

24

Eckdaten Donauschifffahrt 2024¹

Transportaufkommen

| | |
|---------------------|--|
| 6,6 Mio. t (+8,8 %) | <ul style="list-style-type: none">• Import: 3,0 Mio. t (+10,2 %)• Export: 1,9 Mio. t (–3,8 %)• Transit: 1,2 Mio. t (+33,0 %)• Inland: 0,4 Mio. t (+6,1 %) |
|---------------------|--|

Transportleistung

| | |
|------------------------------|--|
| 6,5 Mrd. tkm (+17,4 %) | • Innerhalb des Bundesgebietes: 1,3 Mrd. tkm (+9,7 %) |
| 5 619 Beförderungen (–4,5 %) | • Außerhalb des Bundesgebietes: 5,2 Mrd. tkm (+19,5 %) |

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und –länden

| | |
|---------------------|---|
| 5,7 Mio. t (+4,5 %) | <ul style="list-style-type: none">• Erze und Metallabfälle: 1,6 Mio. t (+0,3 %)• Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,2 Mio. t (–8,5 %)• Land- und forstwirtschaftl. Erzeugnisse: 0,9 Mio. t (+43,5 %)• Metallerzeugnisse: 0,8 Mio. t (+7,6 %)• Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterialien: 0,5 Mio. t (+7,6 %)• Düngemittel: 0,5 Mio. t (–6,9 %)• Sonstige Güter: 0,3 Mio. t (+13,8 %) |
|---------------------|---|

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

| | |
|---|--|
| 76 067 Schiffseinheiten ² (+4,3 %) | <ul style="list-style-type: none">• Güterverkehr: 33 433 Einheiten (+4,5 %)• Personenverkehr: 42 634 Einheiten (+4,1 %) |
|---|--|

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

| | |
|-------------------------------|--|
| 1,10 Mio. Passagiere (–8,0 %) | <ul style="list-style-type: none">• Linienverkehr: 540 000 Passagiere (–18,2 %)• Flusskreuzfahrten: 470 000 Passagiere (+6,8 %)• Gelegenheitsverkehr: 85 000 Passagiere (–5,6 %) |
|-------------------------------|--|

Unfallgeschehen

| | |
|--|--|
| 18 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung | <ul style="list-style-type: none">• Personenschäden: 0 Tote, 19 Verletzte• Sachschäden: 16 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 2 Auf-Grund-Laufen, 2 Schiff-Schiff, 0 Schiffe gesunken |
|--|--|

Verfügbarkeit der Wasserstraße

| | |
|----------------------------|---|
| 346 Tage | • Sperre aufgrund von Hochwasser: 20 Tage |
| 15-Jahres-Mittel: 359 Tage | • Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage |

¹Veränderungen gegenüber 2023 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 |
| 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 2023 | 44 |
| Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt..... | 46 |
| Karte Österreichischer Donauabschnitt..... | 48 |
| Impressum | 50 |

Titelbild: Pilotprojekt „Flexible Infrastruktur“, Rote Werd bei Regelsbrunn

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

Mobilität weiterdenken Donau als Quelle für Innovation



PETER HANKE
Bundesminister für Innovation,
Mobilität und Infrastruktur

Mobilität ist der Motor einer modernen Gesellschaft. Sie ermöglicht wirtschaftliches Wachstum, sichert Arbeitsplätze und verbindet Menschen und Märkte. Gleichzeitig stehen wir vor der Aufgabe, unsere Verkehrssysteme zukunftsfit zu gestalten – effizient, leistungsstark und zugleich umweltverträglich. Die Herausforderungen des Klimawandels und die Dynamik technologischer Entwicklungen erfordern neue Antworten auf die Frage, wie wir uns in Europa künftig bewegen und versorgen.

Die Donau spielt dabei eine zentrale Rolle. Als internationale Wasserstraße verbindet sie zehn Länder über rund 2.800 Kilometer hinweg – von den Industriezonen Mitteleuropas bis zum Schwarzen Meer. Diese Verbindung ist nicht nur historisch gewachsen, sondern auch ein Zukunftsversprechen. Denn mit der Binnenschifffahrt steht uns ein Verkehrsträger zur Verfügung, der hohe Transportkapazitäten mit vergleichsweise geringem Energieverbrauch kombiniert – ein echter Vorteil im Gesamtgefüge eines nachhaltigen Logistiksystems.

Mit dem Aktionsprogramm Donau 2030 schaffen wir die Grundlage für zielgerichtete Investitionen und internationale Zusammenarbeit. Der Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur, moderne Schleusentechnik, digitale Verkehrssteuerung und Landstromversorgung für die Schifffahrt sind keine bloßen Zukunftsvisionen, sondern konkrete Maßnahmen, um die Donau als wettbewerbsfähige, leistungsfähige und umweltschonende Verkehrsachse weiterzuentwickeln.

Österreich hat hier viel zu gewinnen: Als Logistikkreuzung im Herzen Europas setzen wir auf smarte Lösungen, die Wirtschaftskraft und Klimaverantwortung verbinden. Die Donau zeigt uns, wie das gelingen kann – wenn wir Innovation mit Pragmatismus verbinden und bestehende Potenziale konsequent nutzen.

So wandlungsfähig wie der Strom Die Donau flexibel entwickeln

Für uns als führender Wasserstraßenbetreiber im Donaauraum ist der Strom weit mehr als nur ein Arbeitsplatz. Die Donau lehrt und inspiriert uns, und ihre Wesenszüge – Dynamik und Beständigkeit aber auch ihre Wandlungsfähigkeit – bestimmen ebenso unser eigenes Selbstverständnis als ziel- und verantwortungsbewusstes Unternehmen. In unserer täglichen Arbeit für die integrative Zusammenführung von Umwelt-, Sicherheits- und Wirtschaftsinteressen sind wir mit der Donau auf vielfältige Weise eng verbunden. Der Fluss bedeutet für uns Identität, und die Währung, mit der wir in seine nachhaltige Zukunft investieren, heißt Innovation.

Wir haben verstanden: Flüsse sind sich fortwährend verändernde Systeme, also müssen auch Lösungen zu ihrer behutsamen Beeinflussung entsprechend flexibel sein. Seit Herbst 2024 führt viadonau östlich von Wien während Niederwasserperioden einen fünf Jahre dauernden Pilotversuch mit „flexibler Infrastruktur“ durch und verknüpft damit eine alte Idee mit modernem Wasserstraßenmanagement. Dabei engen mit Kies beladene Schuten den Flussquerschnitt ein und erhöhen an Seichtstellen punktuell die Fahrwassertiefe. Aufwendige flussbauliche Maßnahmen können so vermieden und die „flexible Infrastruktur“ je nach Anforderungen neu positioniert werden. Das Pilotprojekt versinnbildlicht gleichsam beispielhaft einen zentralen Entwicklungsansatz von viadonau: Reduzierung menschlicher Eingriffe und stattdessen treffsichere, den Naturraum schonende lokale Maßnahmen, von denen Umwelt, Wirtschaft und Sicherheit am Strom gleichermaßen profitieren. Das ist unsere Idee von der ökologisch und wirtschaftlich bestmöglich entwickelten Wasserstraße.

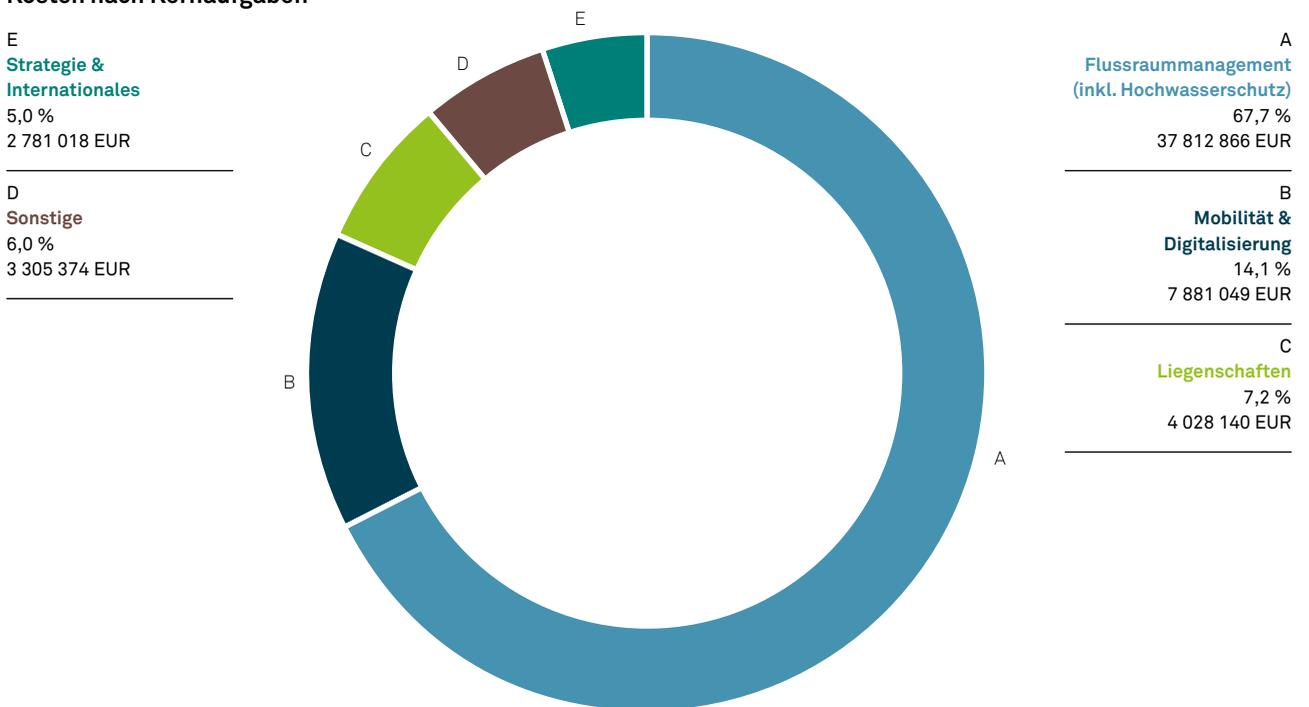


HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

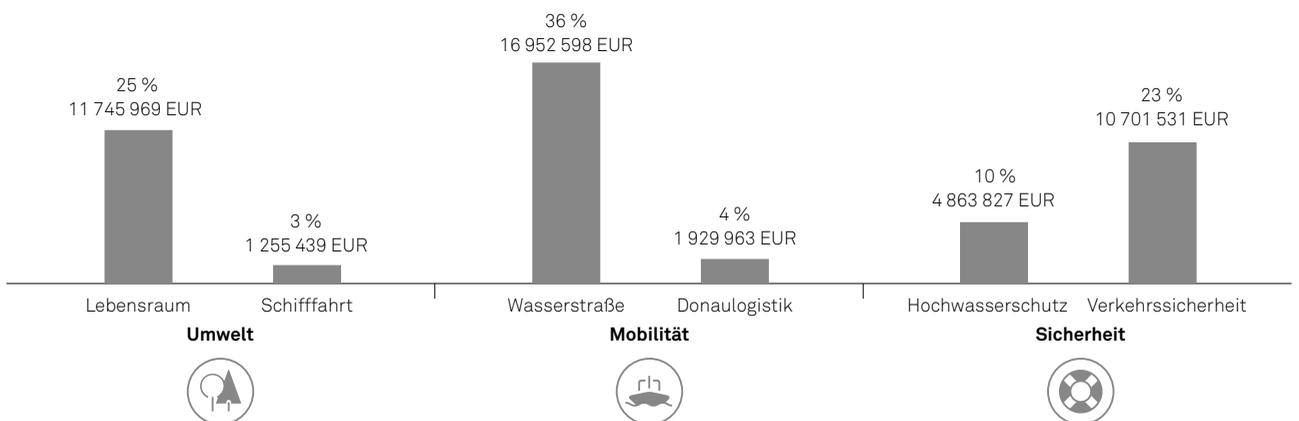
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Kosten nach Kernaufgaben und Wirkungsbeiträgen von viadonau 2024

Kosten nach Kernaufgaben



Kosten nach Wirkungsbeitrag



BILANZ VIADONAU

2024 ganz im Zeichen der Erneuerung Top-Infrastruktur – fest und flexibel

Auch im Jahr 2024 lag der Fokus der Wasserstraßenentwicklung an der Donau auf der fortgesetzten Modernisierung der Infrastruktur. Zeitgleich zur Eröffnung der Lände Brigittenau II in Wien – ein Highlight des Jahres in Sachen Länden-Upgrade – startete östlich von Wien der Pilotversuch „Flexible Infrastruktur“ zur punktuellen Beeinflussung der Fahrwasserbedingungen für die Schifffahrt.

Sanierung des von Otto Wagner Ende des 19. Jahrhunderts im Jugendstil gestalteten Verwaltungsgebäudes in Nussdorf abgeschlossen: Seit Anfang des Jahres 2024 erstrahlt das ehemalige Otto-Wagner-Gebäude am Brigittenauer Sporn – die Zentrale der Abteilung Wiener Gewässer (MA45) – in neuem Glanz. Seit Beginn 2023 wurde das ehemalige Schleusengebäude der historischen Nussdorfer Wehr- und Schleusenanlage – mitabgewickelt von viadonau – originalgetreu restauriert.

Bau- und Schifffahrtsbesprechung in Krems: Am 11. April lud viadonau in Krems zur jährlichen Bau- und Schifffahrtsbesprechung ein. Themen-Highlights der stark vertretenen Fachrunde aus Wirtschaft, Schifffahrt, Energieversorgung und Wasserstraßenverwaltung: umfangreiche Erhaltungsarbeiten an der Donau, das Modernisierungsgroßprojekt FAIRway Danube II, die Aufwertung öffentlicher Länden und die Revision und Reparatur von Schleusen.

Danube Business Talks in Wien: Am 15. Mai 2024 nahmen die viadonau Danube Business Talks, unterstützt durch den Hafen Wien, bereits in ihrer sechsten Auflage die Donau als Straße der Chancen in den Fokus und boten am Sitz der viadonau-Zentrale im Wiener TechGate einem rund 120-köpfigen Fachpublikum und Spitzen-Expertinnen und -Experten ein herausragendes Forum zur Zukunft der Donau.

Eröffnung der Lände Brigittenau II in Wien: Nach der Trockengüterlände in Linz 2021 und der Kleinfahrzeuiglände Wildungsmauer 2023 gelang im Rahmen des von der EU kofinanzierten Projekts „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ mit der Fertigstellung der Lände Brigittenau II in Wien ein weiterer wichtiger Modernisierungserfolg für die Güterschifffahrt auf der Donau.

Pilotversuch „Flexible Infrastruktur“ gestartet: Wo Herausforderungen „beweglich“ sind, müssen es auch entsprechende Lösungen sein. Nach diesem klaren Motto verknüpft viadonau mit der sogenannten „flexiblen Infrastruktur“ zur gezielten Beeinflussung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau eine alte Idee mit modernem, treffsicherem Wasserstraßenmanagement. Am 27. August startete der Pilotversuch an der Furt „Rote Werd“, einem traditionell kritischen Seichtstellenbereich für die Donauschifffahrt.



„Für innovativen Fortschritt gilt es manchmal auch, zurückzublicken und alte Ideen neu zu denken. Mit dem seit 2024 laufenden Pilotversuch „Flexible Infrastruktur“ holen wir einen historischen Lösungsansatz zur dynamischen Niederwasserregulierung in die Gegenwart und testen sein Potenzial für die Zukunft an aktuellen Herausforderungen.“

MICHAEL KALB
Wasserstraßenmanagement

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2020 bis 2024





Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen in den freien Fließstrecken der Donau 2024

100 %
über 2,5 m

Wachau



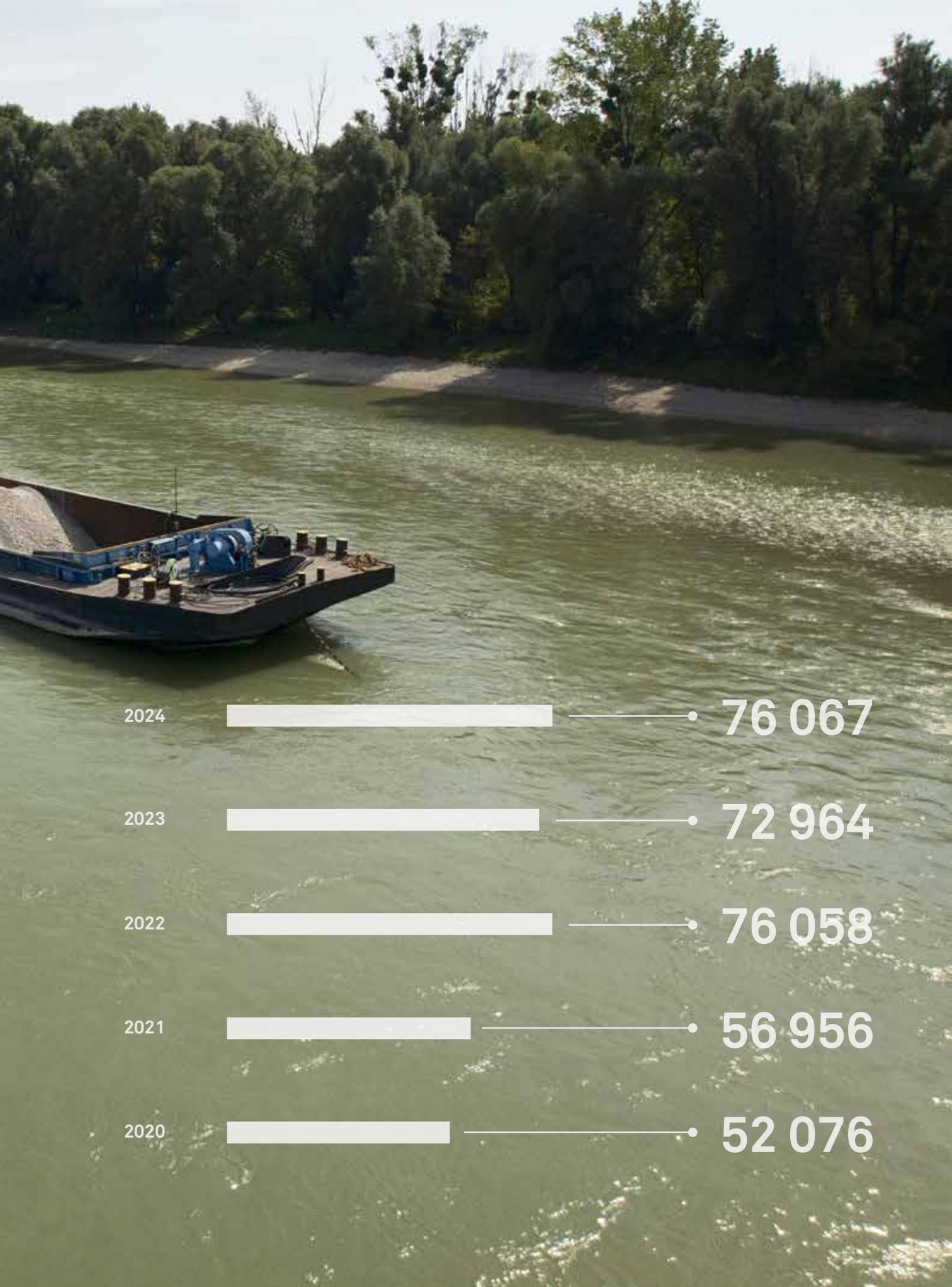
86,1 %
über 2,5 m

Östlich
von Wien

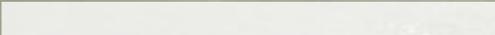
13,9 %
unter 2,5 m

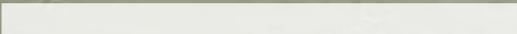
Geschleuste Schiffseinheiten 2020 bis 2024

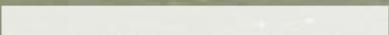


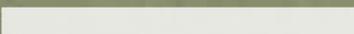


2024  ————— • 76 067

2023  ————— • 72 964

2022  ————— • 76 058

2021  ————— • 56 956

2020  ————— • 52 076

KUNDENZUFRIEDENHEIT INFRASTRUKTUR

Erneut Bestnote im Donauraum für Fahrrinnenqualität



„Die Wasserstraße ist ein natürlicher Verkehrsträger und im Rahmen der europäischen Verkehrswende eine umweltfreundliche und klimabewusste Option. Eng vernetzt mit vielfältigen Akteur:innen der Wirtschaft setzen wir auf mehr Aufmerksamkeit für die Donau als Transportweg und als große Chance für die Logistikprofis von morgen.“

INES POPPINGER
Transportentwicklung

Die Zufriedenheit der gewerblichen Nutzerinnen und Nutzer 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 nutzergerecht einleiten und umsetzen zu können. Insgesamt sind in der 2024 durchgeführten Kundenumfrage 66 Rückmeldungen aus dem Schifffahrtssektor eingelangt. 64 % der Antworten stammen von SchiffsKapitäninnen und SchiffsKapitänen, 17 % von Schiffsunternehmerinnen und Schiffsunternehmern sowie 19 % von Sonstigen.

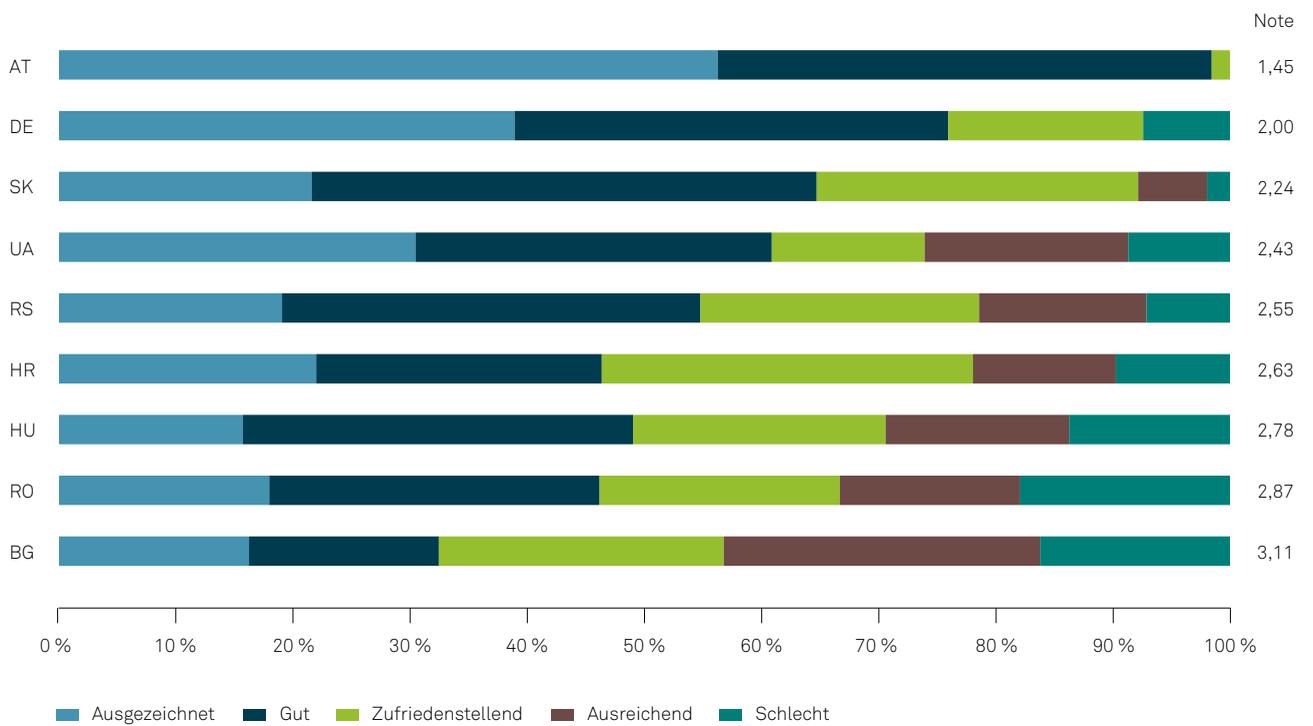
In der Umfrage wird unter anderem die Qualität der Instandhaltung der Fahrrinne im österreichischen Donauabschnitt, also die Beurteilung der Erhaltungsarbeiten von viadonau, erhoben. Diese wurde für 2024 mit der Durchschnittsnote 1,45 (2023: 1,39) auf einer Schulnotenskala von 1 bis 5 beurteilt, und zwar zu 98,4 % mit den Noten „Sehr Gut“ und „Gut“. Damit ist viadonau wie in den Vorjahren auch 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.

Sehr gut wurde auch die Unterstützung für die Schifffahrt durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schleusenaufsicht an den zehn Donauschleusen in Österreich bewertet: In der Kundenbefragung wurde für Freundlichkeit, Kompetenz, Verhalten bei kritischen Situationen, Durchführung der Schleusungen und Verhalten bei Reklamationen oder Beschwerden im Durchschnitt die Note 1,59 (2023: 1,68) vergeben. Am besten wurde das Verhalten bei kritischen Situationen mit der Note 1,48 bewertet.

Auch die Beurteilung der Ausstattung von öffentlichen Liegestellen im Besitz des Bundes ist Teil der Kundenbefragung von viadonau. In der Umfrage von 2024 wurde die Einschätzung der Qualität der von viadonau zuletzt mit Dalben und Zugangssteigen sowie mit einer Autoabsetz- und Landstromanlage aufgewerteten öffentlichen Liegestellen in Linz und Wildungsmauer abgefragt. 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. Landstromanlagen werden von viadonau in Verbindung mit zusätzlichen baulichen Aufwertungsprojekten, bei denen sicherere Anlege- und Zugangskonstruktionen wie Dalben und Brücken installiert werden, umgesetzt. Im Mittel wurde die Aufwertung der Liegestellen in Linz und Wildungsmauer von den gewerblichen Nutzerinnen und Nutzern der Wasserstraße mit der Note 1,76 bewertet.

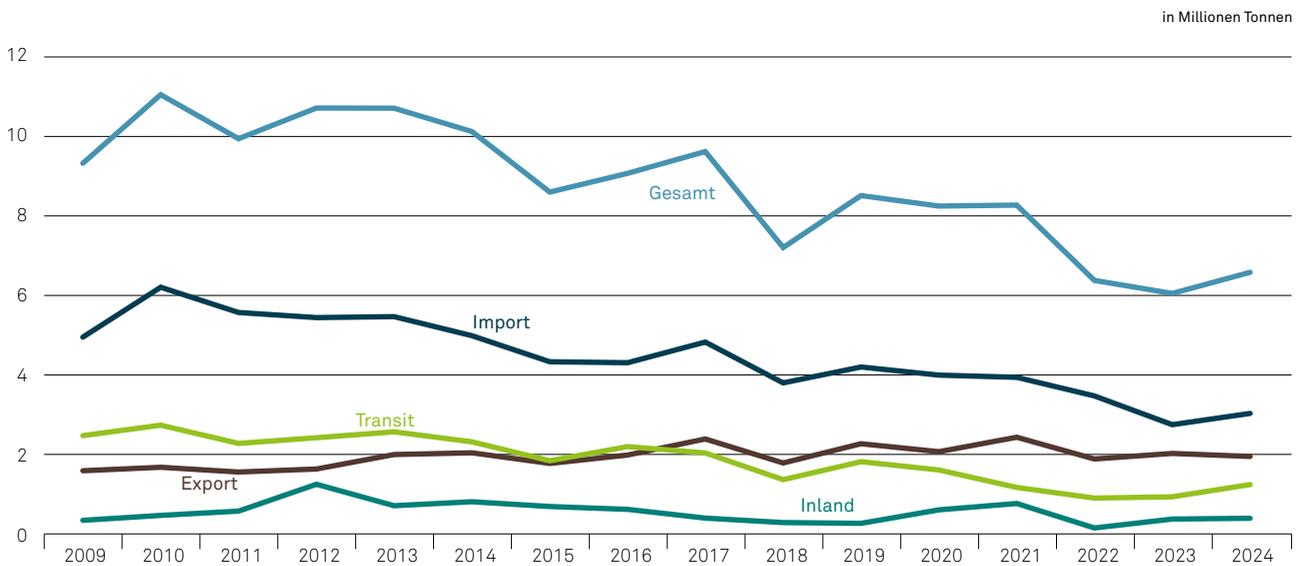
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserstraßen-Infrastrukturqualität in den Donauländern 2024



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2009 bis 2024



| Transportaufkommen in Tonnen | Import | Export | Transit | Inland | Gesamt |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|
| 2024 | 3 022 735 | 1 941 610 | 1 229 972 | 385 083 | 6 579 401 |
| 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 |

TRANSPORTAUFKOMMEN

Erholung der Gütermenge um 8,8 % 6,6 Mio. t auf österreichischer Donau

Weitgehend sehr günstige Fahrwasserbedingungen beflügelten die 2024 über die österreichische Donau verschifften Gütermengen. So stieg die Gesamtgütermenge gegenüber dem Vorjahr um 8,8 % auf 6,6 Mio. t und übertraf damit die jeweiligen Gesamtmen gen der beiden vorangegangenen Jahre.

Gegenüber 2023 deutlich gestiegen sind die Mengen der Verkehrsbereiche Transit und Import um 33 % beziehungsweise 10,2 %. Auch die im Inlandsverkehr verschifften Mengen erholten sich um 6,1 %, während sich die Exportmengen um 3,8 % leicht verringerten.

Mit 3 Mio. t ist der Import ungebrochen der dominante Verkehrsbereich und stellte 2024 45,9 % der Gesamtgütermenge. Die beiden folgenden Verkehrsbereiche Export mit 1,9 Millionen und Transit mit 1,2 Mio. t stellten 29,5 % und 18,7 % des Gesamttransportaufkommens.

Der grenzüberschreitende Verkehr stellt auf der österreichischen Donau somit insgesamt einen überragenden Anteil von 94,1 % des Gesamttransportvolumens. Verschiffungen innerhalb Österreichs machen lediglich 5,9 % aus.

Die hohe Bedeutung der internationalen Transporte über den 351 km langen österreichischen Donau-Abschnitt spiegelt sich auch in der Transportleistung wider. Von der gegenüber 2023 um 17,4 % auf 6,5 Milliarden Tonnenkilometer gestiegenen Transportleistung wurden 5,2 Milliarden Tonnenkilometer, und somit 80 %, außerhalb Österreichs generiert.

Die durchschnittliche Beförderungsweite einer verschifften Tonne betrug 2024 946 km. Dies entspricht einer Ausweitung um 58 km beziehungsweise 6,5 % gegenüber dem Vorjahr.



„Zusätzlich zum besonders günstigen Kapazitäts-/Emissionsverhältnis bietet gerade das Binnenschiff noch umfangreiche Möglichkeiten zur Verbesserung der Umweltperformance. Wir gehen mit gutem Beispiel voran und engagieren uns in gezielten Projekten – etwa zum Einsatz von HVO100 – für einen umweltfreundlicheren Betrieb der unternehmenseigenen Flotte.“

MILICA NIKOLIC
Transportentwicklung

HAFENUMSCHLAG

Zunahme des Hafenumschlags Häfen und Ländern im Aufwärtstrend

- Wasserseitiger Umschlag im Vergleich zum Vorjahr insgesamt gestiegen, nur geringfügige Rückgänge
- Keine Änderung im Ranking der Häfen verglichen mit 2023

In den österreichischen Donauhäfen und -ländern wurden im Jahr 2024 insgesamt rund 5,7 Mio. t Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Hafenumschlag verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme von 4,5 % bzw. rund 250 000 Tonnen. Am anteiligen Hafenumschlag gab es im Ranking der einzelnen Häfen und Länder keine Änderungen zum Vorjahr.

Der Werkshafen der voestalpine in Linz verzeichnete im Jahr 2024 erneut das größte Umschlagsvolumen im Hafenvergleich entlang der österreichischen Donau. Gemessen am Gesamtvolumen wurden 41,8 % im Werkshafen der voestalpine wasserseitig umgesetzt. Das entspricht einer Umschlagsmenge von rund 2,4 Mio. t und einem geringfügigen Minus von 2,2 %.

Der Hafen Wien, welcher die Häfen Freudenau, Lobau und Albern umfasst, konnte dieses Jahr ein Plus von 11,1 % verzeichnen. Damit bleibt der Hafenverband mit rund 1,1 Mio. t weiterhin auf Platz 2 vor der Gruppe der sonstigen Häfen, die im Vorjahr überholt wurden.

Die sonstigen Häfen und Länder summieren die wasserseitigen Umschlagsmengen aus Aschach, Bad Deutsch Altenburg, dem Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg und zwei Bunkerländern in Wien. In dieser Hafengruppe wurden 2024 rund 0,9 Mio. t umgeschlagen, das entspricht einer Zunahme von rund 14,1 % im Vorjahresvergleich. Nach dem stärksten absoluten Rückgang im Vorjahr vollzieht die Hafengruppe mit der stärksten absoluten Zunahme 2024 mit rund 110 000 Tonnen eine Trendumkehr. Die Gruppe belegt im Ranking mit einem Anteil von 15,6 % den dritten Platz.

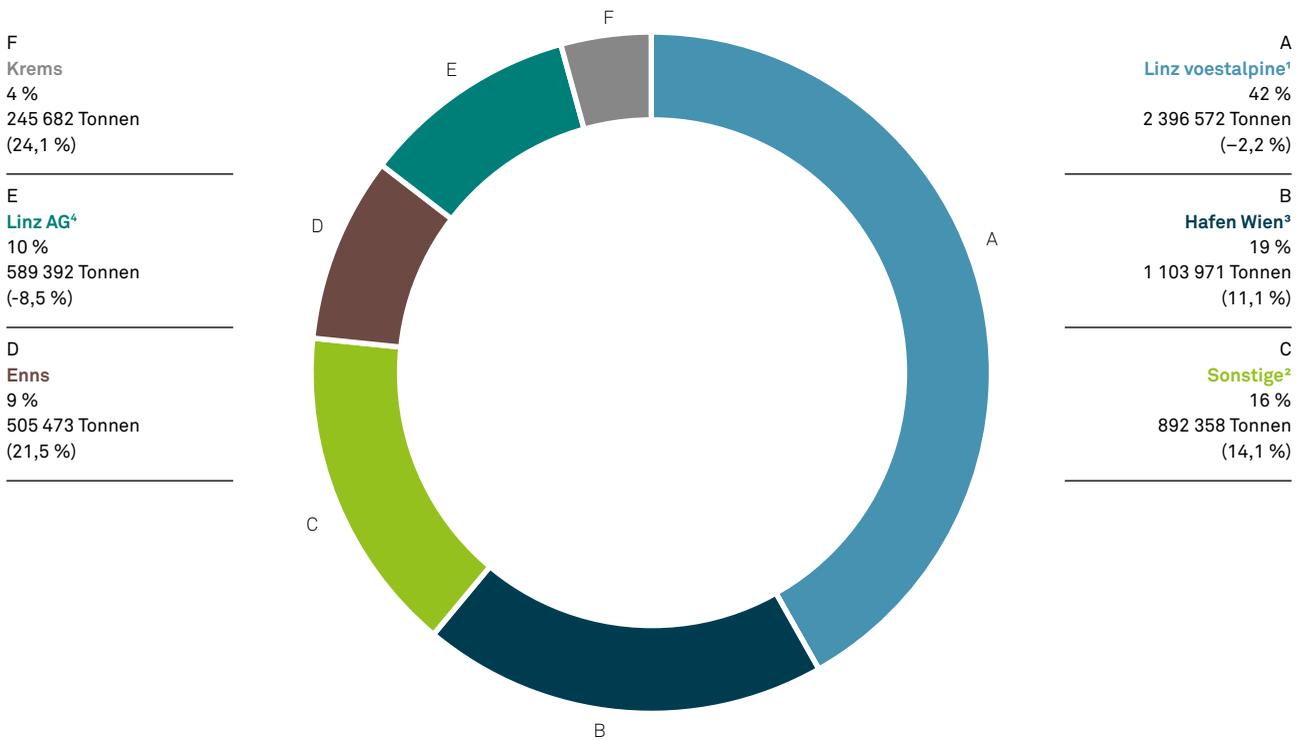
Der Ennshafen verzeichnete 2024 mit einer relativen Zunahme von 21,5 % (absolut rund 90 000 Tonnen) ebenfalls eine Entwicklung, die den signifikanten Einbruch des Vorjahres kontert.

Mit 8,5 % verzeichneten die Häfen der Linz AG (Handels- und Ölhafen) den stärksten prozentuellen Rückgang im Vergleich zum Jahr 2023.

Der Hafen Krems erreichte eine wasserseitig umgeschlagene Menge von rund 0,25 Mio. t und hatte mit 24,1 % die stärkste relative Zunahme im Jahr 2024.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2024



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

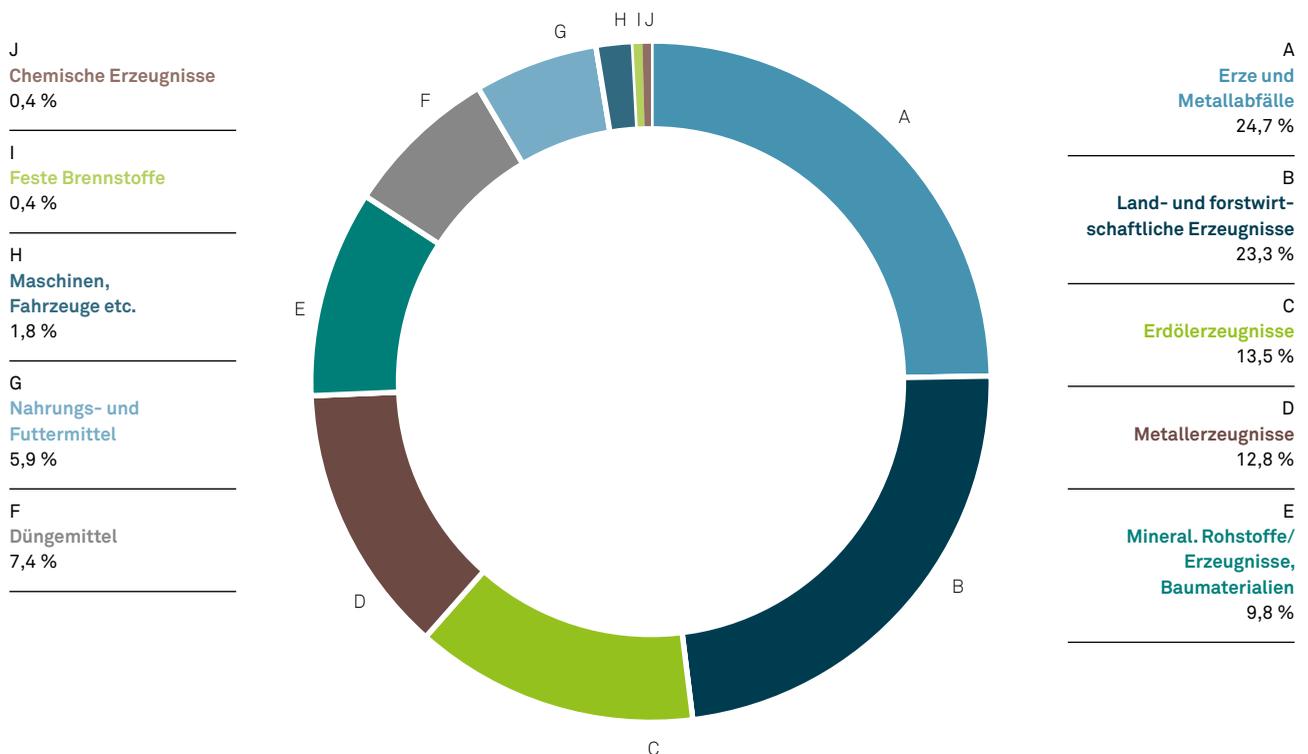
² Sonstige Häfen und Länder: Aschach, Bad Deutsch Altenburg, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg sowie zwei Bunkerländern in Wien

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 2024



in Tonnen

| Gütereinteilung nach NST/R* | Inland | Import | Export | Transit | Gesamt 2024 | Veränderung |
|---|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------|
| Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse | 22 672 | 757 271 | 55 730 | 697 588 | 1 533 261 | 47,9 % |
| Nahrungs- und Futtermittel | 5 749 | 179 354 | 106 658 | 94 782 | 386 544 | 25,4 % |
| Feste Brennstoffe | 0 | 8 626 | 0 | 19 476 | 28 102 | 7,8 % |
| Erdölerzeugnisse | 316 510 | 50 966 | 516 689 | 3 082 | 887 247 | -7,8 % |
| Erze und Metallabfälle | 0 | 1 618 986 | 7 322 | 0 | 1 626 308 | -1,6 % |
| Metallerzeugnisse | 0 | 160 029 | 608 423 | 75 531 | 843 983 | 7,3 % |
| Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial | 39 307 | 207 070 | 205 835 | 194 201 | 646 412 | 13,2 % |
| Düngemittel | 239 | 35 212 | 423 873 | 25 383 | 484 707 | -17,5 % |
| Chemische Erzeugnisse | 0 | 660 | 0 | 25 861 | 26 521 | 1 157,3 % |
| Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren | 607 | 4 560 | 17 080 | 94 069 | 116 316 | 2,7 % |
| Gesamt | 385 083 | 3 022 735 | 1 941 610 | 1 229 972 | 6 579 400 | 8,8 % |

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERGRUPPEN

Insgesamt geringfügiger Anstieg Erze und Metallabfälle halten Platz 1

Im Jahr 2024 betrug das Gesamttransportvolumen rund 6,6 Mio. t auf dem österreichischen Donauabschnitt. Dies entspricht einer Zunahme von 8,8 % oder rund 530 000 t verglichen mit dem Gesamtaufkommen im Jahr 2023.

Die Gütergruppe der Erze und Metallabfälle war mit 1,6 Mio. t wie in den Vorjahren auf Platz 1. Mit einem minimalen Minus von 1,6 % kann sie weiterhin als „stabil“ bezeichnet werden und macht 24,7 % des Gesamtaufkommens aus.

Das Transportaufkommen der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse betrug rund 1,5 Mio. t. Mit einem Plus von fast 50 % bzw. knapp 500 000 t verzeichnete die Gütergruppe die deutlichste Zunahme. Sie blieb wie im Vorjahr im Ranking auf Platz 2, jedoch mit einem Anteil von 23,3 % nur knapp hinter dem ersten Platz.

Die Erdölzeugnisse verzeichneten ein Aufkommen von 887 247 t und entsprechen 13,5 % des Gesamtvolumens. Die Abnahme um 7,8 % kann auf den verminderten Import im Vergleich zum Vorjahr zurückgeführt werden. Die Gruppe hält den 2023 eroberten 3. Platz.

Rund 850 000 t beziehungsweise 12,8 % des Transportaufkommens entfielen auf Metallerzeugnisse. Diese Gruppe verzeichnete mit einem Plus von 7,3 % eine Zunahme von rund 60 000 t verglichen mit 2023.

Die Warengruppe mineralische Rohstoffe konnte mit einem Plus von 13,2 % bzw. einer Gesamttonnage von rund 650 000 t eine positive Entwicklung verzeichnen. Hervorzuheben ist das um 70 % gesteigerte Aufkommen im Transitverkehr, mit dem die Gruppe 9,8 % am Gesamtaufkommen erzielte, den 5. Platz errang und die Warengruppe Düngemittel auf den 6. Platz verwies.

2024 wurden rund 480 000 t Düngemittel transportiert – ein Rückgang von 17,5 %, der vor allem auf einen um 42 000 t geringeren Export zurückzuführen ist. Auf diese Gütergruppe entfielen 7,4 % des gesamten Transportaufkommens.

Nahrungs- und Futtermitteltransporte verzeichneten 2024 mit 390 000 t ein Plus von 25,4 % und konnten ihren Anteil am Gesamtvolumen auf 5,9 % ausweiten. Die Warengruppe belegt den siebten Platz im Ranking.

Geringer als 5 % waren die Anteile der Gütergruppen Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren (1,8 %), feste Brennstoffe (0,4 %) und chemische Erzeugnisse (0,4 %). Die Transportmengen der Maschinen, Fahrzeuge und sonstigen Waren und der festen Brennstoffe wiesen nur geringe Zunahmen (2,7 % bzw. 7,8 %) auf. Die chemischen Erzeugnisse verzehnfachten ihr Aufkommen und überraschten mit der stärksten relativen Zunahme.

- Erze und Metallabfälle traditionell auf Platz 1
- Zunahme des Transportaufkommens in 2/3 der Gütergruppen
- Platztausch von mineralischen Rohstoffen und Düngemitteln

PERSONENSCHIFFFAHRT

Weniger Fahrgäste insgesamt Flusskreuzfahrten steigen weiter an

- 6,8 % mehr Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Rückgänge von 18,2 % beim Linienverkehr und 5,6 % beim Gelegenheitsverkehr
- Zwei neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz

Im Jahr 2024 musste die Personenschifffahrt einen Rückgang der Fahrgastzahlen verzeichnen. Auf dem österreichischen Donauabschnitt wurden rund 1 095 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Minus von 8,0 % im Vergleich zu 2023 entspricht. Dieser Rückgang wird auf die Einstellung des Schiffsbetriebs der Brandner Schifffahrt GmbH sowie das Hochwasser im September 2024 zurückgeführt.

Die Zahl der Flusskreuzfahrten hat auch im Jahr 2024 zugenommen und konnte rund 470 000 beförderte Passagierinnen und Passagiere (+6,8 % gegenüber 2023) verzeichnen. Die Zahl der auf dem österreichischen Abschnitt verkehrenden Kabinenschiffe stieg stark an und betrug im Jahr 2024 170 Schiffe (+7,6 %), davon waren zwei Neubauten. Diese absolvierten in Summe 5 057 Fahrten (+6,6 %). Die Beförderungskapazität der Flusskreuzfahrt lag bei 29 112 Personenplätzen – im Mittel entspricht dies 171 Personenplätzen pro Schiff.

Im Linienverkehr wurden 2024 rund 540 000 Personen (-18,2 %) befördert. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 261 000 Passagierinnen und Passagiere (+10,6 %). Auf dem Twin City Liner wurden zwischen Wien und Bratislava 165 000 Fahrgäste (-6,3 %) befördert und die Fähre Dürnstein GmbH & Co KG meldete 17 492 Passagierinnen und Passagiere (-3,0 %) auf ihren Donau-Taxis in der Wachau.

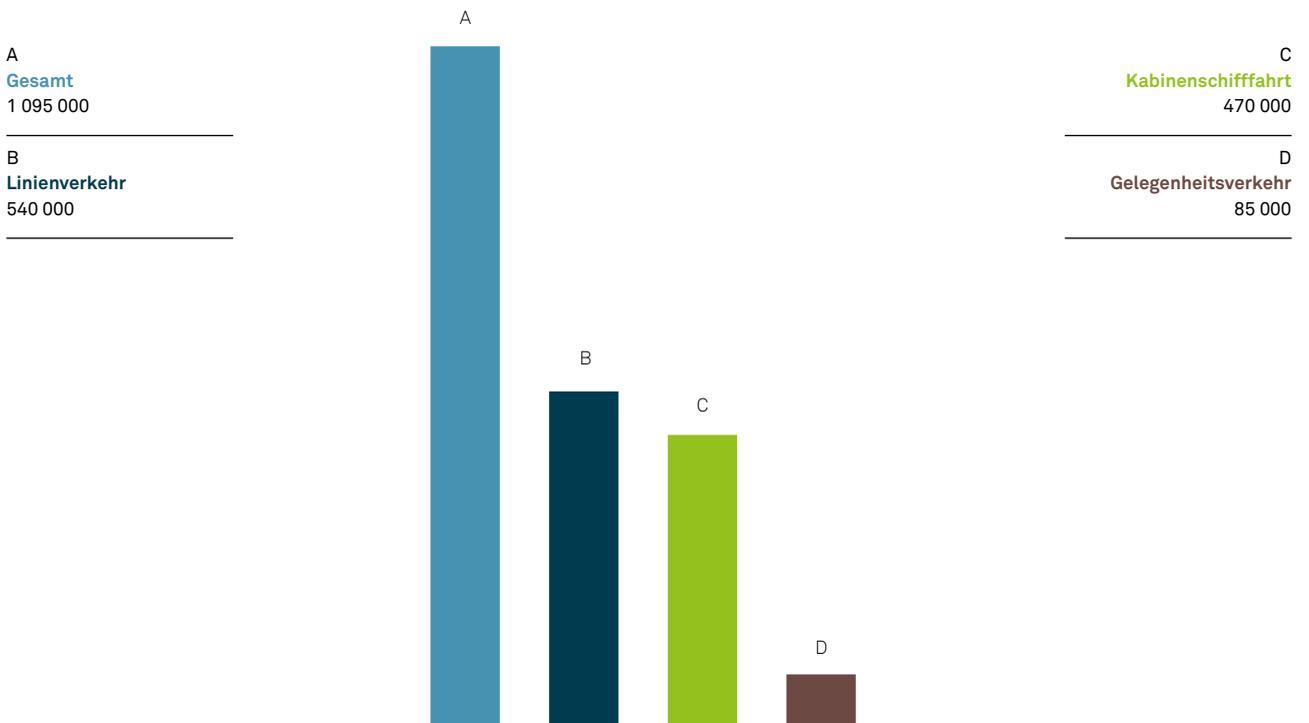
Im Gelegenheitsverkehr mussten 2024 mit rund 85 000 beförderten Fahrgästen Rückgänge im Umfang von 5,6 % im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 56 000 Passagierinnen und Passagiere (+9,8 %) und auf den Schiffen der Fähre Dürnstein GmbH & Co KG wurden bei Gelegenheitsverkehren 3 837 Fahrgäste (+23,9 %) befördert. Die Nostalgie Tours, Video & Consulting GmbH meldete 2 814 Fahrgäste (+18,5 %) auf der MS Mariandl im Gelegenheitsverkehr und 2 604 Passagierinnen und Passagiere fuhren auf dem Walross der Leinen Los GmbH.

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2024 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 2 000 Passagierinnen und Passagiere beförderten, wird hier nicht gesondert ausgewiesen. Für sonstige im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt operierenden Unternehmen liegen für den Berichtszeitraum keine Zahlen vor.

Im Personenhafen Wien (Handelskai, Donaukanal und Nussdorf) der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungsgesellschaft m.b.H. konnten 2024 6 534 Schiffsanlegungen und 726 374 Fahrgäste verzeichnet werden.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2024*

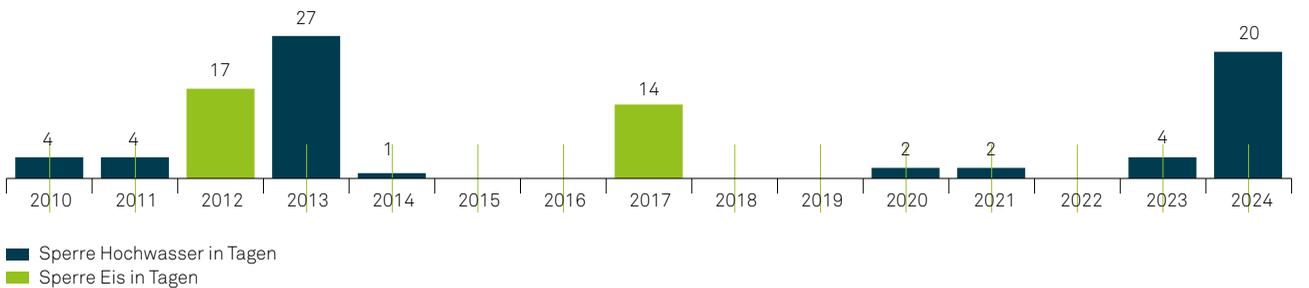
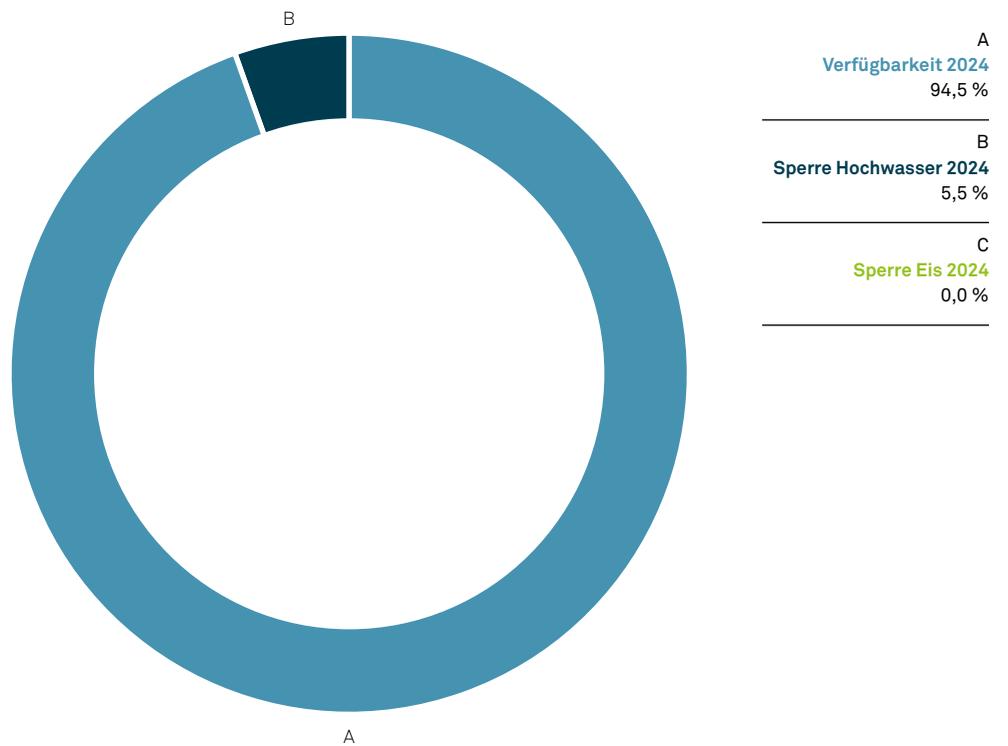


* Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Tagesausflugschiffe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

Quellen: 1. Wiener Bootstaxi, Ankerplatz Ausflugs KG, 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, Leinen Los GmbH, Motoryacht Wachau, Naufahrt Wolfgang Speckner, Nostalgie Tours, Video & Consulting GesmbH, ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte GmbH, Slovak Shipping and Ports – Passenger Shipping Inc., viadonau, Wachau Zille, WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH, Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und EntwicklungsgesmbH

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2010 bis 2024



Quellen: Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Innovation Mobilität und Infrastruktur (BMIM); viadonau

VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

20 Tage Hochwassersperrungen Verfügbarkeit lag dennoch bei 94,5 %

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2010 bis 2024 lag die Verfügbarkeit des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau bei 98,3 % oder rund 359 Tagen pro Jahr. In diesem Zeitraum waren zwei Eissperren mit einer durchschnittlichen Dauer von rund fünfzehn 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 2024 waren auf der Donau zwei signifikante Hochwasserwellen zu verzeichnen, die sich Anfang Juni und Mitte September ereigneten. Wasserstände über dem Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW 2020) waren am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die Strecke östlich von Wien) an drei Tagen im Juni und an fünf Tagen im September zu beobachten, am Pegel Kienstock (Richtpegel für die Wachau) waren es zehn Tage im Juni und sechs Tage im September. Eine behördliche Sperre der Schifffahrt aufgrund von Hochwasser wurde 2024 auf dem österreichischen Abschnitt der Donau für in Summe zwanzig Tage verfügt, eine Eissperre gab es – so wie auch in den sechs Jahren davor – hingegen nicht. Somit war die Wasserstraße in diesem Jahr an 346 Tagen oder zu 94,5 % des Jahres verfügbar. Das sind um 3,8 % bzw. dreizehn Tage weniger als im 15-jährigen Mittel der Jahre 2010 bis 2024.

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 2024 eine Dauer von knapp über sechzehn Stunden. Dabei nahmen Totalsperren von Schleusenanlagen, also die parallele Sperre beider Schleusenkammern, im Jahr 2024 in Summe nur etwas mehr als zwei Stunden in Anspruch und betrafen ausschließlich die Schleusenanlage Greifenstein. Lokale Sperren der Wasserstraße aufgrund von Veranstaltungen machten 2024 in Summe dreizehn Stunden aus. Wegen Sprengarbeiten musste die Wasserstraße im Bereich Aggsbach (Wachau) eine Stunde lang gesperrt werden.

- Verfügbarkeit der Donau im Jahr 2024 bei 94,5 %
- Zwei Hochwassersperrungen Anfang Juni und Mitte September mit einer Dauer von jeweils rund 10 Tagen

SCHIFFSAUSLASTUNG

Höchste Wasserführung seit 2013 Immer über Regulierungsniederwasser

- überdurchschnittlich hohe Schiffsauslastung
- 0,5 Mio. t pro Monat

Der durchschnittliche Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer betrug 308 cm – 37 cm mehr als 2023 und der höchste Wert seit 2013. Der Wert des Regulierungsniederwassers (RNW 2020: 155 cm) wurde an keinem Tag des Jahres 2024 erreicht oder unterschritten, was erstmalig seit ebenfalls elf Jahren verzeichnet werden konnte.

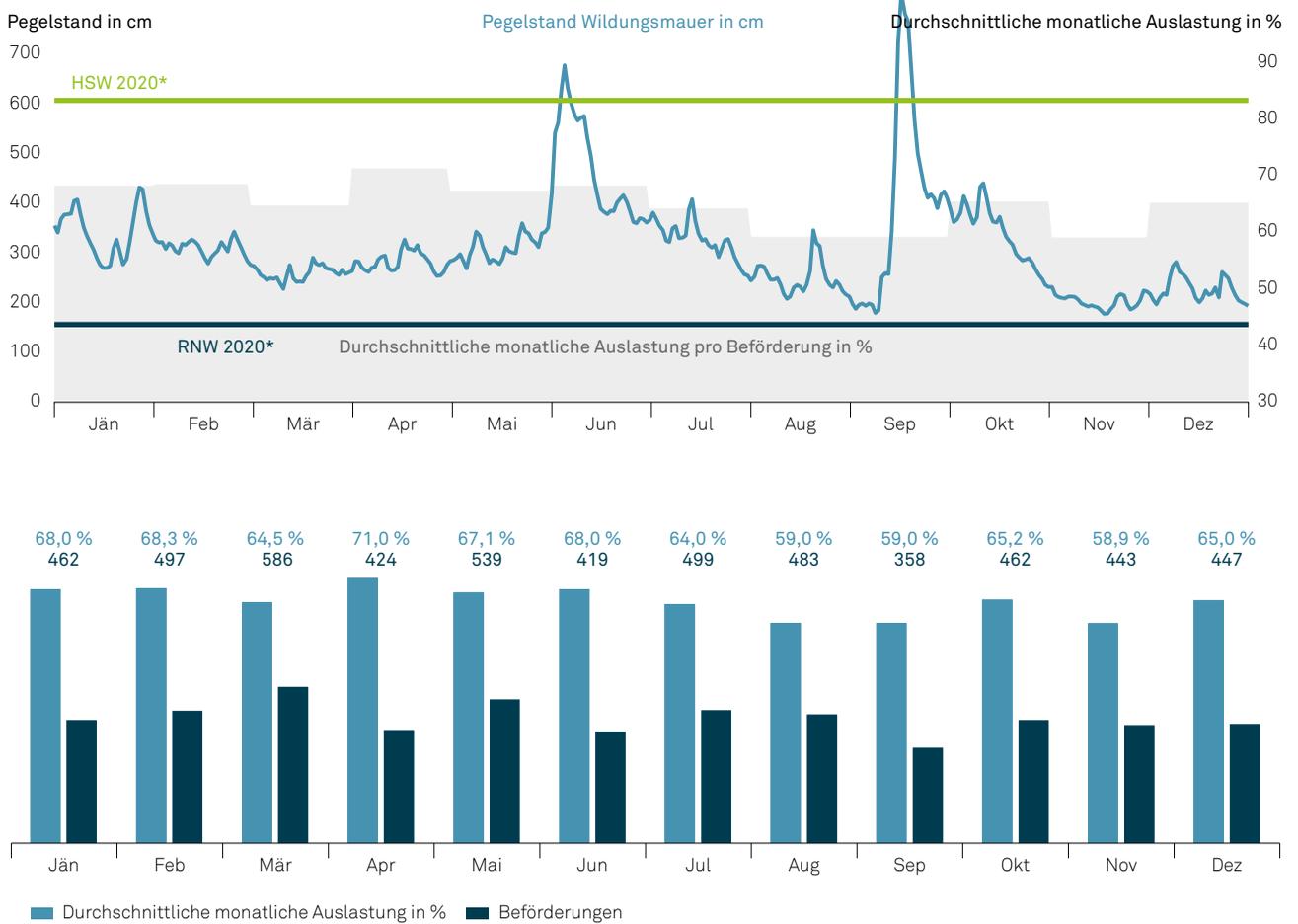
Diese überwiegend sehr günstigen Fahrwasserverhältnisse des Jahres 2024 resultierten in überdurchschnittlich hohen Schiffsauslastungen. Die durchschnittliche Schiffsauslastung erreichte auf Jahresbasis den Wert von 64,8 % – 5,8 Prozentpunkte mehr als 2023 und ebenfalls der höchste Wert seit 2013 (2013: 65,3 %). In neun Monaten erreichte der durchschnittliche Schiffsauslastungsgrad mehr als 60 % und im Monat April das Maximum von sogar 71 %. Das Minimum lag mit 58,9 % im November.

Auf Monatsbasis wurden 2024 durchschnittlich 0,5 Mio. t mit durchschnittlich 468 Beförderungen über die österreichische Donau verschifft. Je Beförderung wurden durchschnittlich 1 172 Tonnen Ladung transportiert.

Das höchste Transportaufkommen wurde mit 0,7 Mio. t im März verzeichnet, wofür 586 Beförderungen mit einem durchschnittlichen Auslastungsgrad von 64,5 % erforderlich waren. Trotz sehr hoher Wasserstände im September führten die mehrtägigen Schifffahrtssperren aufgrund von Hochwasser zum mit weniger als 0,4 Mio. t geringsten Transportaufkommen und der mit 358 geringsten Anzahl an Beförderungen.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2024 am Richtpegel Wildungsmauer



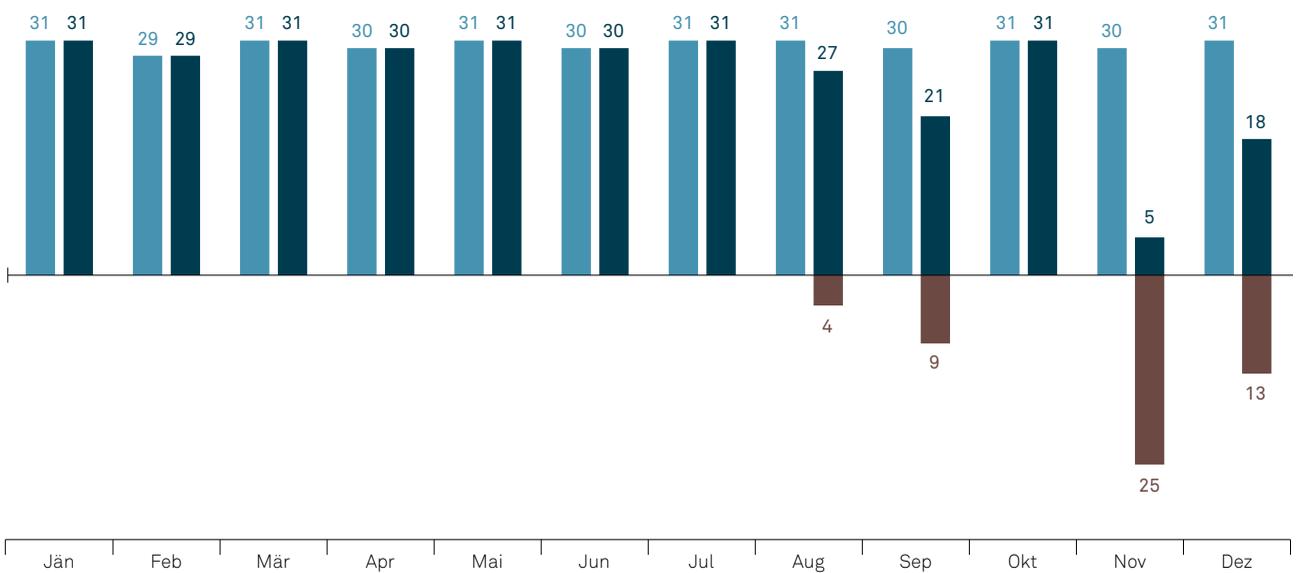
* RNW 2020 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1991 bis 2020 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 155 cm.
 HSW 2020 (Höchster Schifffahrtswasserstand): 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 2024

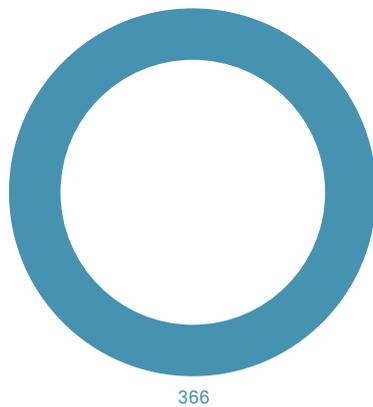
in Tagen



Wachau
 Richtpegel
 Kienstock
 Minimale Fahrwasser-
 tiefe in Tagen

Über 2,5 m
 Unter 2,5 m

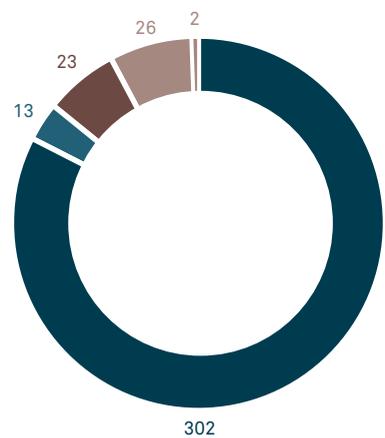
≥ 27 dm
 26 + 25 dm
 24 + 23 dm
 22 + 21 dm
 ≤ 20 dm



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

Ganzjährig 2,5 m in der Wachau Außergewöhnlich gute Wasserführung

Im Jahr 2024 wies die Donau eine außergewöhnlich gute Wasserführung auf. Das Tagesmittel der Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für den Streckenabschnitt der Donau zwischen Wien und Bratislava) lag 2024 sogar an 200 Tagen über Mittelwasser (MW 2020; +53,8 % gegenüber 2023). An keinem einzigen Tag des Jahres wurde auf der österreichischen Donau der RNW-Wert unterschritten. Anfang Juni und Mitte September waren zwei Hochwasserereignisse zu verzeichnen, die zu behördlichen Streckensperren von in Summe knapp 20 Tagen führten. An 8 Tagen des Jahres wurde der Höchste Schifffahrtswasserstand (HSW 2020) überschritten.

In der freien Fließstrecke der Donau in der Wachau konnten so im Jahr 2024 das gesamte Jahr über durchgängig Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne verzeichnet werden. Insgesamt war somit in der Wachau an 366 Tagen oder 100 % des Jahres (+7,6 % gegenüber 2023) eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m in der Tiefenrinne vorhanden.

Aufgrund der zum Teil massiven Anlandungen, die vor allem durch das September-Hochwasser verursacht wurden, konnte trotz der insgesamt guten Wasserführung in der freien Fließstrecke östlich von Wien an 51 Tagen eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m bei RNW 2020 nicht gehalten werden. Zur Sicherstellung der durchgängigen und sicheren Nutzbarkeit der Wasserstraße Donau für die Schifffahrt mussten Fehltiefen im Bereich der Schleusenzufahrtsbereiche bei den Donaukraftwerken sowie in Einfahrtsbereichen von Behörden- und Güterhäfen prioritär beseitigt werden. Dabei wurden alle verfügbaren Baggergarnituren parallel eingesetzt. Diese standen daher nach Abklingen des Hochwassers nicht unmittelbar für die Räumung der Anlandungen in den Furten östlich von Wien zur Verfügung. Somit waren in dieser freien Fließstrecke Fahrwassertiefen von über 2,5 m an 315 Tagen oder 86,1 % des Jahres (-5,4 % gegenüber 2023) zu verzeichnen.

In den maßgebenden Seichtstellen der Streckenabschnitte Wachau und östlich von Wien waren im gesamten Jahr 2024 an 28 Tagen Fahrwassertiefen von weniger als 2,3 m gegeben. Umgekehrt standen der Schifffahrt an 302 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 2024 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.

- 315 Tage oder rund 86 % Verfügbarkeit von 2,5 m Fahrwassertiefe in der Tiefenrinne östlich von Wien
- 366 Tage oder 100 % Verfügbarkeit von 2,5 m in der Wachau

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

Weniger als 3 Mio. t im Westen Ab Linz größere Transportmenge

- 4,8 Millionen Tonnen zwischen Wien und der Slowakei
- größere Mengen zu Berg als zu Tal

Im Vergleich der einzelnen Abschnitte der österreichischen Donau fällt auf, dass das Transportaufkommen in den beiden westlichen Abschnitten zwischen der deutsch-österreichischen Grenze und Linz deutlich geringer als in den übrigen Donauabschnitten ab unterhalb Linz ausfällt. Im Gegensatz zu den Abschnitten östlich von Linz, in denen 2024 jeweils über 4 Mio. t an Gütern verschifft wurden, wurden in den beiden Abschnitten westlich von Linz jeweils weniger als 3 Mio. t per Binnenschiff befördert.

Diese unterschiedlichen Mengenverhältnisse verdeutlichen die Bedeutung des Hafensstandortes Linz mit seinen insgesamt vier Frachthäfen, in denen 2024 insgesamt 3 Mio. t an Gütern wasserseitig umgeschlagen wurden. 79,8 % davon wurden im Hafen der voestalpine umgeschlagen.

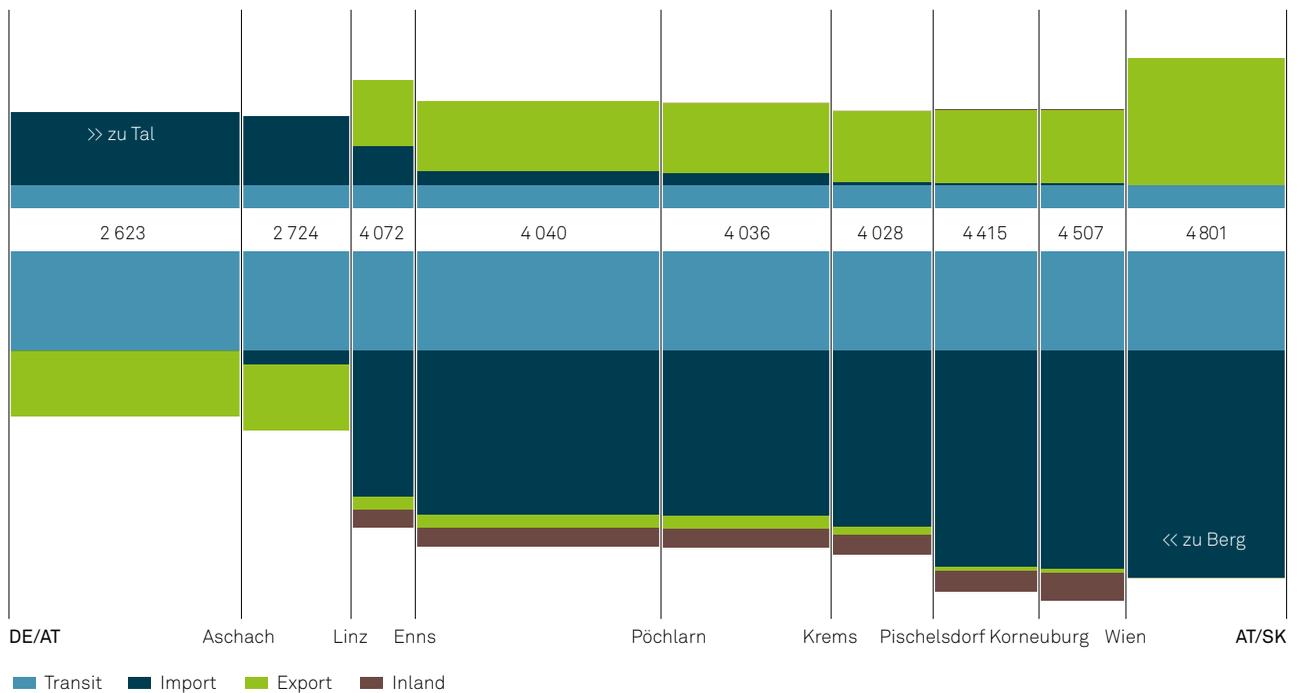
Der Abschnitt mit dem höchsten Ladungsaufkommen war auch 2024 wieder der Abschnitt zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze mit 4,8 Mio. t, was einer Menge von mehr als 192 000 LKW à 25 Tonnen Zuladung entspricht. Der Abschnitt zwischen der deutsch-österreichischen Grenze und Aschach war hingegen mit 2,6 Mio. t der Abschnitt mit dem geringsten Transportaufkommen.

Bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsbereiche Import, Export, Transit und Inlandsverkehre fällt auf, dass die Ladungsmengen, die zu Berg (stromauf) transportiert wurden, mit Ausnahme vom Export größer als die Mengen sind, die zu Tal (stromab) befördert wurden. Insgesamt wurden 2024 4,3 Mio. t zu Berg und 2,3 Mio. t zu Tal verschifft.

Umgerechnet auf den einzelnen Kilometer des 351 Kilometer langen Abschnittes der österreichischen Donau wurden 2024 durchschnittlich 18 768 Tonnen per Binnenschiff transportiert. Auf den einzelnen Tag umgerechnet lag der Wert bei durchschnittlich 17 974 Tonnen.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

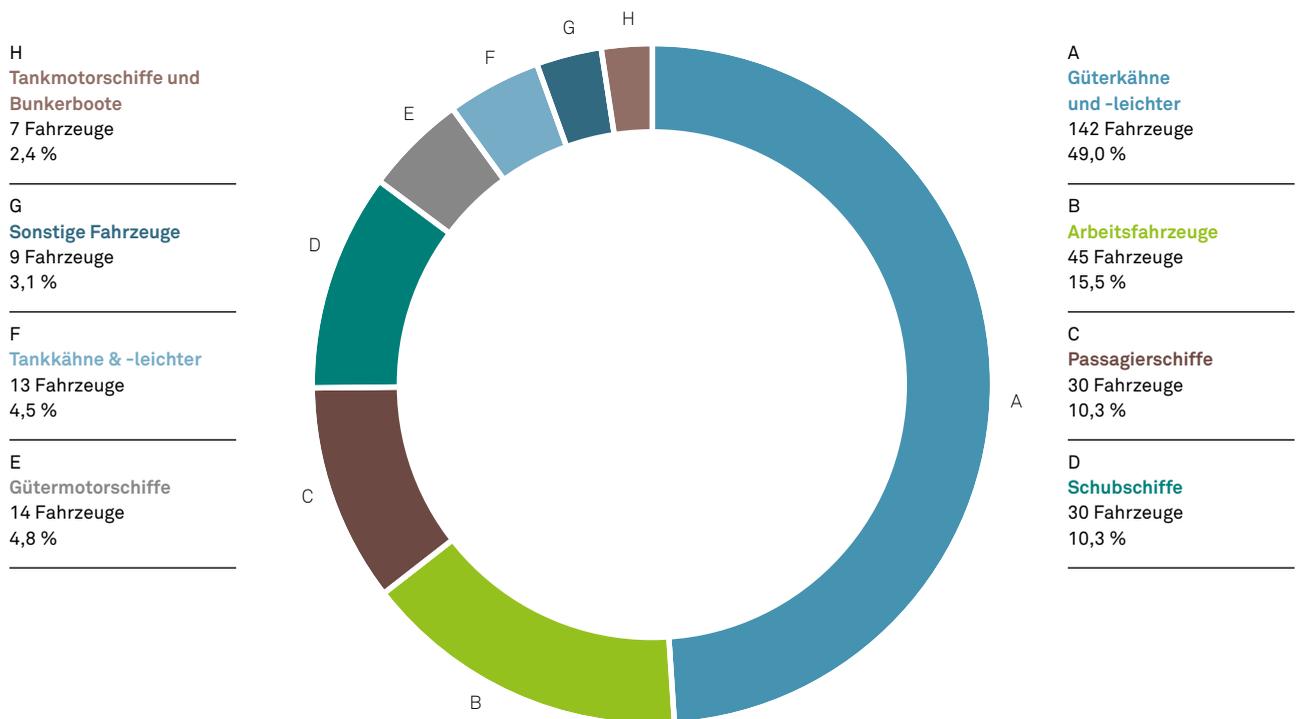
Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2024



| Abschnitt | Länge in km | Import zu Berg | Import zu Tal | Export zu Berg | Export zu Tal | Inland zu Berg | Inland zu Tal | Transit zu Berg | Transit zu Tal | Gesamt zu Berg | Gesamt zu Tal | Gesamt |
|-------------------------|-------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|---------------|--------|
| Grenze DE/AT–Aschach | 63,21 | 0 | 733 | 660 | 0 | 0 | 0 | 998 | 232 | 1 658 | 965 | 2 623 |
| Aschach–Linz | 31,30 | 139 | 695 | 660 | 0 | 0 | 0 | 998 | 232 | 1 797 | 927 | 2 724 |
| Linz–Enns | 16,87 | 1 466 | 391 | 138 | 667 | 180 | 0 | 998 | 232 | 2 782 | 1 290 | 4 072 |
| Enns–Pöchlarn | 67,63 | 1 652 | 138 | 122 | 706 | 192 | 0 | 998 | 232 | 2 964 | 1 076 | 4 040 |
| Pöchlarn–Krems | 46,20 | 1 664 | 122 | 122 | 706 | 192 | 0 | 998 | 232 | 2 976 | 1 060 | 4 036 |
| Krems–Pischelsdorf | 26,30 | 1 767 | 28 | 89 | 722 | 192 | 0 | 998 | 232 | 3 046 | 982 | 4 028 |
| Pischelsdorf–Korneuburg | 29,60 | 2 178 | 14 | 39 | 745 | 208 | 1 | 998 | 232 | 3 423 | 992 | 4 415 |
| Korneuburg–Wien | 23,64 | 2 197 | 14 | 39 | 745 | 281 | 1 | 998 | 232 | 3 515 | 992 | 4 507 |
| Wien–Grenze AT/SK | 45,76 | 2 290 | 0 | 0 | 1 281 | 0 | 0 | 998 | 232 | 3 288 | 1 513 | 4 801 |

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Übersicht österreichische Donauflotte* nach Fahrzeugtyp 2024



* 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 beigegekoppelt mitzuführen“.

ÖSTERREICHISCHE DONAUFLOTTE

Größe der Donauflotte gleichbleibend Güterkähne und -leichter stärkste Gruppe

Im Jahr 2024 umfasste die österreichische Donauflotte 290 Fahrzeuge (plus 3 im Vergleich zum Vorjahr) mit einem durchschnittlichen Alter von 46 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 können der Kategorie der nicht-motorisierten Güterkähnen und -leichter zugeordnet werden (142 Fahrzeuge bzw. 49,0 %). Sie sind durchschnittlich 43 Jahre alt, 68,9 Meter lang, 10,1 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 453,3 Tonnen. Die zweitstärkste Kategorie waren 2024 mit 45 Einheiten bzw. 15,5 % die Arbeitsfahrzeuge, wie Baustellenfahrzeuge und schwimmendes Gerät, mit einem Durchschnittsalter von 47 Jahren.

Auf Platz drei landeten die Passagierschiffe mit 30 Fahrzeugen bzw. 10,3 % der österreichischen Donauflotte. Dabei handelt es sich überwiegend um Ausflugsschiffe. Lediglich ein Kreuzfahrtschiff mit 164 Fahrgastbetten ist in Österreich registriert. Die Passagierschiffe sind durchschnittlich 50 Jahre alt mit einer Beförderungskapazität von 264 Personen.

Ebenfalls auf Platz drei landeten die Schubschiffe. Von ihnen waren 2024 in Österreich 30 Fahrzeuge registriert (10,3 %). Sie sind durchschnittlich 49 Jahre alt, 30,4 Meter lang, 8,9 Meter breit, haben einen Tiefgang von 1,6 Metern und eine Motorleistung von 1 362 kW.

Die österreichische Donauflotte umfasste auch 14 Gütermotorschiffe (4,5 %). Sie sind durchschnittlich 45 Jahre alt, 92,1 Meter lang, 10,9 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern, eine Tragfähigkeit von 1 706,6 Tonnen und eine Motorleistung von 1 062 kW.

Von den Tankkähnen und -leichtern waren in Österreich 13 Einheiten registriert (4,5 %). Sie sind durchschnittlich 38 Jahre alt, 77,6 Meter lang, 10,4 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,8 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 615,2 Tonnen.

Weitere neun Fahrzeuge (3,1 %) werden in der Kategorie „Sonstige Fahrzeuge“ subsummiert. Dazu zählen beispielsweise Sportboote über 20 Meter oder Fähren. Schließlich waren noch sieben Tankmotorschiffe oder Bunkerboote in Österreich registriert. Sie sind durchschnittlich 64 Jahren alt, haben eine Tragfähigkeit von 414,7 Tonnen und einer Motorleistung von 341 kW.

- Die österreichische Donauflotte umfasste 2024 290 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 46 Jahren
- Güterkähne und -leichter mit 49,0 % der häufigste Fahrzeugtyp
- Arbeitsfahrzeuge mit 15,5 % auf Platz zwei

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

76 000 Einheiten geschleust

Zuwachs im Güter- & Personenverkehr

- Steigerung um 4,5 % bei den geschleusten Güterschiffen im Vergleich zum Vorjahr
- Zuwachs um 4,1 % beim Personenverkehr zum Vorjahr

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochens-
tein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2024 im Personen-
und Güterverkehr in Summe 76 067 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust.
Darunter befanden sich 20 949 Motorgüter- und Motortankschiffe (+4,3 % gegen-
über 2023), 12 484 Schubschiffe (+4,7 %) und 42 634 Personenschiffe (+4,1 %). Als
Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 23 520 Güter- und
Tankleichter bzw. -kähne (-2,6 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen
im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2023 ein Plus von +4,3 %
bei den geschleusten Schiffseinheiten.

Das Jahr 2024 konnte sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr einen Zu-
wachs im Verkehrsaufkommen verzeichnen, was sich in den Schleusungszahlen
widerspiegelt. Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau eine Steige-
rung bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 4,5 % oder 1 432 Einheiten mehr
als 2023). Im Personenverkehr kam es ebenfalls zu einem Zuwachs des Aufkom-
mens zum Vorjahr (um 4,1 % oder 1 671 Schiffseinheiten mehr als 2023). Am gesam-
ten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2024 der Güterverkehr einen Anteil von 44 %
(+0,2 Prozentpunkte gegenüber 2023), der Personenverkehr einen Anteil von 56 %
(-0,2 Prozentpunkte).

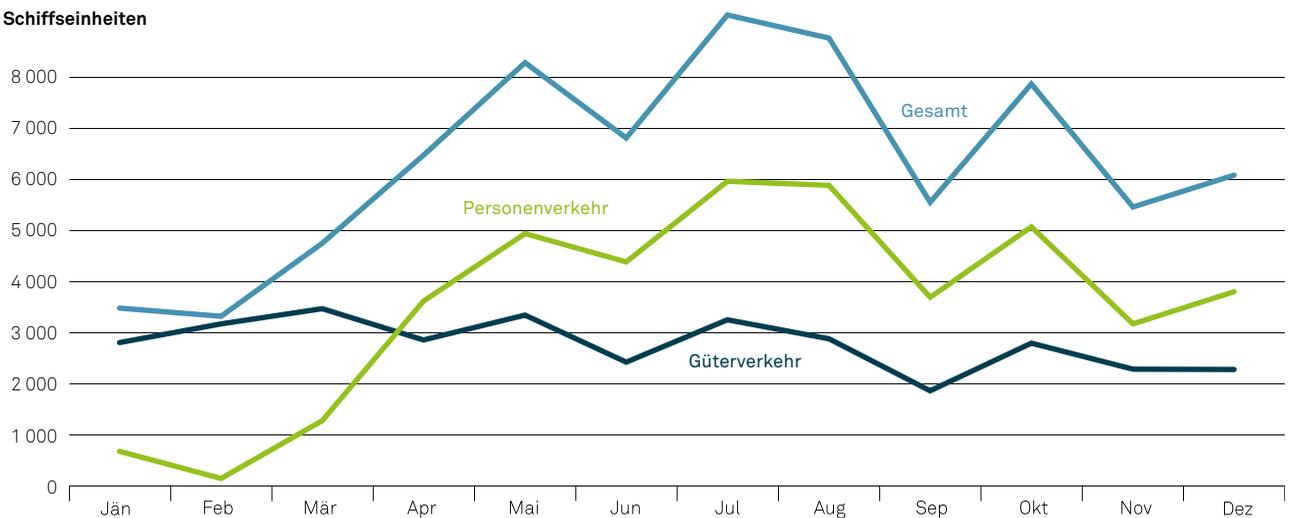
Bezogen auf das Gesamtjahr 2024 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen
an einer österreichischen Donauschleuse 8 451 Verbände oder einzeln fahrende
Schiffe (ein Plus von 344 Schiffseinheiten gegenüber 2023) – pro Monat waren dies
704 (+28) Schiffsbewegungen, pro Tag und Schleuse 23 geschleuste Einheiten. Das
größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse
Freudenau (Wien) mit 10 183 Schiffseinheiten (+4,6 % gegenüber 2023), gefolgt von
der Schleuse Greifenstein mit 9 079 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurde mit
7 103 Einheiten die geringste Anzahl an Schiffen geschleust.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Do-
nauschleusen geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden im Jahr
2024 zudem 8 570 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (-6,8 % gegen-
über 2023) sowie 1 635 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und
Einsatzfahrzeuge – geschleust.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2024

Schiffseinheiten



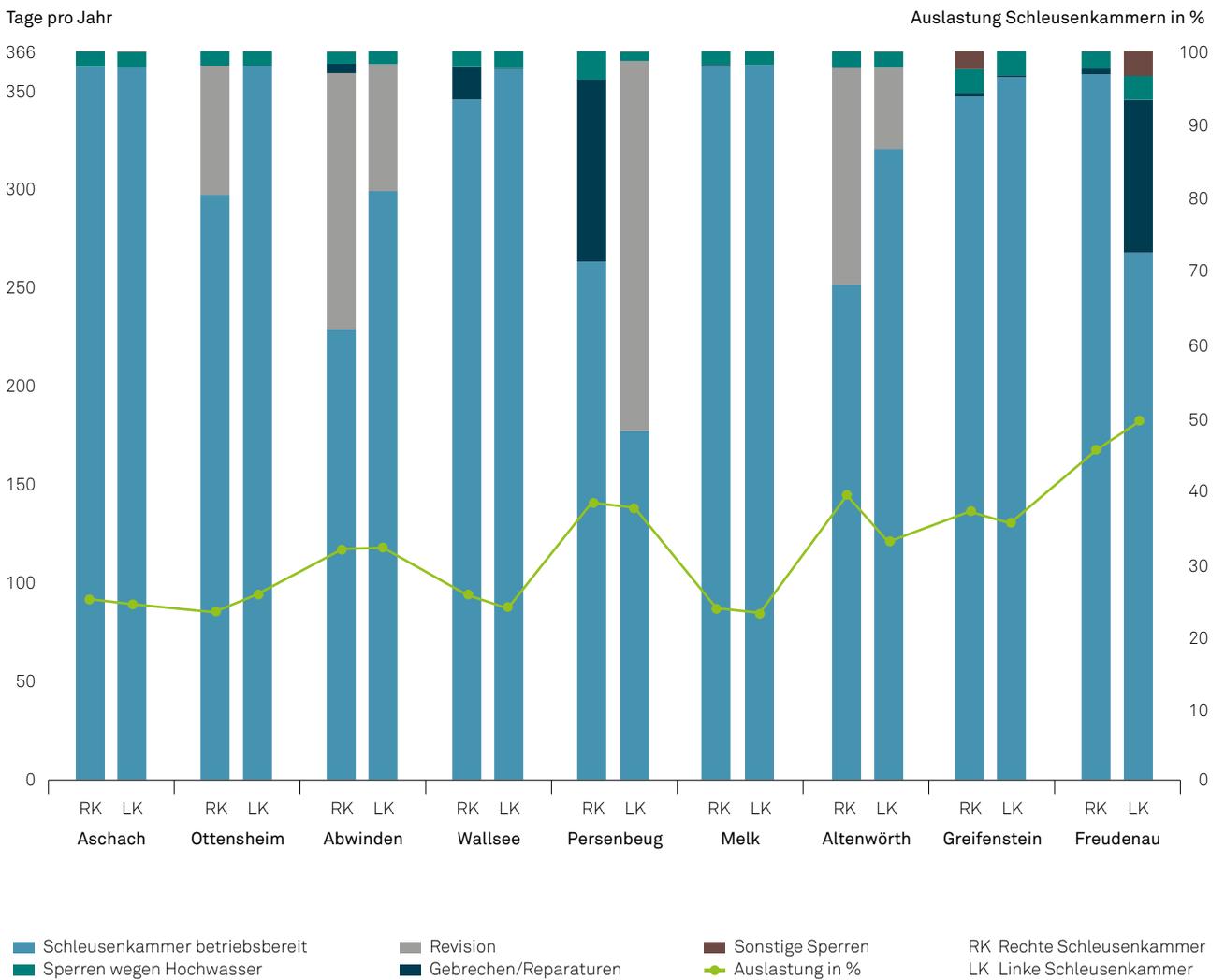
| | Güterverkehr | % zu Vorjahr | Personenverkehr | % zu Vorjahr | Gesamt | % zu Vorjahr |
|------|--------------|--------------|-----------------|--------------|--------|--------------|
| 2024 | 33 433 | +4,5 | 42 634 | +4,1 | 76 067 | +4,3 |
| 2023 | 32 001 | -9,4 | 40 963 | +0,5 | 72 964 | -4,07 |
| 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 |

* 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 2024



Quelle: viadonau

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

95,7 % durchgängige Verfügbarkeit Mittlere Kammerauslastung rund 32 %

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 2024 der Grund für rund 73,4 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenammern. Die durchschnittliche Dauer der Revisionen im Winterhalbjahr 2023/24, die im Frühjahr 2024 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer im Schnitt 161 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund technischer Gebrechen. Diese machten in Summe rund 8,4 % aller Sperrtage aus. Darüber hinaus wurden in etwa 2,4 % der Sperrtage durch geplante Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich, Vermessungen, Gewässerunreinigungen sowie durch Havarien verursacht. Weiters waren im Jahr 2024 zwei längere Hochwassersperren zu verzeichnen – eine Anfang Juni und eine weitere Sperre Mitte September. In beiden Fällen waren alle Schleusenammern mehrere Tage komplett gesperrt. Diese Sperren machten gesamt rund 15,8 % der Sperrtage aus. Im Jahr 2024 wurden keinerlei wetterbedingte Sperren durch Eis verzeichnet.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2024 zu gut 350 Tagen (95,7 %) gegeben. In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober waren aufgrund der beiden Hochwasserereignisse Anfang Juni sowie Mitte September alle neun Schleusenammern komplett gesperrt. Das Hochwasser im Juni zog sich über zehn Tage, wobei in diesem Zeitraum für drei Tage eine durchgängige Sperre verordnet war. Das zweite Hochwasserereignis im September dauerte 11 Tage wobei 9 Tage davon zumindest eine Schleuse komplett gesperrt war.

In den verkehrsärmeren Monaten November bis März war lediglich eine Schleuse kurzzeitig komplett außer Betrieb. Hauptgrund für die kurze Totalsperre von rund 2,2 Stunden waren dringend notwendige Reparaturmaßnahmen beider Schleusenammern der Schleuse Greifenstein.

Die statistische Auslastung der einzelnen Schleusenammern betrug 2024 im Durchschnitt rund 32 %. 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 47 %. Dahinter rangiert die Schleuse Persenbeug mit knapp 38 % Auslastung. Die geringste Auslastung verzeichnete die Schleuse Melk mit rund 23 %. 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.

- 95,7 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenammern im Jahr 2024
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, um Wartezeiten zu vermeiden

WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 6,8 % der Schiffe warteten Mittlere Wartezeit betrug 37 Minuten

- Für 93,2 % aller Schiffseinheiten in der Großschiffahrt 2024 keine Wartezeiten vor Schleusen
- 37 Minuten mittlere Wartezeit für 6,8 % der Schiffe.

Im Mittel mussten im Jahr 2024 auf dem österreichischen Donauabschnitt vor den neun Donauschleusen 6,8 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschiffahrt) Wartezeiten vor Schleusen in Kauf nehmen, die mittlere Wartezeit für diese 6,8 % betrug dabei über das gesamte Jahr betrachtet 37 Minuten.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Wartezeitbetrachtung sind die Schleusenverfügbarkeit sowie das Verkehrsaufkommen. Rund 73 % der entstandenen Wartezeiten lassen sich auf die Nichtverfügbarkeit von Schleusenkammern, bedingt durch Revisionen, Reparaturen/Störungen bzw. notwendige Reparaturen nach Havarien, zurückführen. Die verbleibenden 27 % teilen sich zu einem Großteil auf verkehrsbedingte Ursachen sowie Sonderereignisse und regulären 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 16 Minuten in Kauf nehmen.

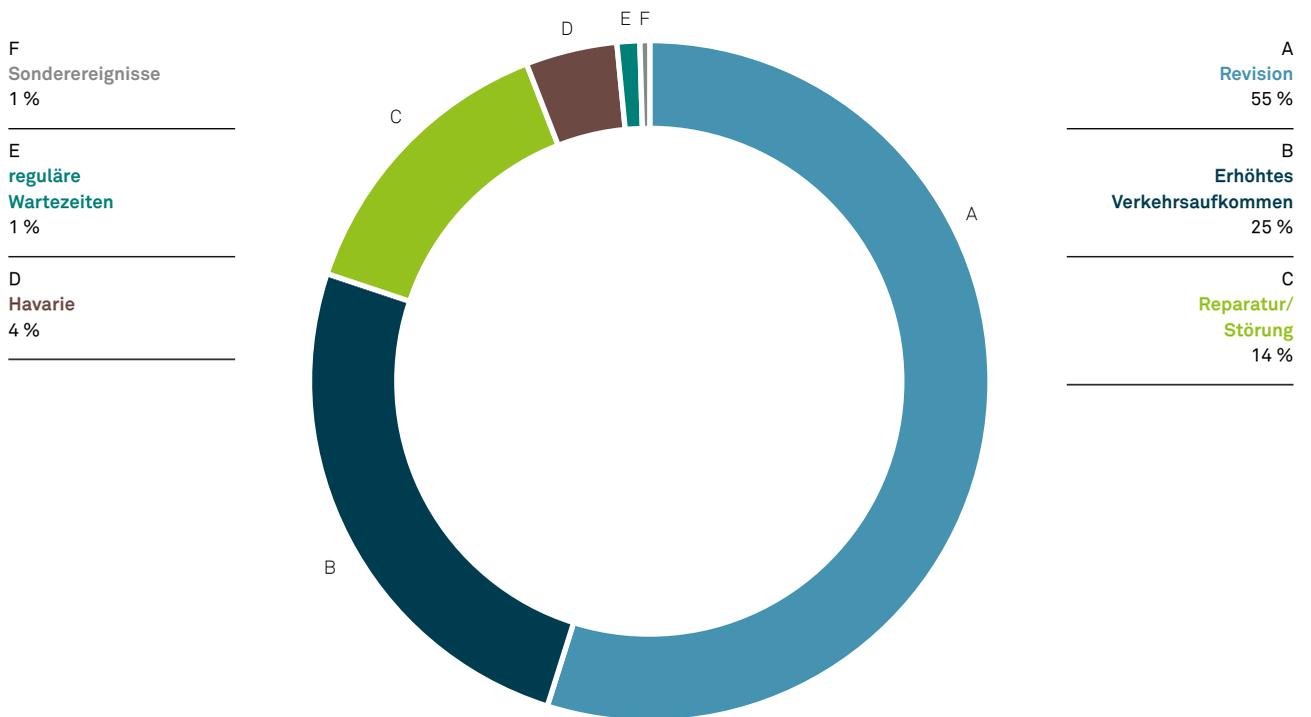
Folgendes Bild kann aus der Detailbetrachtung der Auswertung gezeichnet werden. 55 % der Wartezeiten entstand durch die Revisionen der Schleusenkammern in Altenwörth, Persenbeug und Abwinden sowie den im Herbst gestarteten Revisionen der Kammern von Ottensheim, Abwinden und Altenwörth.

Rund 14 % der Wartezeiten entstand durch unterjährige Reparaturen/Störungen und Sperren durch Baggerungen oder Vermessungen. Ein geringer Anteil von 4 % war hauptsächlich zwei Havarien im Schleusenbereich und den daraus resultierenden Reparaturmaßnahmen bei den Schleusenanlagen in Freudenau und Greifenstein geschuldet.

Ein weiteres Viertel (25 %) der Wartezeiten 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 Transitverkehr auf die Schifffahrt ausgewirkt und lediglich ein weiteres Prozent der Wartezeiten lagen im direkten operativen Einflussbereich des Schleusenaufsichtspersonals.

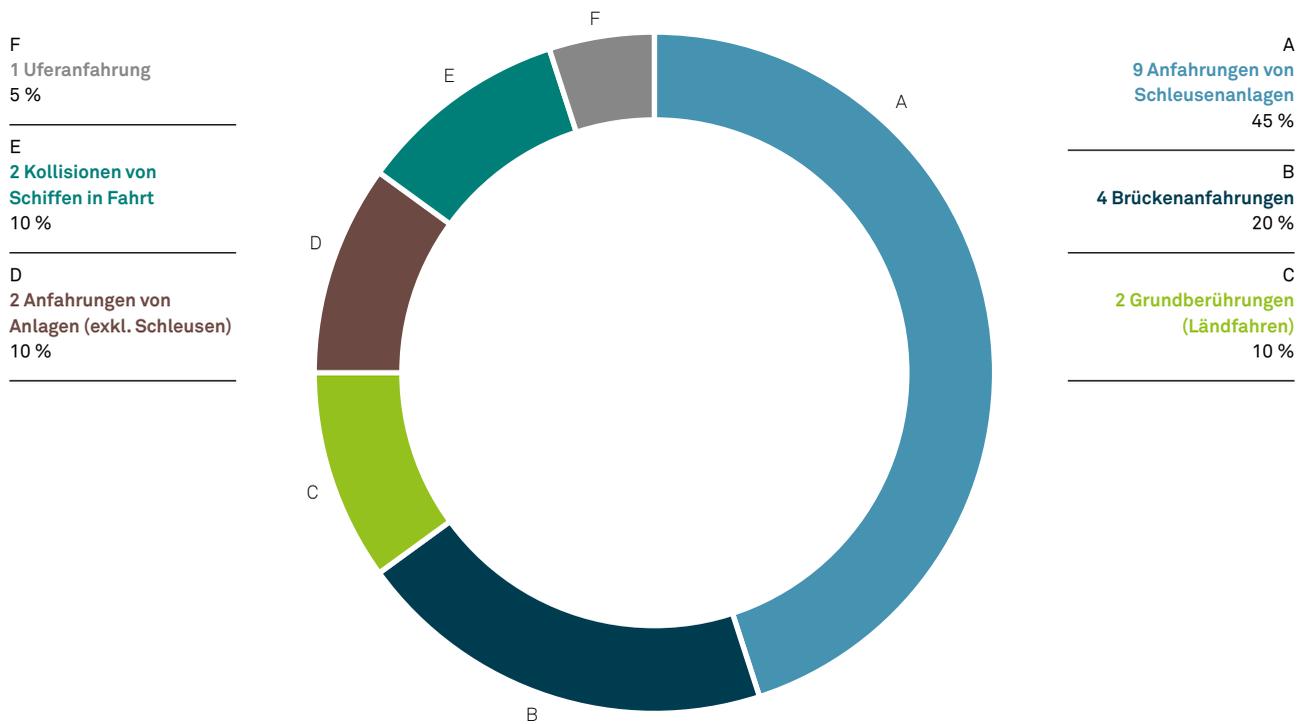
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Ursachen für Wartezeiten an österreichischen Donauschleusen 2024



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2024



UNFALLGESCHEHEN

Zahl der Verkehrsunfälle weiter gering Anfahrung von Schleusen häufigste Art

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 2024 in Summe 18 Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An 12 Havarien waren Personenschiffe beteiligt, in weiteren sechs Fällen kamen Güterschiffe zu Schaden.

Differenziert nach der Unfallart kam es zu neun Anfahrungen von Schleusenanlagen und vier Brückenanfahrungen. Bei jeweils zwei Unfällen ereigneten sich Grundberührungen (Ländfahrten), Anfahrungen von sonstigen Anlagen und Kollisionen von Schiffen in Fahrt. Darüber hinaus gab es eine Uferanfahrung. Bei einem Unfall kam es neben einer Uferanfahrung auch zu einer Grundberührung, bei einem weiteren Unfall kam es sowohl zu einer Anlagenbeschädigung als auch zu einer Grundberührung.

Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2024 bei zwei Unfällen zu Personenschäden, bei denen in Summe 19 Personen unbestimmten Grades verletzt wurden. Todesopfer mussten keine vermeldet werden. Gewässerverschmutzungen und Ladungsausstritte blieben 2024 ebenfalls aus.

Die meisten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2024 im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse). In Summe wurden hier neun Unfälle registriert, allesamt Anfahrungen der Schleusenanlage selbst. Auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien ereigneten sich zwei Unfälle. Bei einem davon wurde das Ufer angefahren und der Grund berührt, beim anderen eine sonstige Anlage beschädigt und der Grund berührt. Auf der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) kam es zu einer Brückenanfahrung, einer Kollision von Schiffen in Fahrt und einer Anfahrung einer sonstigen Anlage. Auf den gestauten Streckenabschnitten wurden im Jahr 2024 in Summe vier Unfälle registriert, darunter drei Brückenanfahrungen und eine 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 2024 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu einem Unfall mit Schadenswirkung. Es handelte sich dabei um die Kollision eines Sportbootes mit einer Fähre.

- Anfahrungen von Schleusenanlagen und Brücken 2024 die häufigsten Unfallarten
- Personenschäden: 19 Verletzte, keine Toten
- An 12 Havarien waren Personenschiffe, an 6 Havarien Güterschiffe beteiligt

MODAL SPLIT

Insgesamt 86,9 Mio. t Transportvolumen Donau legt zu, Straße geht zurück

- Straßengüterverkehr stellte 65 % am Modal Split
- höchster Anteil der Donau beim Import über die Ostgrenze
- 62,5 Mio. t über die Westgrenze

Insgesamt 86,9 Mio. t an Gütern wurden 2024 innerhalb des österreichischen Donaukorridors transportiert. Dies entspricht gegenüber 2023 einer nur äußerst geringen Abnahme um 0,1 Mio. t bzw. 0,2 %.

Diese sehr leicht rückläufigen Entwicklung ist auf die Abnahme der über die Straße abgewickelten Transporte zurückzuführen, deren Menge sich um 3,2 % auf 56,4 Mio. t verringerte, während die Transportmengen der Verkehrsträger Schiene um 5,3 % auf 24,3 Mio. t und Donau um sogar 9 % auf 6,2 Mio. t zunahmen.

Somit betrug der Anteil des Verkehrsträgers Straße am Modal Split des österreichischen Donaukorridors im Jahre 2024 65 % und verringerte sich damit gegenüber dem Vorjahr um zwei Prozentpunkte. Die Verkehrsträger Schiene und Donau stellten 2024 einen Anteil von 28 % bzw. 7 %.

Unter den nach Verkehrsbereich und Transportrichtung aufgeteilten Teilmengen des Modal Splits leistete mit 27,6 % bzw. 24 Mio. t die über die Westgrenze des österreichischen Donaukorridors beförderte Importmenge den größten Beitrag zum Modal Split. Allerdings lag hier der Anteil der Donau bei nur 3 %, während die Straße einen Anteil von 73 % und die Schiene 24 % leisteten.

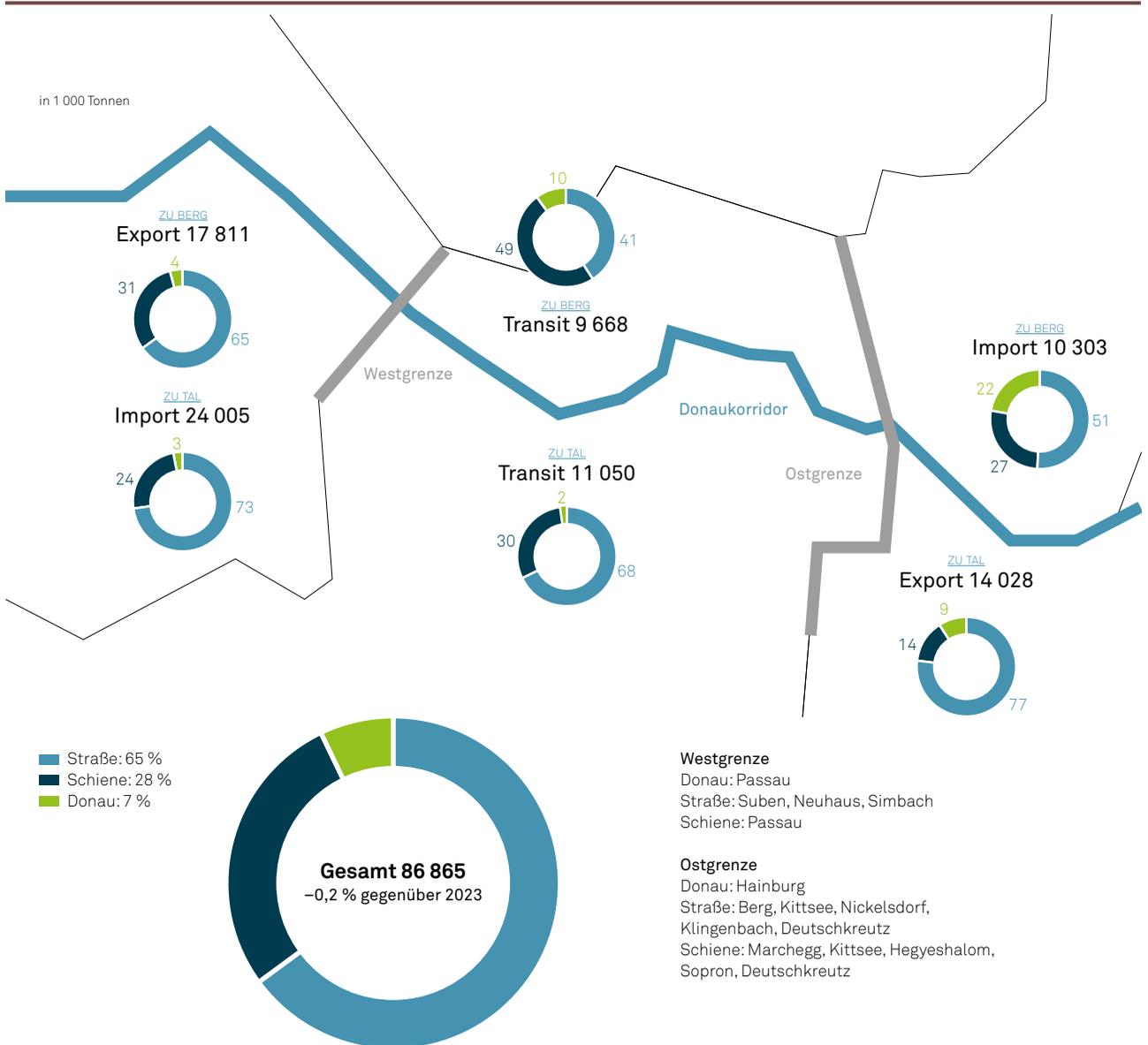
Die höchste Bedeutung hatte die Donau mit 22 % hingegen in der Teilmenge der über die Ostgrenze des österreichischen Donaukorridors transportierten Importmenge. Hierbei leistete die Straße einen Anteil von 51 % und die Schiene einen Anteil von 27 %.

Mit 10 % relativ groß war 2024 auch der Anteil der Donau bei den Transitverkehren zu Berg. Bemerkenswert ist auch, dass dies die einzige Teilmenge ist, in der der Verkehrsträger Schiene mit 49 % einen höheren Anteil am Transportvolumen als die Straße mit 41 % stellte.

Insgesamt wurden 2024 über die Westgrenze des österreichischen Donaukorridors 62,5 Mio. t und über die Ostgrenze 45,1 Mio. t transportiert. Damit überstieg die Transportmenge über die Westgrenze diejenige über die Ostgrenze um 38,8 %.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

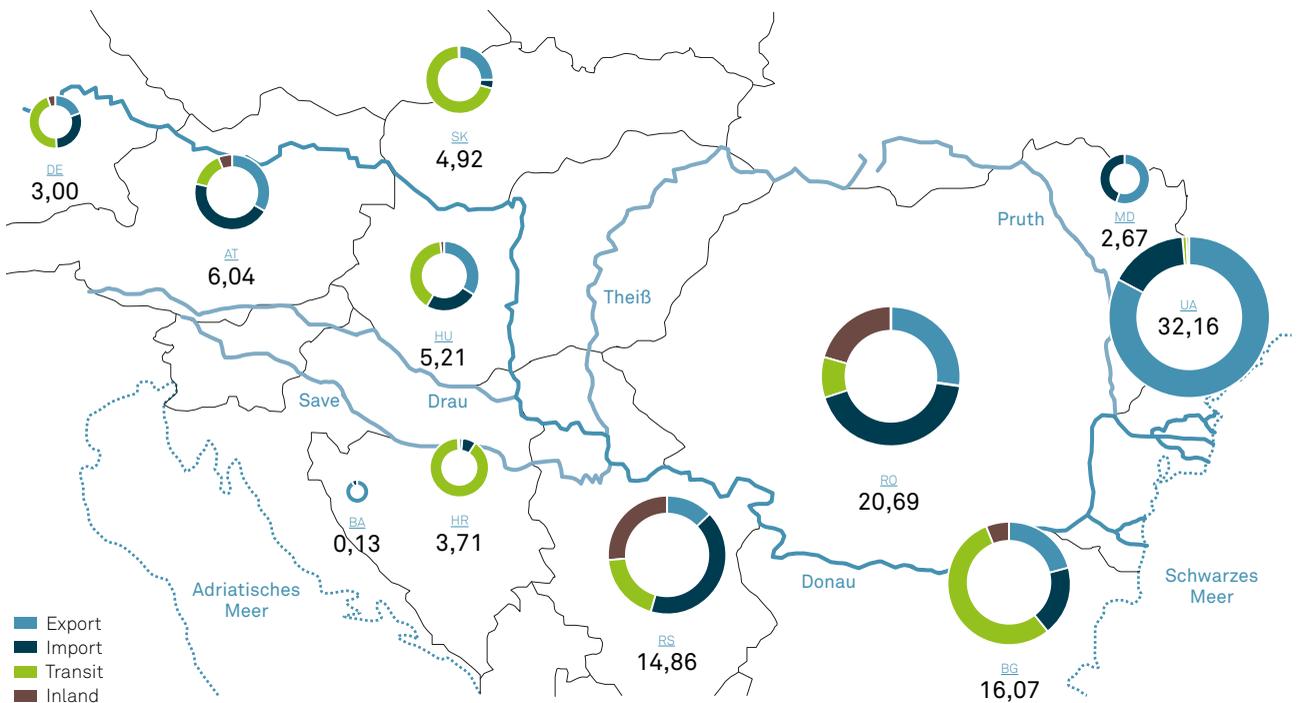
Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2024



Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2023



| in Mio. Tonnen | DE ¹ | AT | SK | HU | HR | BA | RS | RO | BG | MD | UA |
|----------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| Export | 0,59 | 2,02 | 1,24 | 1,78 | 0,07 | 0,12 | 1,93 | 5,64 | 3,35 | 1,49 | 26,67 |
| Import | 0,89 | 2,74 | 0,20 | 1,26 | 0,28 | 0,01 | 6,19 | 8,90 | 2,98 | 1,18 | 5,07 |
| Transit | 1,37 | 0,92 | 3,46 | 2,08 | 3,33 | 0,00 | 2,83 | 1,95 | 8,77 | 0,00 | 0,28 |
| Inland | 0,15 | 0,36 | 0,02 | 0,09 | 0,03 | 0,00 | 3,91 | 4,20 | 0,97 | 0,00 | 0,14 |
| Summe | 3,00 | 6,04 | 4,92 | 5,21 | 3,71 | 0,13 | 14,86 | 20,69 | 16,07 | 2,67 | 32,16 |

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT 2023

55,2 Mio. t über Donau & Nebengewässer Deutliches Plus gegenüber 2022

Das über die Donau und ihre Nebengewässer generierte Gesamttransportaufkommen betrug 2023 55,2 Mio. t. Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2022 einer Zunahme um 36,1 %.

Bei Betrachtung der erzielten Transportvolumen auf jeweils nationaler Ebene nimmt die Ukraine unter den elf Ländern im Donauraum mit insgesamt 32,2 Mio. t mit Abstand die führende Position ein. Davon wurden 26,7 Mio. t alleine im Export über die ukrainischen Donauhäfen verschifft, was auch Verschiffungen per Seeschiff über das Schwarze Meer in Länder außerhalb des Donauraumes umfasst.

Hohe Transportvolumen erzielten mit 20,7 Mio. t auch Rumänien, mit 16,1 Mio. t Bulgarien und mit 14,9 Mio. t Serbien. Deutlich geringe Mengen wurden mit 6 Mio. t in Österreich, 5,2 Mio. t in Ungarn, 4,9 Mio. t in der Slowakei, 3,7 Mio. t in Kroatien, 3 Mio. t in Deutschland¹, 2,7 Mio. t in Moldawien und schließlich nur 0,1 Mio. t in Bosnien-Herzegowina erreicht.

Die deutlichen Mengenunterschiede zwischen den Staaten unterhalb Ungarns und Kroatiens (mit Ausnahme Bosnien-Herzegowinas und Moldawiens) und den Staaten oberhalb Serbiens wird auch im Vergleich der geschleusten Mengen an der deutschen Schleuse Jochenstein und der rumänisch-serbischen Schleuse Eisernes Tor I ersichtlich: Wurden an der Schleuse Jochenstein 2023 insgesamt 2,1 Mio. t geschleust, wurden an der Schleuse Eisernes Tor I mit insgesamt 7,7 Mio. t mehr als die dreifache Menge geschleust.

Verglichen mit dem Vorjahr wurde in Bezug auf die nationalen Transportaufkommen in der Ukraine eine erhebliche Zunahme um 89,6 % erreicht. Erreichte die Ukraine in allen Verkehrsbereichen deutliche Zuwächse, steigerte sich vor allem der Export um 149,5 % außergewöhnlich stark.

Nennenswerte Zuwächse gab es auch in Moldawien um 24,4 % und Bulgarien um 10,2 %. Deutliche Abnahmen gab es hingegen um 17,2 % in Bosnien-Herzegowina, um 14 % in Kroatien und um 10,7 % in der Slowakei.

Über den Donau-Schwarzmeer-Kanal, der Verbindung zwischen der Donau und dem rumänischen Schwarzmeerhafen Constanța, wurden 2023 insgesamt 23,4 Mio. t verschifft. Auf dem grundsätzlich auch für Seeschiffe befahrbaren Kanal wurden allerdings nur 0,6 % der Güter per Seeschiff befördert.

- 32,2 Mio. t in der Ukraine
- deutliche Mengenunterschiede zwischen oberer und unterer Donau
- Zunahme in der Ukraine um 89,6 %

¹ Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

Günstiger Jahresbeginn Herausforderungen im Spätsommer



„Wer täglich mit dem Fluss arbeitet, weiß: Bewegung schafft Veränderung. Nur durch die permanente Weiterentwicklung unseres Betriebs, können wir auch die Zukunft der Donau aktiv gestalten. In einem fortschreitenden Digitalisierungsprozess in allen Unternehmensbereichen bewahren wir in Denken und Handeln jene Flexibilität, die es für nachhaltige Lösungen an der Donau braucht.“

JÜRGEN TRÖGL
Mobilität & Digitalisierung

Aus hydrologischer Sicht war die erste Jahreshälfte 2024 durchwegs günstig für die Schifffahrt – mit Wasserständen über dem Regulierungsniederwasser (RNW) entlang der gesamten Donau. In der zweiten Jahreshälfte kam es zu starken Schwankungen: Zwei Hochwasserereignisse und eine ausgeprägte Niederwasserperiode beeinträchtigten zeitweise die Fahrwasserverhältnisse. Besonders das zweite Hochwasser im September stellte für die Obere und Mittlere Donau eine Herausforderung dar, während die abklingende Hochwasserwelle das Niederwasser auf der Unteren Donau beendete.

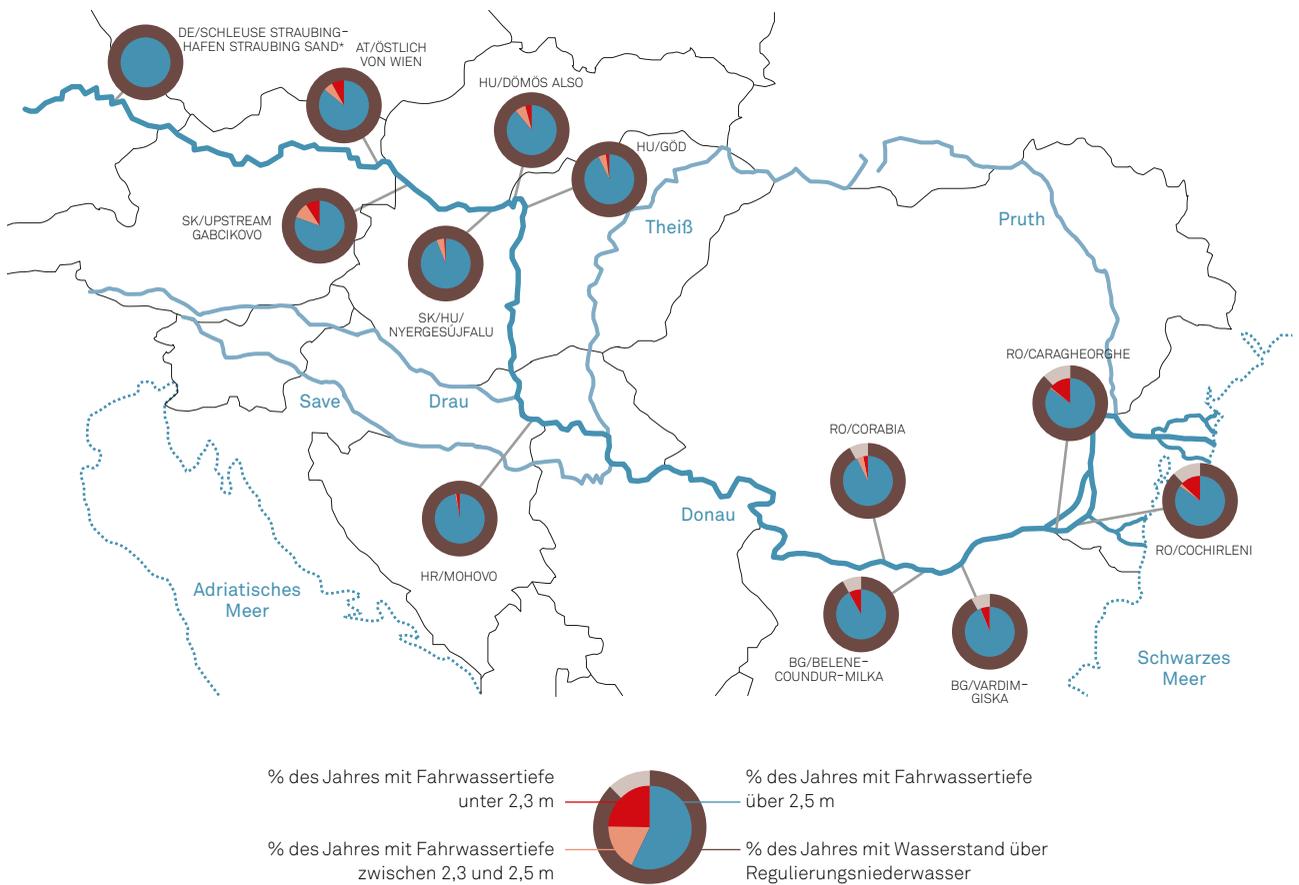
Auf der Unteren Donau waren die Bedingungen im Sommer durch niedrige Wasserstände eingeschränkt. Durch verstärkte Investitionen (zu großen Teilen EU kofinanziert), vorausschauendes Verkehrsmanagement (etwa Breitenbeschränkungen) sowie rechtzeitig durchgeführte Instandhaltungsbaggerungen in Rumänien und Bulgarien konnte die Anzahl der Tage, an denen das Erhaltungsziel von 2,5 m Fahrwassertiefe nicht erreicht wurde, minimiert werden. Die kritischsten Seichtstellen befanden sich in der Slowakei (72 Tage) und – wie in den Vorjahren – Ungarn (40 Tage), wo fehlende Instandhaltung die Verfügbarkeit weiterhin stark einschränkten.

Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Seichtstellen entlang der Donau im Jahr 2024. 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 2024 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, spezialisierte Ausrüstung beschafft und Rahmenverträge für Baggerungen abgeschlossen. Der gezielte Einsatz dieser Geräte und der Rahmenverträge hängt jedoch in erster Linie von den jährlichen Instandhaltungsbudgets und den personellen Ressourcen der einzelnen Wasserstraßenverwaltungen ab.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Fahrwasserverhältnisse an den kritischen Seichtstellen entlang der gesamten Donau 2024



Im freifließenden Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen besteht ein Erhaltungsziel von 2 m Fahrwassertiefe bei RNW.

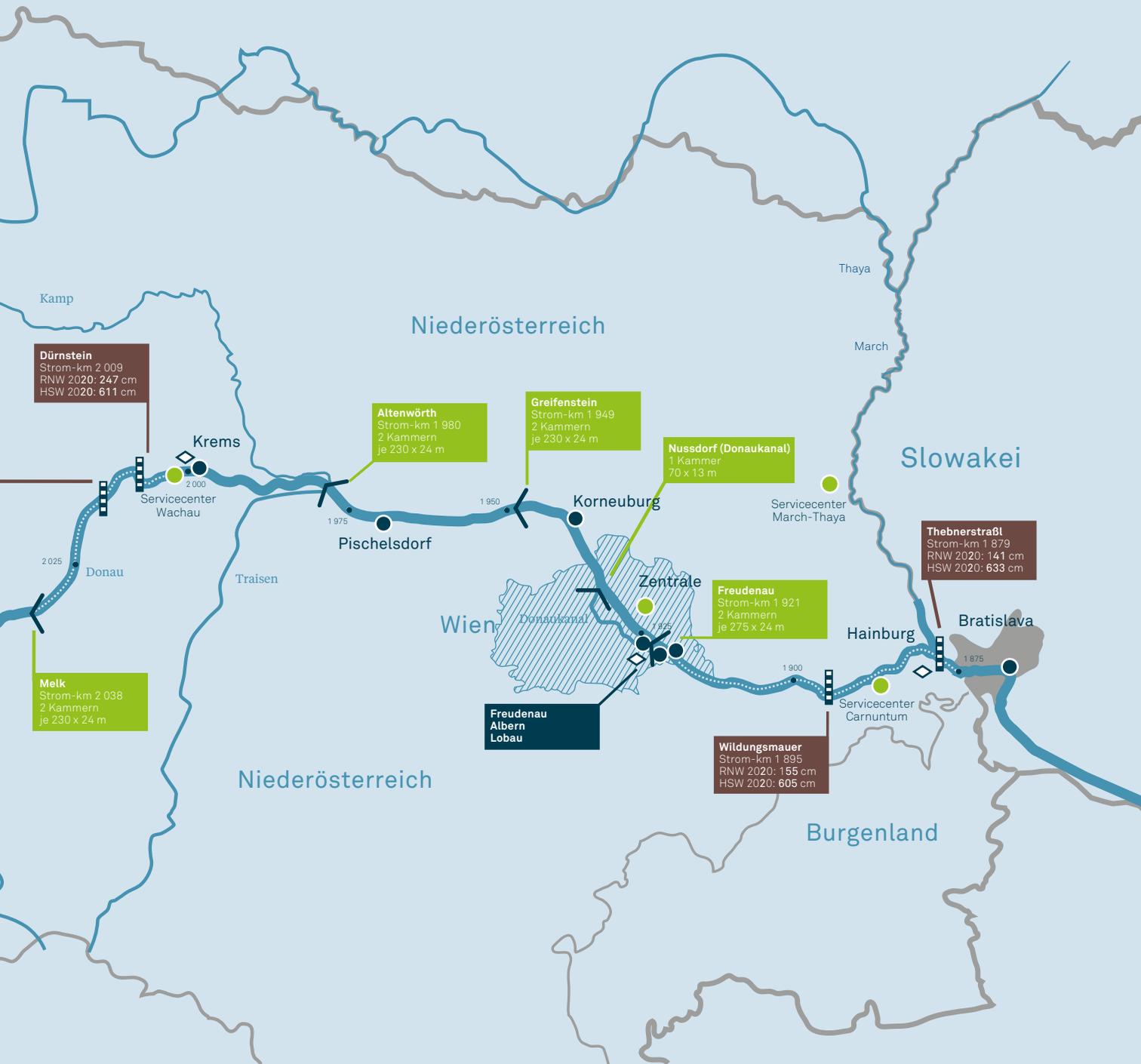
Zur detaillierten Interpretation der Grafik wird auf die jeweiligen Länderkapitel des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und des „Reports on Good Navigation Status – National Action Plans“-Updates von Juli 2024 verwiesen, da die individuellen 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 „Reports on Good Navigation Status – National Action Plans“-Update von Juli 2024, 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 BMIMI

Herausgeber

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

Projektleitung

Uta Hautt

Redaktion

Andreas Bäck, Sabine Gansterer, Thomas Hartl, Uta Hautt, Andreas Herkel, Michael Kalb, Iris Marstaller, Bettina Matzner, Gert-Jan Muilerman, Milica Nikolic, Ines Pop-pinger, Stefan Schwarzmayr, Jürgen Trögl, Thomas Zwicklhuber

Gestaltung

Jana Hadam

Fotos

Johannes Zinner, viadonau / Thomas Bierbaumer, BKA / Andy Wenzel

Druck

Print Alliance HAV Produktions GmbH
printalliance.at

© viadonau 2025

