

23



Eckdaten Donauschifffahrt 2023¹

Transportaufkommen

6 Mio. t (-5,1 %)

- Import: 2,7 Mio. t (-20,9 %)
- Export: 2,0 Mio. t (+7,5 %)
- Transit: 0,9 Mio. t (+3,8 %)
- Inland: 0,4 Mio. t (+158,1 %)

Transportleistung

5,6 Mrd. tkm (-5,9 %)

5 883 Beförderungen (-8,1 %)

- Innerhalb des Bundesgebietes: 1,2 Mrd. tkm (-3,8 %)
- Außerhalb des Bundesgebietes: 4,4 Mrd. tkm (-6,4 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länden

5,5 Mio. t (-2,5 %)

(-32,6 %)

- Erze und Metallabfälle: 1,6 Mio. t (-2,9 %)
- Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,3 Mio. t (+41,7 %)
- Metallerzeugnisse: 0,7 Mio. t (-11,6 %)
- Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,6 Mio. t
- Düngemittel: 0,5 Mio. t (-14,3 %)
- Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterialien: 0,5 Mio. t (+3,9 %)
- Sonstige Güter: 0,3 Mio. t (-8,6 %)

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

72 964 Schiffseinheiten² (-4,1 %)

- Güterverkehr: 32 001 Einheiten (-9,4 %)
- Personenverkehr: 40 963 Einheiten (+0,5 %)

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

1,19 Mio. Passagiere (+24,6 %)

- Linienverkehr: 660 000 Passagiere (+26,9 %)
- Flusskreuzfahrten: 440 000 Passagiere (+25,7 %)
- Gelegenheitsverkehr: 90 000 Passagiere (+5,9 %)

Unfallgeschehen

17 Verkehrsunfälle
mit Schadenswirkung

- Personenschäden: 0 Tote, 0 Verletzte
- Sachschäden: 13 Ufer- und Anlagenbeschädigungen,
5 Schiff-Schiff, 0 Schiffe gesunken

Verfügbarkeit der Wasserstraße

361 Tage

15-Jahres-Mittel: 359 Tage

- Sperre aufgrund von Hochwasser: 4 Tage
- Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage

¹Veränderungen gegenüber 2022 finden sich als Prozentwerte in Klammern

²Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Bilanz viadonau	6
Kundenzufriedenheit Infrastruktur	14
Transportaufkommen	16
Hafenumschlag	18
Gütergruppen.....	20
Personenschifffahrt	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 2022	44
Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt.....	46
Karte Österreichischer Donauabschnitt.....	48
Impressum	50

Titelbild: Neue Güterschiffahrtslande Wildungsmauer, NÖ

Redaktionelle Anmerkung: Geringe Abweichungen der Zahlen im Jahresbericht zu den Zahlen von Statistik Austria können sich aufgrund von Rundungsdifferenzen ergeben.

Donau: Weg aus der Klimakrise Mit Mut und Fokus Chancen nutzen



LEONORE GEWESSLER
Bundesministerin für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie

Kaum ein anderes politisch-gesellschaftliches Aktionsfeld erlebt so fundamentale Veränderungen wie der Verkehrssektor. Veränderungen, die nicht nur Ausdruck eines technologischen Fortschritts sind, sondern – vor dem Hintergrund der allgegenwärtigen Klimakrise – auch eines dringend notwendigen Willens für eine aktive Mitgestaltung einer nachhaltigen Zukunft. Heute spüren wir in sämtlichen Bereichen unseres Lebens, wie die Rücksicht auf Umwelt- und Klimaschutz im Denken und Handeln, Planen und Wirtschaften von Tag zu Tag selbstverständlicher wird. Das macht uns stolz und zuversichtlich, dass wir alle in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft für kommende Generationen ein lebenswertes Morgen sicherstellen können.

Ich bin überzeugt: Die besten Lösungswege aus der Klimakrise bietet uns die Natur selbst, und wir müssen sie jetzt mit Mut, Fokus und Verantwortungssinn beschreiten. Unter dem Dach der Europäischen Donaunraumstrategie und mit vielen nationalen und grenzübergreifenden Initiativen stärken wir gemeinsam mit viadonau die Transportverlagerung auf die Wasserstraße, modernisieren die Wasserstraßeninfrastruktur und geben damit eine konkrete Antwort auf die Frage nach zukunftsfähigen Transportlösungen. Dabei konnten wir bereits viele Projekte umsetzen, z.B. zur Eignung bestimmter Gütergruppen für den Wasserstraßentransport, dem grenzübergreifenden Projekt COMEX² für die fortschreitende Digitalisierung der Donau oder auch unserem Förderprogramm für klima- und umweltfreundliche Schifffahrt.

Mit dem internationalen, von der Europäischen Union kofinanzierten und Ende 2023 gestarteten Projekt FAIRway Danube II – einem der größten Modernisierungsprojekte aller Zeiten an der Donau – setzen wir gemeinsam mit den Donauanrainerstaaten hinter unsere nachhaltigen Entwicklungsziele an der Wasserstraße ein markantes Ausrufezeichen. Damit bestätigen wir einmal mehr: Mit viel Engagement und Leidenschaft erledigen wir unsere Hausaufgaben für ein klimaverträgliches Morgen und nutzen die Chancen, die uns die Wasserstraße bietet. Als Naturwunder, das zugleich ein leistungsstarker Verkehrsträger ist, zeigt uns die Donau, worauf es wirklich ankommt und weist uns mit ihrer Kraft und Beständigkeit den Weg in die Zukunft.

Fortschritt mit Herz und Idee

Unsere Vision vom ganzheitlichen Strom

Vielleicht geht es Ihnen ähnlich, wenn Sie an der Donau unterwegs sind: Am Ufer stehend, die Weite des Stroms genießend, kann man die Bewegung, das Leben und die Energie förmlich spüren und man begreift ganz unmittelbar die große Bedeutung des Flusses für Mensch und Umwelt. Den unschätzbaren ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert der Donau mit Sinn und Ziel weiterzuentwickeln, ist für uns mehr als Auftrag und Pflichterfüllung. Unser Herz schlägt für den Fluss, und unser fachlicher Verstand denkt unentwegt an seine Zukunft. Ob mit unserem täglichen Engagement im Schleusendienst und in der Streckenpflege oder den ambitionierten Zielen unserer vielfältigen Projektarbeit – immer streben wir nach Fortschritt und nachhaltiger Verbesserung für eine moderne, zukunftsfähige und klimaverträgliche Wasserstraße.

Am Anfang jedes Fortschritts steht eine Idee. Bei viadonau denken wir den Fluss ganzheitlich und entwickeln ihn integrativ. Das heißt: Wir führen Interessen zusammen und kreieren aus der Schnittmenge der vielfältigen Anforderungen einer verantwortungsvoll modernisierten Wasserstraße Lösungen mit nachhaltiger Zukunftsperspektive für Mensch, Natur und Wirtschaft. Lösungen, für die wir unsere täglichen Arbeitsschritte mit ebenso großem ökologischen Verantwortungsbewusstsein setzen, wie die Ziele unserer Naturschutz- und Modernisierungsprojekte. Mit diesem zukunftsorientierten Mindset rüsten wir unsere Standorte zum Beispiel mit modernen Photovoltaikanlagen aus und steigern kontinuierlich unsere Umweltperformance und Energieunabhängigkeit, während wir gleichzeitig etwa im Rahmen grenzübergreifender Projekte Liegestellen für die Güterschifffahrt modernisieren und mit neuesten Landstromanlagen ausstatten – wie zuletzt in Linz, Wildungsmauer und bald auch in Wien. Es ist dieser ganzheitliche Nachhaltigkeitssinn, der unsere Idee von einer zukunftsfiten Donau trägt und mit dem wir die Wasserstraße von morgen als verlässlichen Stabilitätsfaktor im bewegten Wandel des europäischen Verkehrsnetzes heute schon bereitstellen.

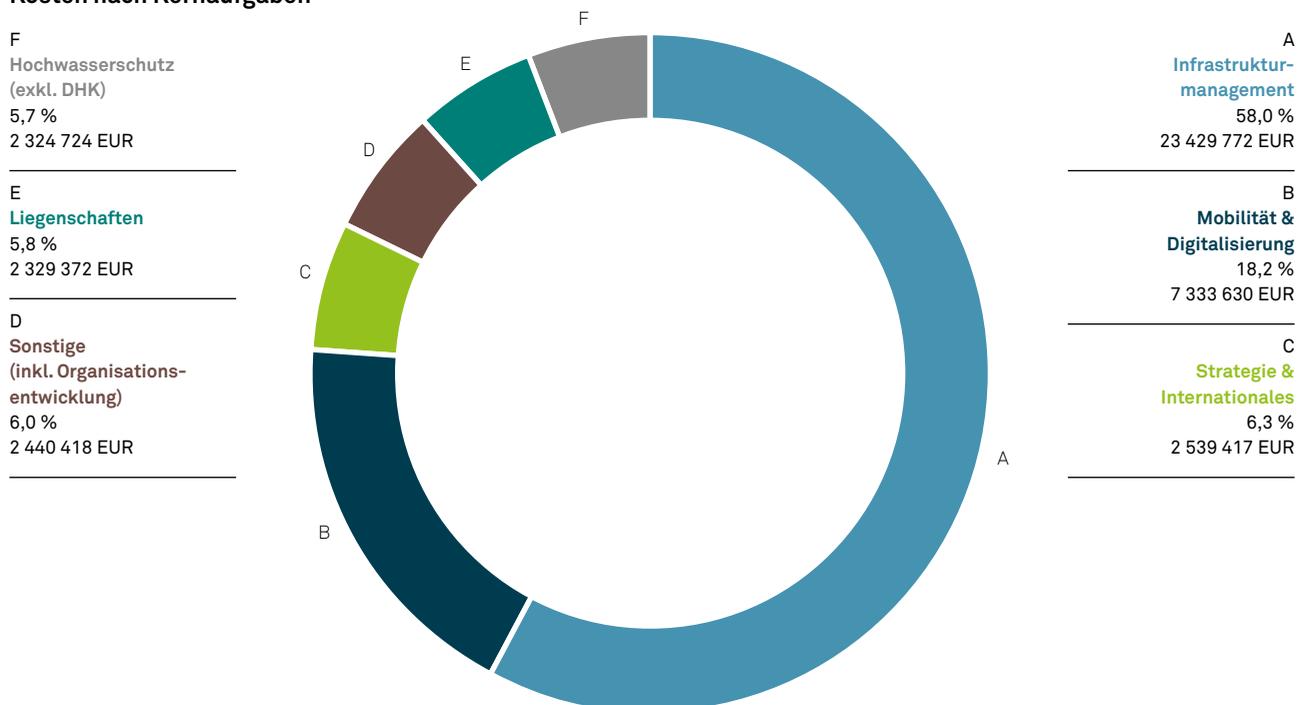


HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

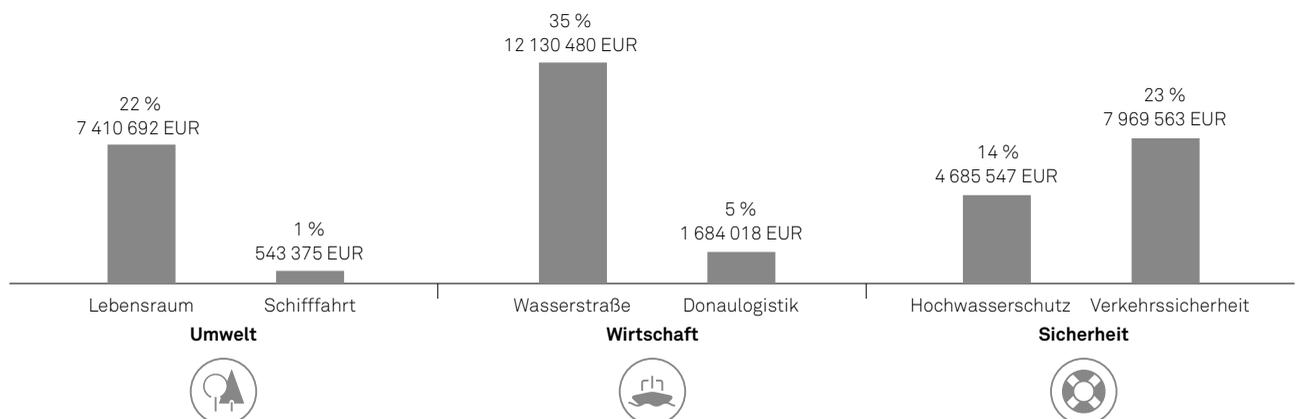
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Kosten nach Kernaufgaben und Wirkungsbeiträgen von viadonau 2023

Kosten nach Kernaufgaben



Kosten nach Wirkungsbeitrag



BILANZ VIADONAU

Top-Trends: Natur, Energie, Klimaschutz „Greening“ der Wasserstraße geht weiter

viadonau steht für Leben, Dynamik und Entwicklung an der Donau und spiegelt dies in vielfältigen Aktivitäten wider. Die wichtigsten Wegmarken und Erfolge 2023 zeigen klar: Mit Modernisierung, Renaturierung, Klimaschutz und Innovationsfähigkeit prägen wir die Zukunft des Stroms.

Sicher auf Kurs mit dem Aktionsprogramm Donau 2030: Mit dem gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus Schifffahrt, Naturschutz und Forschung ausgearbeiteten und im Frühjahr 2023 veröffentlichten Aktionsprogramm Donau 2030 geben sich das Klimaschutzministerium und viadonau einen klaren Fahrplan für die Entwicklung des Stroms als lebendiger Naturraum und moderne Wasserstraße.

Synergien für umweltschonende Schiffstechnik-Lösungen: Im Februar erfolgte in Duisburg der Auftakt der Horizon Europe Innovation Action SYNERGETICS. viadonau ist mit umfassender Expertise zu Schiffstechnik und Entwicklung nachhaltiger Wasserstraßenverwaltung beteiligt und stellt dazu das Schubschiff Bad Deutsch-Altenburg zur Verfügung. Mit dem neuen Schiff werden Möglichkeiten energieschonenden Schiffsbetriebs sowie der CO₂-emissionsarme Treibstoff HVO getestet.

Naturschutz mit „Science-to-People“-Ansatz: Im März 2023 erfolgte der Startschuss zum Horizon-Europe-Vorhaben DANUBE4all. viadonau widmet sich dabei gemeinsam mit dem Verein Danubeparks – Network of Protected Areas. Renaturierungen im Bereich der Paradeisinsel sowie des Orther Arms an der niederösterreichischen Donau.

Erste Landstrom-Terminals für Güterschiffe in Betrieb: An aufgewerteten Liegeplätzen in Linz und Wildungsmauer können Güterschiffe seit 2023 Strom „tanken“ und auf Dieselgeneratoren verzichten. Das Projekt „Landstrom für Binnenschiffe“ startete auf Initiative des Klimaschutzministeriums. Die Errichtung der Anlagen erfolgte im Rahmen des EU-kofinanzierten Projekts „Fairway works! In the Rhine-Danube Corridor“. Die Initiative wurde u. a. auch bei der weltweit größten Logistikmesse „transport logistic 2023“ Mitte Mai in München präsentiert.

Startschuss für FAIRway Danube II: Mit einem Gesamtbudget von rund 70 Millionen Euro lief Ende November 2023 das Projekt FAIRway Danube II in Wien offiziell vom Stapel. Wichtigste Missionsziele an der Donau: moderne Kennzeichnung der Wasserstraße, Upgrade von Pegelmessstellen und die weitere Aufwertung der Vermessungsflotten.

Historische Sanierung in Wien/Nussdorf: 2023 erfolgte die zweite Sanierungsstufe am ehemaligen Schleusengebäude und heutigen Sitz der Stadt Wien – Wiener Gewässer (MA 45) in Wien/Nussdorf. Das am Original Otto Wagners orientierte Resultat ist ein gelungener Spagat zwischen historischem Erscheinungsbild und zeitgemäßer Nutzung.



„In der Jahresbetrachtung der vielen Aktivitäten von viadonau wird umso deutlicher: Für uns ist die Donau kostbare Natur, Wirtschaftschance und Zukunft aber auch beliebter Ausflugsort. Über 900 000 Radfahrer:innen im Jahr 2023 auf dem Donauradweg zwischen Passau und Hainburg bestätigen ihre wichtige Rolle als Freizeit- und Erholungsraum.“

SABINE GANSTERER
Abteilung Projekte

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2019 bis 2023



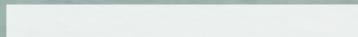


2023



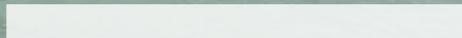
6 047 133 t

2022



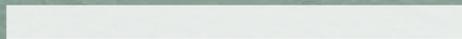
6 374 092 t

2021



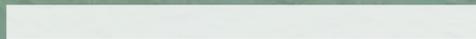
8 270 869 t

2020



8 246 781 t

2019



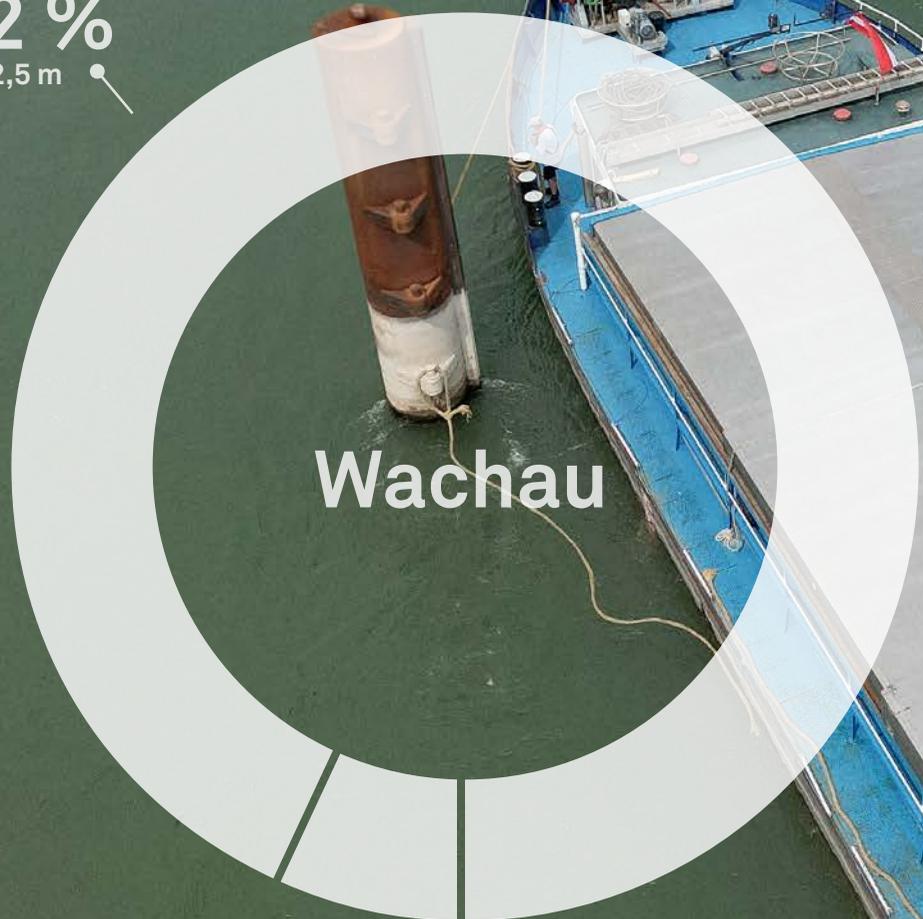
8 511 553 t

Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen in den freien Fließstrecken der Donau 2023

93,2 %
über 2,5 m

Wachau

6,8 %
unter 2,5 m



91,2 %
über 2,5 m

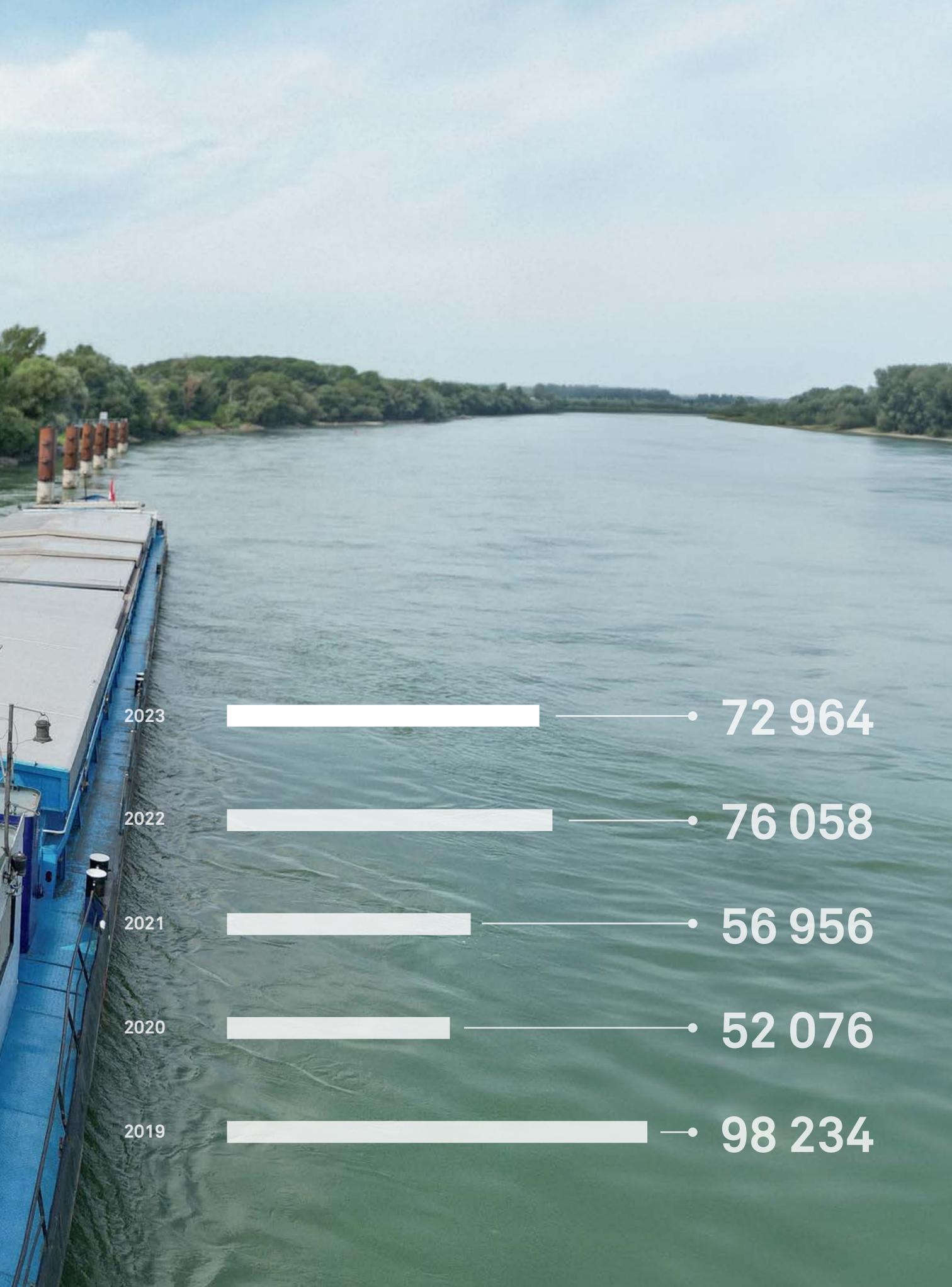
**Östlich
von Wien**

8,8 %
unter 2,5 m



Geschleuste Schiffseinheiten 2019 bis 2023





2023



• 72 964

2022



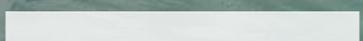
• 76 058

2021



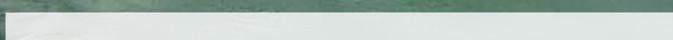
• 56 956

2020



• 52 076

2019



• 98 234

KUNDENZUFRIEDENHEIT INFRASTRUKTUR

Bestnote im Donauraum für Fahrrinnenqualität



„Fundament einer qualitativ voll betriebenen Wasserstraße ist modernes, professionelles Service. Unsere regelmäßige Umfrage unter unseren Kundinnen und Kunden zeigt: Unser Schleusendienst Marke viadonau sorgt mit Verlässlichkeit und Kompetenz für hohe Zufriedenheit im Schiffsverkehr“

KATA SEHER
Strategie & Organisationsentwicklung

Die Zufriedenheit der gewerblichen Nutzer:innen der Wasserstraße, also der Güter- und Personenschifffahrt, ist für viadonau wichtiger Taktgeber einer effektiven Leistungserbringung. Aus diesem Grund wird jährlich eine Kundenbefragung durchgeführt, um weitere Verbesserung der von viadonau betriebenen Services zur Wasserstraßen-Infrastruktur nutzer:innengerecht einleiten und umsetzen zu können. Insgesamt sind in der 2023 durchgeführten Kundenumfrage 33 Rückmeldungen aus dem Schifffahrtssektor eingelangt. 58 % der Antworten stammen von Schiffskapitän:innen, 36 % von Schiffseigner:innen sowie 6 % von Sonstigen.

In der Umfrage wird unter anderem die Qualität der Instandhaltung der Fahrrinne im österreichischen Donauabschnitt, also die Beurteilung der Erhaltungsbaggerungen von viadonau, erhoben. Diese wurde für 2023 mit der Durchschnittsnote 1,4 (2022: 1,3) auf einer Schulnotenskala von 1 bis 5 beurteilt, durchwegs mit den Noten „sehr gut“ und „gut“. Damit ist viadonau wie in den Vorjahren auch der von den wasserseitigen Nutzer:innen am besten bewertete Wasserstraßeninfrastruktur-Betreiber aller Donauanrainerstaaten.

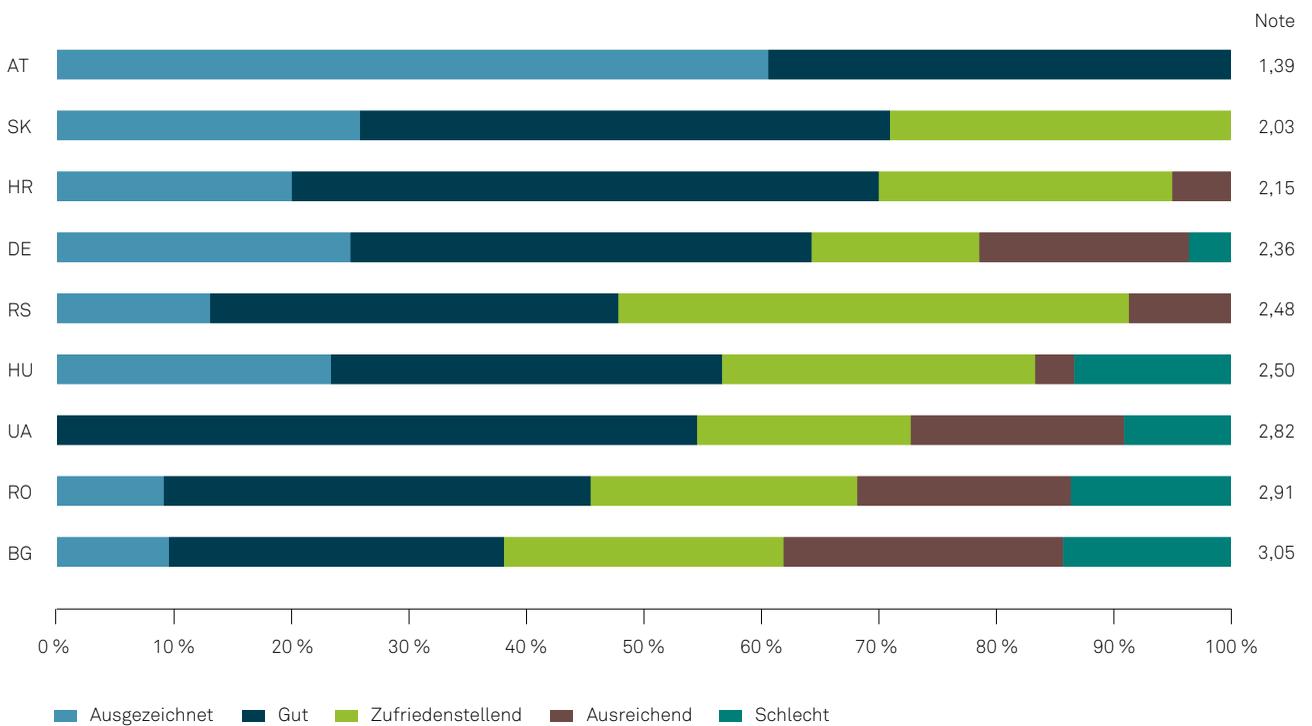
Sehr gut wurde auch der Betrieb der zehn Donauschleusen in Österreich durch viadonau sowie der Zustand der Anlagen bewertet: Für die Unterstützung durch die Mitarbeiter:innen der Schleusenaufsicht wurde in der Kundenbefragung die Note 1,7 (2022: 1,6) vergeben, für die Schleusenanlagen selbst (Sicherheit, Ausstattung, Sperren) die Note 1,9 (2022: 1,8).

Die Sichtbarkeit der Fahrwassertonnen zur Kennzeichnung des Fahrwassers wurde in der aktuellen Kundenumfrage mit 1,5 (2022: 1,4) benotet, die Positionierung dieser Fahrwasserzeichen mit 1,7 (2022: 1,5). Im Sommer 2023 konnte ein zweites, energieeffizientes Schubschiff in Betrieb genommen werden, das eine optimierte Manipulation schwimmender Fahrwasserzeichen aufgrund verringerter Reaktionszeiten bei der Schadensbehebung ermöglicht.

Auch die Beurteilung der Verfügbarkeit und der Ausstattung von öffentlichen Liegestellen im Besitz des Bundes ist Teil der Kundenbefragung von viadonau. Im Mittel wurden diese in der aktuellen Umfrage mit der Note 2,3 (2022: 2,2) bewertet. 2023 wurden Landstromanlagen an der Trockengüterlande Linz-Mitte (Strom-km 2 129,0 R) und an der neu für die Großschifffahrt adaptierten Lände Wildungsmauer (Strom-km 1 895,0 R) errichtet, was in der Kundenumfrage mit der Note 1,4 goutiert wurde. Weitere Projekte sind in Wien, Aschach und Krems an der Donau in Planung.

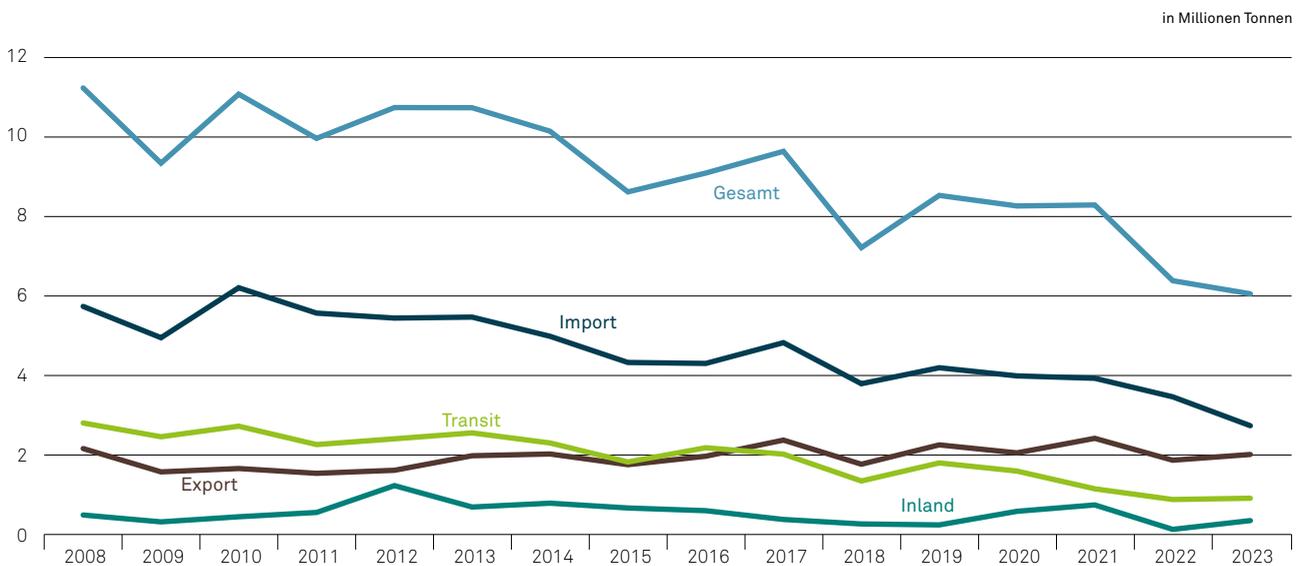
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserstraßen-Infrastrukturqualität in den Donauländern 2023



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2008 bis 2023



Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit	Inland	Gesamt
2023	2 742 020	2 017 661	924 548	362 904	6 047 133
2022	3 465 637	1 876 953	890 888	140 614	6 374 092
2021	3 930 863	2 424 784	1 159 264	755 958	8 270 869
2020	3 989 282	2 060 982	1 601 604	594 913	8 246 781
2019	4 193 338	2 258 611	1 805 896	253 708	8 511 553

TRANSPORTAUFKOMMEN

6 Mio. t auf österreichischer Donau Starker Rückgang der Importe

Insgesamt wurden im Jahr 2023 knapp über 6 Mio. t an Gütern über die österreichische Donau befördert – das niedrigste Ergebnis seit vielen Jahren, das auch den ungünstigen Rahmenbedingungen Rechnung trägt: Der seit 2022 anhaltende Ukraine-Krieg sowie Nachwirkungen der von geringer Wasserführung geprägten Vorjahre beeinträchtigten 2023 die Güterschifffahrt in Österreich merklich.

Allerdings nahm das Gesamtladungsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr nur leicht um 0,3 Mio. t bzw. 5,1 % ab, was auf den starken Rückgang des Imports als dominierenden Verkehrsbereich um 20,9 % auf 2,7 Mio. t zurückzuführen ist. Bei genauerer Betrachtung der Importverkehre zeigt sich, dass sich die Importe aus dem Osten (-22,7 %) deutlich stärker als die Importe aus dem Westen (-13,5 %) verringerten.

Alle anderen Verkehrsbereiche steigerten sich gegenüber 2022: Die Exportverkehre stiegen um 7,5 % auf 2 Mio. t, die Transitverkehre um 3,8 % auf 0,9 Mio. t und die Inlandsverkehre um sogar 158,1 % auf 0,4 Mio. t.

Durch die stark fallenden Import- und die wieder steigenden Export-, Transit- und Inlandsverkehre sank der Anteil der Importmengen am Gesamtaufkommen auf 45,3 %. Die Export-, Transit- und Inlandsmengen steigerten hingegen ihre Anteile auf 33,4 %, 15,3 % und 6 %.

Analog zum Rückgang der Gesamttransportmenge verringerte sich die Transportleistung auf der österreichischen Donau. Während 2022 eine Transportleistung von 5,9 Milliarden Tonnenkilometern errechnet wurde, reduzierte sich diese 2023 um 5,9 % auf 5,6 Milliarden Tonnenkilometer.

Die durchschnittliche Beförderungsweite je Tonne reduzierte sich 2023 gegenüber 2022 von 902 auf 888 Kilometer. Die Anzahl der Beförderungen verringerte sich von 6 402 auf 5 883.



„Klimawandel und Krieg setzen die Güterschifffahrt an der Donau unter Druck. Gleichwohl zeigt der im Vergleich zum Jahr 2022 stark gestiegene Transport von Erdölerzeugnissen und Brennstoffen, dass die Wasserstraße jetzt umso mehr ihre Rückgratfunktion im europäischen Verkehrsnetz beweist.“

BETTINA MATZNER
Transportentwicklung

HAFENUMSCHLAG

Hafenumschlag kaum verändert Unterschiedliche Entwicklungen

- Wasserseitiger Umschlag im Vergleich zum Vorjahr in Linz und Wien stark gestiegen, Rückgang in den anderen Häfen
- voestalpine-Werkshafen bleibt bedeutendster Donauhafen in Österreich

In den österreichischen Donauhäfen und -ländern wurden im Jahr 2023 insgesamt rund 5,5 Mio. t Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Hafenumschlag verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr einen geringen Rückgang von 2,5 % oder 138 332 t. Am anteiligen Hafenumschlag gab es im Ranking der einzelnen Häfen und Länder unterschiedliche Entwicklungen.

Der Werkshafen der voestalpine in Linz verzeichnete im Jahr 2023 erneut das größte Umschlagsvolumen im Hafenvergleich entlang der österreichischen Donau. Gemessen am Gesamtvolumen wurden 44,7 % im Werkshafen der voestalpine wasserseitig umgesetzt. Das entspricht einer Umschlagsmenge von rund 2,5 Mio. t und einem geringfügigen Minus von 1,1 %.

Der Hafen Wien, der die Häfen Freudenu, Lobau und Albern umfasst, konnte dieses Jahr ein Plus von 29,3 % verzeichnen. Nach einem signifikanten Minus im Vorjahr konnte der Hafen Wien somit mit Umschlagsmengen von knapp einer Mio. t aufholen und befindet sich wieder auf Platz 2.

Die sonstigen Häfen und Länder summieren die wasserseitigen Umschlagsmengen aus Aschach, dem Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg und zwei Bunkerländern in Wien. In dieser Hafengruppe wurden rund 0,8 Mio. t umgeschlagen, das entspricht einem Rückgang von rund 25 % im Vorjahresvergleich. Die sonstigen Häfen und Länder belegten deshalb im Ranking mit einem Anteil von 14,3 % den dritten Platz.

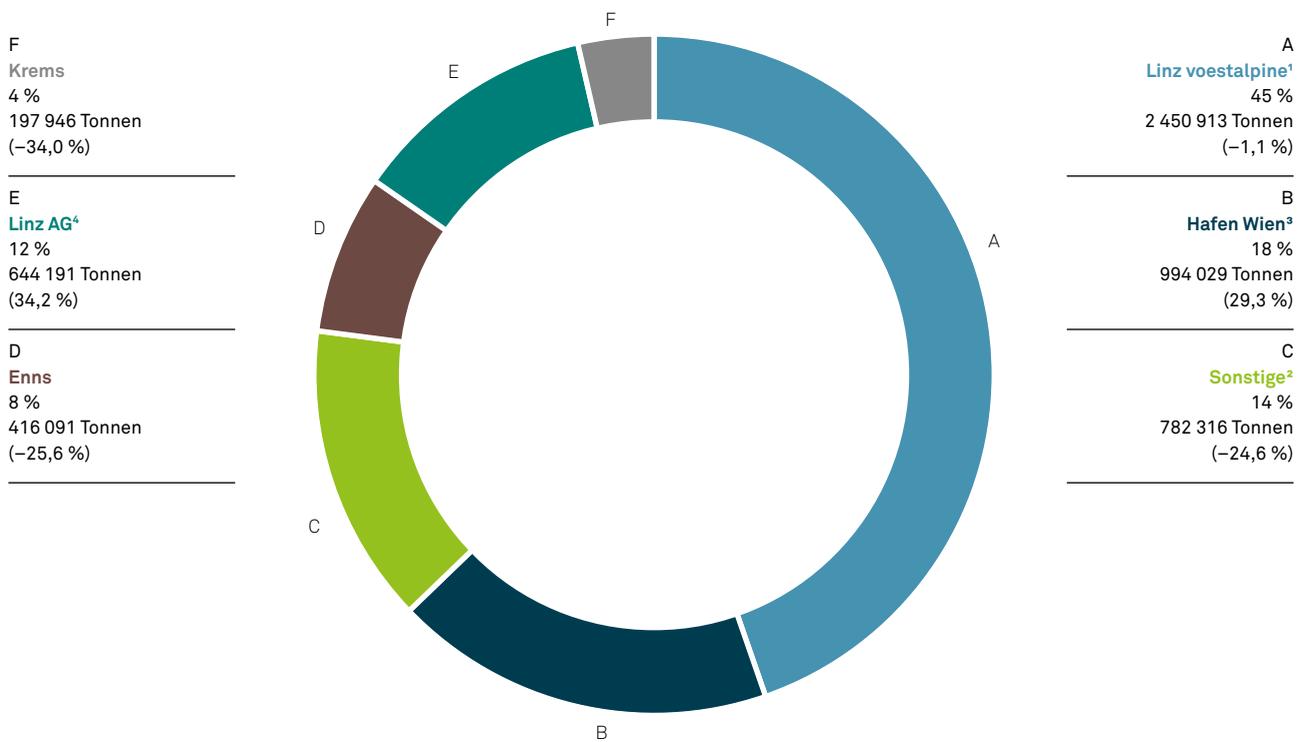
Der Ennshafen verzeichnete 2023 mit einem relativen Rückgang von 25,6 % (absolut 143 000 t) einen signifikanten Einbruch der wasserseitig umgeschlagenen Menge.

Die Häfen der Linz AG (Handels- und Ölhafen) verzeichneten hingegen mit 34,2 % ein deutliches Plus im Vergleich zum Jahr 2022. Dies stellt somit den stärksten relativen Zuwachs dar und zeigte sich in einem wasserseitigen Umschlag von 0,6 Mio. t.

Der Hafen Krems erreichte eine wasserseitig umgeschlagene Menge von rund 0,2 Mio. t und hatte somit den stärksten relativen Rückgang von 34 % aller österreichischen Häfen und Länder.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2023



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

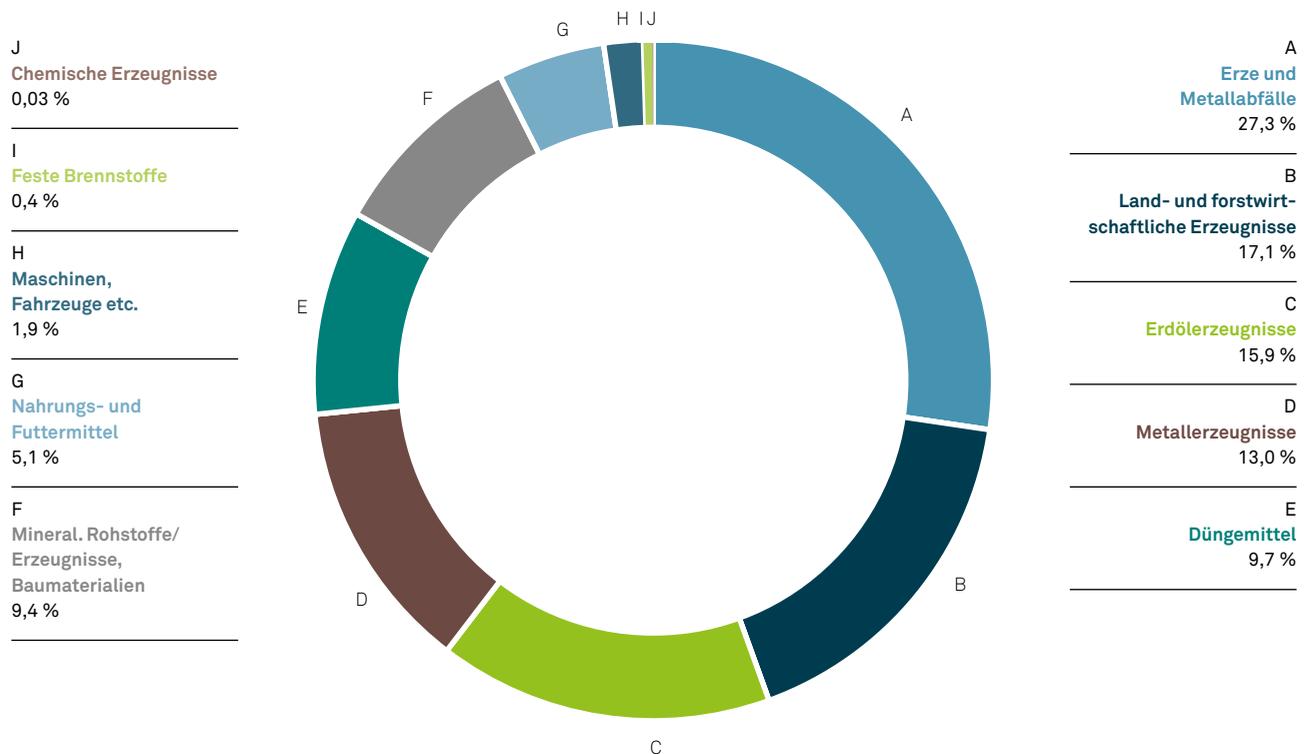
² Sonstige Häfen und Länder: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischesldorf, Korneuburg sowie zwei Bunkerländern in Wien.

³ Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau 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 2023



in Tonnen

Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2023	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	9 710	541 538	37 272	448 320	1 036 840	-15,1 %
Nahrungs- und Futtermittel	2 004	155 534	100 422	50 233	308 193	-4,2 %
Feste Brennstoffe	-	-	-	26 079	26 079	15,7 %
Erdölerzeugnisse	349 296	107 735	505 188	-	962 219	19,3 %
Erze und Metallabfälle	-	1 607 448	13 671	31 495	1 652 614	-1,8 %
Metallerzeugnisse	-	136 255	578 103	72 405	786 764	-17,2 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	-	160 281	296 627	114 244	571 152	1,2 %
Düngemittel	1 425	25 159	465 564	95 715	587 864	-13,4 %
Chemische Erzeugnisse	-	-	-	2 109	2 109	-58,9 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	469	8 062	20 814	83 947	113 293	-6,2 %
Gesamt	362 904	2 742 011	2 017 663	924 548	6 047 126	-5,1 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERGRUPPEN

Insgesamt geringfügige Reduzierung Zunahme der Erdölerzeugnisse

Im Jahr 2023 betrug das Gesamttransportvolumen 6 Mio. t auf dem österreichischen Donauabschnitt. Dies entspricht einem Rückgang von 5,1 % oder rund 330 000 t verglichen mit dem Gesamtaufkommen im Jahr 2022.

Das Transportaufkommen der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse betrug 1 Mio. t – ein Minus von rund 180 000 t. Mit einem Minus von rund 240 000 t fiel der Rückgang der Importmengen am drastischsten aus. Diese Gruppe blieb allerdings dennoch mit einem Anteil von 17,1 % an der transportierten Gesamtmenge wie in den Vorjahren auf Platz 2. 2023 wurden rund 590 000 t Düngemittel transportiert – ein Rückgang von 13,4 %. Dieser ist vor allem auf einen um 82 000 t geringeren Import zurückzuführen. Auf diese Gütergruppe entfielen 9,7 % des gesamten Transportaufkommens. Dies entspricht einem Rückgang um einen Prozentpunkt. Nahrungs- und Futtermitteltransporte belegten mit 308 000 t und einem Minus von 4,2 % den siebten Platz im Ranking. Die Gütergruppe macht insgesamt 5,1 % des Gesamtvolumens auf der österreichischen Donau aus.

Die Gütergruppe der Erze und Metallabfälle war mit 1,7 Mio. t, wie in den vergangenen Jahren, im Ranking auf Platz 1. Der Anteil am Gesamtvolumen konnte um 0,9 % gesteigert werden und betrug 27,3 %, dennoch wurden rund 2 % weniger Erze und Metallabfälle als 2022 auf der österreichischen Donau transportiert. Rund 800 000 t beziehungsweise 13 % des Transportaufkommens entfielen auf Metallenerzeugnisse. Diese Gruppe verzeichnet mit einem Minus von 17 % einen Rückgang von rund 160 000 t verglichen mit 2022. Geringer als 5 % waren jeweils die Anteile der Gütergruppen Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren (1,9 %), feste Brennstoffe (0,4 %) und chemische Erzeugnisse (0,03 %). Während die Transportmengen der Maschinen, Fahrzeuge und sonstigen Waren sowie die Gruppe der chemischen Erzeugnisse im Vergleich zum Vorjahr um 6,2 % bzw. 58,9 % abnahmen, war in der Gruppe der festen Brennstoffe wie schon im vergangenen Jahr eine Zunahme von 15,7 % zu verzeichnen.

Mit einem Plus von 19,3 % beziehungsweise 155 000 t gegenüber dem Vorjahr steigerten die Erdölerzeugnisse ihr Aufkommen auf 962 219 t – das entspricht 15,9 % des Gesamtvolumens. Hervorzuheben ist hierbei eine Zunahme von fast 200 % an Inlandtransporten gegenüber 2022. Diese Gruppe konnte somit einen der im Vorjahr verlorenen Plätze wieder aufholen und erreichte im Ranking im Jahr 2022 Platz 3. Die Warengruppe mineralische Rohstoffe blieb mit 570 000 t im Jahr 2023 und einer Zunahme von 1,2 % stabil. Zwar fiel die Importrate um 24,1 %, jedoch konnte die um 29,7 % gestiegene Exportrate dieses Minus vollständig ausgleichen. Mit einem Anteil von 9,4 % am Gesamtvolumen nahm diese Gütergruppe den 6. Platz ein.

- Erze und Metallabfälle traditionell auf Platz 1
- Platztausch von Erdölerzeugnissen und Metallenerzeugnissen
- Steigerungen bei den Gütergruppen Erdölerzeugnisse und Feste Brennstoffe

PERSONENSCHIFFFAHRT

Personenschifffahrt erholt sich weiter Starker Anstieg der Fahrgastzahlen

- 25,7 % mehr Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Zuwächse von 26,9 % beim Linienverkehr und 5,9 % beim Gelegenheitsverkehr
- Drei neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz

Im Jahr 2023 konnte die Personenschifffahrt einen starken Anstieg der Fahrgastzahlen verzeichnen. Auf dem österreichischen Donauabschnitt wurden rund 1 190 000 Passagier:innen befördert, was einem Plus von 24,6 % im Vergleich zu 2022 entspricht. Die Zahl liegt nur noch um 13,8 % unter den Zahlen aus dem Jahr 2019.

Trotz des Krieges in der Ukraine und seiner negativen Auswirkungen auf den Tourismus im Donauraum konnten die Flusskreuzfahrten 2023 rund 440 000 beförderte Passagier:innen (+25,7 % gegenüber 2022) verzeichnen und liegen damit nur noch 17,8 % unter den Zahlen von 2019. Die Zahl der auf dem österreichischen Abschnitt verkehrenden Kabinenschiffe blieb in etwa gleich und betrug im Jahr 2023 158 Schiffe (-0,6 %), davon waren drei Neubauten. Diese absolvierten in Summe 4 742 Fahrten (+0,6 %). Die Beförderungskapazität der Flusskreuzfahrt lag bei 26 976 Personenplätzen – im Mittel entspricht dies 171 Personenplätzen pro Schiff.

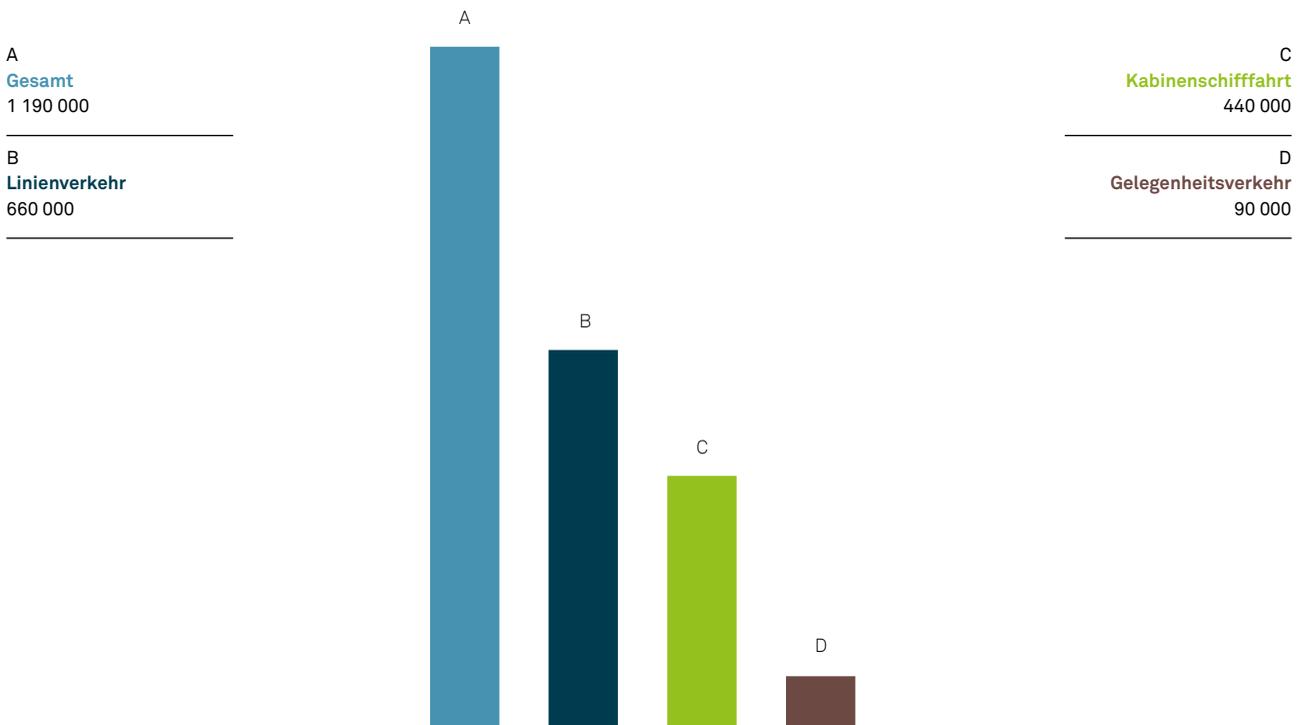
Im Linienverkehr wurden 2023 rund 660 000 Personen (+26,9 %) befördert. Er liegt damit um 10,8 % unter den Werten aus dem Jahr 2019. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 236 000 Passagier:innen (+23,6 %). Auf den beiden Twin City Linern wurden zwischen Wien und Bratislava 176 000 Fahrgäste (+23,1 %) befördert und die Fähre Dürnstein GmbH & Co KG meldete 18 039 Passagier:innen (+2,2 %) auf ihren Donau-Taxis in der Wachau. Weitere 3 075 Personen (+34,5 %) nahmen das Angebot der Donauschifffahrt Ardagger GmbH mit der MS Donaunixe und der MS Maria in Anspruch.

Der Gelegenheitsverkehr konnte 2023 mit rund 90 000 beförderten Fahrgästen Zuwächse in Höhe von 5,9 % im Vergleich zum Vorjahr erreichen und liegt nun nur mehr um 14,3 % unter den Werten von 2019. Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 51 000 Passagier:innen (+8,5 %) und auf den Schiffen der Donauschifffahrt Ardagger GmbH wurden bei Gelegenheitsverkehren 6 053 Fahrgäste (+27,9 %) befördert. Die Fähre Dürnstein GmbH & Co KG meldete 3 096 Fahrgäste im Gelegenheitsverkehr und 2 946 Passagier:innen (+37,0 %) fuhren auf der MS Carnuntum der Event Schifffahrt Haider e.U. Schließlich meldete noch die Nostalgie Tours, Video & Consulting GmbH 2 374 Passagier:innen auf der MS Mariandl im Gelegenheitsverkehr.

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2023 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 2 000 Passagier:innen 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 2023*

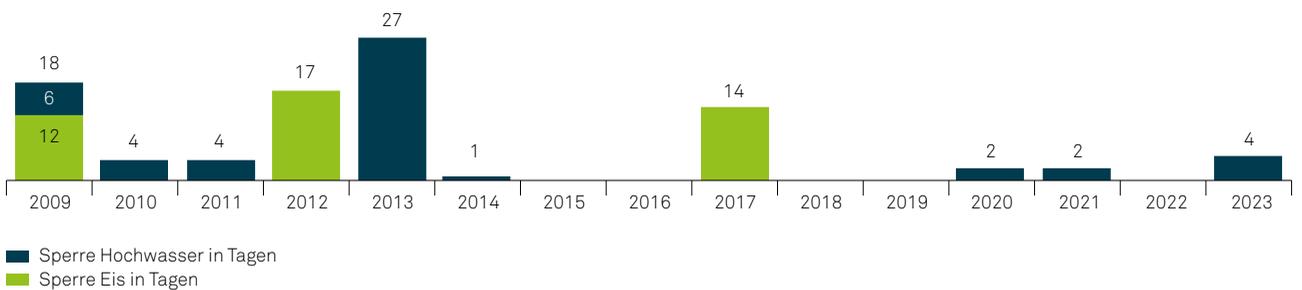
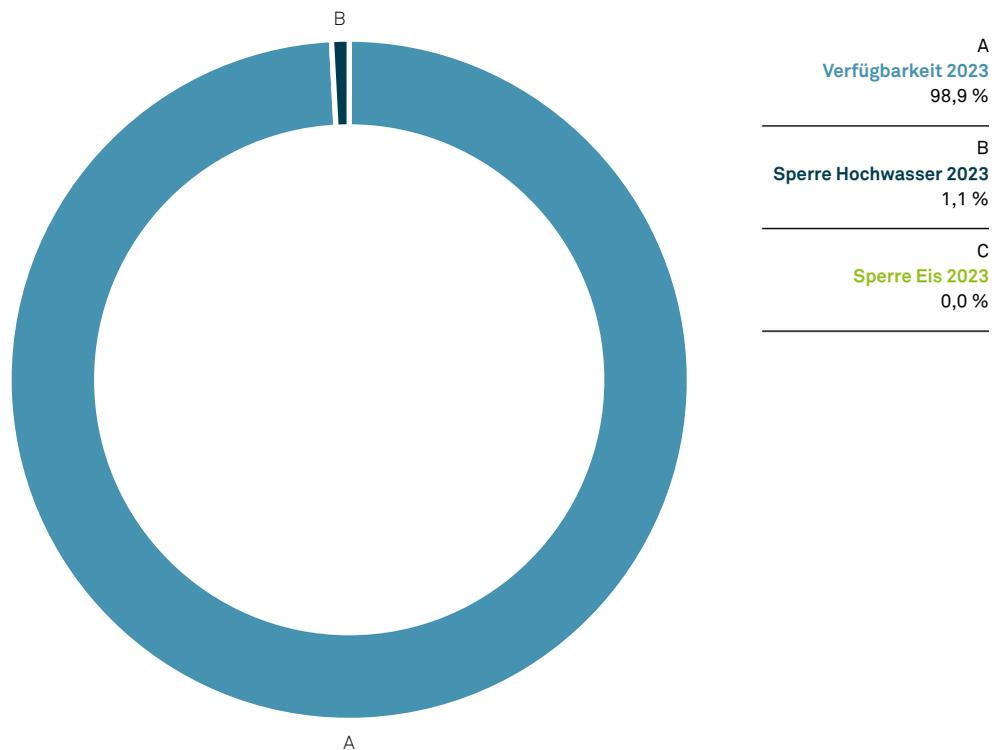


* Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Tagesausflugschiffe von 40 % beruhen. Der Berechnung der Gesamtpassagierzahl auf Kabinenschiffen liegt die Zahl der Fahrten dieser Schiffe durch die Schleusen Aschach und Freudenau zugrunde. Üblicherweise wird eine mittlere Auslastung der Schiffe von 75 % angenommen sowie mit einem 30 %igen Abschlag für Doppelzählungen geschätzt. Aufgrund der strengen Corona-Auflagen wurde für 2020 und 2021 aber nur eine mittlere Auslastung von 40 % angenommen. Für 2022 wurde aufgrund von Auswirkungen des Ukraine-Krieges eine mittlere Auslastung von 60 % angenommen. Für 2023 wird wieder eine mittlere Auslastung von 75 % angenommen.

Quellen: 1. Wiener Bootstaxi, Ahoi Wachau – Ahoi Reichl Geith OG, 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, Event Schifffahrt Haider e.U., Genuss-Schifffahrt GmbH, Motorboottaxi Wachau, Nostalgie Tours, Video & Consulting GesmbH, Schiffmühle Orth/Donau, Slovak Ship-ping and Ports – Passenger Shipping Inc., viadonau, WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2009 bis 2023



VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Kaum Hochwassersperrern Verfügbarkeit bei 98,9 %

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2009 bis 2023 lag die Verfügbarkeit des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau bei 98,3 % oder rund 359 Tagen pro Jahr. In diesem Zeitraum waren drei Eissperren mit einer durchschnittlichen Dauer von rund 14 Tagen zu verzeichnen, während die Wasserstraße in acht Jahren aufgrund von Hochwasser mit einer mittleren Dauer von jeweils rund acht Tagen gesperrt werden musste.

Im Jahr 2023 waren auf der Donau mehrere kleinere Hochwasserwellen zu verzeichnen, die die Monate April, Mai, August und vor allem Dezember betrafen. Wasserstände über dem Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW 2020) waren am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die Strecke östlich von Wien) an zwei Tagen im Dezember zu beobachten, am Pegel Kienstock (Richtpegel für die Wachau) waren es ein Tag im August und fünf Tage im Dezember. Eine behördliche Sperre der Schifffahrt aufgrund von Hochwasser wurde 2023 auf dem österreichischen Abschnitt der Donau für in Summe etwas mehr als vier Tage verfügt, eine Eissperre gab es hingegen nicht. Somit war die Wasserstraße in diesem Jahr an 361 Tagen oder zu 98,9 % des Jahres verfügbar.

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

Abgesehen von Hochwasser- und Eissperren können behördliche Sperren der Wasserstraße Donau auch aufgrund von Verkehrsunfällen, Schleusengebrehen, Gewässerunreinigungen, Bauarbeiten oder Veranstaltungen angeordnet werden. Insgesamt hatten diese Sperren der Schifffahrt 2023 eine Dauer von knapp 20 Stunden. Totalsperren von Schleusenanlagen, also die parallele Sperre beider Schleusenammern, nahmen im Jahr 2023 in Summe zehneinhalb Stunden in Anspruch und betrafen drei der zehn Schleusenanlagen des österreichischen Donauabschnitts. Lokale Sperren der Wasserstraße wegen Veranstaltungen machten 2023 in Summe neuneinhalb Stunden aus.

- Verfügbarkeit der Donau im Jahr 2023 bei 98,9 %
- Kurze Hochwassersperrern Ende August und Ende Dezember

SCHIFFSAUSLASTUNG

Geringe Wasserführung im Juni und Juli Höchste Wasserstände im Dezember

- durchschnittlicher Tagesmittelwert Wildungsmauer 271 cm
- insgesamt 5 883 Beförderungen
- höchster Auslastungsgrad mit 69,7 % im März

Das Jahr 2023 begann mit einer typischen Wasserführung, d. h. auf niedrige Wasserstände in den Wintermonaten folgten im Frühling hohe Wasserstände. Untypisch war jedoch eine Periode mit geringer Wasserführung in den Monaten Juni und Juli.

Die Monate September und Oktober waren wiederum von für den Herbst typischer geringer Wasserführung geprägt, wobei am 16. Oktober mit 121 cm der niedrigste Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer erreicht wurde. Darauf folgten in den Monaten November und Dezember außergewöhnlich hohe Wasserstände, wobei am 24. Dezember mit 648 cm das Jahresmaximum der Tagesmittelwerte des Pegels Wildungsmauer erzielt wurde.

Der durchschnittliche Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer lag 2023 bei 271 cm. Damit übertraf dieser Wert den Wert des Vorjahres um 43 cm.

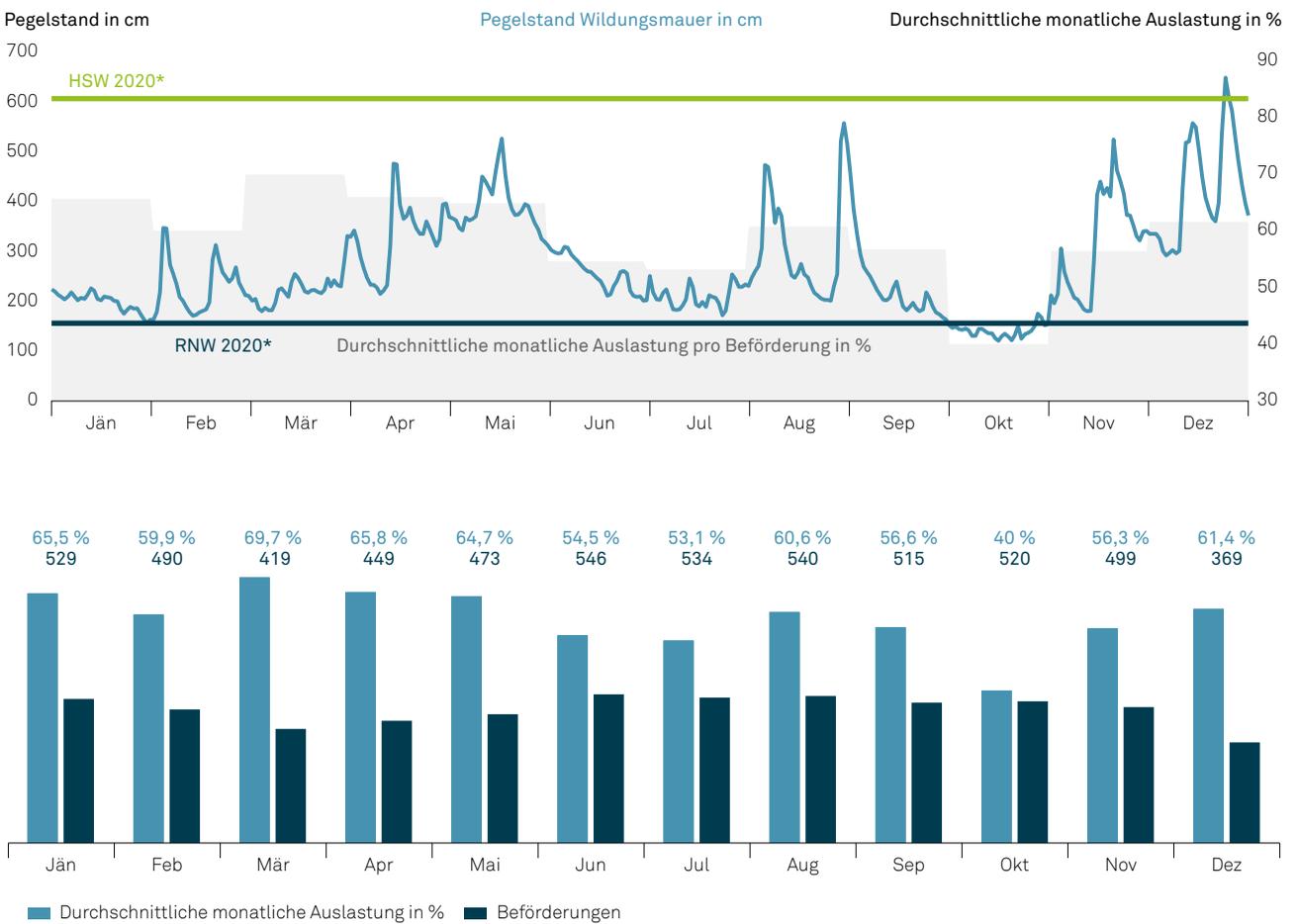
2023 wurden 6 Mio. t Güter mit insgesamt 5 883 Beförderungen über die österreichische Donau verschifft. Der durchschnittliche Auslastungsgrad betrug 59 % und lag damit um einen Prozentpunkt über dem Wert des Jahres 2022.

Der höchste durchschnittliche Auslastungsgrad auf Monatsbasis wurde im März mit 69,7 % erreicht. Doch auch in den Monaten Januar, April, Mai, August und Dezember wurden Auslastungsgrade von durchschnittlich mehr als 60 % realisiert.

Die untypisch niedrige Wasserführung der Monate Juni und Juli führte zu niedrigen Auslastungsgraden von durchschnittlich 54,5 % bzw. 53,1 %. Jedoch wurde der Minimalwert des Jahres 2023 im Oktober mit nur 40 % erreicht.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2023 am Richtpegel Wildungsmauer



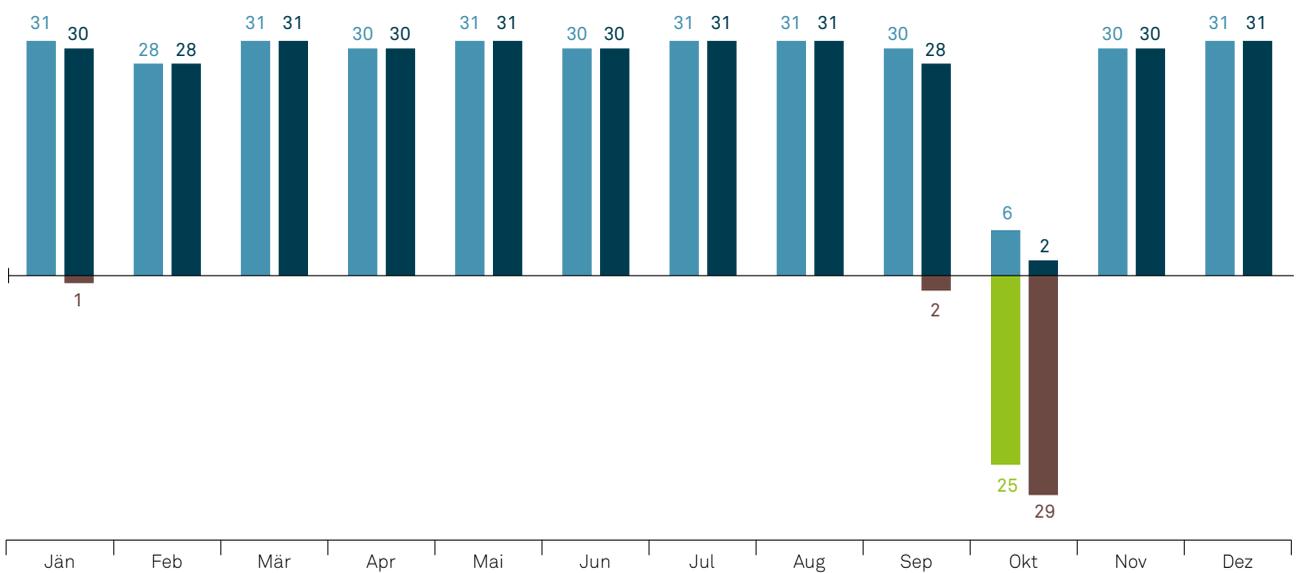
* RNW 2020 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1991 bis 2020 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 155 cm.
 HSW 2020 (Höchster Schifffahrtswasserstand): 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 1991 bis 2020, entspricht. Er liegt für Wildungsmauer derzeit bei 605 cm.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Minimal durchgängig* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2023

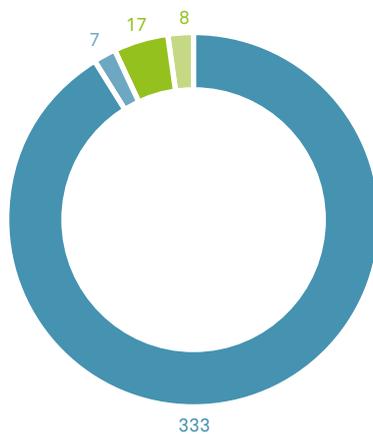
in Tagen



Wachau
Richtpegel
Kienstock
Minimale Fahrwasser-
tiefe in Tagen

Über 2,5 m
Unter 2,5 m

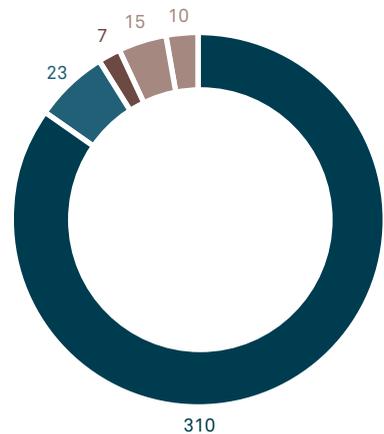
≥ 27 dm
26 + 25 dm
24 + 23 dm
22 + 21 dm



Östlich von Wien
Richtpegel
Wildungsmauer
Minimale Fahrwasser-
tiefe in Tagen

Über 2,5 m
Unter 2,5 m

≥ 27 dm
26 + 25 dm
24 + 23 dm
22 + 21 dm
≤ 20 dm



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

Quelle: viadonau

FAHRWASSERTIEFEN

11 Monate Verfügbarkeit von 2,5 m Fahrwassertiefe

Mit Ausnahme des gesamten von Niederwasser geprägten Monats Oktober wies die Donau im Jahr 2023 eine sehr gute Wasserführung auf. Das Tagesmittel der Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für den Streckenabschnitt der Donau zwischen Wien und Bratislava) lag 2023 an 130 Tagen über Mittelwasser (MW 2020), im Jahr 2022 waren es nur 45 Tage. Neben mehreren über das Jahr verteilten Perioden mit Wasserständen über 500 cm ereignete sich 2023 auch ein „Weihnachtshochwasser“ mit zwei Tagen über dem Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW 2020), was zu einer kurzfristigen behördlichen Streckensperre führte. Umgekehrt waren an 29 Tagen beziehungsweise an 7,9 % der Tage des Jahres 2023 Wasserstände unter Regulierungsniederwasser (RNW 2020) zu beobachten, allesamt im Monat Oktober.

Mit Ausnahme des Monats Oktober und von zwei Tagen im September konnten somit in den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau im Jahr 2023 das gesamte Jahr über durchgängig Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne verzeichnet werden. Insgesamt war in der Wachau an 340 Tagen oder 93,2 % des Jahres (-6,3 % gegenüber 2022) eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m in der Tiefenrinne vorhanden. In der freien Fließstrecke östlich von Wien konnte eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m an 333 Tagen oder 91,2 % des Jahres (-2,8 %) gewährleistet werden. In den maßgebenden Seichtstellen der Streckenabschnitte Wachau und östlich von Wien waren im gesamten Jahr 2023 an 25 Tagen Fahrwassertiefen von weniger als 2,3 m gegeben. Umgekehrt standen der Schifffahrt an 310 Tagen Fahrwassertiefen von mindestens 2,7 m zur Verfügung.

Die minimal verfügbaren Fahrwassertiefen für die beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau (Wachau und östlich von Wien) wurden aus allen im Jahr 2023 von viadonau veröffentlichten hydrografischen Vermessungen der Stromsohle ermittelt. Die Werte wurden 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.

- 333 Tage oder rund 91,2 % Verfügbarkeit von 2,5 m Fahrwassertiefe in der Tiefenrinne östlich von Wien
- 340 Tage oder rund 93,2 % Verfügbarkeit von 2,5 m in der Wachau

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

Ostverkehre dominierend Transportmengen im Westen geringer

- 3,1 Mio. t in Linz umgeschlagen
- 3,7 Mio. t zu Berg

Das größte Volumen der auf der österreichischen Donau beförderten Gütermengen wird durch die Verkehre aus und in die östlichen Donauanrainerstaaten gestellt. So wurden 2023 über die slowakisch-österreichische Grenze mit 4,5 Mio. t mehr als die doppelte Menge als über die österreichisch-deutsche Grenze transportiert, über welche 2,1 Mio. t verschifft wurden.

Unterteilt man den Verlauf der österreichischen Donau in neun Abschnitte, wird deutlich, dass die innerhalb dieser Abschnitte transportierten Mengen von Ost nach West tendenziell kleiner werden. Wurden 2023 in den drei östlichen Abschnitten zwischen der slowakisch-österreichischen Grenze und Pischelsdorf jeweils mehr als 4 Mio. t befördert, so werden in den vier Abschnitten zwischen Pischelsdorf und Linz noch jeweils deutlich über 3 Mio. t und in den beiden Abschnitten zwischen Linz und der österreichisch-deutschen Grenze nur noch knapp über 2 Mio. t transportiert.

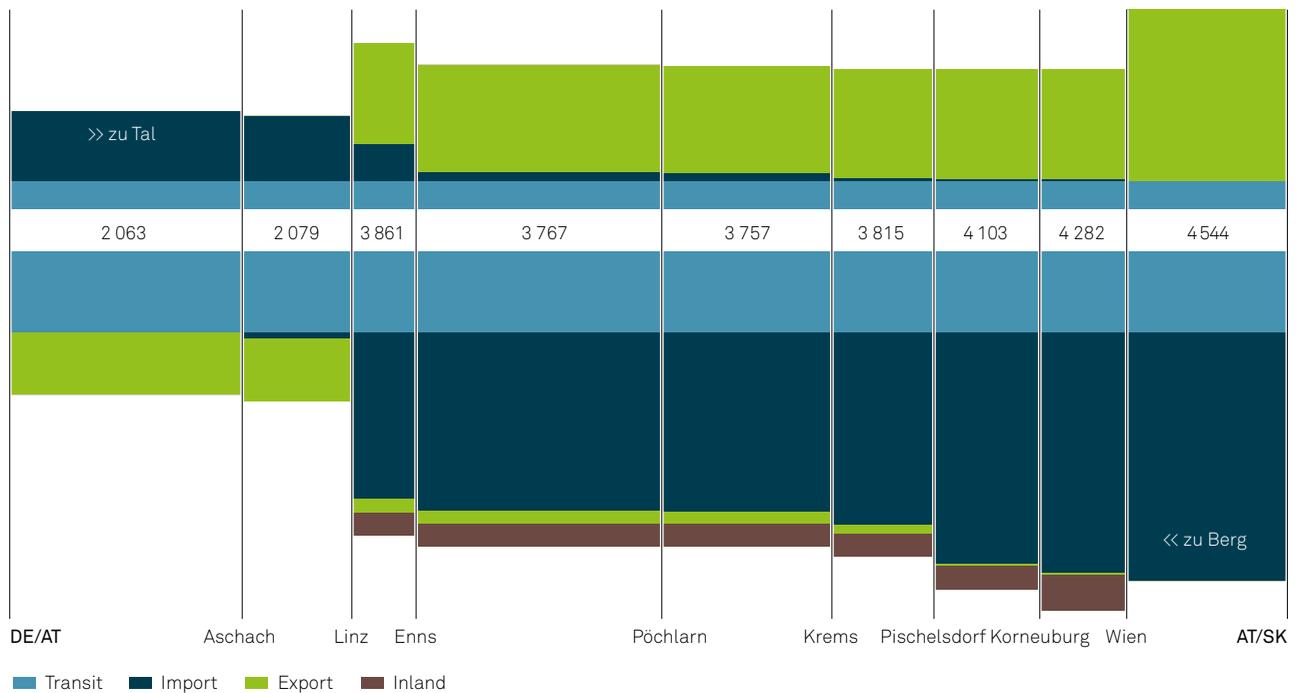
Die beiden größten Sprünge im Verkehrsband bildeten die Städte Linz und Wien, in deren Häfen und über deren Umschlagsländen 2023 in Summe 3,1 Mio. bzw. 1 Mio. t umgeschlagen wurden. In Linz wurden alleine im Werkshafen der voestalpine AG 2,5 Mio. t umgeschlagen.

Das Verkehrsband zeigt zudem, dass mit 3,7 Mio. t die Verkehre zu Berg, also aus dem Osten in den Westen, mengenmäßig deutlich über den Verkehren zu Tal, also aus dem Westen in den Osten, mit 2,3 Mio. t lagen. In Bezug auf den mit 2,7 Mio. t bedeutendsten Verkehrsbereich, den Import, zeigt sich dementsprechend, dass 77,8 % der Gesamtimportmenge aus den östlichen Donauanrainerstaaten nach Österreich verschifft wurden.

Im Durchschnitt wurden 2023 auf dem 351 km langen Abschnitt der österreichischen Donau 17 252 t pro Kilometer und 16 567 t pro Tag verschifft. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies leichten Rückgängen um 5,1 %.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

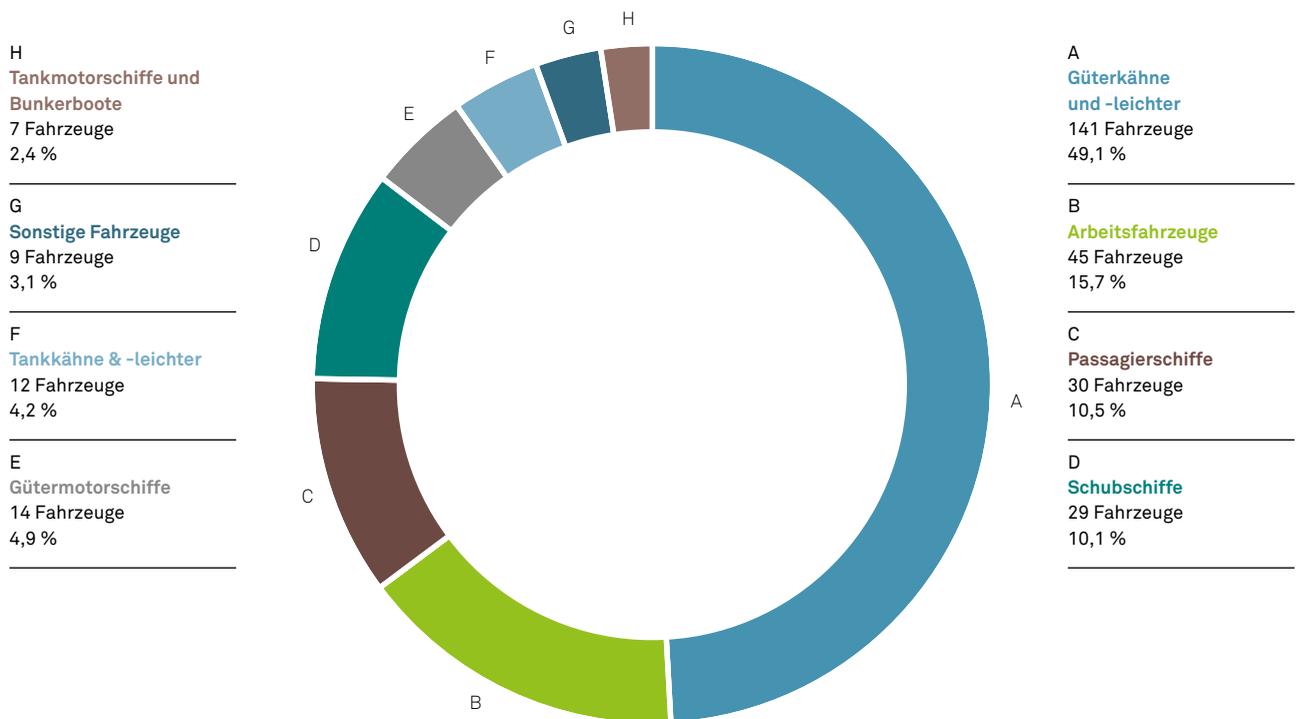
Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2023



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	598	541	0	0	0	691	233	1 232	831	2 063
Aschach–Linz	31,30	54	560	541	0	0	0	691	233	1 286	793	2 079
Linz–Enns	16,87	1 435	318	117	868	199	0	691	233	2 442	1 419	3 861
Enns–Pöchlarn	67,63	1 540	76	104	924	199	0	691	233	2 534	1 233	3 767
Pöchlarn–Krems	46,20	1 543	61	104	924	201	0	691	233	2 539	1 218	3 757
Krems–Pischelsdorf	26,30	1 656	23	73	938	201	0	691	233	2 621	1 194	3 815
Pischelsdorf–Korneuburg	29,60	1 990	16	16	947	210	0	691	233	2 907	1 196	4 103
Korneuburg–Wien	23,64	2 071	16	16	947	308	0	691	233	3 086	1 196	4 282
Wien–Grenze AT/SK	45,76	2 144	0	0	1 476	0	0	691	233	2 835	1 709	4 544

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Übersicht österreichische Donauflotte* nach Fahrzeugtyp 2023



* Zur österreichischen Donauflotte zählen Fahrzeuge der Kategorie 1 laut § 3 der Schiffstechnikverordnung, die wie folgt definiert sind: „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

Größe der Donauflotte gleichbleibend Güterkähne und -leichter stärkste Gruppe

Im Jahr 2023 umfasste die österreichische Donauflotte 287 Fahrzeuge (minus 2 im Vergleich zum Vorjahr) mit einem durchschnittlichen Alter von 45 Jahren. Zur Donauflotte zählen zugelassene Fahrzeuge der Kategorie 1 laut §3 der Schiffstechnikverordnung, die in Österreich registriert sind. Die Kategorisierung der Fahrzeuge erfolgt nach den in der Empfehlung 28 der UNECE festgelegten Fahrzeugtypen.

Knapp die Hälfte der Fahrzeuge kann der Kategorie der nichtmotorisierten Güterkähne und -leichter zugeordnet werden (141 Fahrzeuge oder 49,1 %). Sie sind durchschnittlich 42 Jahre alt, 68,8 Meter lang, 10,1 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 444,0 t.

Die zweitstärkste Kategorie waren 2023 mit 45 Einheiten oder 15,7 % die Arbeitsfahrzeuge, wie Baustellenfahrzeuge und schwimmendes Gerät, mit einem Durchschnittsalter von 46 Jahren.

Auf Platz drei landeten die Passagierschiffe mit 30 Fahrzeugen oder 10,5 % der österreichischen Donauflotte. Dabei handelt es sich überwiegend um Ausflugsschiffe. Lediglich ein Kreuzfahrtschiff mit 164 Fahrgastbetten ist in Österreich registriert. Die Passagierschiffe sind durchschnittlich 49 Jahre alt mit einer durchschnittlichen Beförderungskapazität von 264 Personen.

In Summe 29 Schubschiffe waren 2023 in Österreich registriert (10,1 % aller Fahrzeuge). Sie sind durchschnittlich 47 Jahre alt, 31,0 Meter lang, 9,0 Meter breit, haben einen Tiefgang von 1,7 Metern und eine Motorleistung von 1 405 kW.

Die österreichische Donauflotte umfasste auch 14 Gütermotorschiffe (4,9 %). Sie sind durchschnittlich 44 Jahre alt, 92,1 Meter lang, 10,9 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern, eine Tragfähigkeit von 1 706,6 t und eine Motorleistung von 1 063 kW.

Von den Tankkähnen und -leichtern waren in Österreich 12 Einheiten registriert (4,2 %). Sie sind durchschnittlich 35 Jahre alt, 78,2 Meter lang, 10,5 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,8 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 649,2 t.

Weitere neun Fahrzeuge (3,1 %) werden in der Kategorie „Sonstige Fahrzeuge“ zusammengefasst. Dazu zählen beispielsweise Sportboote über 20 Meter oder Fähren.

Schließlich waren noch sieben Tankmotorschiffe oder Bunkerboote in Österreich registriert. Sie sind durchschnittlich 63 Jahre alt, haben eine Tragfähigkeit von 414,7 t und eine Motorleistung von 341 kW.

- Die österreichische Donauflotte umfasste 2023 287 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 45 Jahren
- Güterkähne und -leichter mit 49,1 % der häufigste Fahrzeugtyp
- Arbeitsfahrzeuge mit 15,7 % auf Platz zwei, gefolgt von Fahrgast- und Ausflugsschiffen mit 10,5 % auf Platz drei

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

73 000 Einheiten geschleust Erneut Rückgang beim Güterverkehr

- Rückgang um 9,4 % bei den geschleusten Güterschiffen im Vergleich zum Vorjahr
- Zuwachs um 0,5 % beim Personenverkehr zum Vorjahr

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2023 im Personen- und Güterverkehr in Summe 72 964 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 20 080 Motorgüter- und Motortankschiffe (-5,9 % gegenüber 2022), 11 921 Schubschiffe (-14,7 %) und 40 963 Personenschiffe (+0,5 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 24 138 Güter- und Tankleichter bzw. -kähne (-18,5 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2022 ein Minus von 4,1 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

Nach Erholung des Gesamtverkehrsaufkommens im Jahr 2022 von der Covid-19 Pandemie wurde im Jahr 2023 erneut ein Rückgang im Verkehrsaufkommen verzeichnet, was sich in den Schleusungszahlen widerspiegelt. Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau erneut einen Rückgang bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 9,4 % oder 3 301 Einheiten weniger als 2022). Im Personenverkehr kam es zu einer geringen Erhöhung des Aufkommens zum Vorjahr (um 0,5 % oder 207 Schiffseinheiten mehr als 2022). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2023 der Güterverkehr einen Anteil von 43,8 % (-2,6 Prozentpunkte gegenüber 2022), der Personenverkehr einen Anteil von 56,2 % (+2,6 Prozentpunkte).

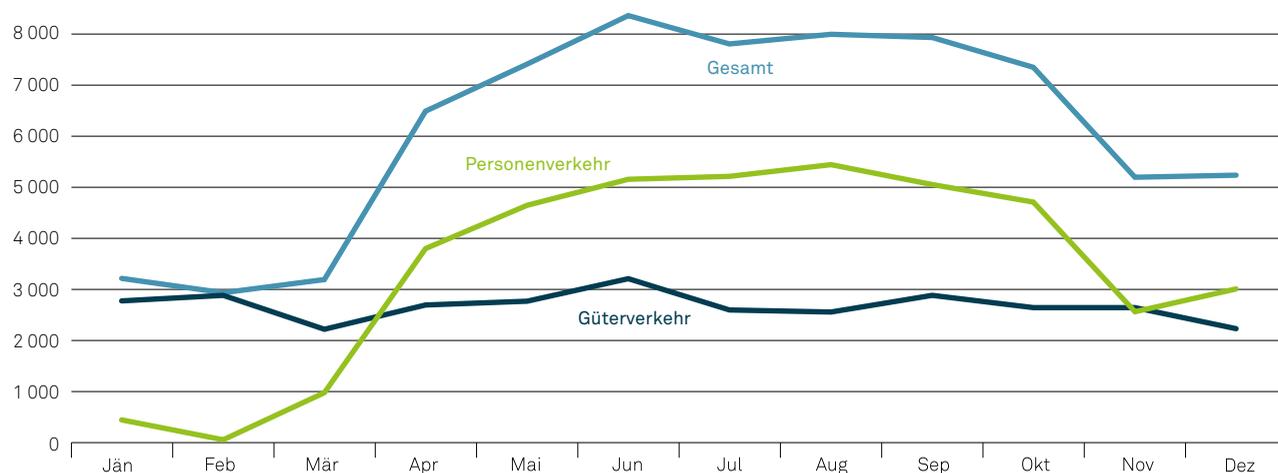
Bezogen auf das Gesamtjahr 2023 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 8 107 Verbände oder einzeln fahrende Schiffe (ein Minus von 344 Schiffseinheiten gegenüber 2022) – pro Monat waren dies 676 (-28) Schiffsbewegungen, pro Tag und Schleuse 22 geschleuste Einheiten. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenu (Wien) mit 9 739 Schiffseinheiten (-6,7 % gegenüber 2022), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 8 787 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurde mit 6 918 Einheiten die geringste Anzahl an Schiffen geschleust.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr 2023 zudem 9 198 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (+1,8 % gegenüber 2022) sowie 1 764 sonstige Schiffseinheiten – wie Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2023

Schiffseinheiten



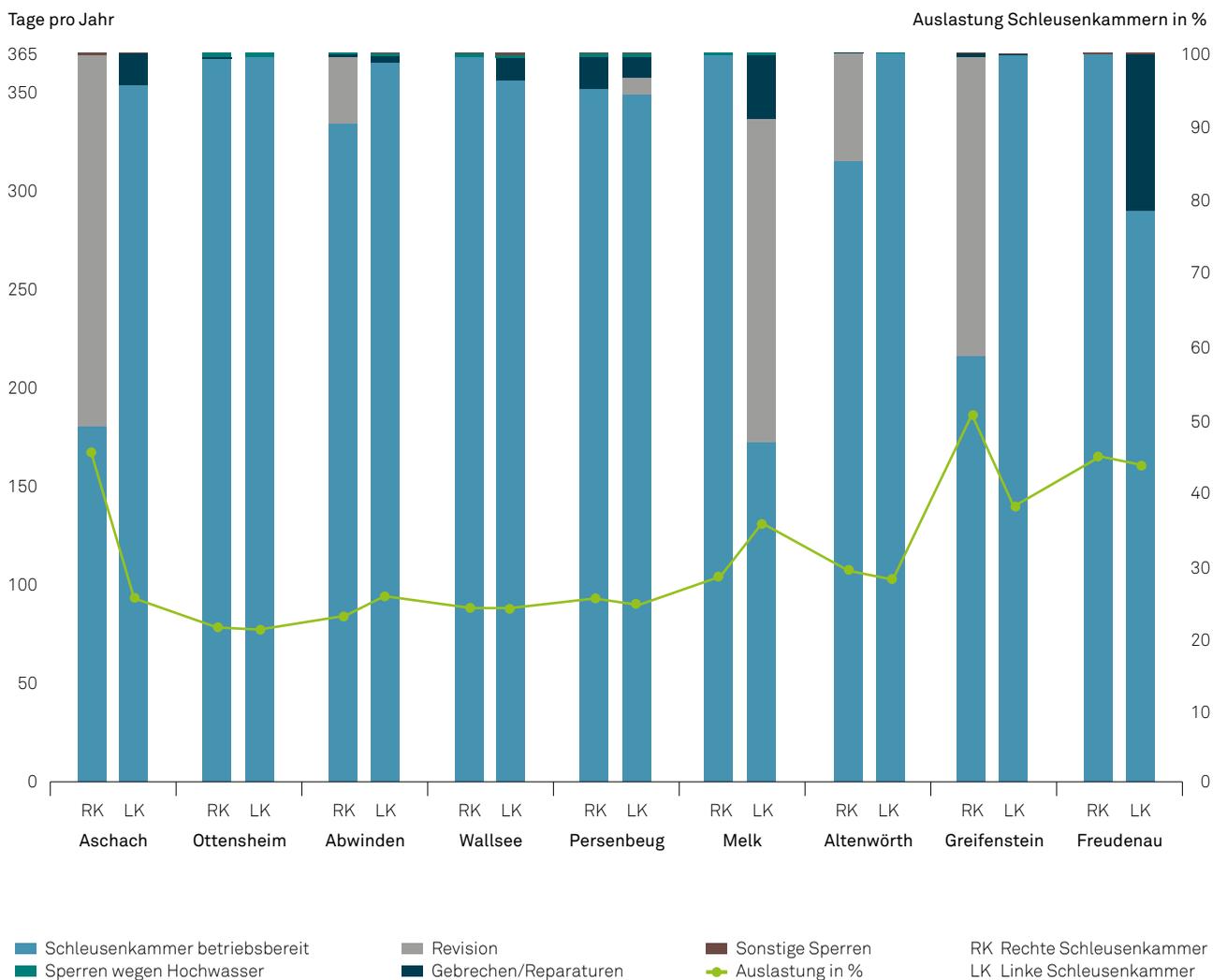
	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2023	32 001	-9,4	40 963	+0,5	72 964	-4,1
2022	35 302	-14,8	40 756	+162,5	76 058	+33,5
2021	41 432	-7,1	15 524	+107,0	56 956	+9,4
2020	44 575	-2,9	7 501	-85,7	52 076	-47,0
2019	45 915	+7,8	52 319	+11,0	98 234	+9,5

* 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 2023



Quelle: viadonau

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

99,27 % durchgängige Verfügbarkeit

Mittlere Kammerauslastung rund 31 %

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, um ihre Funktionsfähigkeit, Betriebssicherheit und somit die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleisten zu können. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen waren im Jahr 2023 der Grund für rund 83 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenkammern. Die durchschnittliche Dauer der Revisionen im Winterhalbjahr 2022/23, die im Frühjahr 2023 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer im Schnitt 239 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund technischer Gebrechen. Diese machten in Summe rund 14,6 % aller Sperrtage aus. Darüber hinaus wurden etwa 0,6 % der Sperrtage durch geplante Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich, Vermessungen, Gewässerunreinigungen sowie durch Havarien verursacht. Weiters waren im Jahr 2023 zwei kurze Hochwassersperren zu verzeichnen – eine Ende August und eine weitere Sperre vom Großteil der Schleusen um die Weihnachtszeit. Diese machten gesamt rund 1,8 % der Sperrtage aus. Im Jahr 2023 wurden keinerlei wetterbedingte Sperren durch Eis verzeichnet.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2023 an 362 Tagen (99,27 %) gegeben. In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober waren aufgrund eines Hochwasserereignisses Ende August lediglich 3 Schleusen komplett gesperrt. Dieses Hochwasser dauerte über einen Tag und nahm im Durchschnitt rund 14 Stunden pro Tag in Anspruch. In den verkehrsärmeren Monaten November bis März waren alle 9 Schleusen kurzzeitig komplett außer Betrieb. Hauptgrund für die Totalsperren war ein kurzes Hochwasser zu Weihnachten. Dabei beanspruchte das Hochwasser mit einer Sperre mehrerer Schleusenanlagen beinahe einen ganzen Tag. Darüber hinaus kam es in 4 Fällen zu einer dringend notwendigen Reparaturmaßnahme, während sich die zweite Kammer in Revision befand. Im Durchschnitt beanspruchten die Sperren in den Wintermonaten rund 5 Stunden pro Tag.

Die statistische Auslastung der einzelnen Schleusenkammern betrug 2023 im Durchschnitt rund 31 %. Die Verteilung der Auslastung ist in der geographischen Betrachtung recht unterschiedlich. Die größte mittlere Auslastung meldete wie in den Jahren zuvor die Schleuse Freudenu mit etwa 44 %, allerdings Kopf an Kopf mit der Schleuse Greifenstein. Die geringste Auslastung verzeichnete die Schleuse Ottensheim mit rund 21 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenkammer entspricht hier ihrer „Belegungszeit“, das heißt, dem gesamten Zeitraum von der Einfahrt des ersten bis zur Ausfahrt des letzten gemeinsam geschleusten Schiffes unter Annahme einer 24/7 Verfügbarkeit der Schleusenkammern und unter Berücksichtigung der Schleusensperren.

- 99,27 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2023
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, um Wartezeiten zu vermeiden

WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Wartezeit nur für 5,1 % der Schiffe Mittlere Wartezeit 34 Minuten

- Für 94,9 % aller Schiffseinheiten in der Großschifffahrt 2023 keine Wartezeiten vor Schleusen
- 34 Minuten mittlere Wartezeit für 5,1 % der Schiffe

Im Mittel mussten im Jahr 2023 auf dem österreichischen Donauabschnitt vor den 9 Donauschleusen 5,1 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten vor Schleusen in Kauf nehmen, die mittlere Wartezeit für diese 5,1 % betrug dabei über das gesamte Jahr betrachtet 34 Minuten.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Wartezeitbetrachtung sind die Schleusenverfügbarkeit sowie das Verkehrsaufkommen. Rund 67 % der entstandenen Wartezeiten lassen sich auf die Nichtverfügbarkeit von Schleusenkammern, bedingt durch Revisionen, Reparaturen/Störungen bzw. notwendige Reparaturen nach Havarien, zurückführen. Die verbleibenden 33 % teilen sich zu einem Großteil auf verkehrsbedingte Ursachen sowie Sonderereignisse und regulärer Betrieb auf.

Bereinigt um die Auswirkungen von Schleusenrevisionen, ungeplante Reparaturen und erhöhtes Verkehrsaufkommen, musste lediglich 1 % der Schiffe eine operativ bedingte, durchschnittliche Wartezeit von rund 20 Minuten in Kauf nehmen.

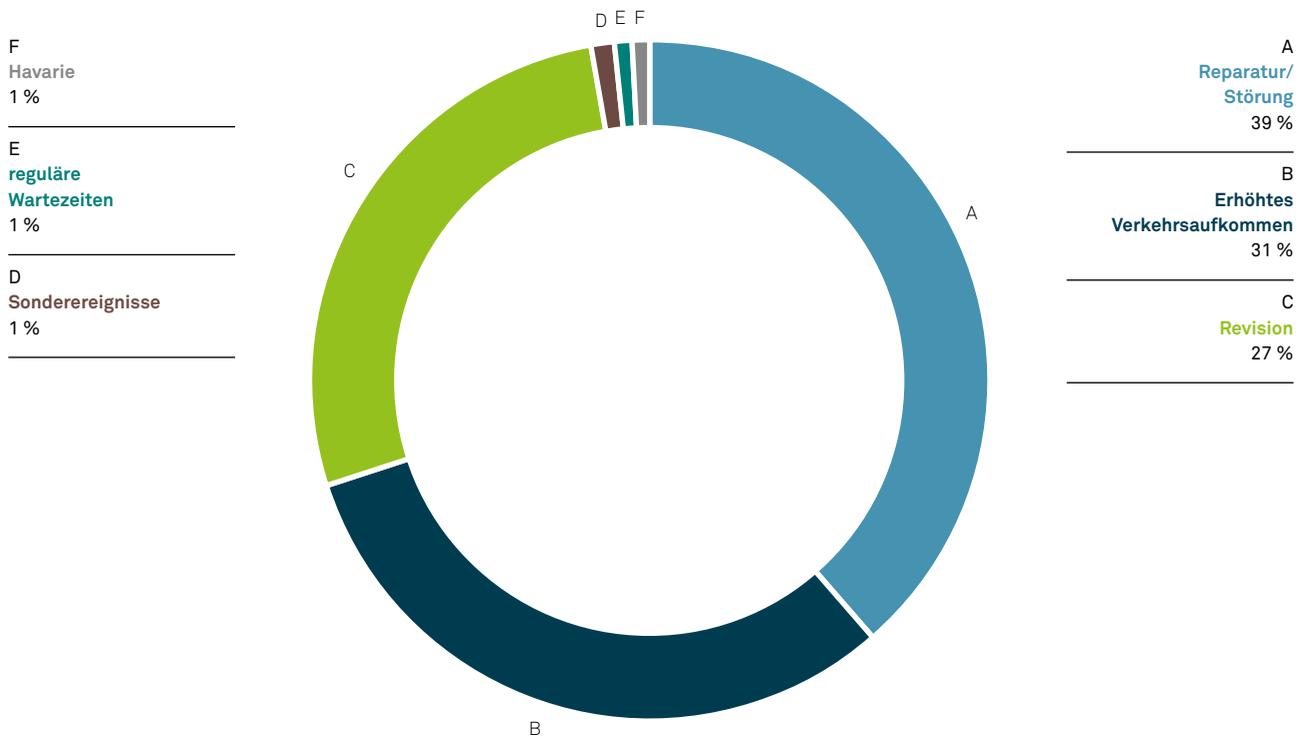
Folgendes Bild kann aus der Detailbetrachtung der Auswertung gezeichnet werden. 27 % der Wartezeiten entstand durch die Revisionen der Schleusenkammern in Aschach, Melk sowie Greifenstein sowie den im Herbst gestarteten Revisionen der Kammern von Altenwörth, Persenbeug und Abwinden.

Mehr als ein Drittel (39 %) der Wartezeiten entstand durch unterjährige Reparaturen/Störungen und Sperren durch Baggerungen oder Vermessungen. Ein unwesentlicher Anteil von 1 % war hauptsächlich zwei Havarien im Schleusenbereich und den daraus resultierenden Reparaturmaßnahmen bei der Schleusenanlage in Melk geschuldet.

Ein weiteres Drittel der Wartezeiten (31 %) war durch erhöhtes Verkehrsaufkommen bedingt. Darunter fallen Situationen, in denen mehr Schiffe gleichzeitig vor einer Schleuse warten als in einer Kammer Platz finden. Mit 1 % der Wartezeiten haben sich mehrere Rettungseinsätze sowie eine Statistikerhebung zum Transitaufkommen auf die Schifffahrt ausgewirkt und lediglich ein weiteres Prozent der Wartezeiten lagen im direkten operativen Einflussbereich des Schleusenaufsichtspersonals.

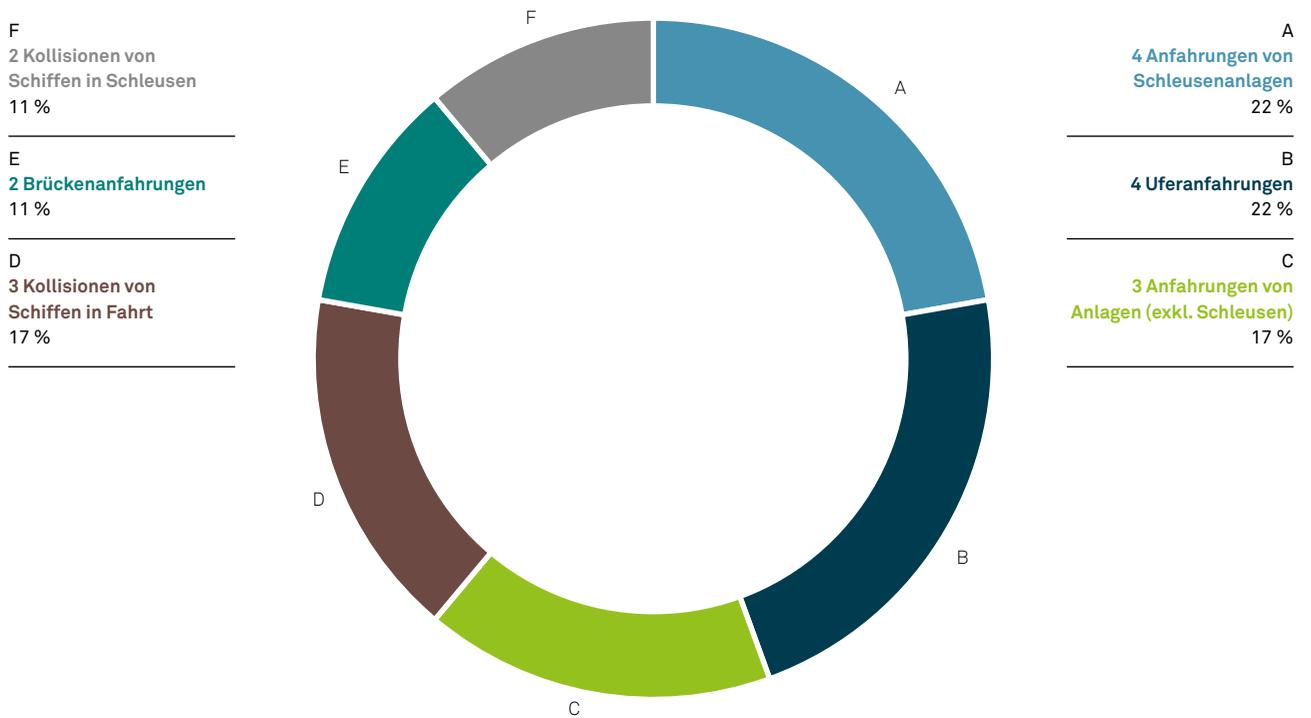
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Ursachen für Wartezeiten an österreichischen Donauschleusen 2023



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2023



UNFALLGESCHEHEN

Zahl der Verkehrsunfälle weiter niedrig Keine Personenschäden im Jahr 2023

Hinsichtlich ihrer Unfallbilanz ist die Donauschifffahrt im Vergleich zu den Landverkehrsträgern Schiene und Straße ungeschlagen. Auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich im Jahr 2023 in Summe 17 Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An elf Havarien waren Güterschiffe beteiligt, in weiteren neun Fällen kamen Personenschiffe zu Schaden.

Differenziert nach der Unfallart kam es zu vier Anfahrungen von Schleusenanlagen und vier Uferanfahrungen. Bei jeweils drei Unfällen ereigneten sich Anfahrungen von sonstigen Anlagen und Kollisionen von Schiffen in Fahrt. Darüber hinaus gab es jeweils zwei Brückenanfahrungen und Kollisionen von Schiffen in Schleusen. Bei einem Unfall kam es zuerst zu einer Brücken- und in weiterer Folge zu einer Uferanfahrung.

Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2023 bei keinem Unfall zu Personenschäden. Gewässerverschmutzungen und Ladungsaustritte blieben 2023 ebenfalls aus. Die meisten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2023 auf gestauten Streckenabschnitten. In Summe wurden hier acht Unfälle registriert, darunter vier Uferanfahrungen, zwei Kollisionen von Schiffen in Fahrt, zwei Brückenkollisionen und eine Anfahrung einer sonstigen Anlage. Bei einem dieser Vorfälle wurden sowohl eine Brücke als auch in weiterer Folge das Ufer angefahren. Im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse) wurden im Jahr 2023 sechs Unfälle registriert, vier davon Anfahrungen der Schleusenanlage selbst und bei zwei Unfällen kam es zu Kollisionen innerhalb der Schleuse. Auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien ereigneten sich zwei Anfahrungen von sonstigen Anlagen. Auf der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) kam es zu einer Kollision von Schiffen in Fahrt.

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2023 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu einem Unfall mit Schadenswirkung. Es handelte sich dabei um eine Uferanfahrung.

- Anfahrungen von Schleusenanlagen und Uferanfahrungen 2023 die häufigsten Unfallarten
- Keine Personenschäden
- An 11 Havarien waren Güterschiffe, an 9 Havarien Personenschiffe beteiligt

MODAL SPLIT

86,9 Mio. t* im Donaukorridor Rückgang um 5,1 %

- Rückgang der Transportmengen bei allen Verkehrsträgern
- größter Anteil der Donau bei den Importverkehren über die Ostgrenze von 19 %

Innerhalb des österreichischen Donaukorridors wurden im Jahre 2023 auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße insgesamt 86,9 Mio. t befördert. Damit nahm diese Menge gegenüber dem Vorjahr um 4,7 Mio. t bzw. 5,1 % ab.

Dieser Rückgang betraf in absoluten Zahlen zwar alle drei Verkehrsträger. Allerdings vergrößerte der Verkehrsträger Straße seinen prozentualen Anteil am Modal Split um zwei Prozentpunkte auf 67 %, während sich die Beiträge der Schiene und der Wasserstraße zum Modal Split um jeweils einen Prozentpunkt auf 27 % bzw. 6 % verringerten.

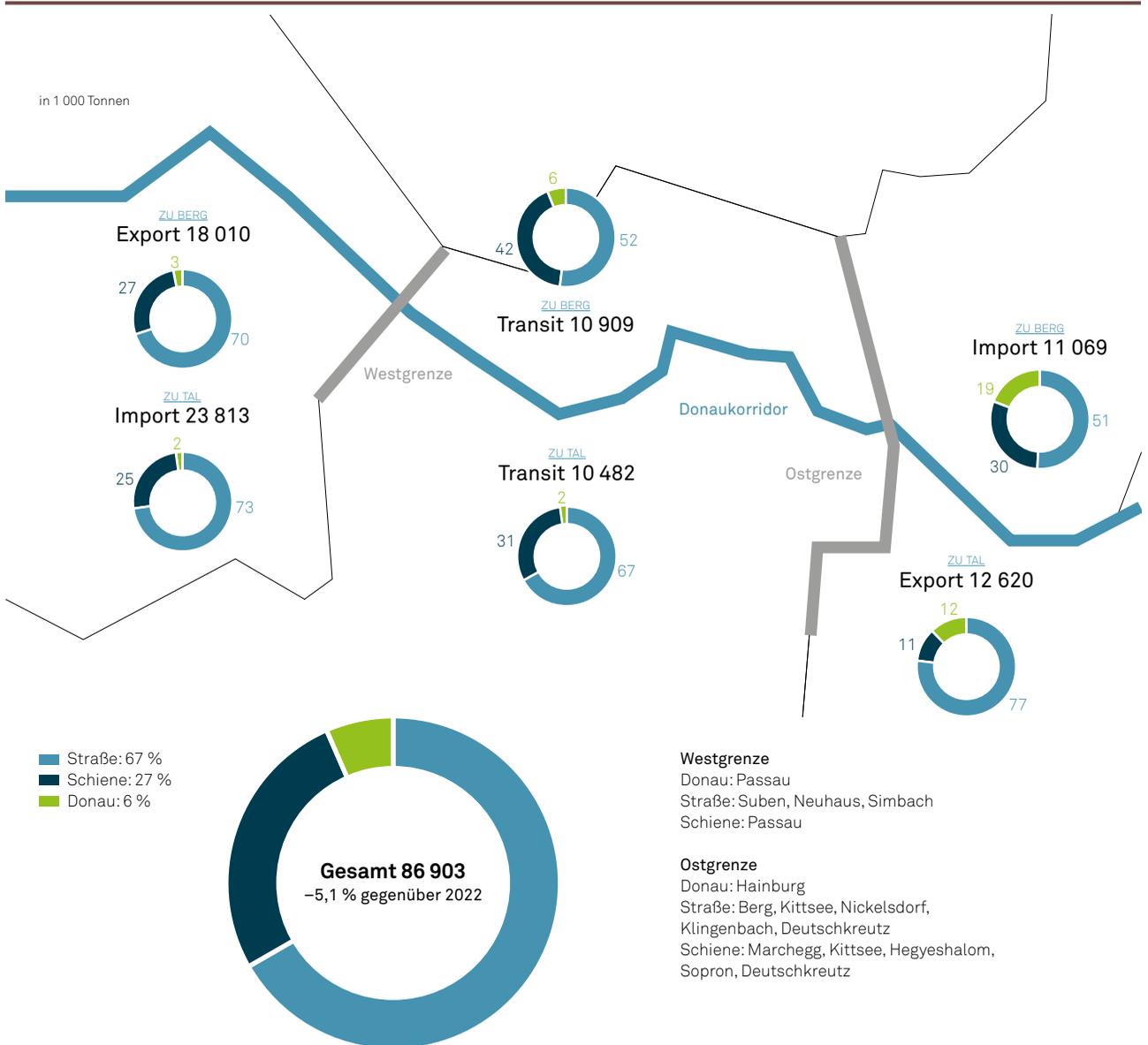
Unter Betrachtung der nach Verkehrsbereich und Verkehrsrichtung gegliederten Teilmengen, leistet die Donau mit 19 % bei den Importverkehren über die Ostgrenze des Donaukorridors ihren größten Anteil zum Modal Split. Doch auch bei den Exportverkehren über die Ostgrenze erreicht der Anteil der Donau mit 12 % einen Anteil, der den Anteil der Schiene sogar um einen Prozentpunkt übertrifft. Die Donau konnte hier als einziger der drei Verkehrsträger Zuwächse der Transportmengen verzeichnen.

Den geringsten Anteil mit jeweils 2 % weist die Donau bei den Importverkehren über die Westgrenze des Donaukorridors und bei den Transitverkehren zu Tal auf. Generell fällt die verkehrsträgerübergreifende Transportmenge an der Westgrenze mit 63,2 Mio. t um 40,1 % deutlich größer aus als jene über die Ostgrenze beförderte Menge (45,1 Mio. t).

In Bezug auf die Transportmengen der Donau ergibt sich im Vergleich zwischen den Verkehren über die West- und Ostgrenze ein gegenteiliges Bild: Hier liegt die Gesamtmenge der über die Ostgrenze verschifften Waren mit 4,5 Mio. t um 114 % über der über die Westgrenze beförderten Menge (2,1 Mio. t).

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2023*

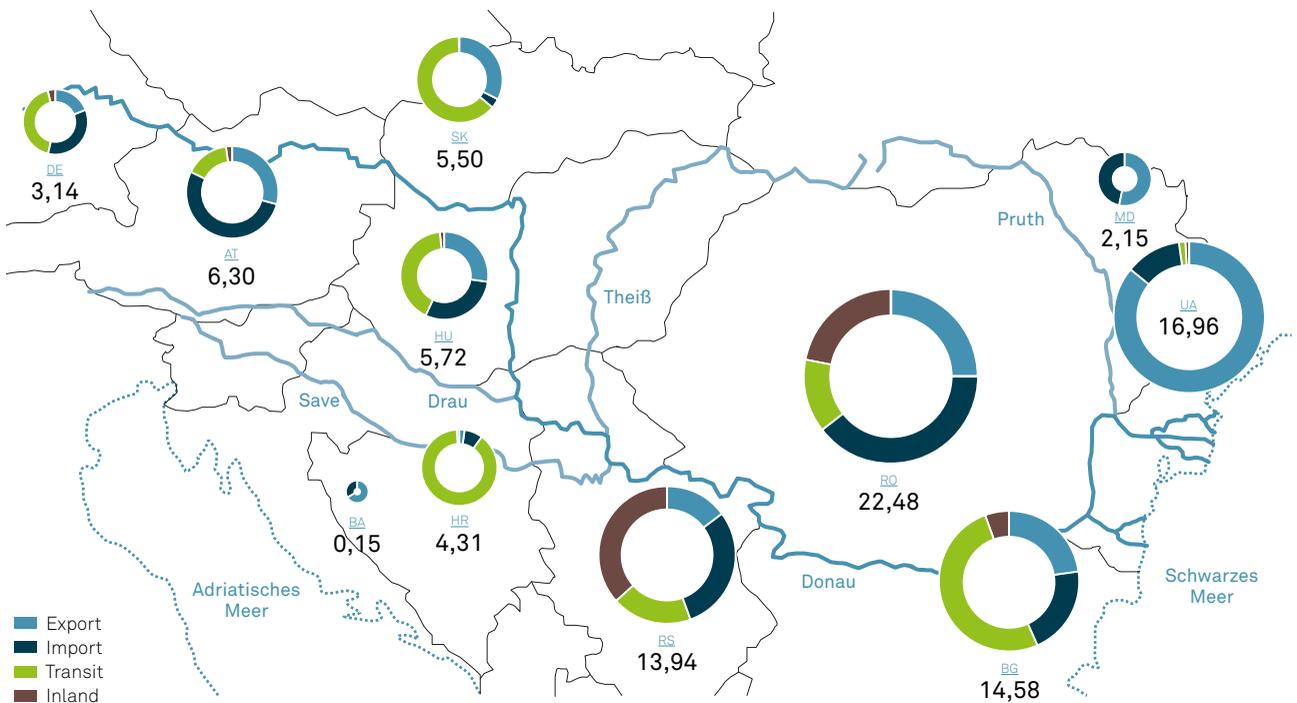


* enthält für den Verkehrsträger Schiene für das vierte Quartal hochgerechte Daten

Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2022



in Mio. tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA
Export	0,60	1,84	1,80	1,57	0,10	0,10	2,09	5,64	3,35	1,15	14,59
Import	1,09	3,34	0,20	1,70	0,34	0,05	4,13	8,90	2,98	1,00	2,03
Transit	1,33	0,98	3,49	2,36	3,83	0,00	2,61	3,03	7,48	0,00	0,24
Inland	0,12	0,14	0,01	0,09	0,04	0,00	5,11	4,91	0,77	0,00	0,10
Summe	3,14	6,30	5,50	5,72	4,31	0,15	13,94	22,48	14,58	2,15	16,96

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT 2022

40,6 Mio. t auf Donau und Save Zunahme um 11,2 % gegenüber 2021

2022 wurden zwischen den insgesamt elf Staaten im Donauraum (einschließlich Bosnien-Herzegowina) insgesamt 40,6 Mio. t Güter verschifft. Dies entspricht gegenüber 2021 einer Zunahme um 11,2 %.

Zurückzuführen ist diese Zunahme in Zusammenhang mit dem seit dem 24. Februar 2022 andauernden Ukraine-Krieg im Wesentlichen durch die auf 14,6 Mio. t angestiegenen Exportmengen, die über die ukrainischen Donauhäfen ausgeführt wurden. 8 Mio. t davon wurden in Länder außerhalb des Donauraumes verschifft.

Ebenfalls vor dem Hintergrund des Ukraine-Krieges ist der starke Anstieg der Transportmengen über den Sulina-Kanal in Rumänien, dem mittleren der drei Mündungsarme der Donau, zu sehen – von 5,1 Mio. t im Jahre 2021 auf 10,6 Mio. t im Jahr 2022. Dies entspricht einer Zunahme um 107,8 %.

Auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal zwischen dem rumänischem Binnenhafen Cernavodă und dem rumänischen Seehafen Constanța wurden 2022 insgesamt 17,3 Mio. t befördert, was gegenüber dem Jahr 2021 einer nur leichten Steigerung um 0,1 Mio. t entspricht. Auf dem grundsätzlich auch für Seeschiffe befahrbaren Kanal wurden allerdings nur 0,8 % dieser Menge per Seeschiff befördert.

Rechnet man die Verkehrsbereiche Import, Export, Transit und Inlandsverkehre auf jeweils nationaler Ebene zusammen, zeigt sich, dass Rumänien mit 22,5 Mio. t, die Ukraine mit 17 Mio. t, Bulgarien mit 14,6 Mio. t und Serbien mit 13,9 Mio. t die mit Abstand größten Transportmengen aufwiesen. Darauf folgten Österreich mit 6,3 Mio. t, Ungarn mit 5,7 Mio. t, Slowakei mit 5,5 Mio. t, Kroatien mit 4,3 Mio. t, Deutschland mit 3,1 Mio. t¹, Moldawien mit 2,2 Mio. t und schließlich das über die Save mit der Donau verbundene Bosnien-Herzegowina mit 0,2 Mio. t.

Durch die bei Donau-Kilometer 943 von Serbien und Rumänien gemeinsam betriebene Schleuse Eisernes Tor I wurden 2022 insgesamt 7 Mio. t an Ladung geschleust. Davon wurden 4,9 Mio. t zu Berg und 2,1 Mio. t zu Tal geschleust.

- Export aus Ukraine steigt auf 14,6 Mio t
- 17,3 Mio. t auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal
- größtes Transportvolumen in Rumänien

¹ Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

Fortschritte an unterer Donau Erhaltungsziel öfter erreicht



„Mitten in der Verkehrswende Europas gilt es jetzt, Schritt zu halten und einzigartige Chancen zu nutzen. Wir halten gemeinsam mit unseren europäischen Partnern im EU-kofinanzierten und von viadonau koordinierten Projekt FAIRway Danube II das Modernisierungstempo an der Donau hoch und stärken ihre Rolle als umweltfreundliche Transportoption.“

ANDREAS BÄCK
Aktionsprogramme

Aus hydrologischer Sicht kann das Jahr 2023 als unauffällig bezeichnet werden, ohne besondere Abweichungen vom typischen mehrjährigen Jahresverlauf. Lediglich der späte September und Oktober 2023 waren auf allen Teilen der Donau von Niederwasser geprägt.

Insbesondere auf der unteren Donau waren die Fahrwasserbedingungen wesentlich besser als in den Vorjahren. Durch rechtzeitige Instandhaltungsbaggerungen und vorausschauendes Verkehrsmanagement (Breitenbeschränkungen) in Rumänien und Bulgarien konnte die Anzahl der Tage, an denen das Erhaltungsziel von 2,5 m Fahrwassertiefe nicht erreicht wurde, minimiert werden. Die für die Schifffahrt kritischsten Seichtstellen befanden sich im Jahr 2023 auf der slowakischen und – wie in den Vorjahren – der ungarischen Donau, wo 2,5 m Fahrwassertiefe in manchen Abschnitten mehr als 80 Tage lang nicht zur Verfügung gestellt wurde. Grund dafür waren fehlende oder unzureichende Instandhaltungsmaßnahmen.

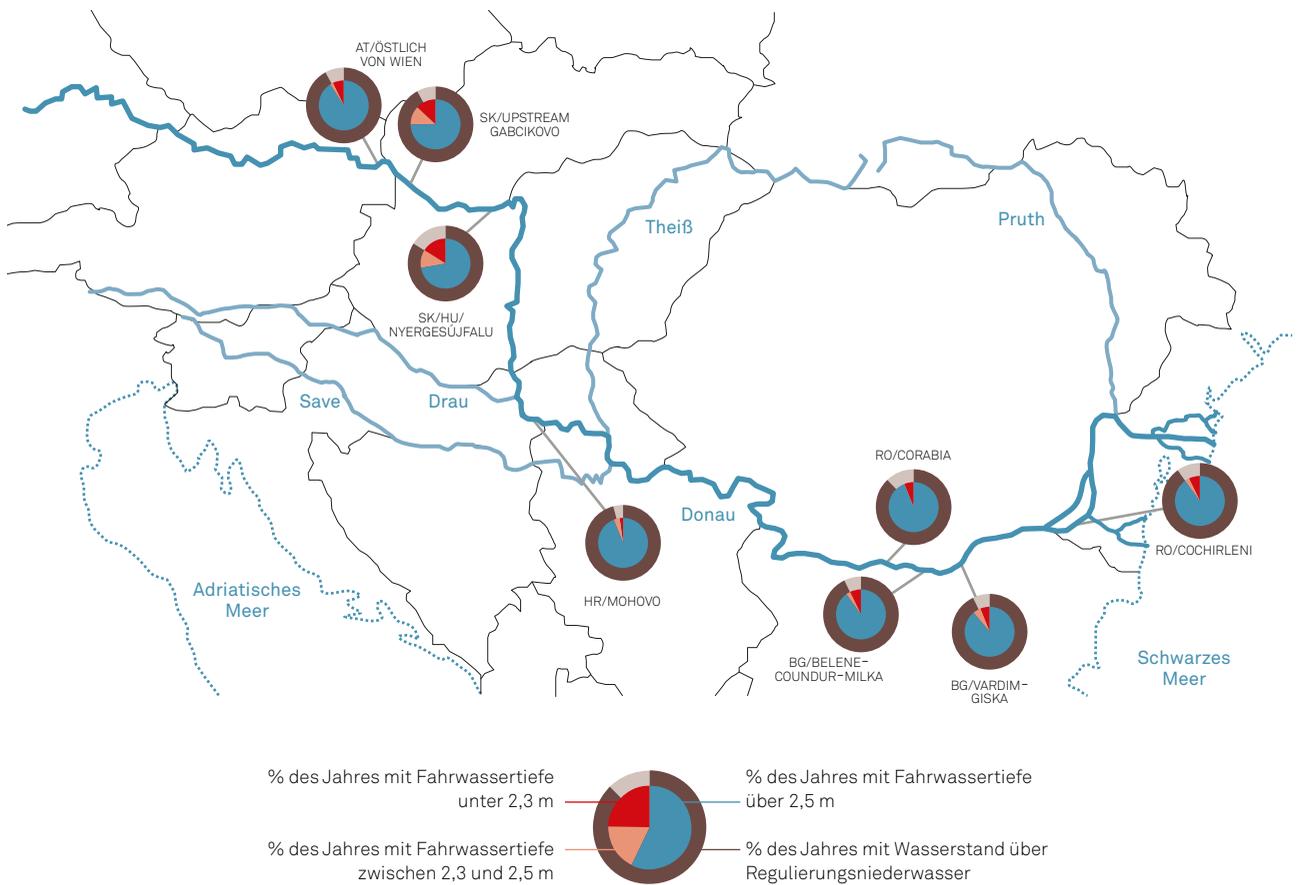
Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Seichtstellen entlang der Donau im Jahr 2023. Für jede kritische Seichtstelle wird die Verfügbarkeit der Fahrrinne (innerer Kreis) im Verhältnis zu den hydrologischen Rahmenbedingungen (äußerer Kreis) dargestellt. Das Erhaltungsziel besteht 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 2023 wurde dieses Ziel an einigen kritischen Seichtstellen entlang der Donau nicht 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 (hellroter Sektor des inneren Kreises).

Seit der Verabschiedung des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ im Jahr 2014 wurden wichtige Schritte zu seiner Umsetzung unternommen. Viele Anrainerstaaten haben durch von der EU kofinanzierte Projekte beträchtliche Investitionen getätigt und spezialisierte Ausrüstung beschafft. Der gezielte Einsatz dieser Geräte hängt jedoch in erster Linie von den jährlichen Instandhaltungsbudgets und den personellen Ressourcen der einzelnen Wasserstraßenverwaltungen ab. Diese Bedingungen sind nicht in allen Ländern erfüllt, und die Folgen unzureichender Fahrinneninstandhaltung sind selbst in Jahren mit günstigen hydrologischen Bedingungen wie 2023 für die Schifffahrt spürbar.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

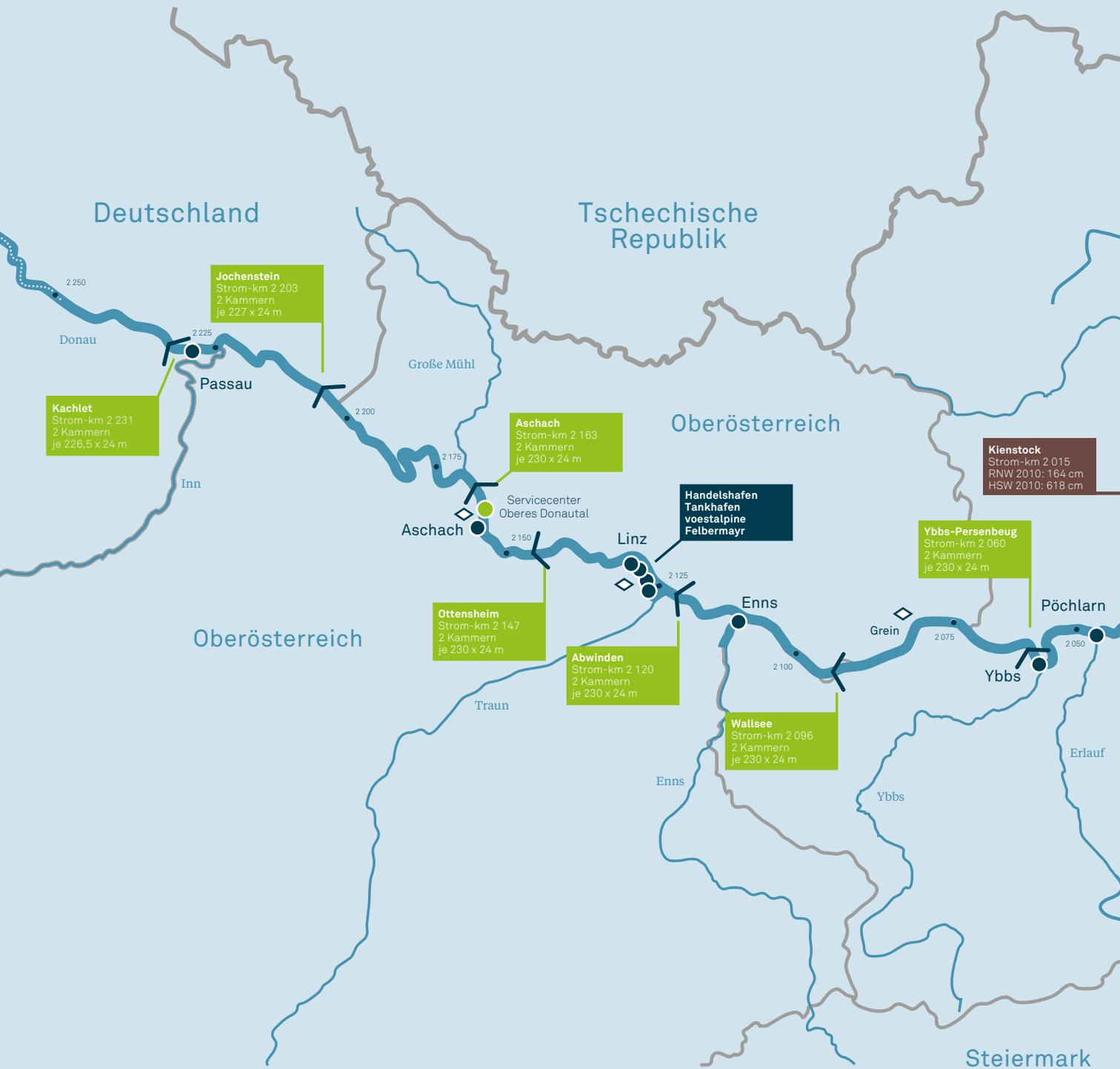
Fahrwasserverhältnisse an den kritischen Seichtstellen entlang der gesamten Donau 2023



Für den deutschen Abschnitt sind derzeit keine Daten verfügbar. Im freifließenden Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen besteht ein Erhaltungsziel von 2 m Fahrwassertiefe bei RNW.

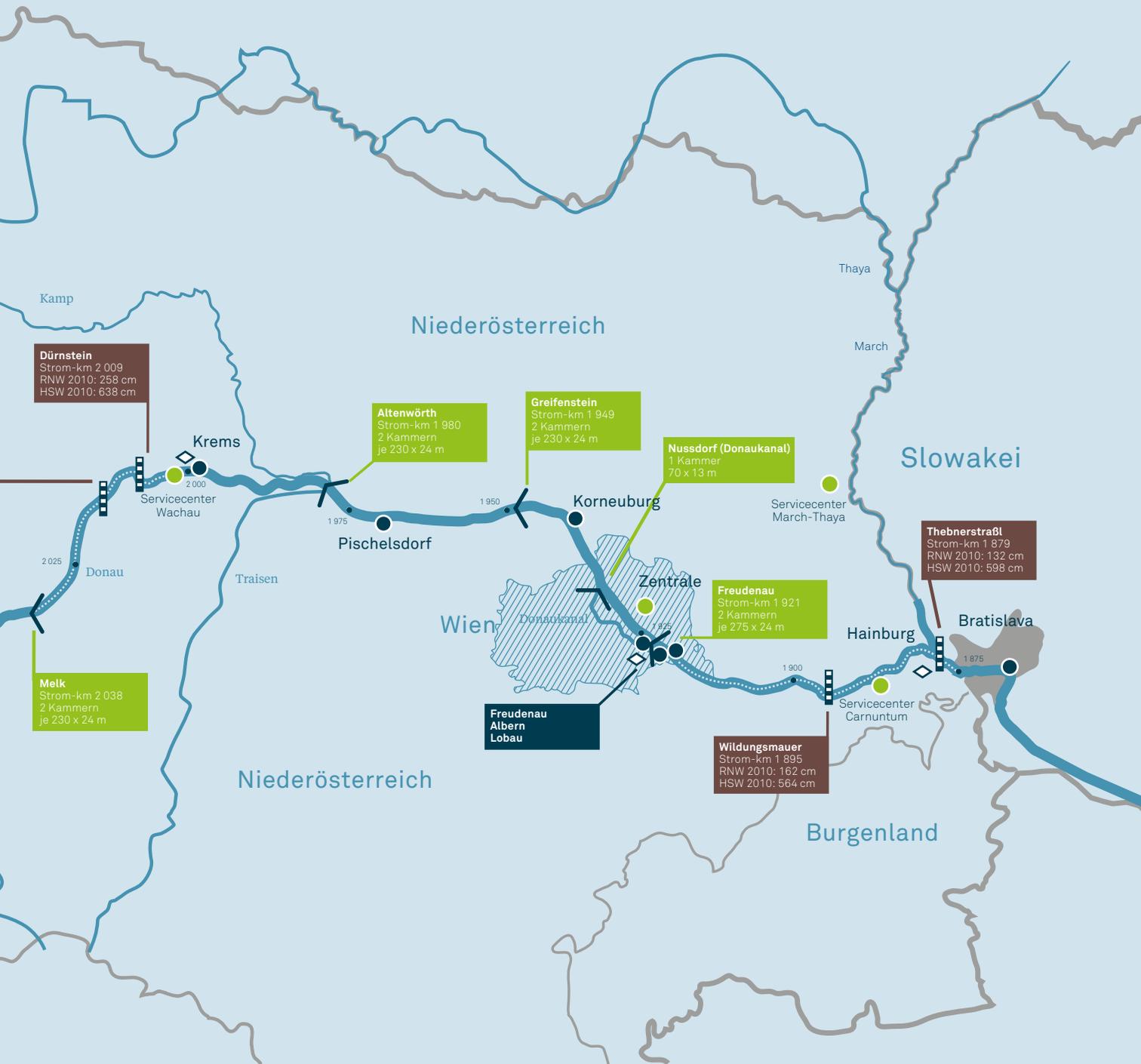
Zur detaillierten Interpretation der Grafik wird auf die jeweiligen Länderkapitel des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und des „National Action Plan“-Updates von Juli 2023 verwiesen, da die individuellen Rahmenbedingungen der kritischen 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 Juli 2023, erstellt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie (<https://navigation.danube-region.eu/>). Bearbeitung durch viadonau



Der österreichische Donauabschnitt

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



Impressum

Ein Projekt im Rahmen des Aktionsprogramms Donau 2030 des BMK

Herausgeber

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

Projektleitung

Hedwig Sulzbacher

Redaktion

Christoph Caspar, Sabine Gansterer, Thomas Hartl, Andreas Herkel,
Bettina Matzner, Ulf Meinel, Ines Poppinger, Viktoria Weissenburger,
Thomas Zwicklhuber

Gestaltung

Jana Hadam

Fotos

SKYOPTIK e.U. Johannes Zinner, Valentin Zaharia,
viadonau/Thomas Bierbaumer, BMK

Druck

Print Alliance HAV Produktions GmbH
printalliance.at

© viadonau 2024

