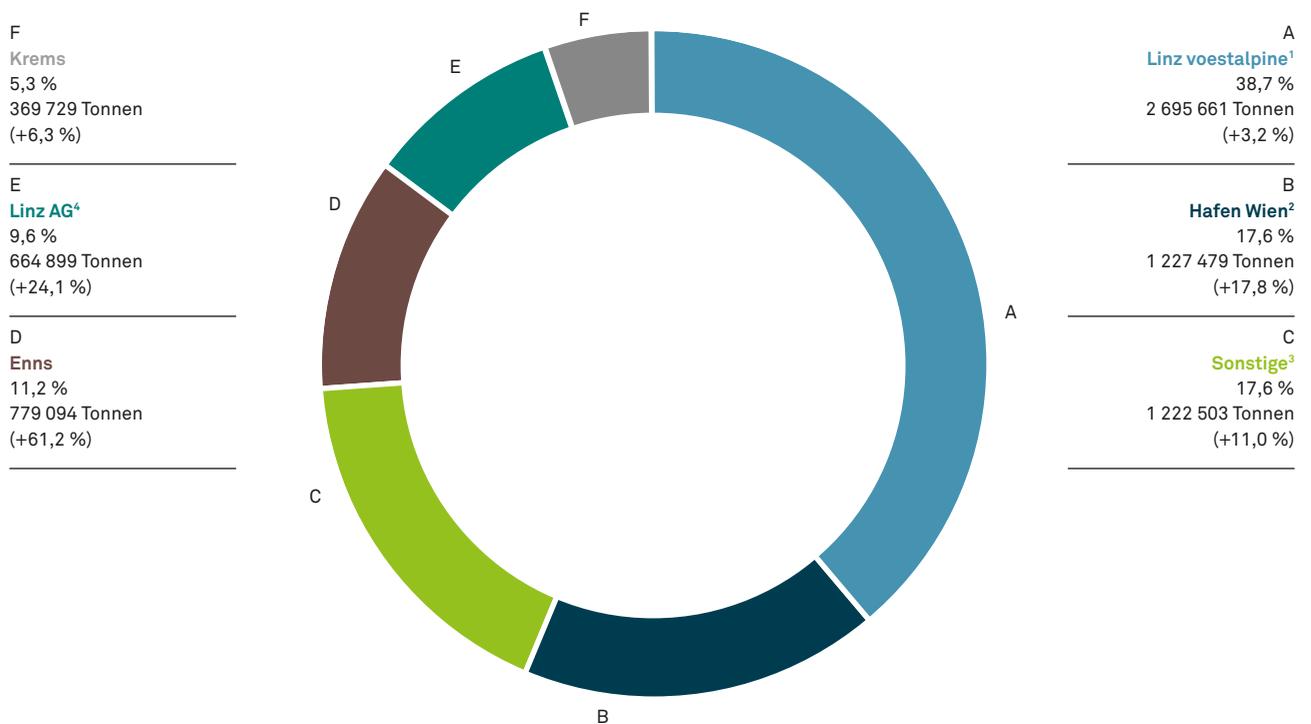
Der Ennshafen konnte mit einem Anteil von 11,2 % am gesamten Umschlagsvolumen der österreichischen Häfen und Länder auf den vierten Platz aufsteigen. In Summe wurden hier im Jahr 2019 rund 0,8 Millionen Tonnen umgesetzt. Bemerkenswert ist die Steigerung des Umschlagsvolumens im Vergleich zum Vorjahr – mit 61,2 % konnte der Ennshafen den stärksten Zuwachs verzeichnen.

Das umgesetzte Volumen in den Häfen der Linz AG (Handels- und Ölhafen) stieg um 24,1 %, was den zweitgrößten Zuwachs darstellt. Insgesamt wurden in den beiden Häfen knapp 0,7 Millionen Tonnen umgeschlagen.

Der Hafen Krems wies ein Umschlagsvolumen von rund 0,4 Millionen Tonnen auf, was einer Steigerung um 6,3 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2019



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

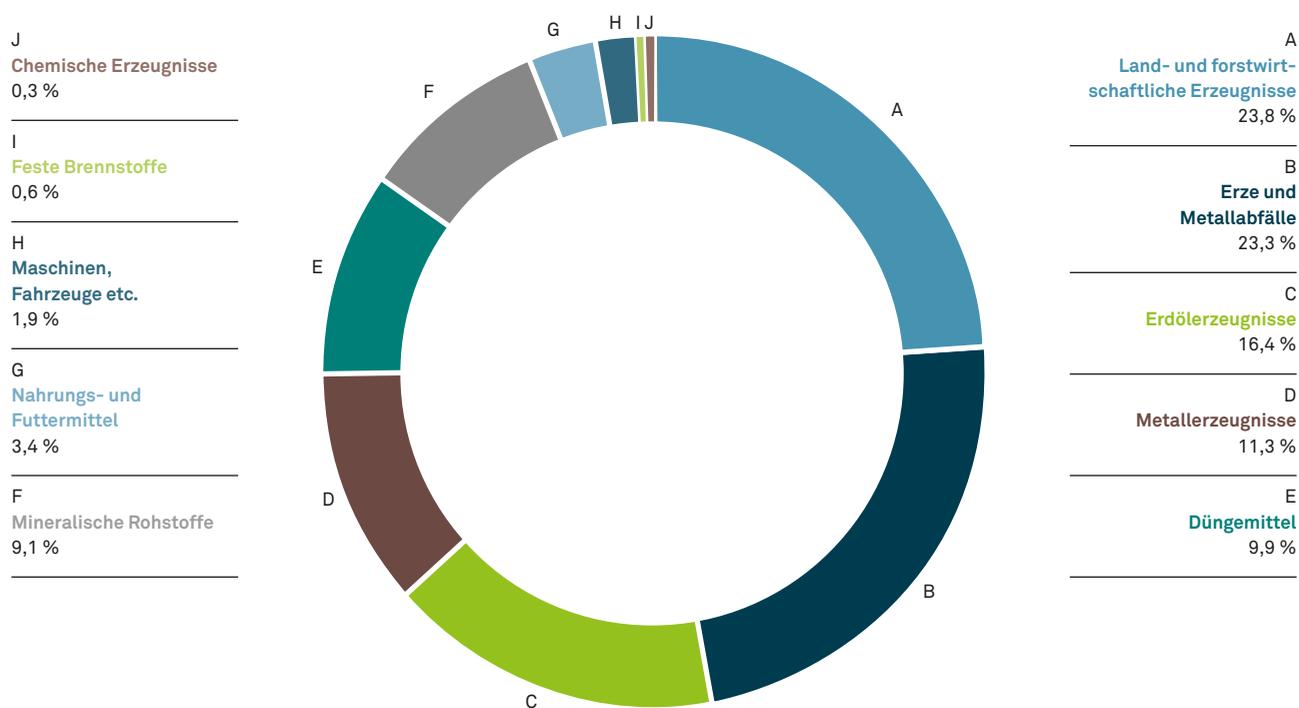
² Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau sowie der beiden Länden Lagerhaus und Zwischenbrücken zusammengefasst.

³ Sonstige Häfen und Länden: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg.

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

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau nach Gütergruppen 2019



Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2019	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	5 142	870 284	135 694	1 018 033	2 029 152	+63,0 %
Nahrungs- und Futtermittel	–	181 799	44 817	60 333	286 949	+5,2 %
Feste Brennstoffe	162	49 919	–	3 738	53 819	–48,6 %
Erdölerzeugnisse	185 282	557 347	637 221	11 565	1 391 415	+7,0 %
Erze und Metallabfälle	–	1 949 922	15 157	15 383	1 980 462	+3,1 %
Metallerzeugnisse	9 565	190 020	530 969	233 338	963 892	–4,5 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	51 635	307 768	289 971	129 262	778 637	+31,0 %
Düngemittel	–	68 458	584 863	186 158	839 479	+59,9 %
Chemische Erzeugnisse	1 100	–	924	27 114	29 138	+10,6 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	822	17 822	18 995	120 972	158 612	–22,6 %
Gesamt	253 708	4 193 339	2 258 611	1 805 896	8 511 553	+18,2 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERGRUPPEN

Landwirtschaftliche Erzeugnisse führen Transportaufkommen stieg wieder an

Im Jahr 2019 war eine Trendumkehr im Transportaufkommen nach dem Niederwasserjahr 2018 deutlich zu spüren: Insgesamt stieg das Aufkommen der auf der österreichischen Donau beförderten Warengruppen auf rund 8,5 Millionen Tonnen. Das bedeutete einen Zuwachs um 18,2 % im Vergleich zum Jahr 2018.

Vor allem bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen gab es eine auffällige Veränderung: Mit über 2 Millionen Tonnen und einem bemerkenswerten Zuwachs von 63,0 % im Vergleich zum Vorjahr machte diese Warengruppe erstmals die aufkommensstärkste Güterart aus. Die beachtliche Steigerung im Transportaufkommen lässt sich vor allem durch den ausgeprägten Transit- und Exportverkehr erklären, der um 76,0 % beziehungsweise 70,2 % gestiegen ist. Auch der Importverkehr konnte um 49,1 % zulegen.

Mit einem leichten Plus von 3,1 % und einem Aufkommen von knapp 2 Millionen Tonnen fielen die Erze und Metallabfälle anteilmäßig zum ersten Mal auf den zweiten Platz hinter den Agrarerzeugnissen zurück. Wie in den Vorjahren war auch 2019 der Importanteil mit 98,5 % des Gesamtaufkommens der Warengruppe sehr dominant. Zudem wurden, erstmals nach fünf Jahren, Erze und Metallabfälle in geringen Mengen (15 383 Tonnen) wieder im Transitverkehr befördert.

Den dritten Platz beim Transportvolumen erreichten die Erdölerzeugnisse. Bei dieser Gütergruppe war ein Transportaufkommen von knapp 1,4 Millionen Tonnen und somit ein Zuwachs um 7,0 % zu beobachten. Die leichte Steigerung war auf den Export- und Transitverkehr zurückzuführen, mit Zuwachsraten von jeweils 18,6 % und 12,0 %. Die Transporte von Metallerzeugnissen mussten im Vergleich zum Vorjahr einen leichten Rückgang verzeichnen (-4,5 %). Das ist auf die verminderten Transportmengen sowohl im Import als auch im Export und Transitverkehr zurückzuführen, die um jeweils 10,6 %, 3,8 % und 4,0 % sanken. Anteilsmäßig stieg der Inlandsverkehr sehr stark, nämlich um beachtliche 467 %.

Den zweitstärksten Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten die Düngemittel. Insgesamt machte das Transportaufkommen dieser Warengruppe rund 0,8 Millionen Tonnen aus und wies eine Zuwachsrate von 59,9 % auf. Bei den mineralischen Rohstoffen belief sich die Steigerung des Transportaufkommens auf 31,0 %.

Die Nahrungs- und Futtermittel folgten dem generellen Trend und wiesen mit 5,2 % ein steigendes Transportaufkommen auf. Das Transportaufkommen der Maschinen, Fahrzeuge und sonstigen Waren sank hingegen um 22,6 %, was auf das geschrumpfte Export- und Transitvolumen zurückzuführen ist.

Die festen Brennstoffe erlitten mit 48,6 % den stärksten Rückgang des transportierten Volumens. Obwohl die chemischen Erzeugnisse dem generellen Trend folgten und ein steigendes Transportaufkommen mit einer Zuwachsrate von 10,6 % aufwiesen, bildeten sie wie in den Vorjahren die kleinste auf der österreichischen Donau beförderte Gütergruppe.

- Stärkste Zuwächse bei den land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Düngemitteln
- Erze und Metallabfälle erstmals nur zweitgrößte Gütergruppe
- Stärkster Rückgang bei den festen Brennstoffen

PERSONENSCHIFFFAHRT

Starker Anstieg der Fahrgastzahlen Neun neue Flusskreuzfahrtschiffe



„Im Auftrag des BMK unterstützt viadonau die Umsetzung von Landstrom für Binnenschiffe an Anlegestellen. Ein sinnvolles und nachhaltiges Modernisierungsvorhaben, das Passagierinnen und Passagiere, Schiffpersonal, Anrainerinnen und Anrainer sowie Umwelt ‚aufatmen‘ lässt.“

DENIZA STAEWA
Projektmanagerin Transportentwicklung

Nach dem Rückgang im letzten Jahr konnte die Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt im Jahr 2019 einen großen Anstieg verzeichnen. Insgesamt wurden rund 1 380 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Plus von 9,5 % im Vergleich zu 2018 entspricht.

Die Zahl der Flusskreuzfahrten hat auch im Jahr 2019 zugenommen und mit rund 535 000 beförderten Passagierinnen und Passagieren (+15,1 % gegenüber 2018) den letztjährigen Rekord erneut gebrochen. Insgesamt kamen neun Neubauten auf dem österreichischen Abschnitt zum Einsatz, womit sich die Zahl der verkehrenden Kabinenschiffe auf 192 erhöhte (+5,5 %). Diese absolvierten in Summe 5 958 Fahrten (+14,6 %). Weil die Flotte weiter gewachsen ist, konnte die Beförderungskapazität in der Flusskreuzfahrt auf 40 435 Personenplätze gesteigert werden (+9,3 %) – im Mittel entspricht dies 211 Personenplätzen pro Schiff.

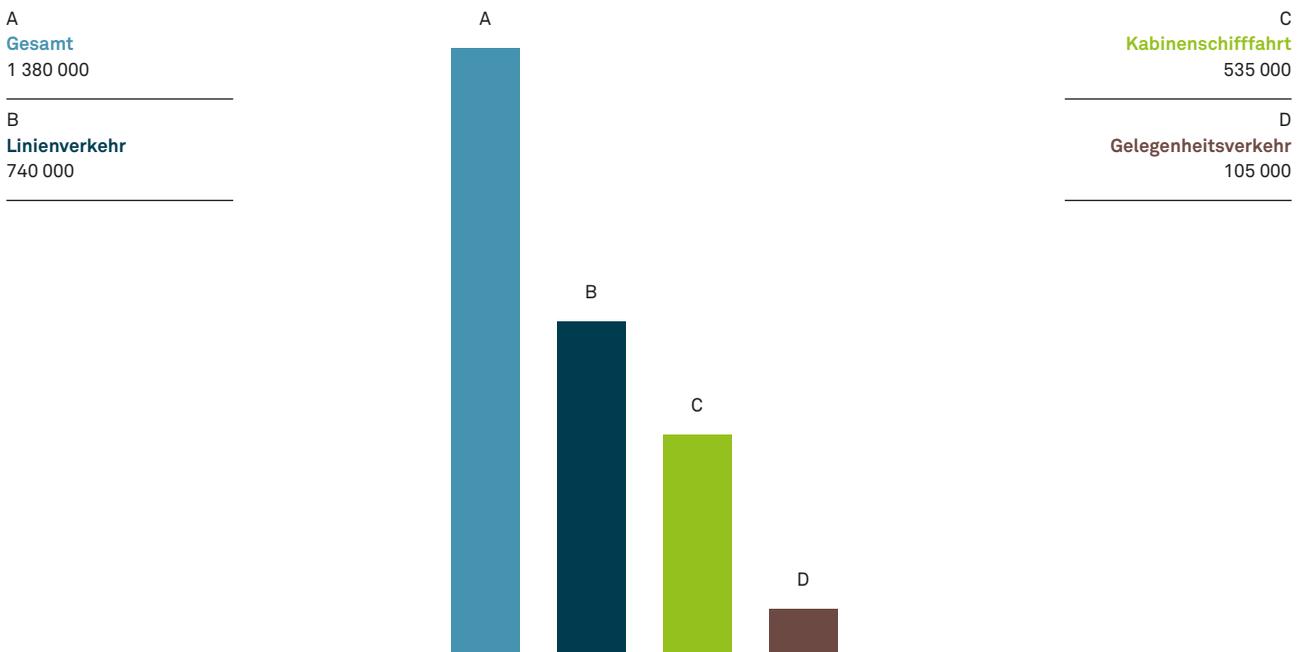
Im Linienverkehr wurden 2019 rund 740 000 Personen (+5,7 %) befördert. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 277 900 Passagierinnen und Passagiere (+2,1 %). Auf den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 159 305 Fahrgäste (+7,8 %) befördert, und 46 631 Personen (+12,8 %) nahmen das Angebot der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH (ehemalige Donau Touristik) in Anspruch. Die Fähre Dürnstern GmbH & Co. KG meldete für das vergangene Jahr 20 651 Passagierinnen und Passagiere auf ihren Donau-Taxis in der Wachau.

Im Gelegenheitsverkehr wurden 2019 rund 105 000 Fahrgäste (+10,5 %) befördert. Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 47 900 Passagierinnen und Passagiere (+2,4 %) und auf der MS Kaiserin Elisabeth der Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH wurden bei Gelegenheitsfahrten 13 703 Passagierinnen und Passagiere (+28,3 %) befördert. Die Donauschiffahrt Ardagger GmbH mit der MS Donaunixe und der MS Maria meldete 6 033 Fahrgäste (+8,8 %), und rund 5 500 Personen (+87,7 %) nahmen das Angebot des Schifffahrtsunternehmens Wilhelm Stift GmbH mit der MS Stadt Wien in Anspruch.

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2019 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 2019¹



Anlegungen und Passagiere im Personenhafen Wien ²	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2019	7 549	-0,7	785 171	+10,7
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

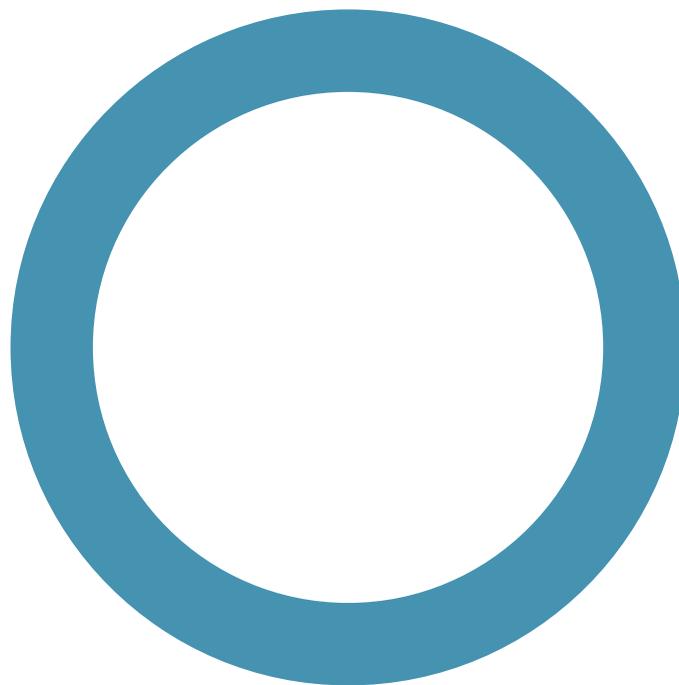
¹ Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Tagesausflugsschiffe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

Quellen: 1. Wiener Bootstaxi, Ahoi Wachau – Ahoi Reichl Geithl OG, Brigitte Wilhelm, Central Danube Region Marketing & Development GmbH, DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Donauschifffahrt Ardagger GmbH, Donauschifffahrt Wurm & Noé GmbH & Co. OHG, Donau-Taxi Wachau – Fähre Dürnstein GmbH & Co. KG, DSGL – Donau-Schifffahrts-Gesellschaft mbH, Event-Schifffahrt Haider e. U., Genuss-Schifffahrt GmbH/Donaparadies Gierlinger, MAHART PassNave Ltd., Motorboottaxi Wachau, Motoryacht Wachau, Naufahrt Wolfgang Speckner, Nostalgie Tours – Video & Consulting GesmbH, ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte GmbH, Schifffahrtsunternehmen Wilhelm Stift GmbH, Schiffmühle Orth an der Donau, Slovak Shipping and Ports – Passenger Shipping JSC (SPaP-L0D, a. s.), viadonau, WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH, Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH, Wikingerabenteurer – Koblmüller Alois

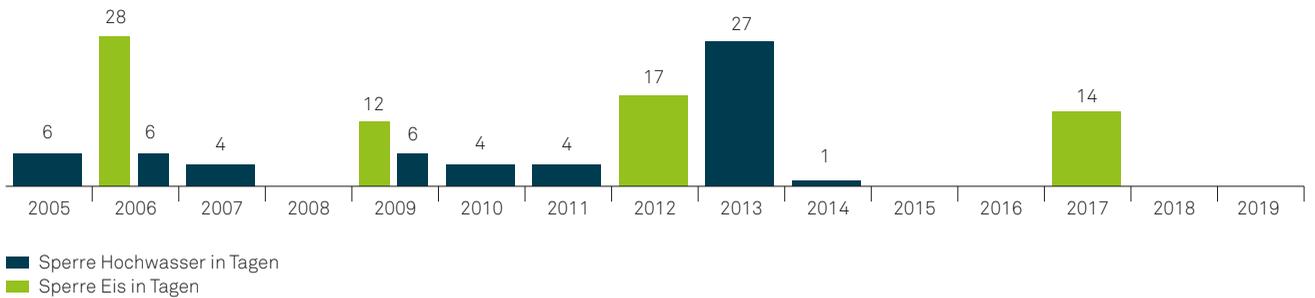
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2005 bis 2019



A	
Verfügbarkeit 2019	100,0 %
B	
Sperre Eis 2019	0,0 %
C	
Sperre Hochwasser 2019	0,0 %

A



VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Donau 2019 ganzjährig befahrbar Keine Hochwasser- oder Eissperren

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2005 bis 2019 lag die Verfügbarkeit des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau bei 97,6 % oder rund 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 2019 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. Nur an einem einzigen Tag des Monats Mai überschritten die Wasserstände am Richtpegel Wildungsmauer kurzfristig den Höchsten Schifffbaren Wasserstand, weshalb keine behördlichen Hochwassersperren ausgesprochen werden mussten.

Wetterbedingte behördliche Sperren können auf dem österreichischen Abschnitt der 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.

Behördliche Sperren der Wasserstraße Donau können – abgesehen von Hochwasser und Eisbildung – auch aufgrund von Verkehrsunfällen, Schleusengebrenchen, Gewässerunreinigungen, Bauarbeiten oder Veranstaltungen angeordnet werden. 2019 hatten derartige Sperren in Summe eine Dauer von 42,7 Stunden und mussten an insgesamt 16 Tagen des Jahres angeordnet werden. Die durchschnittliche Dauer belief sich auf rund 2,7 Stunden. Die in den genannten Zahlen enthaltenen Total-sperren von Schleusenanlagen (parallele Sperre beider Schleusenkammern) nahmen in Summe 17,0 Stunden in Anspruch und betrafen drei der zehn Schleusenanlagen des österreichischen Donauabschnitts. Die längsten Sperrdauern ergaben sich aufgrund mehrerer Brückenbaustellen im Bereich der Stadt Linz.

- Langjährige Verfügbarkeit der Donau bei 97,6 %
- Keine Sperrtage aufgrund von Eis oder Hochwasser im Jahr 2019

SCHIFFSAUSLASTUNG

Typischer Jahresverlauf Wasserführung Auslastung durchschnittlich bei 59,9 %

- Deutlich günstigere Fahrwasserverhältnisse als im Vorjahr
- 8 094 Beförderungen
- Höchster durchschnittlicher Auslastungsgrad im März mit 71,6 %

Die Wasserführung des Jahres 2019 verlief weitgehend nach dem für den Pegel Wildungsmauer typischen Muster.

Vorwiegend aufgrund der Schneeschmelze im Alpenraum wiesen die Frühjahrsmonate Maxima mit einem Tagesmittelwert des Pegels von bis zu 587 cm auf. Hingegen waren die Minima mit bis hinunter auf 136 cm im Tagesmittel aufgrund der geringen Niederschlagsmengen in den Herbstmonaten zu verzeichnen.

Die Fahrwasserverhältnisse waren somit wieder deutlich günstiger als im Vorjahr. So lag der Durchschnitt des Tagesmittelwertes des Pegels Wildungsmauer mit 272 cm um 36 cm höher als im Jahr 2018. Auch wurden 2019 nur 31 Tage mit Tagesmittelwerten entsprechend oder unter dem Wert des Regulierungsniederwassers (RNW) gezählt (2018: 92 Tage).

Aufgrund dieser gegenüber dem Vorjahr deutlich verbesserten Rahmenbedingungen für die Schifffahrt kam es, im Einklang mit einem erhöhten Transportaufkommen, einerseits zu einem Anstieg der Beförderungen* auf 8 094 (2018: 7 622 beladene Fahrten). Andererseits wurde mit durchschnittlich 59,9 % eine bessere Schiffsauslastung erzielt (2018: 55,5 %).

Begünstigt durch die höheren Wasserstände in den Monaten März, Mai und Juni wurden die höchsten durchschnittlichen Auslastungswerte mit 71,6 % im März sowie 69,8 % im Juni erreicht. Entsprechend den ungünstigeren Fahrwasserverhältnissen im Oktober wurde in diesem Monat mit lediglich 49,5 % die geringste Schiffsauslastung verzeichnet.

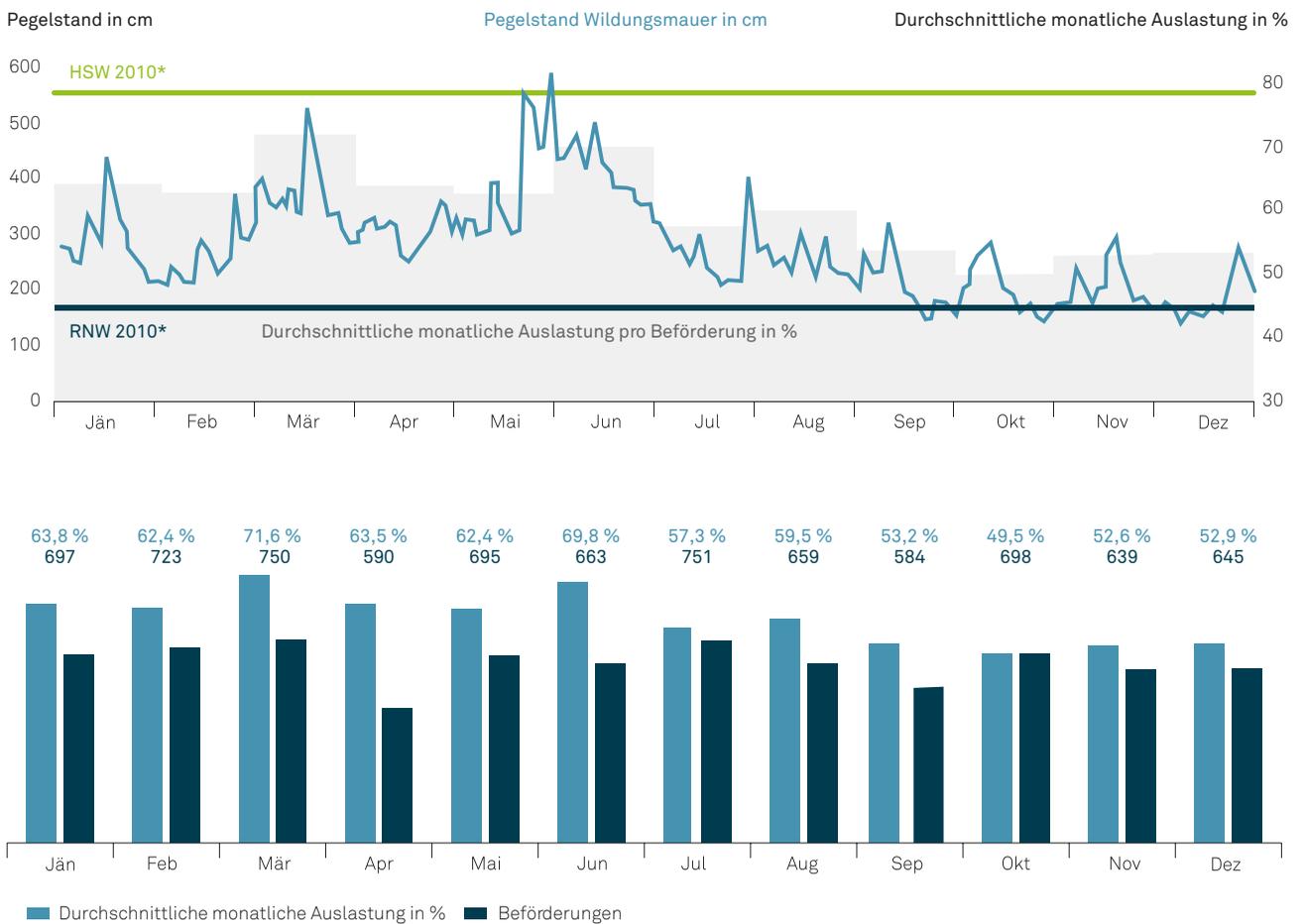
Wegen der hohen durchschnittlichen Schiffsauslastung bewegten im günstigen Monat März nur 750 Beförderungen über 0,9 Millionen Tonnen, das höchste Monatsaufkommen an Gütern des Jahres 2019. Hingegen waren im ungünstigen Monat Oktober durch den geringen Auslastungsgrad für den Transport von nur knapp 0,6 Millionen Tonnen immerhin 698 Beförderungen erforderlich.

Die monatlichen Durchschnittswerte der Schiffsauslastung waren wesentlich ausgeglichener als im Vorjahr, worin sich ebenfalls die eher typischen und gleichmäßigeren Fahrwasserverhältnisse des Jahres 2019 widerspiegeln.

* Bis zum Berichtsjahr 2018 wurden beladene Fahrten ermittelt (Zählweise ohne Teilladungen bzw. -zuladungen). Aufgrund des Umstieges auf europäische Vorgaben zu den statistischen Kennzahlen werden ab dem Berichtsjahr 2019 Beförderungen gezählt, wobei jede Ent- bzw. Zuladung eine neue Beförderung darstellt. Vergleiche der unterschiedlichen Zählweisen (beladene Fahrten versus Beförderungen) über fünf Testmonate hinweg zeigten nur geringe Abweichungen in den Ergebnissen (ca. 1 % höhere Werte bei den Beförderungen, vgl. Statistik Austria). Deshalb wird in der vorliegenden Ausarbeitung davon ausgegangen, dass die Werte der Beförderungen des Jahres 2019 mit den Werten der beladenen Fahrten des Jahres 2018 vergleichbar sind.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

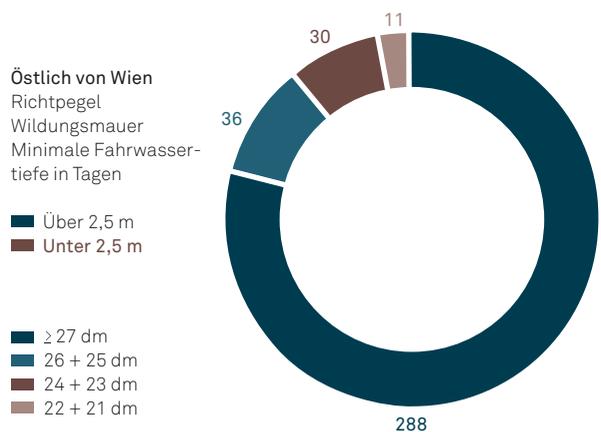
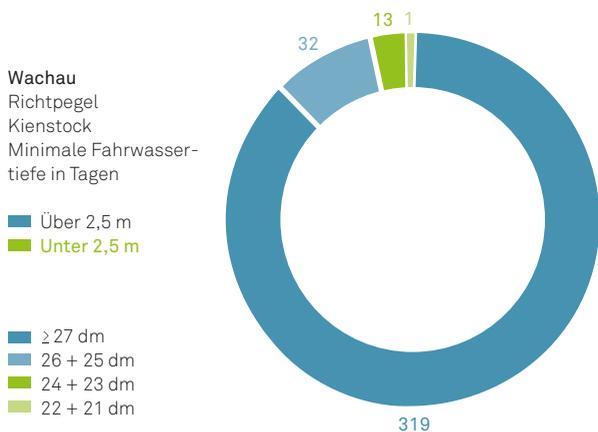
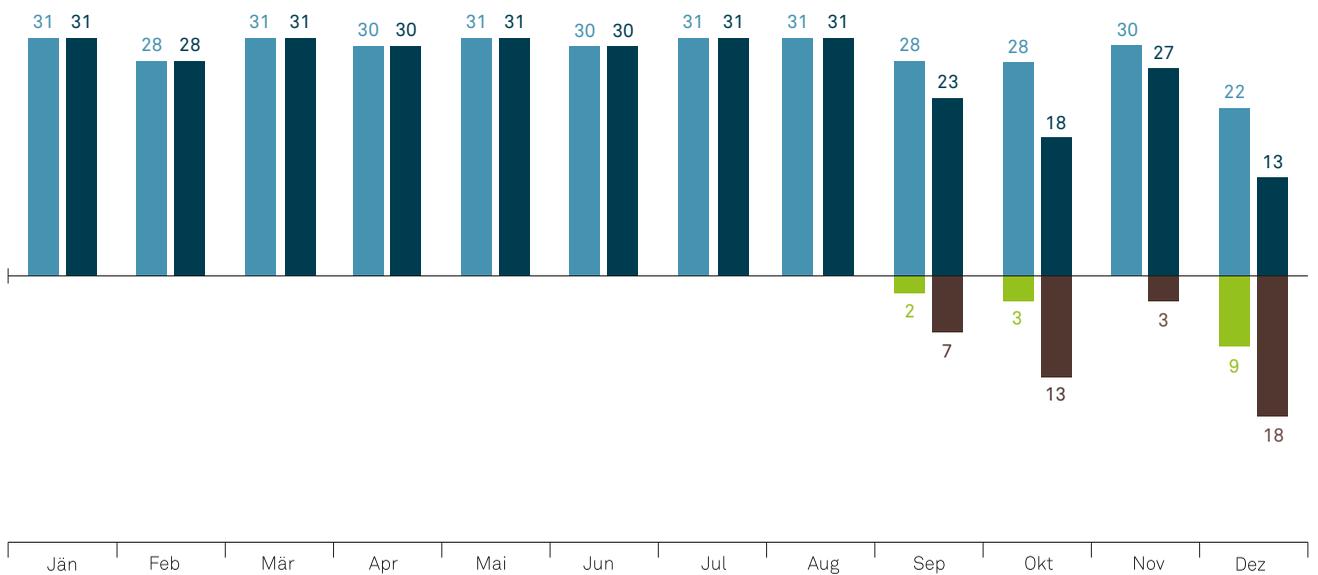
Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2019 am Richtpegel Wildungsmauer



* 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.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Minimal durchgängig* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2019



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

FAHRWASSERTIEFEN

Neun Monate durchgängig 2,5 m Niederwasser im vierten Quartal

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2019 wies die Donau hydrologisch gesehen eine gute Wasserführung auf, die zum Teil deutlich über Mittelwasser lag. Ab Anfang August bewegten sich die Wasserstände unter Mittelwasser und ab Ende September fielen sie dann tageweise unter die Niederwassermarke. So wurden am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die freie Fließstrecke östlich von Wien) Tagesmittelwerte unter Regulierungsniederwasser 2010 gegen Ende September an vier Tagen, im Oktober an elf Tagen und im Dezember an 15 Tagen verzeichnet. Im November hingegen bewegte sich der Wasserstand durchgängig über der Niederwassermarke. Somit herrschte 2019 an 30 Tagen (8,2 % des Jahres) Niederwasser.

Mit Ausnahme von neun Tagen waren in den ersten drei Quartalen des Jahres 2019 in den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau durchgängig Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne verfügbar. Insgesamt war in der Wachau an 351 Tagen oder 96,2 % des Jahres (+15,6 % gegenüber 2018) eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m innerhalb der Tiefenrinne vorhanden. In der freien Fließstrecke östlich von Wien konnte eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m an 324 Tagen oder 88,8 % des Jahres (+19,8 %) gewährleistet werden.

Zur proaktiven Beseitigung von Anlandungen an den maßgeblichen Seichtstellen des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau wurden 2019 in Summe 13 Erhaltungsbaggerungen in der Fahrrinne durchgeführt, die sich auf eine Gesamtkubatur von rund 113 000 m³ beliefen. Rund 87 % der Gesamtkubatur mussten in der Strecke östlich von Wien gebaggert werden.

Die minimal verfügbaren Fahrwassertiefen für die beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau wurden aus allen im Jahr 2019 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 Vierer-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr darstellt.



„Mit unserem treffsicheren Wasserstraßenmanagement stärken wir das Vertrauen in die Wasserstraße und halten mit punktuellen Maßnahmen die Qualität des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers auf hohem Niveau.“

KLAUS HUBER
Projektmanager
Wasserstraßenmanagement

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

Verhältnis der Warenströme unverändert In Linz merkliche Zäsur

- Zu Berg verschifft Transportmenge beinahe doppelt so hoch wie zu Tal transportierte Menge
- Mit 6,6 Millionen Tonnen höchstes Güteraufkommen auf dem Abschnitt zwischen der slowakischen Grenze und Wien
- 22 941 Tonnen pro Tag

Obwohl 2019 um 18,2 % mehr Güter per Binnenschiff transportiert wurden als im Vorjahr, blieb das Verhältnis der Warenströme unverändert.

Wie in den Vorjahren dominierten die Importe mit 4,2 Millionen Tonnen die Zusammensetzung der auf der österreichischen Donau beförderten Mengen, gefolgt von den Exporten mit 2,3 Millionen Tonnen sowie den im Transitverkehr verschifften Mengen mit 1,8 Millionen Tonnen. Der Inlandsverkehr stellte mit 0,1 Millionen Tonnen erneut den geringsten Anteil an der Gesamtheit der Transportmengen.

Unverändert blieb zudem die höhere Bedeutung des Warenstromes zu Berg, also in Ost-West-Richtung (5,6 Millionen Tonnen), der das Doppelte des Warenstromes zu Tal, also in West-Ost-Richtung (2,8 Millionen Tonnen), ausmachte. Dafür war vor allem die aus dem Osten importierte Menge (3,3 Millionen Tonnen) entscheidend.

Der höhere Stellenwert des Warenstromes zu Berg spiegelt sich auch im Transitverkehr wider. Wurden 2019 1,5 Millionen Tonnen Ladung in Ost-West-Richtung verschifft, durchquerten lediglich 0,3 Millionen Tonnen Ladung Österreich in der entgegengesetzten Richtung.

Gut erkennbar wird die höhere Bedeutung des grenzüberschreitenden Ost- gegenüber dem Westverkehr im direkten Vergleich der über die slowakisch-österreichische und die österreichisch-deutsche Grenze verschifften Gütermengen. Mit 6,6 Millionen Tonnen war die über die Ostgrenze beförderte Menge annähernd doppelt so groß wie diejenige, die über die Westgrenze befördert wurde (3,5 Millionen Tonnen).

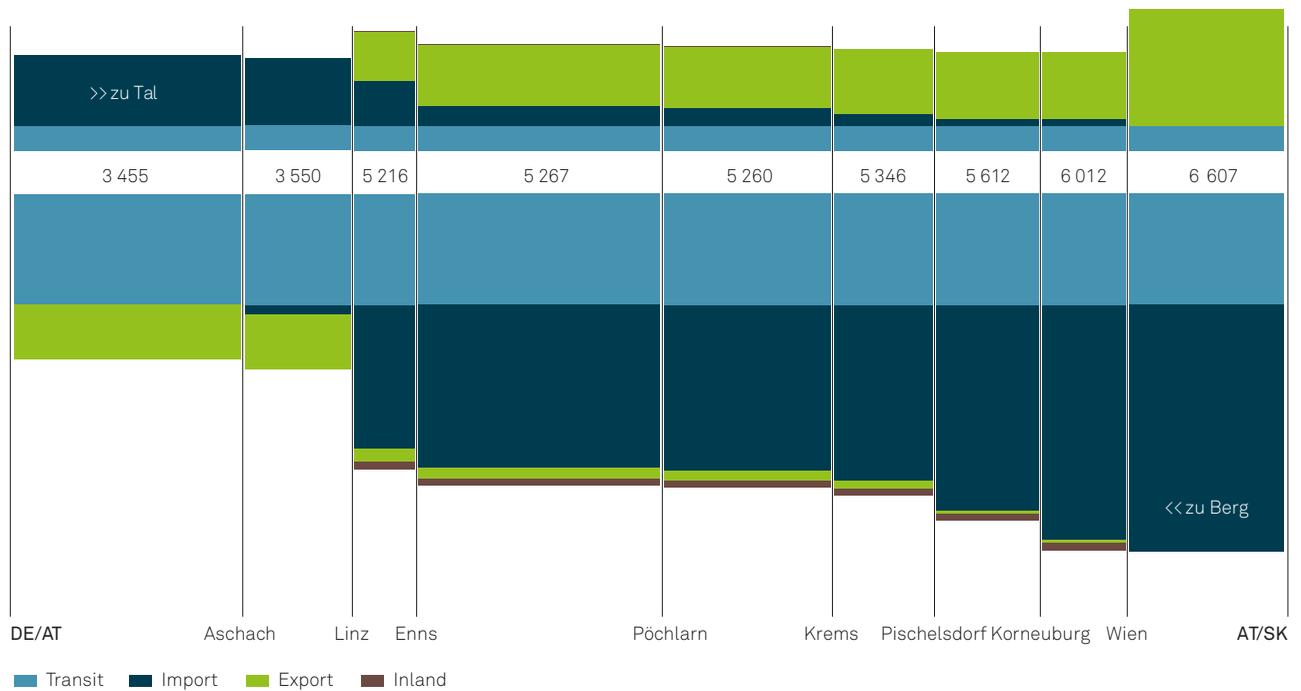
Diese 6,6 Millionen Tonnen führten auch dazu, dass der circa 46 Kilometer lange Donauabschnitt von der slowakisch-österreichischen Grenze bis Wien 2019 wieder derjenige war, auf dem die größte Menge an Gütern bewegt wurde.

Eine deutliche Zäsur innerhalb des Verkehrsbandes bildet nach wie vor Linz. Das liegt in erster Linie an den im Umfang von 2,1 Millionen Tonnen, überwiegend aus dem Osten, importierten Gütern. Zudem wurden in Linz 2019 insgesamt 1,2 Millionen Tonnen Güter, überwiegend gen Osten, exportiert.

Auf den einzelnen Tag umgerechnet wurden auf dem rund 351 Kilometer langen österreichischen Donauabschnitt 22 941 Tonnen Güter per Binnenschiff transportiert, was einer Ladung von 918 Lkw (à 25 Nettotonnen) oder 574 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen) entspricht.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

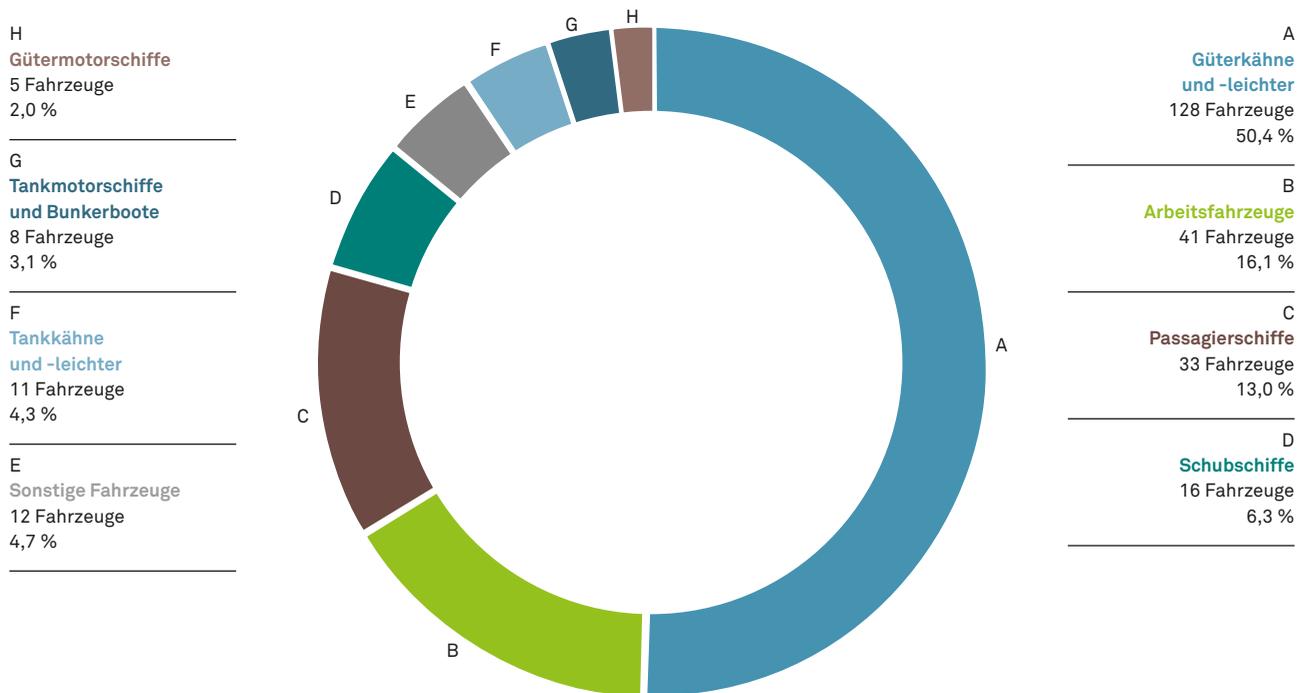
Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2019



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							
Grenze DE/AT–Aschach	63,21	0	930	720	0	0	0	1 476	329	2 196	1 259	3 455
Aschach–Linz	31,30	128	896	720	0	0	1	1 476	329	2 324	1 226	3 550
Linz–Enns	16,87	1 897	593	166	655	90	10	1 476	329	3 629	1 587	5 216
Enns–Pöchlarn	67,63	2 161	257	140	805	90	9	1 476	329	3 867	1 400	5 267
Pöchlarn–Krems	46,20	2 178	233	140	805	90	9	1 476	329	3 884	1 376	5 260
Krems–Pischelsdorf	26,30	2 326	152	114	855	90	4	1 476	329	4 006	1 340	5 346
Pischelsdorf–Korneuburg	29,60	2 716	90	44	876	90	0	1 476	329	4 326	1 295	5 612
Korneuburg–Wien	23,64	3 101	90	39	877	100	0	1 476	329	4 716	1 296	6 012
Wien–Grenze AT/SK	45,76	3 264	0	0	1 538	0	0	1 476	329	4 740	1 867	6 607

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Übersicht österreichische Donauflotte* nach Fahrzeugtyp 2019



* Zur österreichischen Donauflotte zählen Fahrzeuge der Kategorie 1 laut § 3 der Schiffstechnikverordnung, die wie folgt definiert ist: „ein Fahrzeug, dessen Länge (L) 20 m oder mehr beträgt oder dessen Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) 100 m³ oder mehr beträgt, oder das zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen bestimmt ist (Fahrgastschiffe), ein schwimmendes Gerät oder ein Schlepp- oder Schubschiff, das dazu bestimmt ist, solche Fahrzeuge zu schleppen, zu schieben oder beigekoppelt mitzuführen“.

ÖSTERREICHISCHE DONAUFLOTTE

Erstmalige Erhebung der Donauflotte Güterkähne & -leichter stärkste Gruppe

Die österreichische Donauflotte wurde für das Jahr 2019 erstmals erhoben und umfasst 254 Fahrzeuge mit einem durchschnittlichen Alter von 42 Jahren. Zur Donauflotte zählen zugelassene Fahrzeuge der Kategorie 1 laut § 3 der Schiffstechnikverordnung, die in Österreich registriert und zur Verwendung auf der Donau bestimmt sind. Die Kategorisierung der Fahrzeuge erfolgt nach den in der Empfehlung 28 der UNECE festgelegten Fahrzeugtypen.

Etwas mehr als die Hälfte der Fahrzeuge können der Kategorie der nicht motorisierten Güterkähne und -leichter zugeordnet werden (128 Fahrzeuge oder 50,4 %). Sie sind durchschnittlich 38 Jahre alt, 67,7 m lang, 10,0 m breit, haben einen Tiefgang von 2,5 m und eine Tragfähigkeit von 1 382,4 Tonnen.

Die zweitstärkste Kategorie sind mit 41 Einheiten oder 16,1 % die Arbeitsfahrzeuge, wie Baustellenfahrzeuge und schwimmendes Gerät, mit einem Durchschnittsalter von 44 Jahren.

Auf Platz drei landeten die Passagierschiffe mit 33 Fahrzeugen oder 13,0 % der österreichischen Donauflotte. Dabei handelt es sich überwiegend um Ausflugsschiffe. Lediglich ein Kreuzfahrtschiff mit 164 Fahrgastbetten ist in Österreich registriert. Die Passagierschiffe sind durchschnittlich 44 Jahre alt und haben eine Beförderungskapazität von 257 Personen.

16 Schubschiffe sind in Österreich registriert (6,3 % aller Fahrzeuge). Sie sind durchschnittlich 46 Jahre alt, 31,4 m lang, 8,7 m breit, haben einen Tiefgang von 1,5 m und eine Motorleistung von 1 047 kW.

Weitere zwölf Fahrzeuge (4,7 %) werden unter der Kategorie „Sonstige Fahrzeuge“ subsumiert. Dazu zählen beispielsweise vier Rollfähren, Sportboote über 20 m oder auch ein Schleppschiff.

Von den Tankkähnen und -leichtern sind in Österreich elf Einheiten registriert (4,3 %). Sie sind durchschnittlich 31 Jahre alt, 78,1 m lang, 10,4 m breit, haben einen Tiefgang von 2,8 m und eine Tragfähigkeit von 1 641,3 Tonnen.

Die österreichische Donauflotte umfasst auch acht Tankmotorschiffe oder Bunkerboote (3,1 %) mit einem durchschnittlichen Alter von 59 Jahren, einer Tragfähigkeit von durchschnittlich 495,3 Tonnen und einer Motorleistung von 424 kW.

Schließlich sind noch fünf Gütermotorschiffe in Österreich registriert. Sie sind durchschnittlich 32 Jahre alt, 74,6 m lang, 10,3 m breit, haben einen Tiefgang von 2,4 m, eine Tragfähigkeit von 1 426,4 Tonnen und eine Motorleistung von 864 kW.

- Die österreichische Donauflotte umfasste 2019 254 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 42 Jahre
- Güterkähne und -leichter mit 50,4 % der häufigste Fahrzeugtyp
- Arbeitsfahrzeuge mit 16,1 % auf Platz zwei, gefolgt von Fahrgast- und Ausflugsschiffen mit 13,0 %

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

98 000 Einheiten geschleust

Anstieg im Güter- und Personenverkehr



„Der Schleusenbetrieb an der Donau ist der Pulsschlag der Wasserstraße. Unsere Kundinnen und Kunden sind sich einig: Verlässlich und kompetent sorgten unsere Profis für eine sichere Reise von insgesamt rund 98 000 Schiffseinheiten.“

SUSANNE REINOLD
Schleusenaufsicht Freudenau

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2019 im Personen- und Güterverkehr in Summe 98 234 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter waren 30 364 Motorgüter- und Motortankschiffe (+12,8 % gegenüber 2018), 15 551 Schubschiffe (–0,8 %) und 52 319 Personenschiffe (+11,0 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 35 522 Güter- und Tankleichter beziehungsweise –kähne (+1,9 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2018 ein Plus von 9,5 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

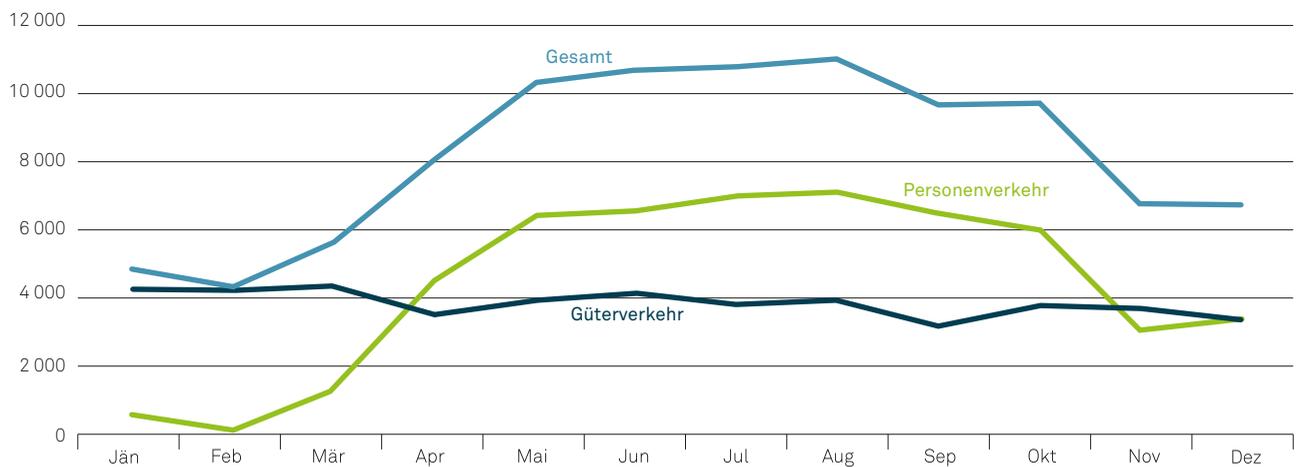
Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau einen deutlichen Anstieg bei den geschleusten Schiffseinheiten (+7,8 % oder 3 318 Einheiten). Im Personenverkehr kam es erneut zu einem bedeutenden Anstieg (+11,0 % oder 5 172 Schiffseinheiten). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2019 der Güterverkehr einen Anteil von 46,7 % (–0,8 Prozentpunkte), der Personenverkehr einen Anteil von 53,3 % (+0,8 Prozentpunkte).

Bezogen auf das Gesamtjahr 2019 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 10 915 Verbände oder einzeln fahrende Schiffe (+943 Schiffseinheiten), pro Monat waren es 910 Schiffsbewegungen (+79), pro Tag 30. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenau (Wien) mit 13 464 Schiffseinheiten (+12,5 %), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 11 681 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurden mit 9 457 Einheiten am wenigsten Schiffe geschleust.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr 2019 an den österreichischen Donauschleusen zudem 9 642 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (–12,9 %) sowie 2 010 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2019



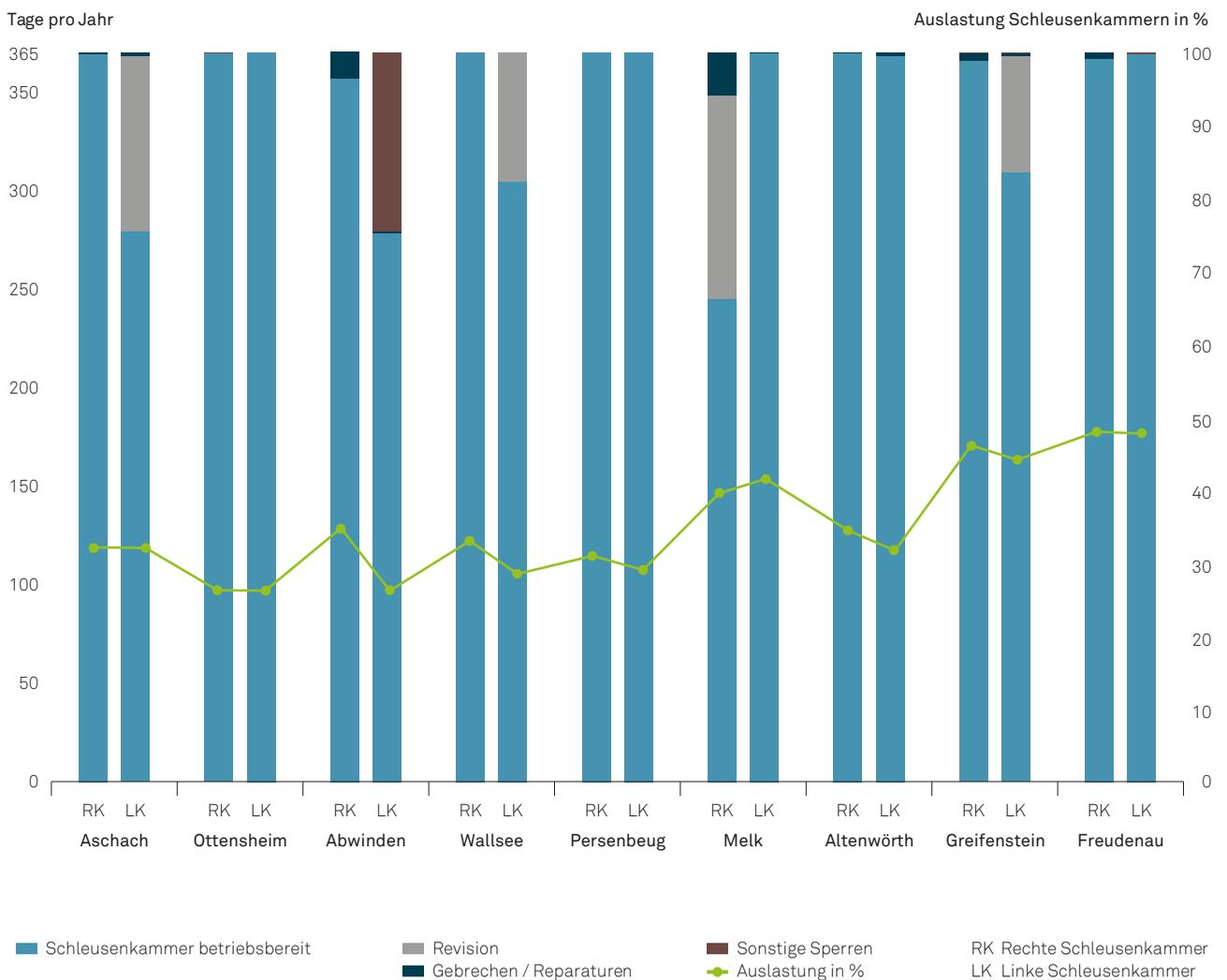
	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2019	45 915	+7,8	52 319	+11,0	98 234	+9,5
2018	42 597	-16,7	47 147	+7,1	89 744	-5,7
2017	51 164	-0,9	44 020	+5,6	95 184	+2,0
2016	51 603	+1,6	41 695	+6,0	93 298	+3,5
2015	50 781	-18,7	39 347	+1,6	90 128	-10,9

* 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

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verfügbarkeit der österreichischen Donauschleusen 2019



Quelle: viadonau

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

99,8 % durchgängige Verfügbarkeit Mittlere Kammerauslastung rund 35 %

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, damit ihre Funktionsfähigkeit, ihre Betriebssicherheit und somit die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleistet sind. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen waren im Jahr 2019 der Grund für rund 70 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenammern. Die durchschnittliche Dauer der Revisionen im Winterhalbjahr 2018/19, die im Frühjahr 2019 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer 165 Tage.

Eine weitere Ursache von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund von technischen Gebrechen sowie Anlagenbeschädigungen durch Schiffe. Diese führten in Summe zu rund 28 % aller Sperrtage und gingen zu zwei Dritteln auf eine Havarie in der Schleuse Abwinden und die daraus resultierenden Reparaturmaßnahmen zurück. Darüber hinaus wurden etwa 2 % der Sperrtage durch geplante Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich und Vermessungen verursacht. Im Jahr 2019 gab es keine durch Eis oder Hochwasser bedingten Sperren an Schleusenanlagen zu verzeichnen.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2019 an knapp 365 Tagen (99,8 %) gegeben. In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober waren fünf kurzfristige Komplettsperren der Schleusenanlage Greifenstein, bedingt durch größere Umbauarbeiten, nötig. Sie dauerten im Durchschnitt 2,6 Stunden. In den verkehrsärmeren Monaten November bis März waren lediglich zwei Schleusenammern gleichzeitig außer Betrieb. Die Gründe dafür waren notwendige Arbeiten, während sich die Kammern in Revision befanden. Sie beanspruchten im Durchschnitt 2,1 Stunden.

Die Auslastung der einzelnen Schleusenammern betrug 2019 im Durchschnitt rund 35 %. Die Verteilung der Auslastung ist in der geografischen Betrachtung recht unterschiedlich. Die größte mittlere Auslastung meldete wie in den Jahren zuvor die Schleuse Freudenu mit etwa 48 %, die geringste Auslastung verzeichnete die Schleuse Ottensheim mit rund 27 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenammer entspricht hier ihrer „Belegungszeit“, das heißt dem gesamten Zeitraum von der Einfahrt des ersten bis zur Ausfahrt des letzten gemeinsam geschleusten Schiffes unter Annahme einer 24/7-Verfügbarkeit der Schleusenammern und unter Berücksichtigung der Schleusensperren.

- 99,8 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2019
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, damit Wartezeiten vermieden werden

WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 9,4 % der Schiffe warteten Mittlere Wartezeit 33 Minuten

- Für 90,6 % aller Schiffseinheiten in der Großschiffahrt 2019 keine Wartezeiten vor Schleusen
- 33 Minuten mittlere Wartezeit für 9,4 % der geschleusten Schiffseinheiten

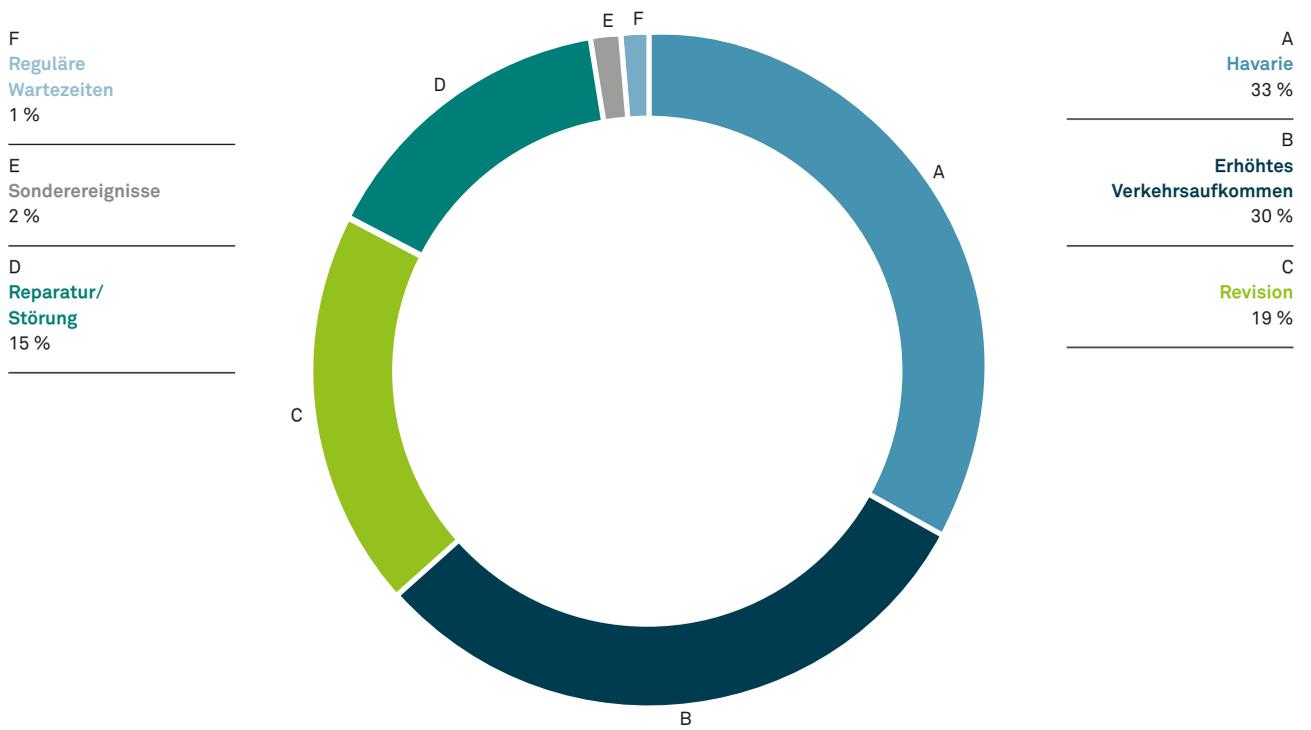
Im Mittel mussten im Jahr 2019 auf dem österreichischen Donauabschnitt vor den neun Schleusen 9,4 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschiffahrt) Wartezeiten in Kauf nehmen; die mittlere Wartezeit für diese 9,4 % betrug über das gesamte Jahr betrachtet 33 Minuten.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Wartezeit sind die Schleusenverfügbarkeit und das Verkehrsaufkommen. Rund 67 % der entstandenen Wartezeiten lassen sich auf die Nichtverfügbarkeit von Schleusenkammern, bedingt durch Revisionen, Reparaturen/Störungen und Anlagenbeschädigungen durch Schiffe, zurückführen. Die verbleibenden rund 33 % teilen sich zu einem Großteil auf verkehrsbedingte Ursachen sowie Sonderereignisse und regulären Betrieb auf.

Folgendes Bild kann bei einer Detailbetrachtung der Auswertung gezeichnet werden. Der Großteil (circa 33 %) der Wartezeiten entstand durch die Beschädigung der linken Schleusenkammer in Abwinden durch ein Schiff in der Hauptsaison und die darauffolgende Sperre. Etwa 30 % der Wartezeiten waren durch erhöhtes Verkehrsaufkommen bedingt. Darunter fallen Situationen, in denen mehr Schiffe gleichzeitig vor einer Schleuse warten, als in einer Kammer Platz finden. Rund ein Fünftel (circa 19 %) der Wartezeiten war durch die Revisionen der Schleusenkammern in Melk und Aschach in der Wintersaison bedingt. Etwa 15 % der Wartezeiten entstanden durch unterjährige Reparaturen und Sperrungen aufgrund von Baggerungen oder Vermessungen. Mit circa 2 % der Wartezeiten hat sich der Ausfall der Verkehrsregelung in der Strudenstrecke auf die Schifffahrt ausgewirkt, und lediglich circa 1 % der Wartezeiten lag im direkten Einflussbereich des Schleusenaufsichtspersonals.

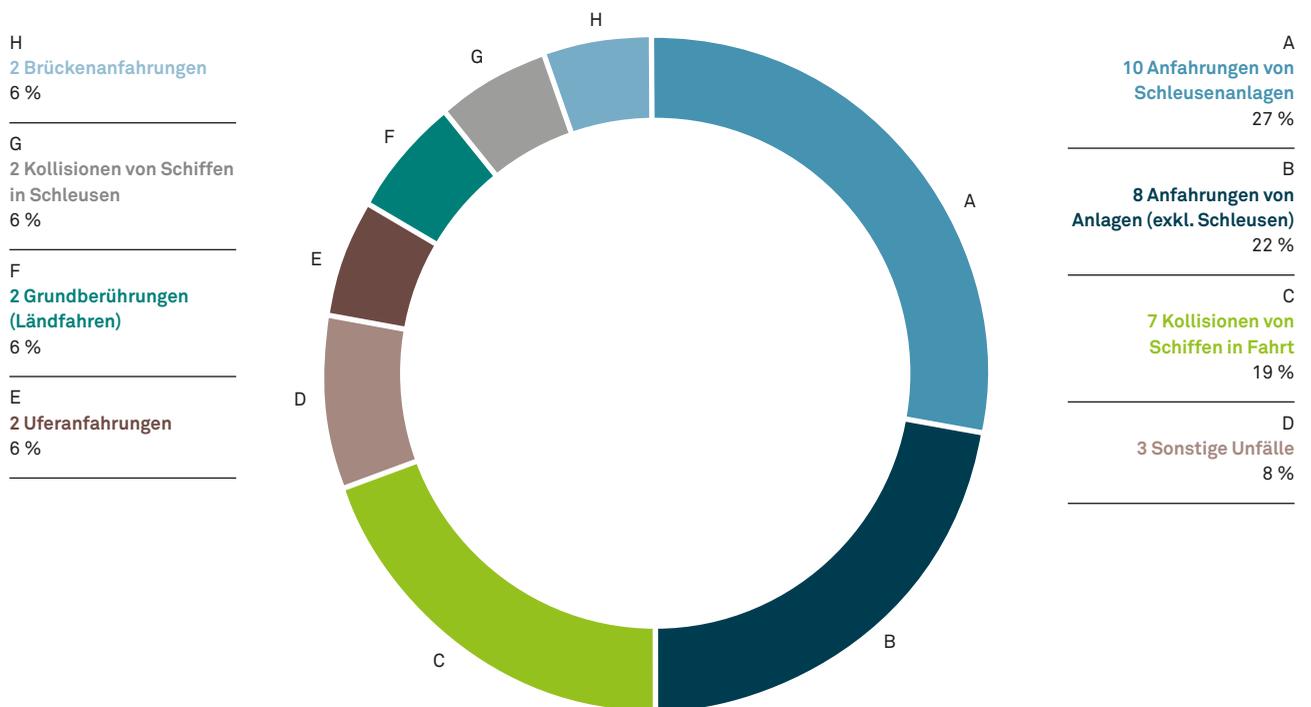
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Ursachen für Wartezeiten an österreichischen Donauschleusen 2019



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2019



UNFALLGESCHEHEN

Zahl der Verkehrsunfälle wieder gestiegen Anfahrungen häufigste Unfallart

Trotz einer Verdreifachung der Verkehrsunfälle von 2018 auf 2019 ist die Donauschifffahrt im Vergleich zu den Landverkehrsträgern Schiene und Straße hinsichtlich ihrer Unfallbilanz ungeschlagen. Auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich im Jahr 2019 in Summe 36 Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An 21 Havarien waren Güterschiffe beteiligt, während in 17 Fällen Personenschiffe zu Schaden kamen.

Differenziert nach der Unfallart ereigneten sich neun Schiffskollisionen, wobei in sieben Fällen in Fahrt befindliche Fahrzeuge miteinander kollidierten und in zwei Fällen Schiffe im Bereich einer Schleusenanlage zusammenstießen. In weiteren zehn Fällen kam es zu Anfahrungen von Schleusenanlagen und in acht Fällen zu Anfahrungen sonstiger Anlagen. Bei jeweils zwei Unfällen kam es zu einer Grundberührung (wegen zu großer Abladetiefen, zu niedriger Wasserstände oder Navigierens außerhalb der Fahrrinne), einer Uferanfahrung oder einer Brückenkollision. Schließlich waren noch drei sonstige Unfälle zu verzeichnen, bei denen die Sachschäden durch Wellenschlag verursacht wurden.

Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2019 bei zwei Unfällen zu Personenschäden. Bei der Kollision eines Schubverbandes mit einer Brücke ging ein Matrose über Bord und ertrank. Bei der Kollision eines Schubverbandes mit einem Personenschiff wurde eine Person leicht verletzt. Bei weiteren zwei Unfällen kam es zu einer Gewässerverschmutzung, bei einem davon war auch ein Ladungsaustritt zu verzeichnen.

Die meisten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2019 auf gestauten Streckenabschnitten. In Summe wurden hier 13 Unfälle registriert, darunter vier Anlagenanfahrungen, drei Schiffskollisionen, zwei Brückenkollisionen, zwei Uferanfahrungen, eine Grundberührung und ein Sachschaden, verursacht durch Wellenschlag. Im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse) ereigneten sich zwölf Unfälle, darunter zehn Anfahrungen von Schleusenanlagen und zwei Schiffskollisionen. Vier Havarien fanden auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien statt, und auf der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) ereigneten sich sieben Unfälle.

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2019 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu keinen Unfällen mit Schadenswirkung.

- Anfahrungen von Schleusen und sonstigen Anlagen 2019 die häufigsten Unfallarten
- Personenschäden: ein Toter, ein Leichtverletzter
- An 21 Havarien waren Güterschiffe, an 17 Havarien Personenschiffe beteiligt

MODAL SPLIT

Straße weiter voran

Anteil der Donau steigt auf 9 %

- Leichte Steigerung des Transportaufkommens im Donaukorridor
- Höchster Anteil der Donau am Modal Split beim Import über die Ostgrenze

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr des österreichischen Donaukorridors wurden 2019 insgesamt rund 90,6 Millionen Tonnen auf den drei Verkehrsträgern Straße, Schiene und Donau transportiert. Dies entsprach gegenüber dem Vorjahr einer leichten Steigerung (+1,3 %).

Die Steigerung der auf der Donau beförderten Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr um 19,2 % gegenüber 2018 korrelierte mit einem Ausbau des Anteils der Donau am Modal Split von rund 8 auf rund 9 %. Hier wirkten sich die gegenüber 2018 deutlich verbesserten Fahrwasserbedingungen der Donau aus.

Trotz eines Rückgangs auf etwa 63 % wurde der Modal Split jedoch nach wie vor vom Verkehrsträger Straße angeführt. Der Anteil des Verkehrsträgers Schiene betrug unverändert etwa 28 %.

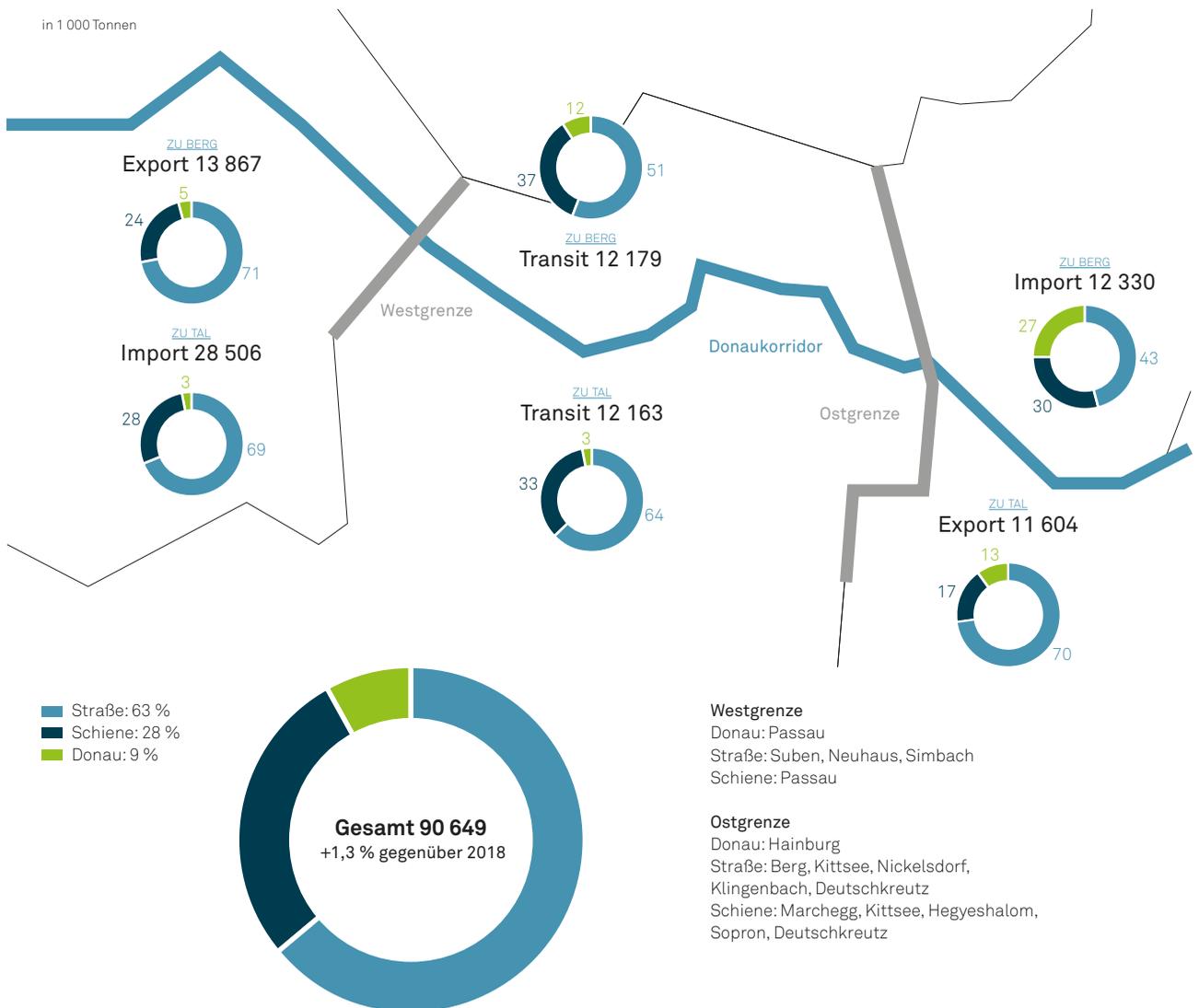
Den höchsten Anteil am Modal Split konnte die Donau mit ungefähr 27 % wieder bei den über die Ostgrenze des österreichischen Donaukorridors importierten Mengen erzielen, was die ungebrochen hohe Bedeutung des Imports aus dem Osten für die Güterschifffahrt in Österreich veranschaulicht. Mit jeweils nur circa 3 % erreichte die Donau bei den über die Westgrenze abgewickelten Importen sowie den im Transit zu Tal beförderten Mengen die geringsten Anteile am Modal Split.

Die Donau konnte 2019 über alle Verkehrsbereiche hinweg ihren Anteil am Modal Split ausbauen, wobei die höchsten Steigerungen gegenüber 2018 im Transit zu Berg (von rund 9 auf rund 12 %) und im Export über die Ostgrenze (von rund 10 auf rund 13 %) erzielt wurden. In allen anderen Verkehrsbereichen und Relationen konnte die Wasserstraße ihren Anteil um immerhin mindestens 1 % erhöhen.

Die aus transportwirtschaftlicher Sicht höhere Bedeutung der West- gegenüber der Ostgrenze des österreichischen Donaukorridors wird anhand folgender Zahlen deutlich: Wurden über die Westgrenze 2019 verkehrsträgerübergreifend insgesamt 66,7 Millionen Tonnen befördert, betrug der Wert der über die Ostgrenze beförderten Mengen nur 48,3 Millionen Tonnen.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2019

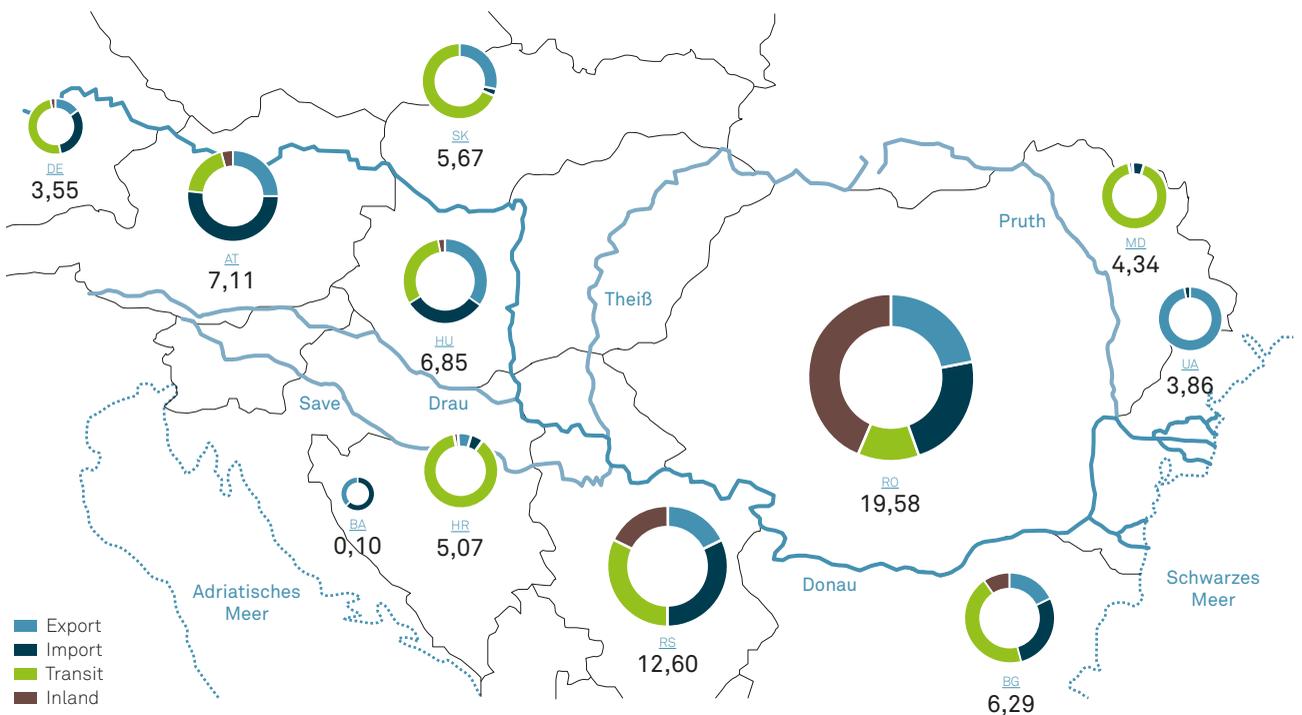


Die Angaben zum Verkehrsträger Schiene beinhalten aufgrund bis dato fehlender offizieller Daten Hochrechnungen für das vierte Quartal. Die Angaben zum Verkehrsträger Straße wurden mittels vorläufiger Außenhandelsstatistik auf das Jahr hochgerechnet.

Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2018



in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA
Export	0,52	1,90	1,48	2,41	0,28	0,04	2,39	4,28	1,15	0,05	3,71
Import	1,15	3,73	0,11	2,09	0,25	0,06	4,27	4,44	1,50	0,42	0,15
Transit	1,72	1,20	4,05	2,17	4,47	0,00	3,76	2,79	2,79	3,87	0,00
Inland	0,16	0,28	0,03	0,18	0,07	0,00	2,18	8,07	0,85	0,00	0,01
Summe	3,55	7,11	5,67	6,85	5,07	0,10	12,60	19,58	6,29	4,34	3,86

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT 2018

35,8 Millionen Tonnen im Donaauraum Rückgang um 8,9 % gegenüber 2017

Die aktuellsten verfügbaren Zahlen zum Transportaufkommen im Donaauraum stammen aus dem Jahr 2018. Insgesamt wurden zwischen Kelheim und dem Schwarzen Meer 35,8 Millionen Tonnen Güter transportiert, was einer Abnahme um 8,9 % gegenüber 2017 entspricht.

Bezogen auf die einzelnen Donauanrainerstaaten lässt sich feststellen, dass die Länder entlang der oberen Donau und teilweise der mittleren Donau rückläufige Transportvolumina auswiesen, die Staaten ab einschließlich Serbien dagegen gestiegene Transportvolumina.

Obwohl kein Donauanrainerstaat, jedoch über die Save an die Donau angebunden, erlitt Bosnien-Herzegowina mit 61,5 % den größten Rückgang des Transportvolumens aller Staaten im Donaauraum. Den zweitgrößten Rückgang verzeichnete Deutschland (Regionen Oberpfalz und Niederbayern) mit 37,0 %.

In Österreich verringerte sich das Transportvolumen um 24,9 %, auf 7,1 Millionen Tonnen. Die stark rückläufige Tendenz bei den auf der oberen und mittleren Donau transportierten Mengen ist im Wesentlichen auf die außergewöhnlich ungünstige und lang anhaltende Niederwasserperiode des Jahres 2018 zurückzuführen.

Bei der Betrachtung der an der unteren Donau gelegenen Länder lässt sich jedoch erkennen, dass diese Niederwasserperiode weit geringere oder sogar keine Auswirkungen auf die Transportmengen hatte. So konnte Rumänien, mit einer Gesamtmenge von 19,6 Millionen Tonnen nach wie vor das Land mit dem größten Transportvolumen im Donaauraum, dieses Volumen gegenüber 2017 um rund 0,5 Millionen Tonnen oder 2,4 % steigern.

Mit einer Menge von insgesamt 12,6 Millionen Tonnen transportierter Güter lag Serbien auch 2018 an zweiter Stelle und konnte sein Transportvolumen gegenüber 2017 ebenfalls leicht steigern (+1,1 %).

Bei länderbezogener Betrachtung der einzelnen Verkehrsbereiche wird die hohe Bedeutung des Exportverkehrs für die Ukraine (96,0 % des Gesamtaufkommens) und des Transitverkehrs für Moldawien (89,2 % des Gesamtaufkommens), Kroatien (88,0 %) und die Slowakei (71,4 %) deutlich. In den anderen Staaten ist das Verhältnis zwischen den verschiedenen Verkehrsbereichen ausgeglichener.

Über den Donau-Schwarzmeer-Kanal, die Verbindung der Donau mit dem Seehafen Constanța am Schwarzen Meer, wurden 2018 14,1 Millionen Tonnen Güter befördert, was einer Steigerung um 2,5 % gegenüber 2017 entspricht. Auf dem Sulina-Arm, dem mittleren der drei Hauptarme des Donaudeltas, wurden 2018 4,4 Millionen Tonnen Güter verschifft, womit der Wert von 2017 um 3,1 % übertroffen wurde.

- Rückläufige Transportvolumina auf der oberen und mittleren Donau, steigende Transportvolumina in Serbien und auf der unteren Donau
- Höchstes Transportaufkommen mit 19,6 Millionen Tonnen in Rumänien
- 14,1 Millionen Tonnen Güter auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

Fahrwasserbedingungen in mehreren kritischen Sektoren leicht verbessert

- Ungünstige Fahrwassersituation in der zweiten Jahreshälfte 2019 aufgrund niedriger Wasserstände
- Fahrwasserbedingungen auf der unteren Donau wurden im Vergleich zu vergangenen Jahren leicht verbessert

In den ersten sieben Monaten des Jahres 2019 waren die Fahrwasserbedingungen entlang der gesamten Donau sehr günstig. Von Jänner bis Mitte Juli wurden die Mindestfahrwassertiefen auf allen Teilen der Donau meist überschritten; die Wasserstände blieben während des gesamten Zeitraums über Regulierungsniederwasser (RNW). Nur an der unteren Donau (im kritischen rumänischen Sektor „Cochirleni“) traten im Jänner einige Tage mit Fahrwassertiefen unter 2,5 m auf, was auf niedrigere Wasserstände im Winter zurückzuführen war. Anfang August fielen die Wasserstände rasant und bis Ende des Jahres blieben sie unter oder knapp über Regulierungsniederwasser, was an mehreren Seichtstellen, insbesondere an der mittleren und unteren Donau, zu Fahrwassertiefen unter 2,5 m führte.

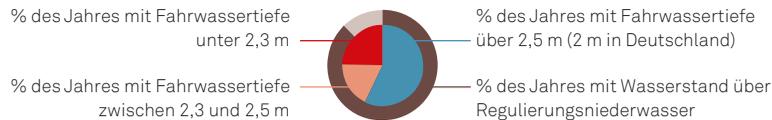
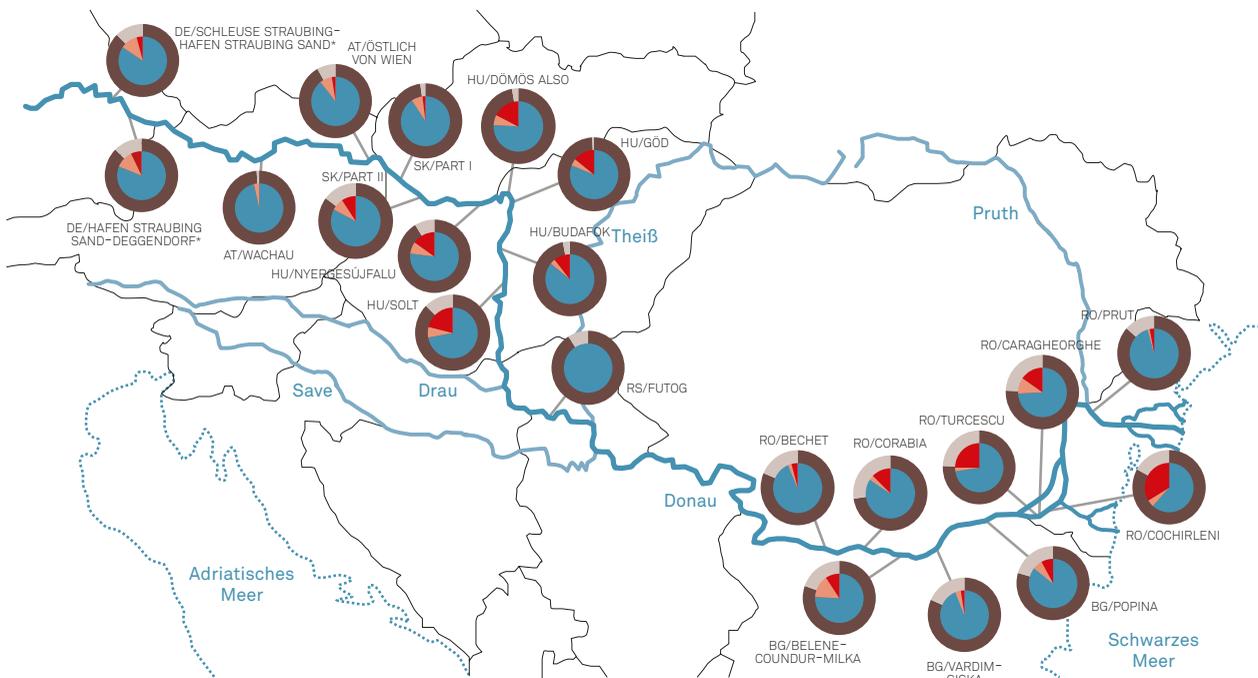
Nichtsdestoweniger konnte die Periode stabiler Fahrwasserverhältnisse insbesondere an der unteren Donau durch umfangreiche Instandhaltungsbaggerungen und Anpassungen der Fahrrinne zumindest verlängert werden. Diese Maßnahmen verbesserten die Verfügbarkeit des Fahrwassers während der Niederwassersaison im Sommer erheblich. In Rumänien und Bulgarien wurden 2019 in mehreren kritischen Sektoren Baggerarbeiten durchgeführt, unter anderem in Bechet (RO), Caragheorghe (RO), Cochirleni (RO), Vardim (BG) und Belene (BG). Die kritischste Seichtstelle war wiederum Cochirleni, wo die minimale Fahrwassertiefe von 2,5 m 93 Tage lang nicht erreicht wurde. Der im Jahr 2014 verabschiedete „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.

Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Seichtstellen entlang der Donau im Jahr 2019. 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 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 2019 wurde dieses Ziel nur an einigen 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 Schiffbarkeit, selbst wenn die 2,5-m-Marke nicht erreicht wird. In einigen Abschnitten gab es an mehreren Tagen Fahrwassertiefen von 2,4 m oder 2,3 m (hellroter Sektor des inneren Kreises).

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Fahrwasserverhältnisse an den kritischen Seichtstellen entlang der gesamten Donau 2019



* 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.

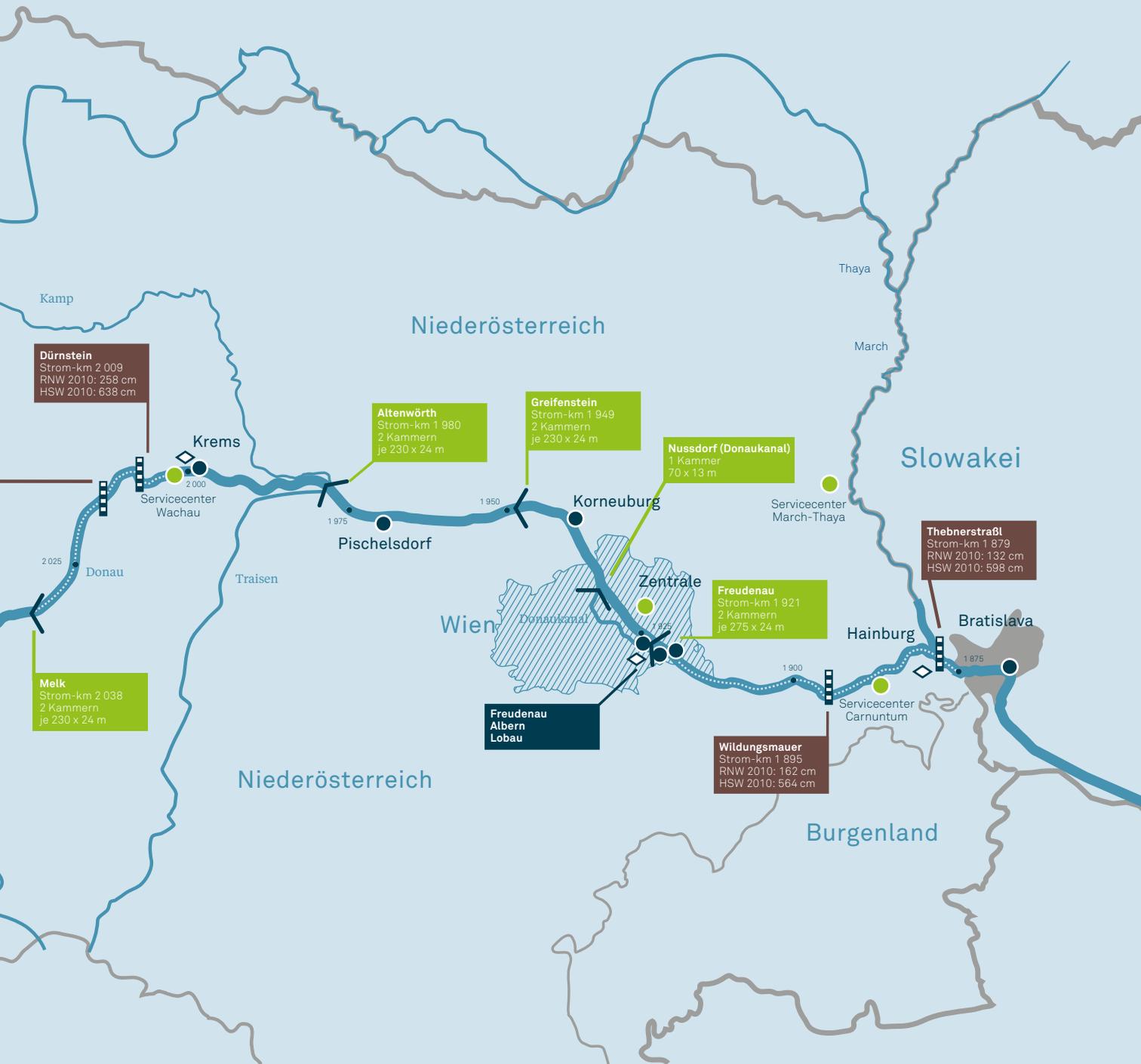
Zur detaillierten Interpretation der Grafik wird auf die jeweiligen Länderkapitel des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und des „National Action Plan“-Updates von Mai 2020 verwiesen, da die individuellen Rahmenbedingungen der kritischen 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“ und „National Action Plan“-Update von Mai 2020, erstellt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie (www.navigation.danube-region.eu) und des Projekts FAIRway Danube, Bearbeitung durch viadonau



Der österreichische Donauabschnitt

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



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

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

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

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

**Freudenau
Albern
Lobau**

Impressum

Ein Projekt im Rahmen des Aktionsplans Donau des BMK bis 2022

Herausgeber

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

Projektleitung

Sabine Gansterer

Redaktion

Christoph Caspar, Sabine Gansterer, Simon Hartl, Thomas Hartl, Andreas Herkel,
Ulf Meinel, Deniza Staewa, Viktoria Weissenburger, Thomas Zwicklhuber

Gestaltung

Cornelia Lang

Fotos

Johannes Zinner, viadonau/Thomas Bierbaumer, BMK

© viadonau 2020

