

25



Eckdaten Donauschifffahrt 2025

Veränderungen gegenüber 2024 finden sich als Prozentwerte in Klammern

Transportaufkommen

5,8 Mio. t (–11,6 %)	• Import: 2,4 Mio. t (–21,9 %) • Export: 2,4 Mio. t (+21,5 %) • Transit: 0,7 Mio. t (–44,4 %) • Inland: 0,4 Mio. t (+6,6 %)
----------------------	---

Transportleistung

5,2 Mrd. tkm (–20,0 %)	• Innerhalb des Bundesgebietes: 1,0 Mrd. tkm (–20,5 %)
6 291 Beförderungen (+12,0 %)	• Außerhalb des Bundesgebietes: 4,2 Mrd. tkm (–19,9 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder

5,5 Mio. t (–3,4 %)	• Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,3 Mio. t (+6,4 %) • Erze und Metallabfälle: 1,3 Mio. t (–21,8 %) • Metallerzeugnisse: 0,9 Mio. t (+13,5 %) • Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterialien: 0,6 Mio. t (+25,7 %) • Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,6 Mio. t (–32,9 %) • Düngemittel: 0,6 Mio. t (+23,3 %) • Sonstige Güter: 0,4 Mio. t (+9,0 %)
---------------------	---

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

76 559 Schiffseinheiten* (+0,6 %)	• Güterverkehr: 29 611 Einheiten (–11,4 %) • Personenverkehr: 46 948 Einheiten (+10,1 %)
-----------------------------------	--

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

1,21 Mio. Passagiere (+10,0 %)	• Linienverkehr: 590 000 Passagiere (+9,3 %) • Flusskreuzfahrten: 530 000 Passagiere (+12,8 %) • Gelegenheitsverkehr: 85 000 Passagiere (+0,0 %)
--------------------------------	--

Unfallgeschehen

20 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	• Personenschäden: 0 Tote, 1 Verletzte:r • Sachschäden: 15 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 5 Schiff-Schiff, 0 Schiffe gesunken
--	---

Verfügbarkeit der Wasserstraße

365 Tage	• Sperre aufgrund von Hochwasser: 0 Tage
15-Jahres-Mittel: 359 Tage	• Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage

* Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

Quellen: Statistik Austria; Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur; diverse in der Personenschifffahrt tätige Unternehmen; viadonau

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 2024	44
Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt.....	46
Karte österreichischer Donauabschnitt	48



Entdecken Sie auf dem Cover und in unserer Bildstrecke das zur Fisch-Aufzuchtstation umgebaute viadonau-Schiff MS Negrelli. Es liegt verheftet an der Donauinsel und ist auf einer außergewöhnlichen Artenschutzmission: Im Rahmen des Projekt LIFE-Boat 4 Sturgeon werden an Bord vier Stör-Arten nachgezüchtet, um später wieder in die Wildnis entlassen zu werden.

viadonau ist damit Teil eines breit aufgestellten EU-Projekts, das auch von Stadt Wien (MA45) und BMLUK unterstützt und von der BOKU Wien wissenschaftlich geleitet wird. Wir freuen uns, damit einen Beitrag zum Artenschutz im Lebensraum Donau leisten zu können. Fotos © Christian Redtenbacher

Mit Mut zur Innovation Aufbruch zu neuen Ufern



PETER HANKE
Bundesminister für Innovation,
Mobilität und Infrastruktur

Das Verkehrsnetz Europas befindet sich inmitten eines einzigartigen Wandlungsprozesses. Heute gilt mehr denn je, Mobilität innovativ zu denken und dabei die Stärken der einzelnen Verkehrsträger noch effizienter miteinander zu verknüpfen. Die Donau nimmt dabei eine besondere Rolle ein. Als natürliche Wasserstraße verbindet sie Regionen, Menschen und Märkte weit über Österreich hinaus. Gleichzeitig ist sie ein wertvoller Naturraum, dessen ökologische Qualität wir bewahren und weiter stärken müssen.

Gemeinsam mit viadonau und zahlreichen Partnerinnen und Partnern arbeitet mein Ministerium daran, die Donau als leistungsfähige und nachhaltige Wasserstraße weiterzuentwickeln. Dabei setzen wir auf innovative Lösungen, die sowohl den Anforderungen der Schifffahrt als auch den Bedürfnissen von Mensch und Natur gerecht werden. Projekte wie die Entwicklung flexibler Maßnahmen für das Niedrigwassermanagement, umfassende Renaturierungsvorhaben oder die Modernisierung von Liegestellen und der Ausbau von Landstromanlagen zeigen, wie dieser Ansatz in der Praxis umgesetzt werden kann.

Besonders wichtig ist dabei der ganzheitliche Blick auf den Flussraum. Die ökologische Aufwertung von Lebensräumen, die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen und ein wirksamer Hochwasserschutz sind keine Gegensätze, sondern können einander sinnvoll ergänzen. Die Donau bietet die Chance, nachhaltige Mobilität, Klimaschutz und Naturschutz gemeinsam voranzubringen.

Mein Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von viadonau sowie den zahlreichen Partnerorganisationen, die mit ihrem Engagement und ihrer Expertise dazu beitragen, die Donau zukunftsfit zu gestalten. Gemeinsam schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass sie auch künftig ein starker Verkehrsweg, ein wertvoller Naturraum und ein verbindendes Element im Herzen Europas bleibt.

Wasserstraßenentwicklung mit Gefühl Zukunft proaktiv gestalten

Sowohl unsere tägliche Arbeit als auch die Umsetzung unserer zahlreichen Projekte an der Donau verlangen nicht nur viel Engagement und Know-how. Entscheidend ist auch ein Gefühl dafür, was der Fluss, seine Natur und die Menschen, die in seinem Umfeld leben und wirtschaften, brauchen. Heute zu wissen, was morgen gefragt sein wird, ist eine unserer zentralen Handlungsmaximen, mit der wir jene Zukunft, die wir für die gesamte Wasserstraße anstreben – eine nachhaltige, leistungs- und wettbewerbsfähige Transportalternative – heute schon an der österreichischen Donau verwirklichen. So sehen wir diese Zukunft bereits z. B. in Linz, Wildungsmauer, Wien und bald auch in Aschach, wo modernisierte und neuerrichtete Länden mit Landstromversorgung, Photovoltaikanlagen und komfortablen Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeiten den Betrieb der Güterschifffahrt auf ein neues Nachhaltigkeits-Level heben.

Wer mit den Aktivitäten von viadonau vertraut ist, weiß: Erfolgreiche Wasserstraßenentwicklung bedeutet für uns immer auch wichtige Fortschritte für Natur- und Artenschutz – wie die Renaturierungsvorhaben in der Marktau in Oberösterreich oder an der Schwalbeninsel östlich von Wien, wo der größte Uferrückbau, der je an der Donau geplant wurde, umgesetzt wird. Ein besonderes Projekt-Highlight: LIFE-Boat 4 Sturgeon. An Bord des zur Aufzuchtstation umgebauten viadonau-Schiffes MS Negrelli werden seit dem Frühjahr 2025 an der Wiener Donauinsel insgesamt 1,6 Millionen Störe von vier bedrohten Störarten nachgezüchtet und in die Donau ausgewildert.

Unsere Erfolge geben uns recht: Bedürfnisse früh erkennen, mit innovativen Lösungen treffsicher bedienen und so Zukunft proaktiv gestalten – nur so gelingt es, nachhaltige Perspektiven für Mensch, Natur und Wirtschaft zu schaffen.

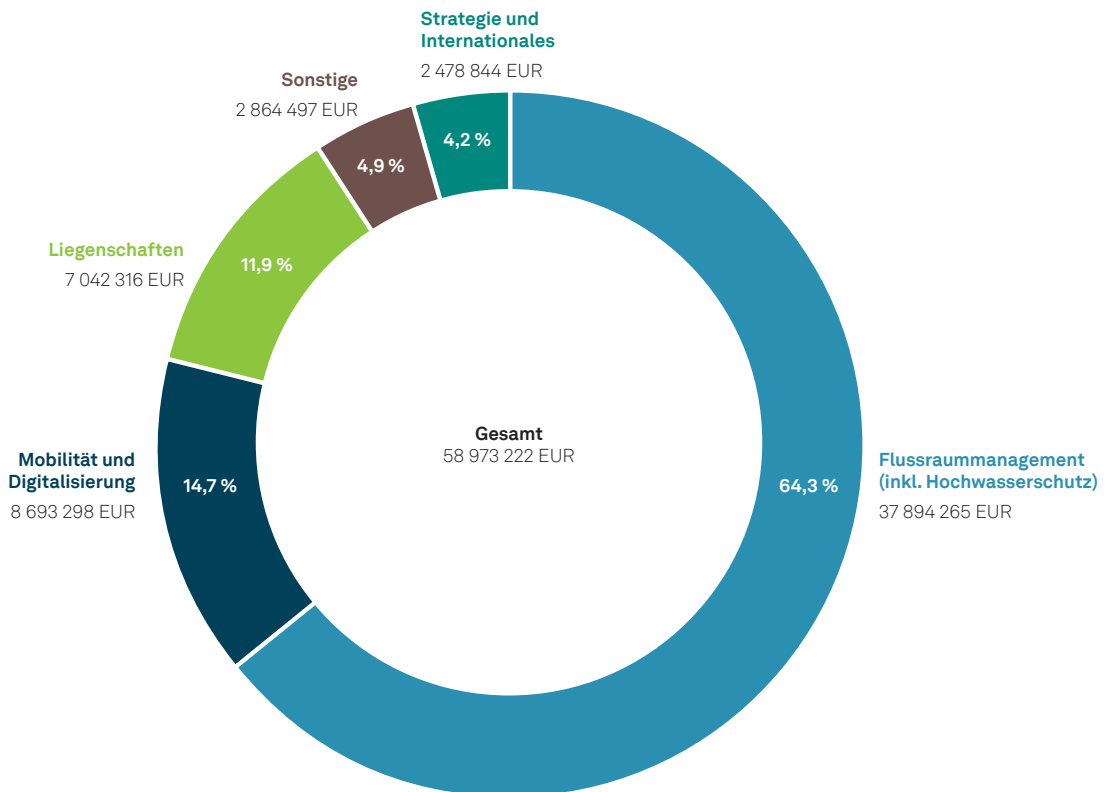


HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

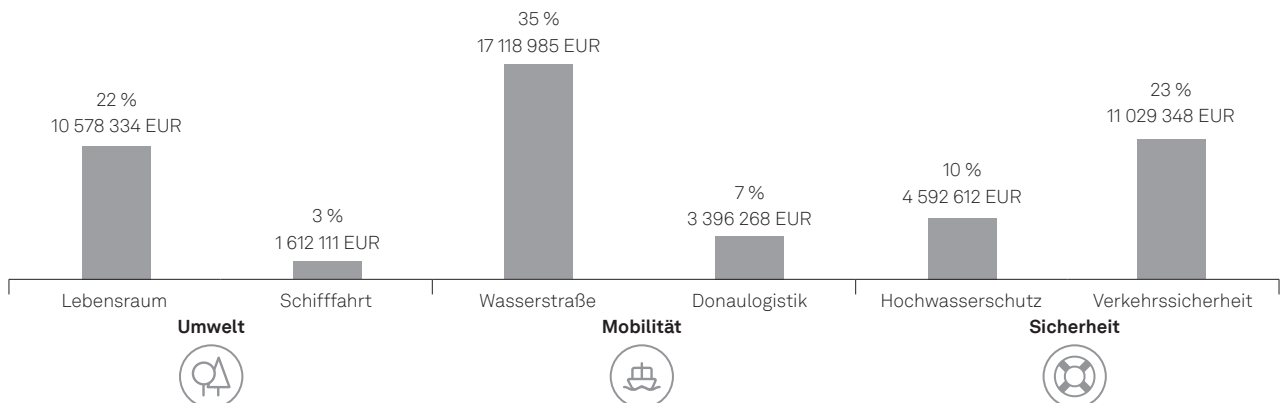
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Kosten nach Kernaufgaben und Wirkungsbeiträgen von viadonau 2025

Kosten nach Kernaufgaben



Kosten nach Wirkungsbeitrag



BILANZ VIADONAU

Erfolgjahr für Natur und Schifffahrt Donau wird lebendiger und moderner

Vom vielbeachteten Artenschutzprojekt LIFE-Boat 4 Sturgeon über umfassende Renaturierungen an der österreichischen Donau bis zur Modernisierung von Liegeplätzen in Aschach – auch das Donaujahr 2025 war reich an herausragenden Entwicklungserfolgen. Während die fortgesetzte Verbesserung der Infrastruktur den nachhaltigen Betrieb der Güterschifffahrt stärkt, sorgen ambitionierte Naturschutzvorhaben für mehr Artenvielfalt am Strom.

Rettungsmission für Donaustöre an der Wiener Donauinsel gestartet: Am 10. April wurde der Aufzuchtbetrieb des Projekts LIFE-Boat 4 Sturgeon an der Wiener Donauinsel offiziell aufgenommen. An Bord des dafür umgebauten viadonau-Schiffes MS Negrelli sollen bis 2030 rund 1,6 Millionen Störe der vier Donau-Störarten Hausen, Sternhausen, Waxdick und Sterlet aufgezogen und in die Donau ausgewildert werden. Das von der EU kofinanzierte Vorhaben wird von der Universität für Bodenkultur Wien gemeinsam mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK), der Stadt Wien und viadonau durchgeführt.

Große Renaturierungsvorhaben in Ober- und Niederösterreich: Nach dem offiziellen Baustart zur Erweiterung des Donau-Nebenarms in der Marktau bei Ottensheim im Rahmen des österreichweiten Projekts LIFE IP IRIS Austria am 1. Juli, wurde Anfang Oktober östlich von Wien der Spatenstich zum umfangreichen Uferrückbau an der Schwalbeninsel für das internationale Projekt LIFE WILDisland gefeiert.

Startschuss für Länden-Upgrade in Aschach: Gemeinsam mit Vertreter:innen des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), des Landes Oberösterreich sowie der Gemeinde und der Wirtschaft wurde am 17. Oktober der Baustart zur Runderneuerung zweier hochfrequentierter Länden in Aschach an der Donau feierlich begangen. Landstromversorgung, Photovoltaik und sichere Zugangsmöglichkeiten erhöhen Effizienz und Betriebsqualität der Güterschifffahrt. Die Modernisierung erfolgte im Rahmen des von der EU kofinanzierten internationalen Projekts „FAIRway Danube II“.

Neues Arbeitsgerät für Top-Instandhaltung: Am 5. November feierte viadonau in der ÖSWAG Werft in Linz die Kiellegung eines neuen Mehrzweckpontons zur qualitätsvollen Instandhaltung der Wasserstraße. Mit dem 25 Meter langen und acht Meter breiten Ponton will das Unternehmen 2026 die Leistungsfähigkeit und Flexibilität des Unternehmens für treffsichere Bau- und Wartungsmaßnahmen weiter steigern und so die Nutzungssicherheit des Verkehrswegs Donau nachhaltig erhöhen.

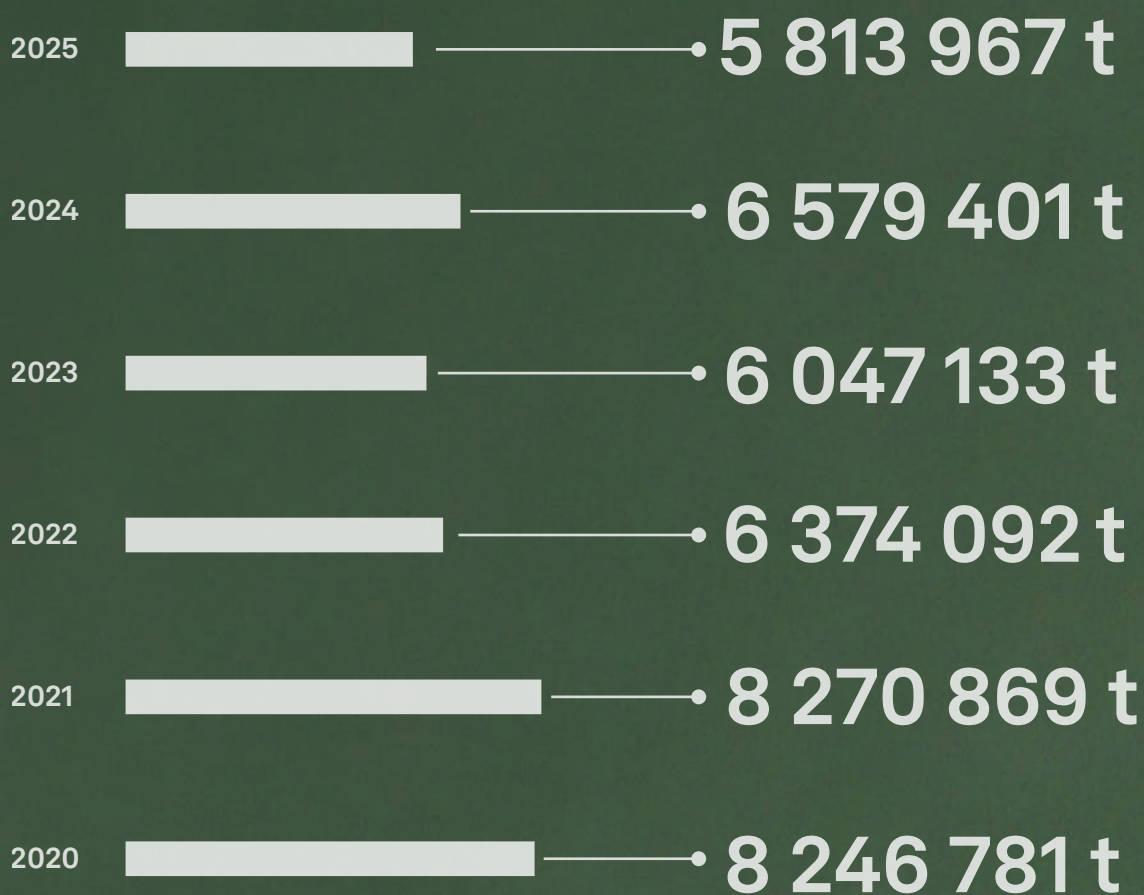


„Der Umbau unseres Schiffes MS Negrelli zur schwimmenden Aufzuchtstation für das Projekt LIFE-Boat 4 Sturgeon ist auch eine der schönsten „Comeback“-Geschichten der Donauschifffahrt. Als „Arche“ für vier bedrohte Donaustör-Arten ist das 60 Jahre alte ehemalige Steintransportschiff nun auf seiner vielleicht wichtigsten Mission.“

JOSEF SEMRAD
Naturraummanagement



Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2020 bis 2025



96,4 %
über 2,5 m

Wachau

3,6 %
unter 2,5 m



Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen in den freien Fließstrecken der Donau 2025

77,8 %
über 2,5 m

**Östlich
von Wien**

22,2 %
unter 2,5 m

Geschleuste Schiffseinheiten
2020 bis 2025



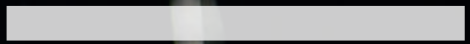


2025



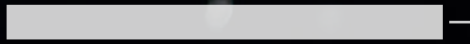
• 76 559

2024



• 76 067

2023



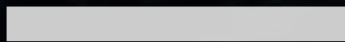
• 72 964

2022



• 76 058

2021



• 56 956

2020



• 52 076

KUNDENZUFRIEDENHEIT INFRASTRUKTUR

Seit Jahren Bestnote Umfrage zur Qualität der Infrastruktur



„Die Ländenmodernisierung in Aschach ist ein weiterer Meilenstein, mit dem wir die Wasserstraße Donau fit für die Zukunft machen. Mit Landstrom und Zugangsmöglichkeiten nach modernsten Standards ist der Betrieb angelegter Güterschiffe nun leiser, sicherer und nachhaltiger.“

ALICE KAUFMANN
Integrativer Flussbau

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 2025 durchgeführten Kundenumfrage 35 Rückmeldungen aus dem Schifffahrtssektor eingelangt. 55 % der Antworten stammen von Schiffs-kapitäninnen und Schiffs-kapitänen, 21 % von Schiffs-unternehmerinnen und Schiffs-unternehmern sowie 24 % von sonstigen Personen.

In der Umfrage wird unter anderem die Qualität der Instandhaltung des gekennzeichneten Fahrwassers im österreichischen Donauabschnitt, also die Beurteilung der Erhaltungsbaggerungen von viadonau, erhoben. Diese wurde für 2025 mit der Durchschnittsnote 1,73 auf einer Schulnotenskala von 1 bis 5 beurteilt, und zwar zu 87,9 % 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.

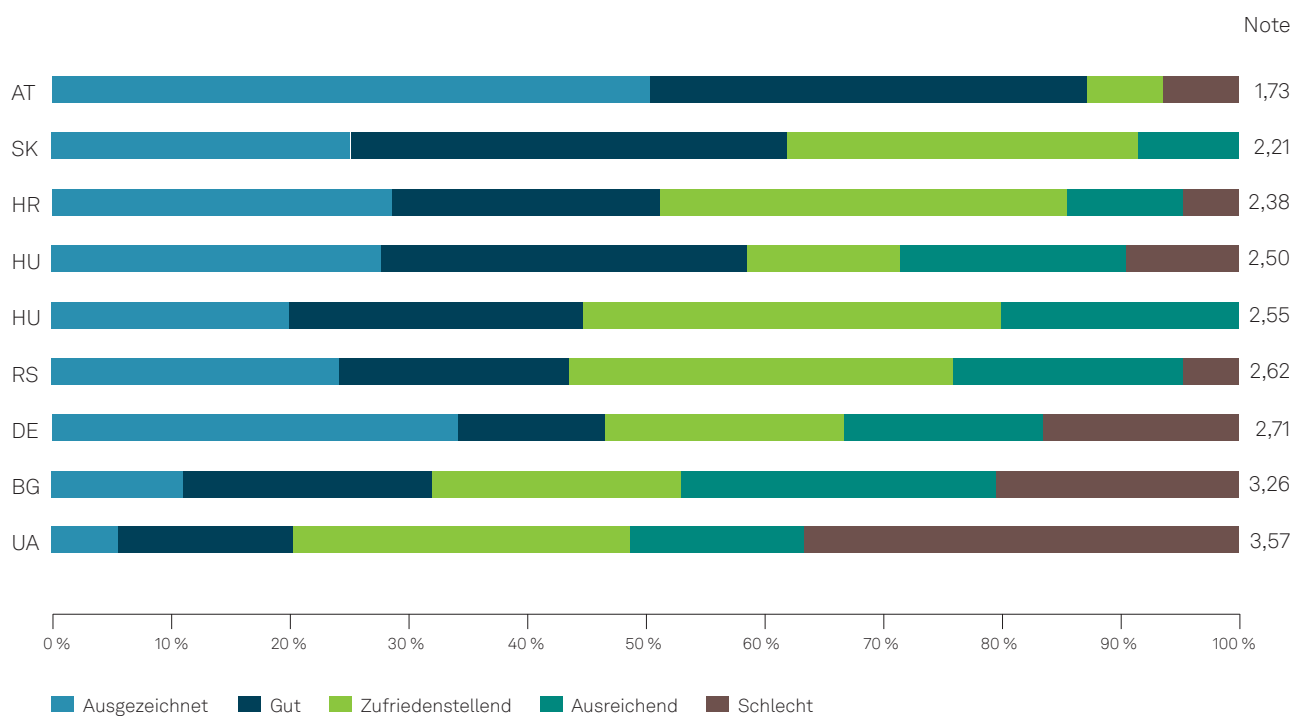
Sehr gut wurde auch der Zustand der zehn Donauschleusen in Österreich und deren Betrieb durch viadonau bewertet: Für die Unterstützung durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schleusenaufsicht wurde in der Kundenbefragung die Note 1,58 vergeben, für die Schleusenanlagen selbst (Sicherheit, Ausstattung, Zeitpunkt und Dauer der Sperren) die Note 1,89.

Hinsichtlich der Qualität der Kennzeichnung des Fahrwassers wurde die Sichtbarkeit der Fahrwassertonnen in der aktuellen Kundenumfrage mit 1,39 benotet. Die Positionierung dieser schwimmenden Schifffahrtszeichen erhielt durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Umfrage 2025 die Note 1,69.

Auch die Beurteilung der Anzahl und Ausstattung von öffentlichen Liegestellen im Besitz des Bundes ist Teil der Kundenbefragung von viadonau. Im Mittel wurden diese in der Umfrage 2025 mit der Note 2,64 bewertet. 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 wurden die neuen Landstrom-Anlagen an den öffentlichen Liegestellen in Linz, Wien (Brigittenau II) und Wildungsmauer von den gewerblichen Nutzerinnen und Nutzern der Wasserstraße mit der Note 1,83 bewertet.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserstraßen-Infrastrukturqualität in den Donauländern 2025

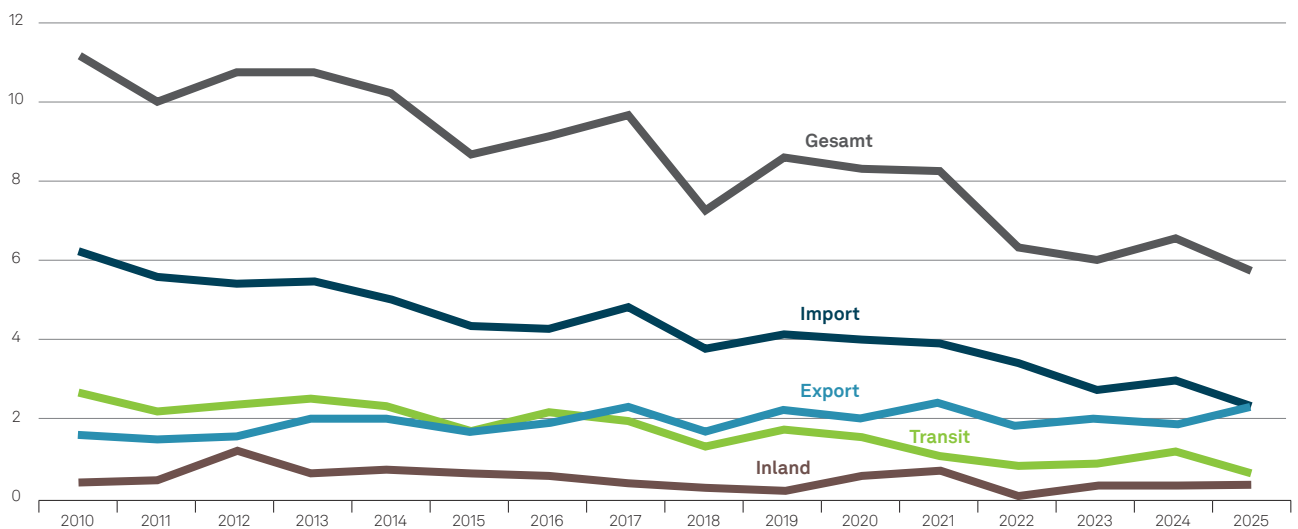


ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2009 bis 2025

in Millionen Tonnen

■ Gesamt ■ Import ■ Export ■ Transit ■ Inland



in Tonnen

Transportaufkommen	Import	Export	Transit	Inland	Gesamt
2025	2 360 775	2 358 722	683 980	410 490	5 813 967
2024	3 022 735	1 941 611	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

Gesamttransportmenge fällt um 11,6 Prozent Stärkster Rückgang im Transit

Die quantitative Erholung der verschifften Transportmengen im Jahr 2024 konnte 2025 nicht fortgesetzt werden. Die Gesamttransportmenge fiel gegenüber dem Vorjahr um 11,6 % und erreichte mit 5,8 Millionen Tonnen erstmalig einen Wert unter 6 Millionen Tonnen.

Unter den vier Verkehrsbereichen Export, Import, Inland und Transit fielen die im Transit und Import verschifften Mengen massiv um 44,4 % bzw. 21,9 %. Die Export- und Inlandsmengen hingegen stiegen um 21,5 % bzw. 6,6 %.

Die gegenläufige Entwicklung der Import- und Exportmengen führte 2025 erstmalig zu einem mengenmäßigen Gleichstand von 2,4 Millionen Tonnen. Beide Verkehrsbereiche stellten je 40,6 % der verschifften Gesamtmenge.

11,8 % der Gesamtmenge wurden vom auf 0,7 Millionen Tonnen gefallen Transitverkehr generiert. Trotz seines leichten Anstiegs trug der Inlandsverkehr mit 0,4 Millionen Tonnen bzw. 7,1 % weiterhin den kleinsten Teil zum verschifften Gesamtaufkommen bei.

Vergleicht man beim Transitverkehr die beiden Transportrichtungen, wird deutlich, dass die von Osten nach Westen durch Österreich verschiffte Menge gegenüber 2025 um 50,9 % deutlich stärker zurück ging als die um 16,5 % verringerte von Westen nach Osten verschiffte Menge. Diese besonders starke Abnahme von Verkehren aus dem Osten findet sich auch bei den Importmengen, wo 2025 gegenüber dem Vorjahr um 26 % weniger aus dem Osten bezogen wurde, während aus dem Westen lediglich um 9 % weniger importiert wurde.

Die Transportleistung der österreichischen Donau als Produkt aus der Transportmenge und der Beförderungsweite fiel 2025 auf 5,2 Milliarden Tonnenkilometer, was gegenüber 2024 einem Rückgang von 20 % entsprach. Eine über die österreichische Donau verschiffte Tonne Ladung wurde im Durchschnitt über eine Strecke von 866 km befördert.



„Dank unserer proaktiven Maßnahmen zur Instandhaltung der Fahrrinne war die Wasserstraße Donau auch 2025 gut nutzbar. Mit innovativen Lösungen wie flexiblen Infrastrukturelementen wollen wir die Bedingungen für Schifffahrt und Ökologie zukünftig weiter optimieren.“

SIMON HARTL
Wasserstraßenmanagement

HAFENUMSCHLAG

Abnahme wasserseitiger Hafenumschlag Häfen halten Ranking des Vorjahres

- Wasserseitiger Umschlag im Vergleich zum Vorjahr insgesamt gesunken
- Mit Ausnahme des Ennshafens lediglich geringfügige prozentuelle Änderungen



In den österreichischen Donauhäfen und -ländern wurden im Jahr 2025 insgesamt rund 5,5 Millionen Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Hafenumschlag verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme von 3,4 % bzw. knapp unter 200 000 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 2025 erneut das größte Umschlagsvolumen im Hafenvergleich entlang der österreichischen Donau. Gemessen am Gesamtvolumen wurden 39,8 % im Werkshafen der voestalpine wasserseitig umgesetzt. Das entspricht einer Umschlagsmenge von rund 2,2 Millionen Tonnen und einem Minus von 8,1 %.

Der Hafen Wien, welcher die Häfen Freudenau, Lobau und Albern umfasst, konnte dieses Jahr das größte relative und absolute Plus mit 8,8 % bzw. knapp unter 100 000 Tonnen verzeichnen. Damit bleibt der Hafenverband mit rund 1,2 Millionen Tonnen 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, dem Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg und zwei Bunkerländern in Wien. In dieser Hafengruppe wurden 2025 rund 0,9 Millionen Tonnen umgeschlagen, und mit einem Plus von 4,3 % ist sie als stabil einzuschätzen. Die Gruppe belegt im Ranking mit einem Anteil von 16,8 % weiterhin den dritten Platz.

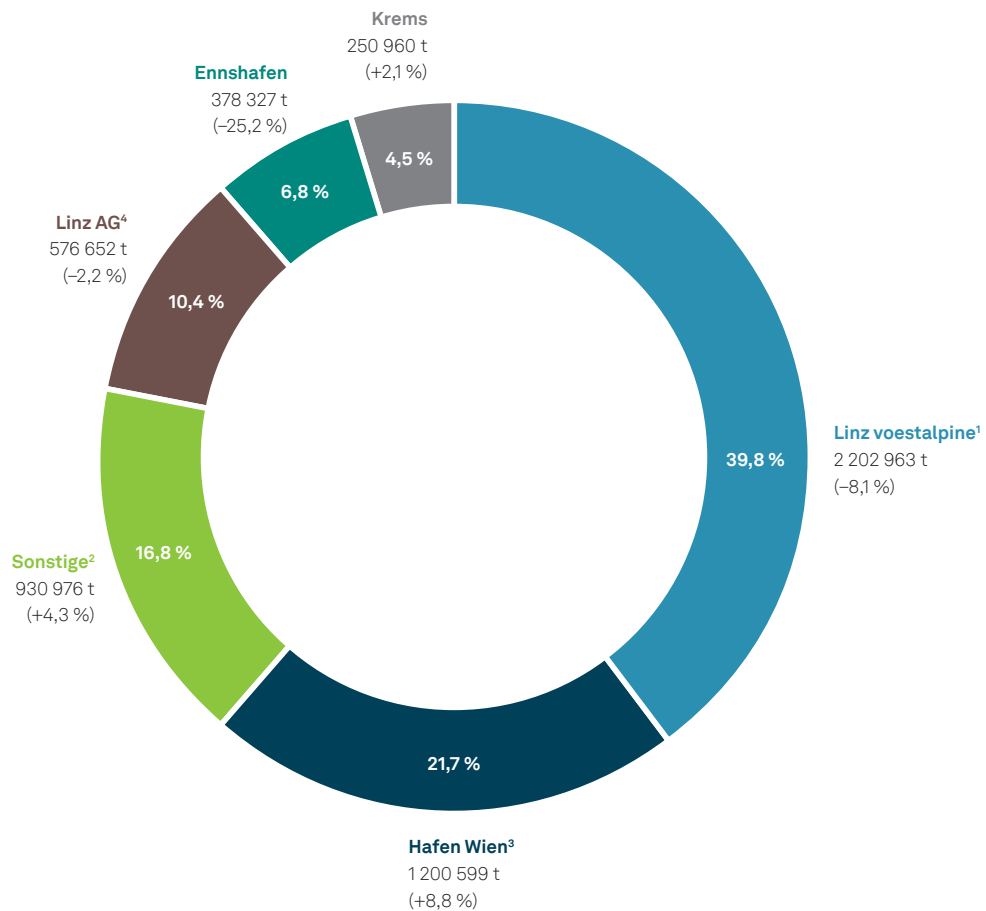
Die Häfen der Linz AG (Handels- und Ölhafen) verzeichneten ein geringfügiges Minus von 2,2 % und bleiben mit einer wasserseitig umgeschlagenen Menge von mehr als einer halben Million Tonnen und einem Anteil von 10,4 % am Gesamtvolumen ebenfalls stabil.

Der Ennshafen verzeichnete 2025 die größte relative und absolute Abnahme (-25,2 % bzw. -130 000 Tonnen), hält aber weiterhin den fünften Platz.

Der Hafen Krems hält mit einem geringfügigen Plus von 2,1 % und mit rund 0,25 Millionen umgeschlagenen Tonnen das Vorjahresniveau. Der Hafen landet mit 4,5 % der gesamten Umschlagsmenge auf Platz 6.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2025



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

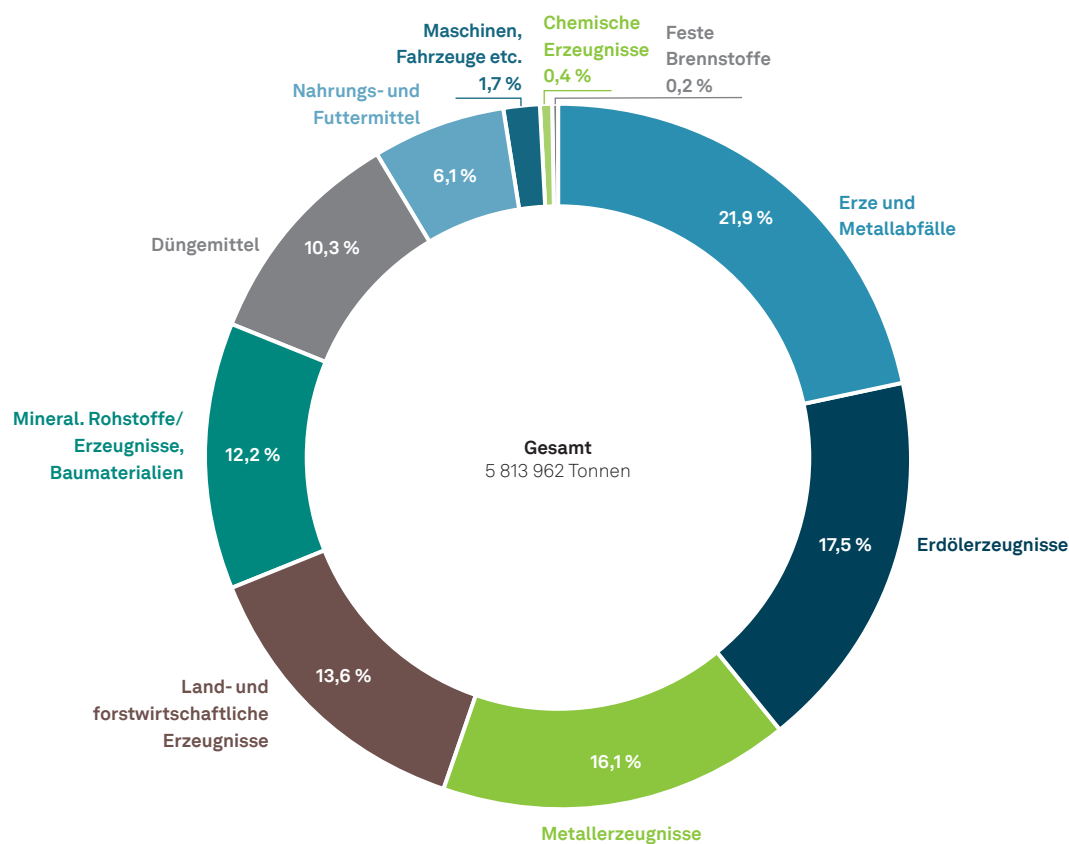
² Sonstige Häfen und Ländern: Aschach, Bad Deutsch-Altenburg, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg sowie zwei Bunkerländern in Wien.

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 2025



in Tonnen

Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	25 882	491 403	32 685	241 906	791 875	-48,4 %
Nahrungs- und Futtermittel	7 911	180 936	133 023	35 210	357 079	-7,6 %
Feste Brennstoffe	0	1 648	973	11 079	13 699	-51,3 %
Erdölerzeugnisse	259 137	47 914	711 530	0	1 018 581	+14,8 %
Erze und Metallabfälle	0	1 265 523	5 625	0	1 271 148	-21,8 %
Metallerzeugnisse	63 020	138 583	607 327	126 824	935 754	+10,9 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	53 985	163 468	346 614	142 539	706 606	+9,3 %
Düngemittel	539	60 615	504 778	32 629	598 561	+23,5 %
Chemische Erzeugnisse	0	0	0	20 912	20 912	-21,1 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	17	10 685	16 165	72 882	99 748	-14,2 %
Gesamt	410 490	2 360 773	2 358 719	683 981	5 813 962	-11,6 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung und Grafik: viadonau

GÜTERGRUPPEN

Insgesamt geringfügige Abnahme Erze und Metalle weiter auf Platz 1

Im Jahr 2025 betrug das Gesamttransportvolumen ca. 5,8 Millionen Tonnen auf dem österreichischen Donauabschnitt. Dies entspricht einer Abnahme von rund 11,6 % oder rund 765 000 Tonnen verglichen mit dem Gesamtaufkommen im Jahr 2024.

Die Gütergruppe der Erze und Metallabfälle war mit knapp 1,3 Millionen Tonnen, wie in den vergangenen Jahren, im Ranking auf Platz 1. Trotz des Minus von 21,8 % im Vergleich zum Vorjahr, macht die Gütergruppe weiterhin 21,9 % des Gesamtaufkommens aus.

Die Erdölerzeugnisse verzeichnen ein Aufkommen von über 1 Million Tonnen und entsprechen somit 17,5 % des Gesamtaufkommens. Die Gütergruppe hat somit um 14,8 % zugenommen und knackt zum ersten Mal in vier Jahren die 1 Million-Marke. Die Gruppe belegt 2025 somit den 2. Platz.

Rund 935 000 Tonnen beziehungsweise 16,1 % des Transportaufkommens entfielen auf Metallerzeugnisse. Diese Gruppe verzeichnet mit einem Plus von 10,9 % eine Zunahme von über 90 000 Tonnen verglichen mit 2024. Die Gütergruppe behält den positiven Trend des letzten Jahres somit bei.

Das Transportaufkommen der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse betrug rund 800 000 Tonnen – mit einem Minus von fast 50 % bzw. über 700 000 Tonnen erfuhr die Gütergruppe die größten Verluste. Die Gruppe wechselte mit einem Anteil von 13,6 % des Gesamtaufkommens damit auf den 4. Platz im Ranking.

Die Warengruppe mineralische Rohstoffe konnte mit einem Plus von 12,2 % bzw. mit einer Gesamttonnage von über 700 000 den positiven Trend des Vorjahres beibehalten. Hervorzuheben ist vor allem das um 70 % gesteigerte Aufkommen im Export. Die Gütergruppe hält mit 9,3 % am Gesamtaufkommen den 5. Platz.

2025 wurden rund 600 000 Tonnen Düngemittel transportiert – das ist eine Zunahme von über 20 %. Diese ist vor allem auf deutlich positive Veränderungen im Import und Inlandsverkehr zurückzuführen. Auf diese Gütergruppe entfielen 2025 rund 10 % des gesamten Transportaufkommens.

Nahrungs- und Futtermitteltransporte verzeichneten 2025 mit rund 360 000 Tonnen ein Minus von 7,6 %, machten mit 6,1 % jedoch ein Plus am Anteil des Gesamtvolumens im Vergleich zum Vorjahr. Die Warengruppe belegt weiterhin den 7. Platz im Ranking.

Geringer als 5 % waren weiterhin jeweils die Anteile der Gütergruppen Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren (1,7 %), chemische Erzeugnisse (0,4 %) und feste Brennstoffe (0,2 %). Alle drei Gütergruppen erfuhr größere prozentuelle Verluste (-14,2 %; -21,1 %; -51,3 %). Die Gütergruppen chemische Erzeugnisse und feste Brennstoffe tauschten, verglichen mit dem Vorjahr, somit die Plätze.

- Erze und Metallabfälle belegen weiterhin Platz 1
- Starke Abnahme der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse
- Platztausch bei der Hälfte der Gütergruppen festzustellen



PERSONENSCHIFFFAHRT

Fahrgastzahlen steigen weiter Flusskreuzfahrten beliebt wie vor Corona



„Die Passagierzahlen der Personenschiffahrt zeigen klar: Die Donau bleibt ein starker Ausflugs- und Tourismusmagnet. Auch 2025 blieb das Passagieraufkommen hoch und erreichte beinahe das Niveau der Jahre vor der Pandemie. Eine klare Bestätigung für die Qualität und Attraktivität der österreichischen Donau.“

SABINE GANSTERER
Projekte

Im Jahr 2025 konnte die Personenschiffahrt wieder Zuwächse bei den Fahrgastzahlen verzeichnen. Auf dem österreichischen Donauabschnitt wurden rund 1 205 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Plus von 10,0 % im Vergleich zu 2024 entspricht.

Die Zahl der Flusskreuzfahrten hat auch im Jahr 2025 zugenommen und konnte rund 530 000 beförderte Passagierinnen und Passagiere (+12,8 % gegenüber 2024) verzeichnen. Die Zahl der auf dem österreichischen Abschnitt verkehrenden Kabinenschiffe blieb in etwa gleich und betrug im Jahr 2025 169 Schiffe (–0,6 %), davon waren sechs Neubauten. Diese absolvierten in Summe 5 694 Fahrten (+12,6 %). Die Beförderungskapazität der Flusskreuzfahrten lag bei 28 962 Personenplätzen – im Mittel entspricht dies 171 Personenplätzen pro Schiff.

Im Linienverkehr wurden 2025 rund 590 000 Personen (+9,3 %) befördert. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 285 045 Passagierinnen und Passagiere (+9,2 %). Auf dem Twin City Liner wurden zwischen Wien und Bratislava 187 038 Fahrgäste (+13,4 %) befördert, und die Fähre Dürnstein GmbH & Co KG meldete 24 236 Passagierinnen und Passagiere (+38,6 %) auf ihren Donau-Taxis in der Wachau.

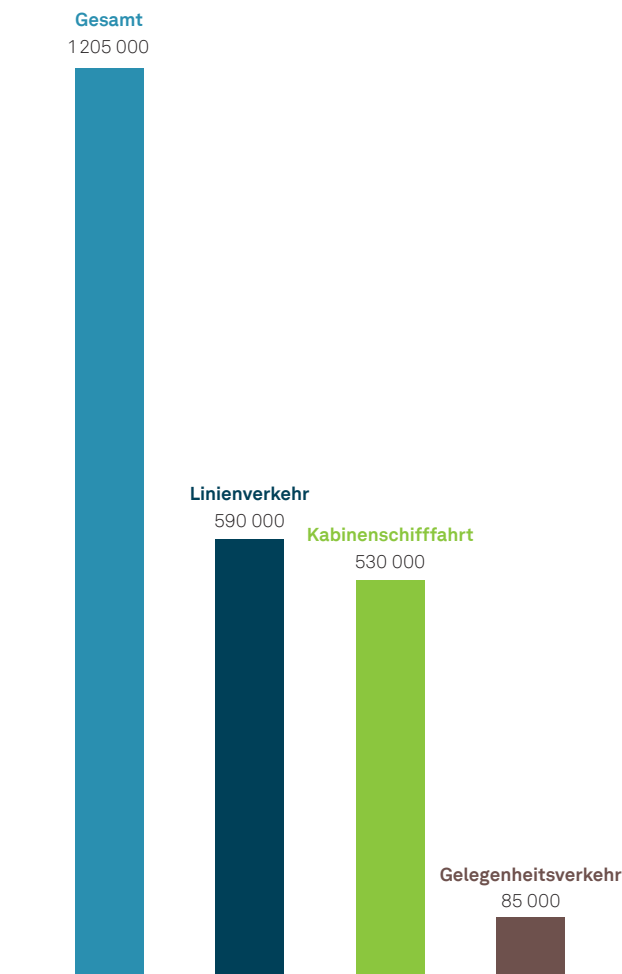
Im Gelegenheitsverkehr blieb der Umfang 2025 mit rund 85 000 beförderten Fahrgästen im Vergleich zum Vorjahr stabil. Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 48 602 Passagierinnen und Passagiere (–13,2 %), und auf den Schiffen der Fähre Dürnstein GmbH & Co KG wurden bei Gelegenheitsverkehren 6 208 Fahrgäste (+100,5 %) befördert. Die Event-Schifffahrt Haider e.U. verzeichnete 3 684 Gäste (+18,9 %) auf der MS Carnuntum, die Nostalgie Tours, Video & Consulting GmbH meldete 3 258 Fahrgäste (+15,8 %) auf der MS Mariandl im Gelegenheitsverkehr, und 2 447 Passagierinnen und Passagiere (–6,0 %) fuhren auf dem Walross der Leinen Los GmbH.

Das Passagieraufkommen bei Unternehmen, die 2025 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 2 400 Passagierinnen und Passagiere beförderten, wird hier nicht gesondert ausgewiesen. Für sonstige im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt aktiven 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 2025 7 277 Schiffsanlegungen (+11,4 %) und 780 312 Fahrgäste (+7,4 %) verzeichnet werden.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2025*

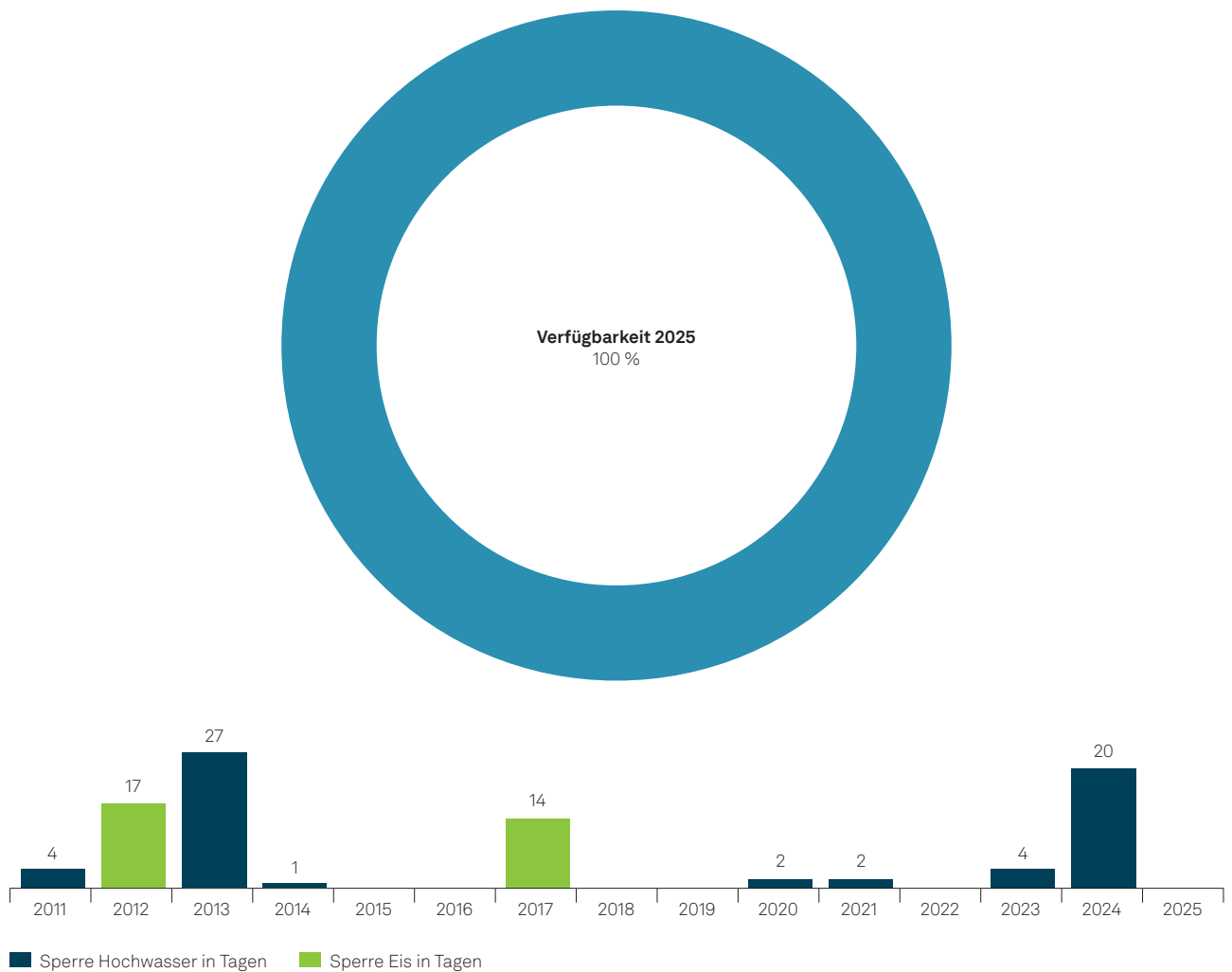


* Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Tagesausflugsschiffe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

Quellen: 1. Wiener Bootstaxi, Ankerplatz Ausflugs KG, Central Danube Region Marketing & Development GmbH, DDSG Blue Danube Schifffahrt 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, Motorboottaxi Wachau, Motoryacht Wachau, Naufahrt Wolfgang Speckner, Nibelungenfahrten Karl Hell, 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, Wikingerabenteuer - Koblmüller Alois

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2011 bis 2025



VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Keine behördlichen Sperren Verfügbarkeit bei 100 Prozent

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2011 bis 2025 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 etwas mehr als fünfzehn Tagen zu verzeichnen, während die Wasserstraße in sieben Jahren aufgrund von Hochwasser mit einer mittleren Dauer von etwas mehr als acht Tagen gesperrt werden musste.

Im Jahr 2025 waren auf der Donau keine signifikanten Hochwasserwellen zu verzeichnen. Das Wasserdargebot der Donau war das gesamte Jahr über sehr mäßig, weshalb am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die Strecke östlich von Wien) an nur 28 Tagen die Mittelwassermarke (MW 2020) überschritten wurde. Eine Sperre des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau aufgrund von Eisbildung gab es 2025 – so wie auch in den sieben Jahren davor – nicht. Somit war die Wasserstraße in diesem Jahr an 365 Tagen oder zu 100 % des Jahres verfügbar.

Wetterbedingte behördliche Sperren können auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau aufgrund von Extremsituationen wie Eisbildung oder Hochwasser schiffahrtspolizeilich angeordnet werden. Während durch erhebliche Eisbildung bedingte Sperren hauptsächlich auf die Wintermonate, in der Regel 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, Gewässerverunreinigungen, Bauarbeiten oder Veranstaltungen angeordnet werden. Insgesamt hatten diese Sperren der Donauschifffahrt 2025 eine Dauer von knapp zwei Tagen. Dabei nahmen Totalsperren von Schleusenanlagen, also die parallele Sperre beider Schleusenkammern, im Jahr 2025 in Summe rund 1,5 Tage in Anspruch und betrafen die Schleusenanlagen Ottensheim, Wallsee und Freudenau.

Lokale Sperren der Wasserstraße aufgrund von Veranstaltungen machten 2025 in Summe knapp zehn Stunden aus. Die Schleuse Nussdorf musste in den Monaten September bis November vierzehn Mal aufgrund von Arbeiten an der Schleusensteuerung für jeweils rund sechs Stunden gesperrt werden. Im Februar und im März war die Schleuse überdies wegen Revisionsarbeiten für etwas mehr als 44 Tage außer Betrieb. Arbeiten am Hochwassertor des Handelshafens Linz führten zu stundenweisen Sperren der Hafeneinfahrt, während der Tankhafen Lobau wegen Peilarbeiten für 7,5 Stunden gesperrt werden musste.

- Verfügbarkeit der Donau im Jahr 2025 bei 100 %

- Keine Hochwasser- und Eissperren



SCHIFFSAUSLASTUNG

Fast durchgängig niedrige Wasserführung Jänner für Schifffahrt am effizientesten

Eine fast durchgängig niedrige Wasserführung beeinträchtigte die Güterschifffahrt auf der österreichischen Donau im Jahr 2025 erheblich. In hydrologischer und logistischer Hinsicht steht das Jahr 2025 zugleich in starkem Gegensatz zum vorangegangenen Jahr.

- niedrige Wasserführung auch im Frühling und Frühsommer
- 44 Tage auf oder unter Regulierungsniederwasser
- insg. 6 291 Beförderungen



Der durchschnittliche Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer lag bei 203 cm und war damit um 105 cm niedriger als 2024. Während 2024 der Tagesmittelwert an keinem Tag dem Regulierungsniederwasserstand (RNW 2020) von 155 cm entsprach oder diesen unterschritt, geschah dies 2025 an 44 Tagen.

Außergewöhnlich war 2025 insbesondere, dass auch im Zeitraum März bis Juni die durch Schneeschmelze und hohe Niederschlagsmengen üblicherweise hohe Wasserführung ausblieb. Hohe Wasserstände im Juli, mit einem Maximalwert von 516 cm am 30. Juli, waren nur von kurzer Dauer und fielen ab August wieder auf ein für Herbst typisches, niedriges Niveau, bevor am 31. Dezember mit 109 cm der niedrigste Wert des Jahres erreicht wurde.

Die niedrige Wasserführung führte 2025 zu einer entsprechend niedrigen Schiffs- auslastung, die einen monatlichen Durchschnittswert von nur 52,6 % erreichte und somit den Wert des Vorjahres um 12,2 Prozentpunkte deutlich unterbot. In den Monaten März, Mai, Juli und Oktober lag der durchschnittliche Auslastungsgrad sogar bei unter 50 % mit einem Minimum von 47,9 % im Oktober.

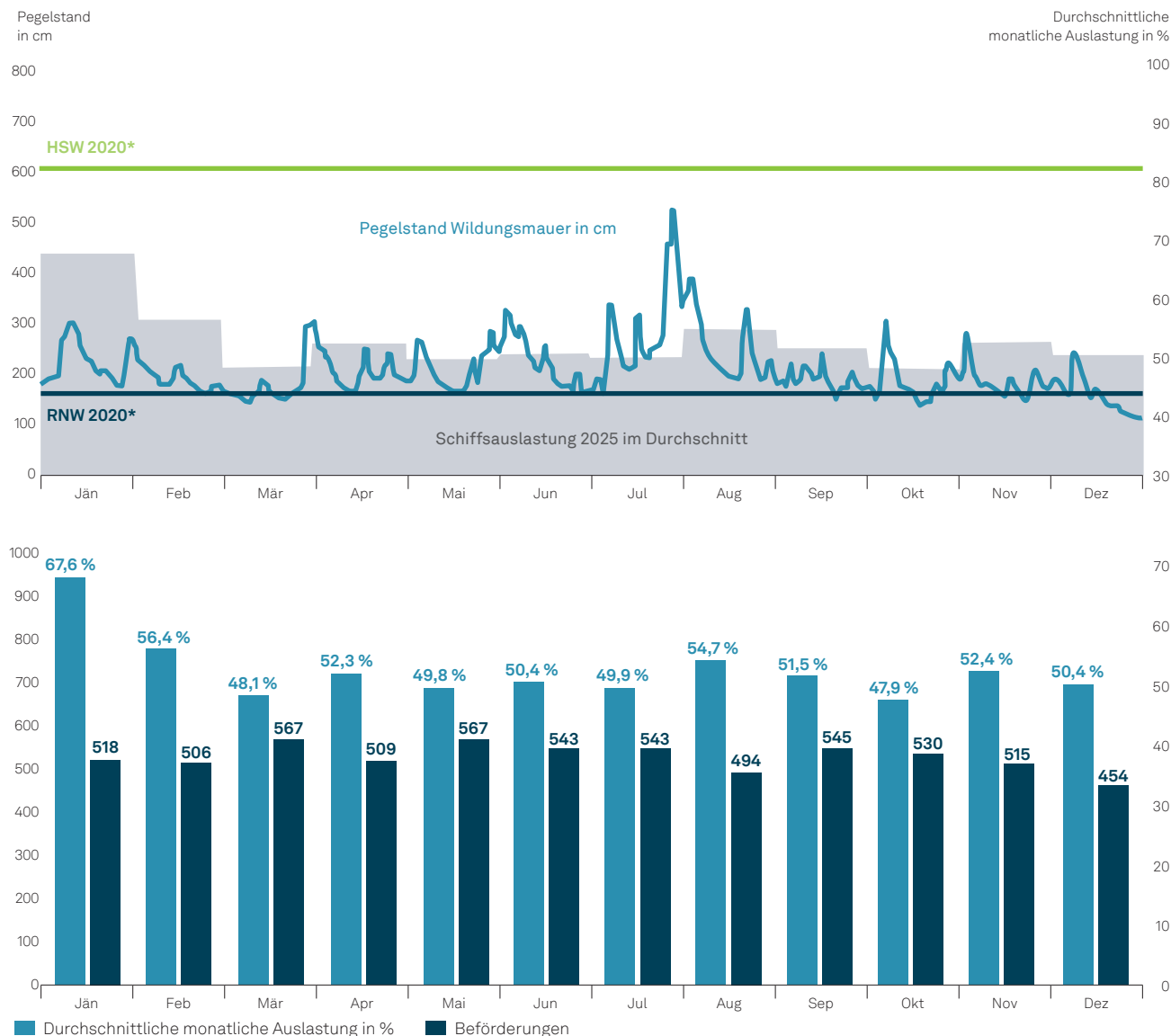
Der mit Abstand höchste durchschnittliche Auslastungsgrad wurde im Jänner mit 67,6 % erreicht. Dies war mit 0,6 Millionen Tonnen auch der Monat mit dem höchsten monatlichen Transportaufkommen des Jahres.

Aufgrund des hohen Auslastungsgrades konnte diese Menge mit lediglich 518 Beförderungen transportiert werden, wodurch sich der Jänner als der mit Abstand effizienteste Monat des Jahres für die Schifffahrt erwies.

Die Gesamttransportmenge von 5,8 Millionen Tonnen wurde durch insgesamt 6 291 Beförderungen über die österreichische Donau transportiert. Im Monats- durchschnitt bedeutet dies eine Menge von 0,5 Millionen Tonnen und 524 Beförderungen.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2025 am Richtpegel Wildungsmauer



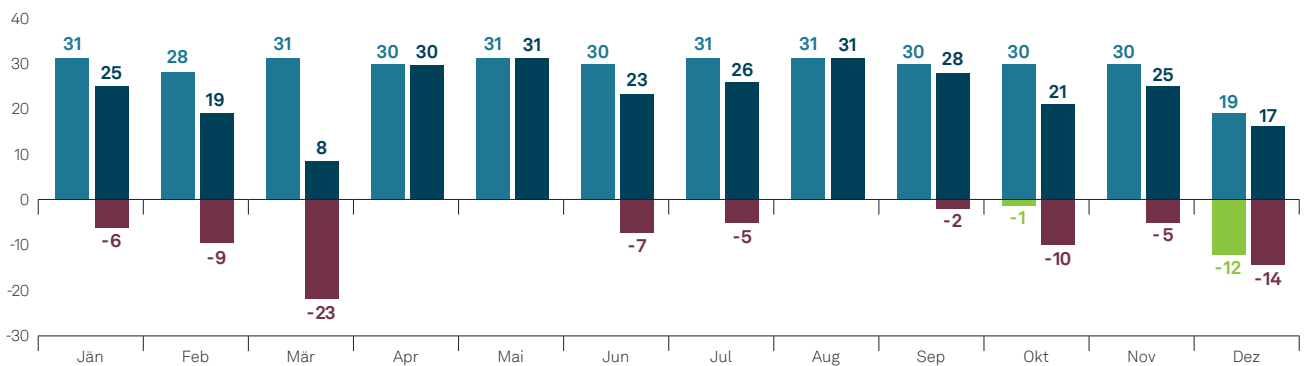
* **RNW 2020 (Regulierungsniederwasser)**: Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1991 bis 2020 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 155 cm.

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.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Minimal durchgängig* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2025

in Tagen



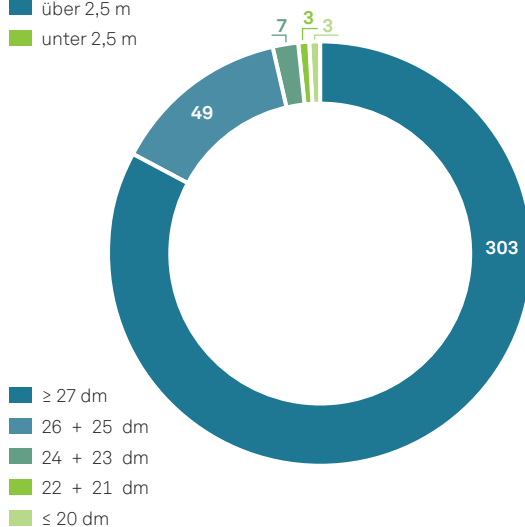
Wachau

Richtpegel

Kienstock

Minimale Fahrwassertiefe in Tagen

über 2,5 m
unter 2,5 m



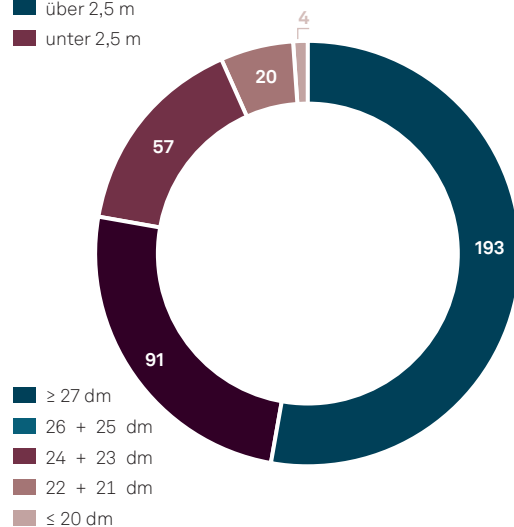
Östlich von Wien

Richtpegel

Wildungsmauer

Minimale Fahrwassertiefe in Tagen

über 2,5 m
unter 2,5 m



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

Quelle: viadonau

FAHRWASSERTIEFEN

Mehrere Niederwasserperioden Fehltiefen als Hochwasserfolge

Das erste Quartal des Jahres 2025 war betrieblich noch durch die Aufräumarbeiten zur im vorangegangenen September aufgetretenen Hochwasserwelle gekennzeichnet. Aufgrund parallel durchzuführender Baggerungen und beschränkter Geräteverfügbarkeit konnten Fehltiefen nicht in allen Furten gleichzeitig behoben werden. Die Baggerfelder wurden entsprechend einer bedarfsorientierten Prioritätenreihung nacheinander abgearbeitet.

Der Abfluss der Donau bewegte sich 2025 weiter unter jenem des Jahres 2024. So lag das Tagesmittel der Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für den Streckenabschnitt der Donau zwischen Wien und Bratislava) an nur 28 Tagen über Mittelwasser, eine deutliche Abnahme gegenüber dem Vorjahr mit 200 Tagen über Mittelwasser (MW 2020; –86,0 % gegenüber 2024).

Auch mehrere Niederwasserperioden waren eine Folge des geringen Abflusses der Donau im Jahr 2025. Im Frühjahr, Herbst und Winter fielen die Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (freie Fließstrecke östlich von Wien) jeweils an rund 15 Tagen unter die Regulierungsniederwasser-Marke – somit war an 44 Tagen oder 12 % der Tage Niederwasser zu verzeichnen. Im Vergleich der Wasserstände der letzten 30 Jahre wurden im ersten Halbjahr 2025 mehrmals Minimal-Rekordwerte aufgezeichnet.

Im Jahr 2025 konnten in der freien Fließstrecke der Donau in der Wachau an 352 Tagen oder 96,4 % des Jahres (–3,6 % gegenüber 2024) Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne verzeichnet werden.

In der freien Fließstrecke östlich von Wien war an 81 Tagen des Jahres keine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m verfügbar. Das Tiefendefizit zum Sollwert von 2,5 m betrug jedoch an 70 % dieser Tage (57 Tage) nur maximal 2 dm. Somit waren in dieser freien Fließstrecke Fahrwassertiefen von über 2,5 m in der Tiefenrinne an 284 Tagen oder 77,8 % des Jahres (–14,3 % gegenüber 2024) zu verzeichnen.

In den maßgebenden Seichtstellen der Streckenabschnitte Wachau und östlich von Wien waren im gesamten Jahr 2025 an 24 Tagen Fahrwassertiefen von weniger als 2,3 m gegeben. Umgekehrt standen der Schifffahrt an 193 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 2025 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.

- 284 Tage oder rund 78 % Verfügbarkeit von 2,5 m Fahrwassertiefe in der Tiefenrinne östlich von Wien
- 352 Tage oder rund 96 % Verfügbarkeit von 2,5 m in der Wachau



VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

Mengenverhältnisse bleiben stabil Größte Gütermengen im Osten

Trotz der gegenüber dem Vorjahr starken Abnahme der im Jahr 2025 über die österreichische Donau beförderten Gesamtmenge hat sich an den Mengenverhältnissen zwischen den einzelnen Hafen- und Ländenstandorten sowie den Transportrichtungen wenig verändert.

- 3,2-3,6 Millionen Tonnen zwischen Linz und Wien
- 3,1 Millionen Tonnen zu Berg



Nach wie vor nehmen die zwischen den einzelnen Abschnitten transportierten Gütermengen von Westen nach Osten zu, sodass die beiden Abschnitte zwischen der deutsch-österreichischen Grenze und Aschach sowie zwischen Aschach und Linz mit jeweils 2 Millionen Tonnen die Abschnitte mit dem geringsten Ladungsaufkommen blieben. Hingegen blieb der Abschnitt zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze mit 4,1 Millionen Tonnen derjenige mit dem höchsten Ladungsaufkommen.

Das Verhältnis der über die westliche und die östliche Grenze der österreichischen Donau verschifften Mengen beträgt folglich rund 1:2. Ladungsmengen zwischen 3,2 Millionen und 3,6 Millionen Tonnen finden sich in den mittleren Abschnitten der österreichischen Donau zwischen Linz und Wien.

Zu Berg, also in Fahrtrichtung Westen, wurden 2025 3,1 Millionen Tonnen verschifft, während zu Tal, also in Fahrtrichtung Osten, mit 2,7 Millionen Tonnen um 13 % weniger Waren via Binnenschiff transportiert wurden. Die beiden größten Güterströme waren 2025 mit jeweils 1,7 Millionen Tonnen die Importverkehre zu Berg und die Exportverkehre zu Tal.

Im Durchschnitt wurden 2025 über jeden der 351 Kilometer österreichischen Donaukilometer 16 258 Tonnen verschifft. 15 612 Tonnen wurden 2025 durchschnittlich pro Tag transportiert.

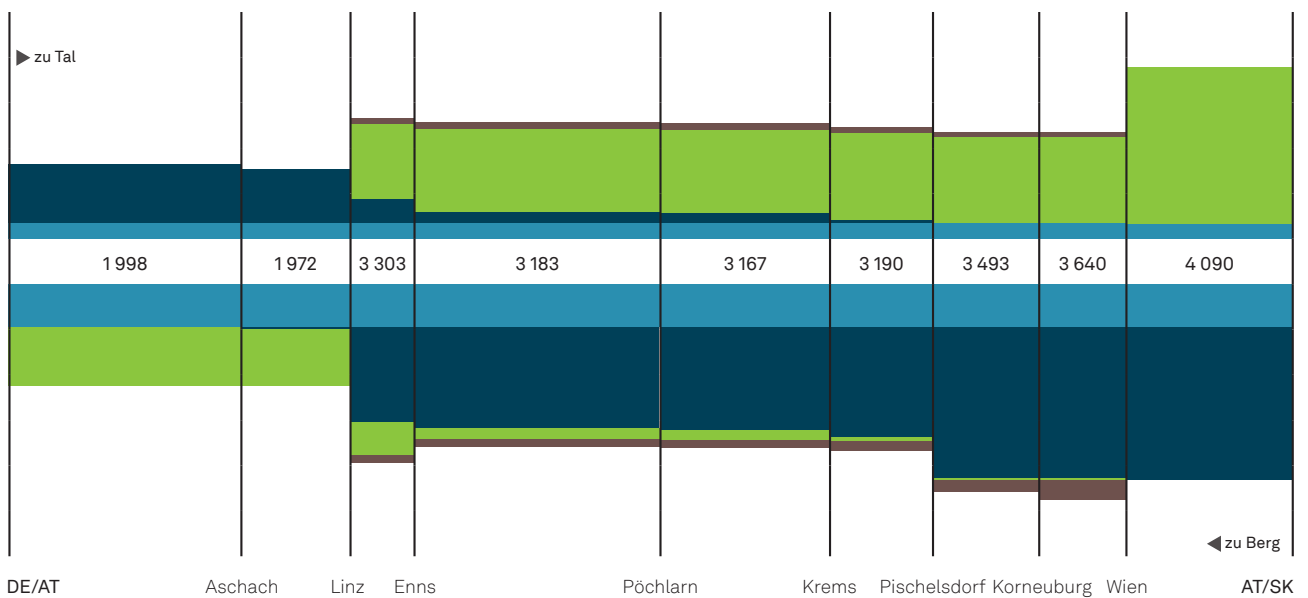
* Ohne Transporte innerhalb eines Hafenstandortes.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2025

in 1 000 Tonnen

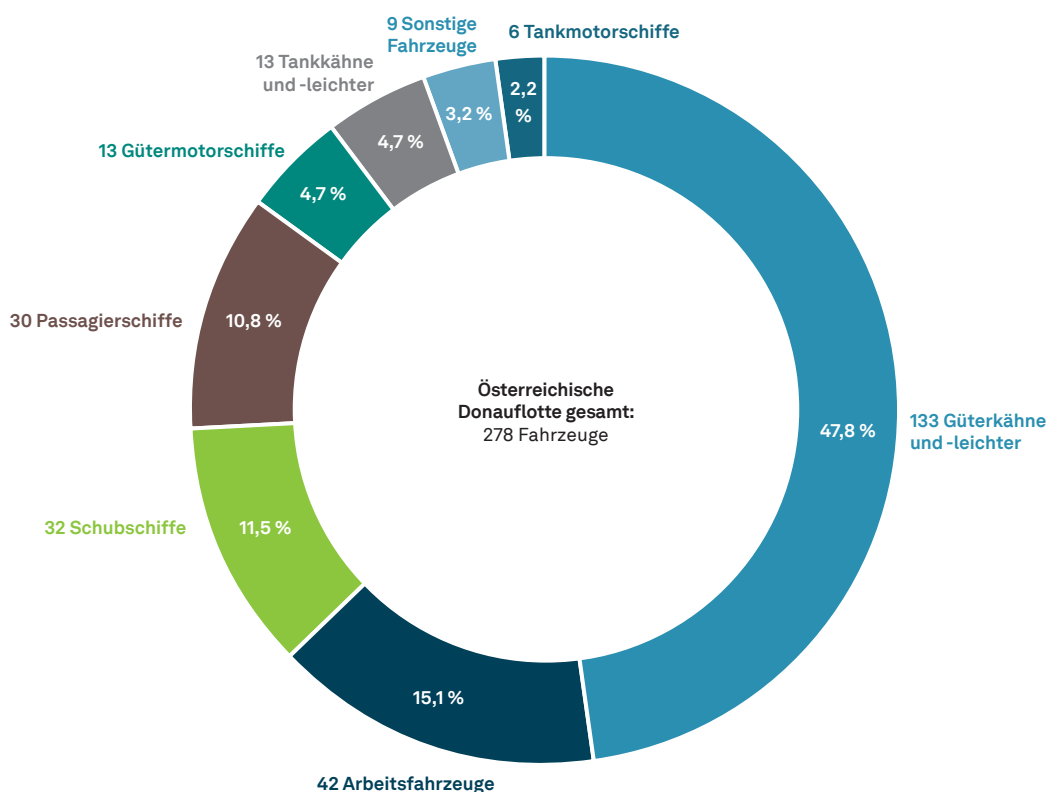
■ Import ■ Export ■ Transit ■ Inland



Abschnitt	Länge	Import		Export		Inland		Transit		Gesamt		Gesamt
in 1 000 Tonnen	in km	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	
Grenze DE/AT-Aschach	63,21	0	667	647	0	0	0	490	194	1 137	861	1 998
Aschach-Linz	31,30	16	625	647	0	0	0	490	194	1 153	819	1 972
Linz-Enns	16,87	1 040	384	147	889	95	64	490	194	1 772	1 531	3 303
Enns-Pöchlarn	67,63	1 113	144	142	935	98	67	490	194	1 843	1 340	3 183
Pöchlarn-Krems	46,20	1 122	119	142	935	98	67	490	194	1 852	1 315	3 167
Krems-Pischelsdorf	26,30	1 228	44	108	962	101	63	490	194	1 927	1 263	3 190
Pischelsdorf-Korneuburg	29,60	1 606	4	33	984	120	62	490	194	2 249	1 244	3 493
Korneuburg-Wien	23,64	1 651	4	33	984	222	62	490	194	2 396	1 244	3 640
Wien-Grenze AT/SK	45,76	1 694	0	0	1 712	0	0	490	194	2 184	1 906	4 090

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Übersicht österreichische Donauflotte* nach Fahrzeugtyp 2025



* 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 etwas gesunken Güterkähne und -leichter weiterhin stärkste Gruppe

Im Jahr 2025 umfasste die österreichische Donauflotte 278 Fahrzeuge (minus 12 im Vergleich zum Vorjahr) mit einem durchschnittlichen Alter von 47 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 (133 Fahrzeuge bzw. 47,8 %). Sie sind durchschnittlich 43 Jahre alt, 68,7 Meter lang, 10,1 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 629,6 Tonnen.

Die zweitstärkste Kategorie waren 2025 mit 42 Einheiten bzw. 15,1 % die Arbeitsfahrzeuge wie Baustellenfahrzeuge und schwimmendes Gerät mit einem Durchschnittsalter von 47 Jahren.

Auf Platz drei landeten die Schubschiffe. Von ihnen waren 2025 in Österreich 32 Fahrzeuge registriert (11,5 %). Sie sind durchschnittlich 50 Jahre alt, 31,0 Meter lang, 8,9 Meter breit, haben einen Tiefgang von 1,6 Metern und eine Motorleistung von 1 323 kW.

Auf Platz vier landeten die Passagierschiffe mit 30 Fahrzeugen bzw. 10,8 % der österreichischen Donauflotte. Dabei handelt es sich überwiegend um Ausflugschiffe. Lediglich ein Kreuzfahrtschiff mit 164 Fahrgastbetten ist in Österreich registriert. Die Passagierschiffe sind durchschnittlich 51 Jahre alt mit einer durchschnittlichen Beförderungskapazität von 264 Personen.

Die österreichische Donauflotte umfasste auch 13 Gütermotorschiffe (4,7 %). Sie sind durchschnittlich 46 Jahre alt, 91,9 Meter lang, 10,9 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern, eine Tragfähigkeit von 1 685,5 Tonnen und eine Motorleistung von 1 051 kW.

Von den Tankkähnen und -leichtern waren in Österreich 13 Einheiten registriert (4,7 %). Sie sind durchschnittlich 39 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 (3,2 %) werden in der Kategorie „Sonstige Fahrzeuge“ zusammengefasst. Dazu zählen beispielsweise Sportboote über 20 Meter oder Fähren.

Schließlich waren noch sechs Tankmotorschiffe oder Bunkerboote in Österreich registriert. Sie sind durchschnittlich 67 Jahre alt, haben eine Tragfähigkeit von 459,6 Tonnen und eine Motorleistung von 354 kW.

- Die österreichische Donauflotte umfasste 2025 278 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 47 Jahren
- Güterkähne und -leichter mit 47,8 % der häufigste Fahrzeugtyp
- Arbeitsfahrzeuge mit 15,1 % auf Platz zwei



GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

76 559 Einheiten geschleust Zuwachs im Personenverkehr

- Rückgang um 11,4 % bei den geschleusten Güterschiffen im Vergleich zum Vorjahr
- Zuwachs um 10,1 % beim Personenverkehr seit 2024



Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2025 im Personen- und Güterverkehr in Summe 76 559 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 19 229 Motorgüter- und Motortankschiffe (–8,2 % gegenüber 2024), 10 382 Schubschiffe (–16,8 %) und 46 948 Personenschiffe (+10,1 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 22 234 Güter- und Tankleichter bzw. -kähne (–5,5 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2024 in Summe ein leichtes Plus von +0,6 % an den geschleusten Schiffseinheiten.

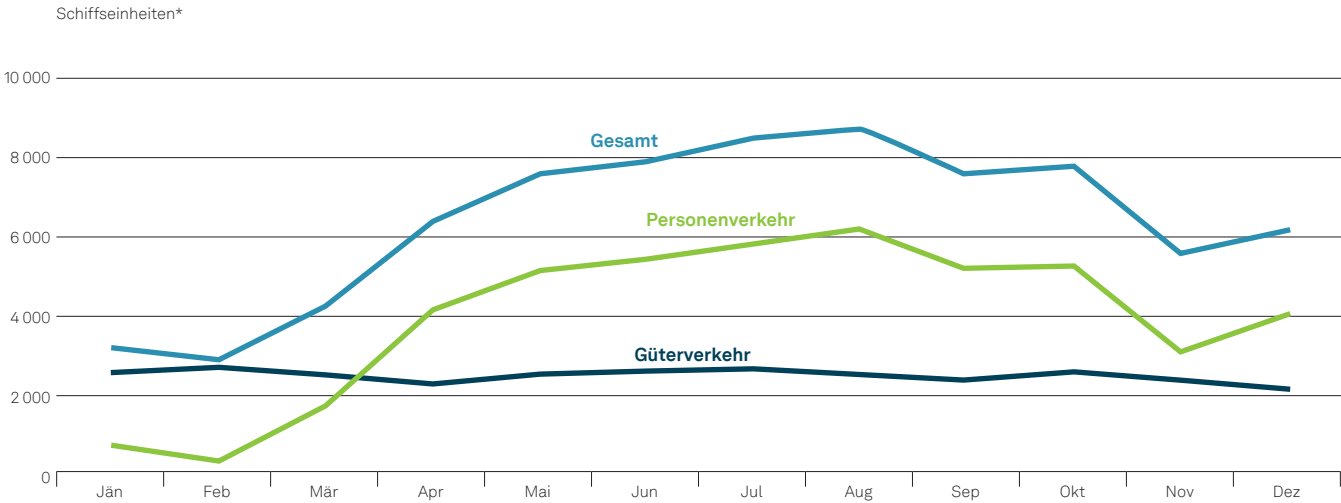
Das Jahr 2025 zeigte insgesamt einen leichten Aufwärtstrend im Verkehrsaufkommen, der sich jedoch auf den Personenverkehr beschränkte. Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau einen deutlichen Rückgang bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 11,4 % oder 3 822 Einheiten weniger als 2024). Im Personenverkehr kam es hingegen zu einem erheblichen Zuwachs des Aufkommens zum Vorjahr (um 10,1 % oder 4 314 Schiffseinheiten mehr als 2024). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2025 der Güterverkehr einen Anteil von 39,7 % (–4,3 Prozentpunkte gegenüber 2024), der Personenverkehr einen Anteil von 60,3 % (+4,3 Prozentpunkte).

Bezogen auf das Gesamtjahr 2025 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 8 506 Verbände oder einzeln fahrende Schiffe (ein Plus von 55 Schiffseinheiten gegenüber 2024) – pro Monat waren dies 708 (+4) Schiffsbewegungen, pro Tag und Schleuse 23,6 geschleuste Einheiten. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenau (Wien) mit 10 162 Schiffseinheiten (–0,2 % gegenüber 2024), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 8 991 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurde mit 7 558 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 2025 zudem 7 921 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (–7,6 % gegenüber 2024) sowie 1 630 sonstige Schiffseinheiten – wie Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2025



	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2025	29 611	-11,4	46 948	+10,1	76 559	+0,6
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

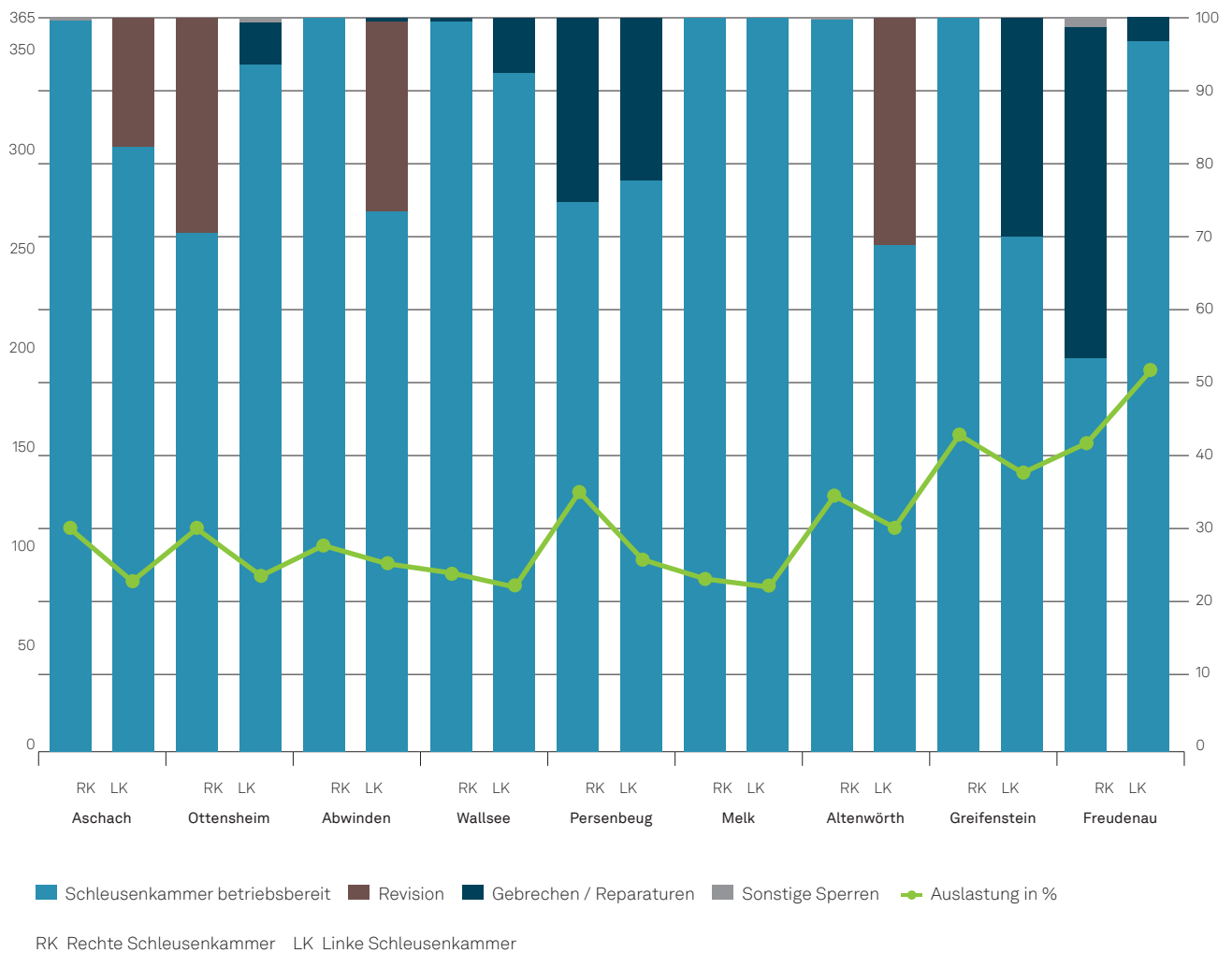
* Schiffseinheiten im Güterverkehr inkludieren Schiffsverbände (Schubschiffe oder Motorgüter- und Motortankschiffe mit Güter- und Tankleichtern bzw. -kähnen) sowie Einzelfahrer (Motorgüter- und Motortankschiffe bzw. einzeln fahrende Schub- und Zugschiffe). Bei den Personenschiffen handelt es sich um Tagesausflugs- und Kabinenschiffe.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verfügbarkeit der österreichischen Donauschleusen 2025

Tage pro Jahr

Auslastung Schleusenkammern in Prozent



VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

99,58 % 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 2025 der Grund für rund 77,9 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenammern. Die der Revisionen im Winterhalbjahr 2024/25, die im Frühjahr 2025 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer im Schnitt 161 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund technischer Gebrechen. Diese machten in Summe rund 20,9 % aller Sperrtage aus. Darüber hinaus wurden etwa 1,2 % der Sperrtage durch geplante Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich, Vermessungen, Gewässerverunreinigungen sowie durch Havarien verursacht.

Im Jahr 2025 wurden keinerlei wetterbedingte Sperren durch Hochwasser oder Eis verzeichnet.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2025 zu gut 363,5 Tagen (99,58 %) gegeben. In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober war lediglich eine Schleuse kurzzeitig komplett außer Betrieb. Grund dafür war eine Störung der linken Schleusenammer der Schleuse Freudenu, während sich die andere Schleusenammer in Reparatur befand. Dies bedeutete eine Sperre von rund 22 Stunden gesamt.

In den verkehrsärmeren Monaten November bis März waren lediglich zwei Schleusen kurzzeitig komplett außer Betrieb. Ein Vorfall betraf eine Havarie in der Schleuse Ottensheim im Jänner, während sich die zweite Schleusenammer in Revision befand. Ein ähnliches Bild zeigte sich im Dezember in der Schleuse Wallsee. Hier kam es zu einem kurzzeitigen technischen Gebrechen der rechten Schleusenammer, während sich die zweite Schleusenammer in Reparatur befand. Im Durchschnitt bedeutete dies eine Totalsperre von rund fünf Stunden.

Die statistische Auslastung der einzelnen Schleusenammern betrug 2025 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.

- 99,58 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2025
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, um Wartezeiten zu vermeiden



WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 7 % der Schiffe warteten Mittlere Wartezeit bei 41 Minuten

Im Mittel mussten im Jahr 2025 auf dem österreichischen Donauabschnitt vor den neun Donauschleusen 7 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten vor Schleusen in Kauf nehmen. Die mittlere Wartezeit für diese 7 % betrug dabei über das gesamte Jahr betrachtet 41 Minuten.

- Für 93 % aller Schiffseinheiten in der Großschifffahrt 2025 keine Wartezeiten vor Schleusen
- 41 Minuten mittlere Wartezeit für 7 % der Schiffe



Wesentliche Einflussfaktoren für die Wartezeitbetrachtung sind die Schleusenverfügbarkeit sowie das Verkehrsaufkommen. Rund 80 % der entstandenen Wartezeiten lassen sich auf die Nichtverfügbarkeit von Schleusenkammern, bedingt durch Revisionen, Reparaturen/Störungen bzw. notwendige Reparaturen nach Havarien, zurückführen. Die verbleibenden 20 % 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 mussten lediglich 0,5 % der Schiffe eine operativ bedingte, durchschnittliche Wartezeit von rund 12 Minuten in Kauf nehmen.

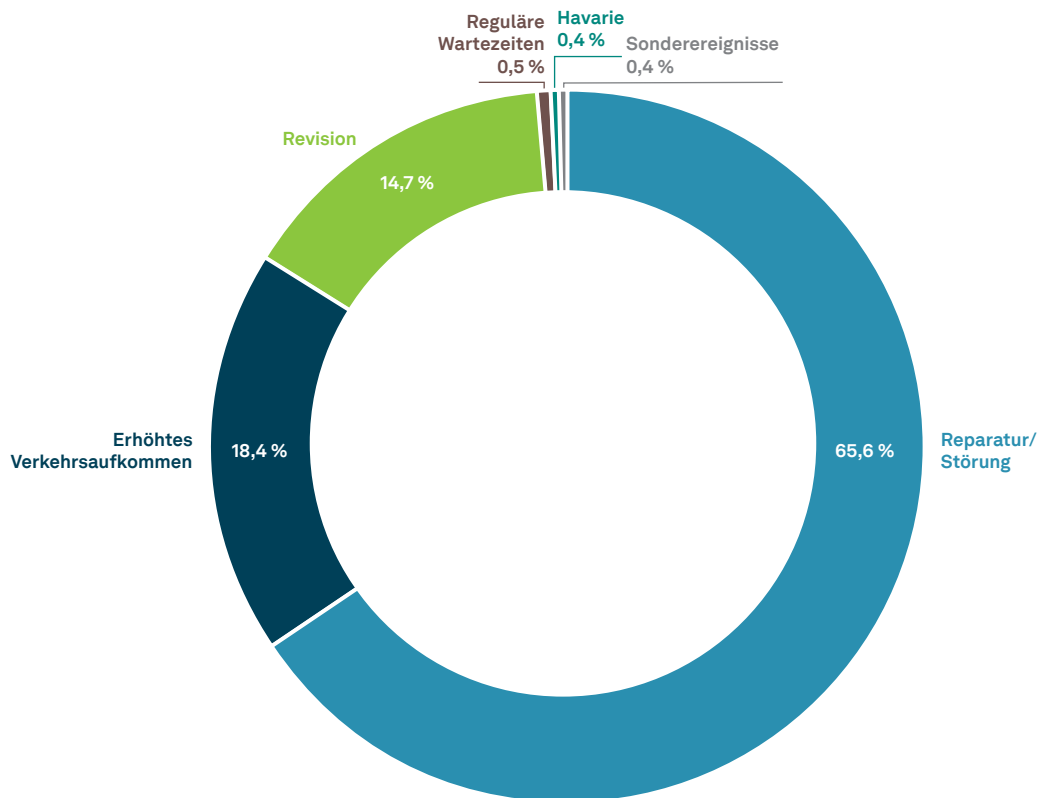
Folgendes Bild kann aus der Detailbetrachtung der Auswertung gezeichnet werden: 14,7 % der Wartezeiten entstand durch die Revisionen der Schleusenkammern in Altenwörth, Abwinden und Ottensheim sowie der im Herbst gestarteten Revision der Schleusenkammer in Aschach.

Ein Großteil der Wartezeiten von rund 65,6 % entstand durch unterjährige Reparaturen/Störungen und Sperren durch Baggerungen oder Vermessungen. Ein geringer Anteil von 0,4 % war einer Havarie im Schleusenbereich der Schleusanlage Ottensheim geschuldet.

Ein weiteres Fünftel (18,4 %) 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 0,4 % der Wartezeiten haben sich mehrere Rettungseinsätze sowie eine Statistikerhebung zum Transit-aufkommen auf die Schifffahrt ausgewirkt, und lediglich 0,5 % Prozent der Wartezeiten lagen im direkten operativen Einflussbereich des Schleusenaufsichtspersonals.

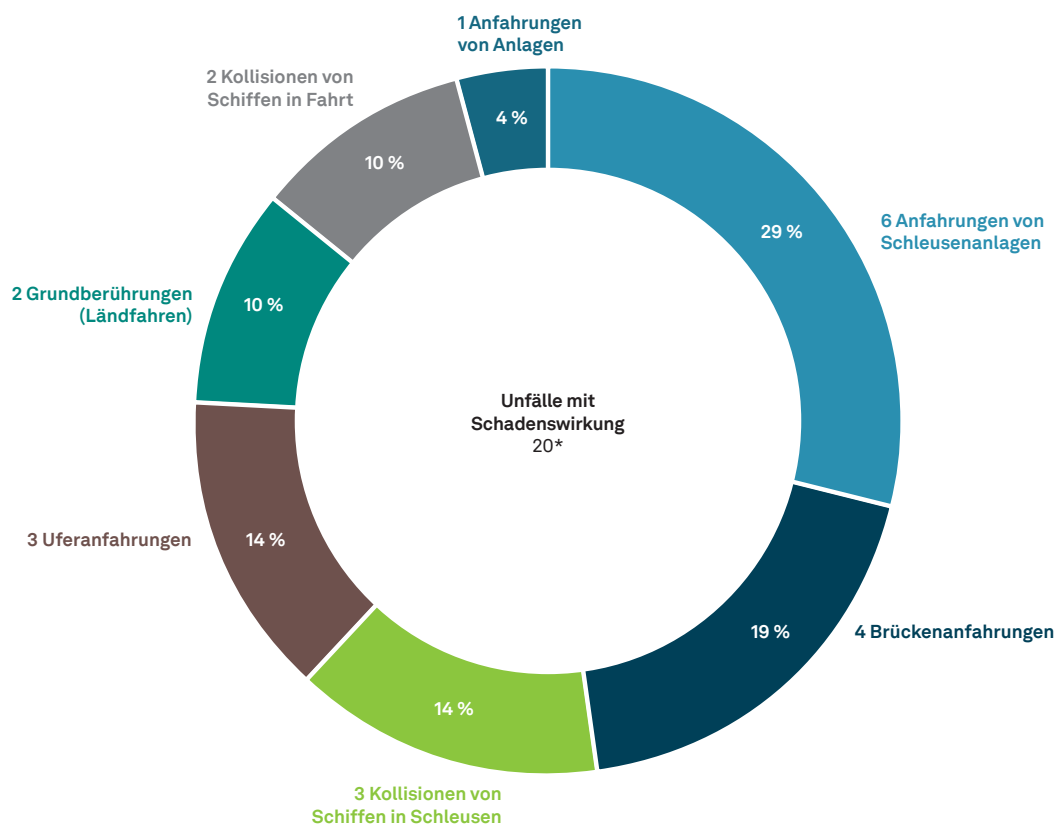
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Ursachen für Wartezeiten an österreichischen Donauschleusen 2025



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2025



*Im Zuge einer Uferanfahrung kam es auch zu einer Anfahrung einer Anlage (keine Schleuse).

Quellen: Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Bearbeitung und Grafik: viadonau

UNFALLGESCHEHEN

Meistens Anfahrungen Konstant niedrige Havariezahlen

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 2025 in Summe 20 Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und, in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An 13 Havarien waren Güterschiffe beteiligt, in weiteren neun Fällen kamen Personenschiffe zu Schaden. Darüber hinaus ereignete sich ein Unfall mit einem Arbeitsschiff.

Differenziert nach der Unfallart kam es zu sechs Anfahrungen von Schleusenanlagen und vier Brückenanfahrungen. Bei jeweils drei Unfällen ereigneten sich Uferanfahrungen und Kollisionen von Schiffen in Schleusen. Darüber hinaus gab es zwei Grundberührungen, zwei Kollisionen von Schiffen in Fahrt und eine Anfahrung einer Anlage (exkl. Schleusen). Bei einem Unfall kam es neben einer Uferanfahrung auch zu einer Anlagenbeschädigung.

Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2025 bei einem Unfall zu einem Personenschaden, bei dem eine Person leicht verletzt wurde. Todesopfer mussten keine vermeldet werden. Gewässerverschmutzungen und Ladungsaustritte blieben 2025 ebenfalls aus.

Die meisten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2025 im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse). In Summe wurden hier neun Unfälle registriert, sechs davon Anfahrungen der Schleusenanlage selbst, und bei drei Unfällen kam es zu Kollisionen innerhalb der Schleuse.

Auf den gestauten Streckenabschnitten wurden im Jahr 2025 in Summe sechs Unfälle registriert, darunter drei Brückenanfahrungen, zwei Uferanfahrungen und eine Kollision von Schiffen in Fahrt.

Auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien ereignete sich eine Grundberührung. Auf der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) kam es zu insgesamt vier Unfällen, einer Brückenanfahrung, einer Grundberührung und einer Kollision von Schiffen in Fahrt. Bei einem weiteren Unfall kam es sowohl zu einer Uferanfahrung als auch zu einer Anlagenbeschädigung.

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2025 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu zwei Unfällen mit Schadenswirkung. Es handelte sich dabei um eine Uferanfahrung und eine Kollision von zwei Sportbooten, bei der sechs Personen schwer verletzt wurden und eine Gewässerverunreinigung verursacht wurde.

- Häufigste Unfallarten:
Anfahrungen von Schleusen-
anlagen und Brücken
- Personenschäden:
1 Verletzter, keine Toten
- An 13 Havarien waren Güter-
schiffe, an 9 Havarien Perso-
nenschiffe, an 1 Havarie ein
Arbeitsschiff beteiligt



MODAL SPLIT

85,4 Millionen Tonnen transportiert Straßengüterverkehr dominiert

Die im Jahr 2025 innerhalb des österreichischen Donaukorridors auf den drei Verkehrsträgern Straße, Schiene und Donau insgesamt grenzüberschreitend transportierte Gütermenge betrug 85,4 Millionen Tonnen. Dies bedeutet gegenüber 2024 eine leichte Verringerung um 1,7 %.

- Anteil der Straße am Modal Split unverändert
- Schiene dominierend beim Transit zu Berg
- Anteil der Donau zwischen 2 % und 18 %



Mit 55,7 Millionen Tonnen grenzüberschreitend beförderten Gütern stellte der Lkw-Verkehr den weitaus größten Anteil am Modal Split, gefolgt vom Bahnverkehr mit 24,3 Millionen Tonnen. Die Binnenschifffahrt lieferte mit 5,4 Millionen Tonnen den kleinsten Beitrag.

Während der prozentuale Anteil des Verkehrsträgers Straße am Modal Split 2025 mit 65 % gegenüber dem Vorjahr gleich blieb, steigerte sich der Anteil der Schiene um einen Prozentpunkt auf 29 %. Der Anteil der Wasserstraße Donau verringerte sich hingegen um einen Prozentpunkt auf 6 %.

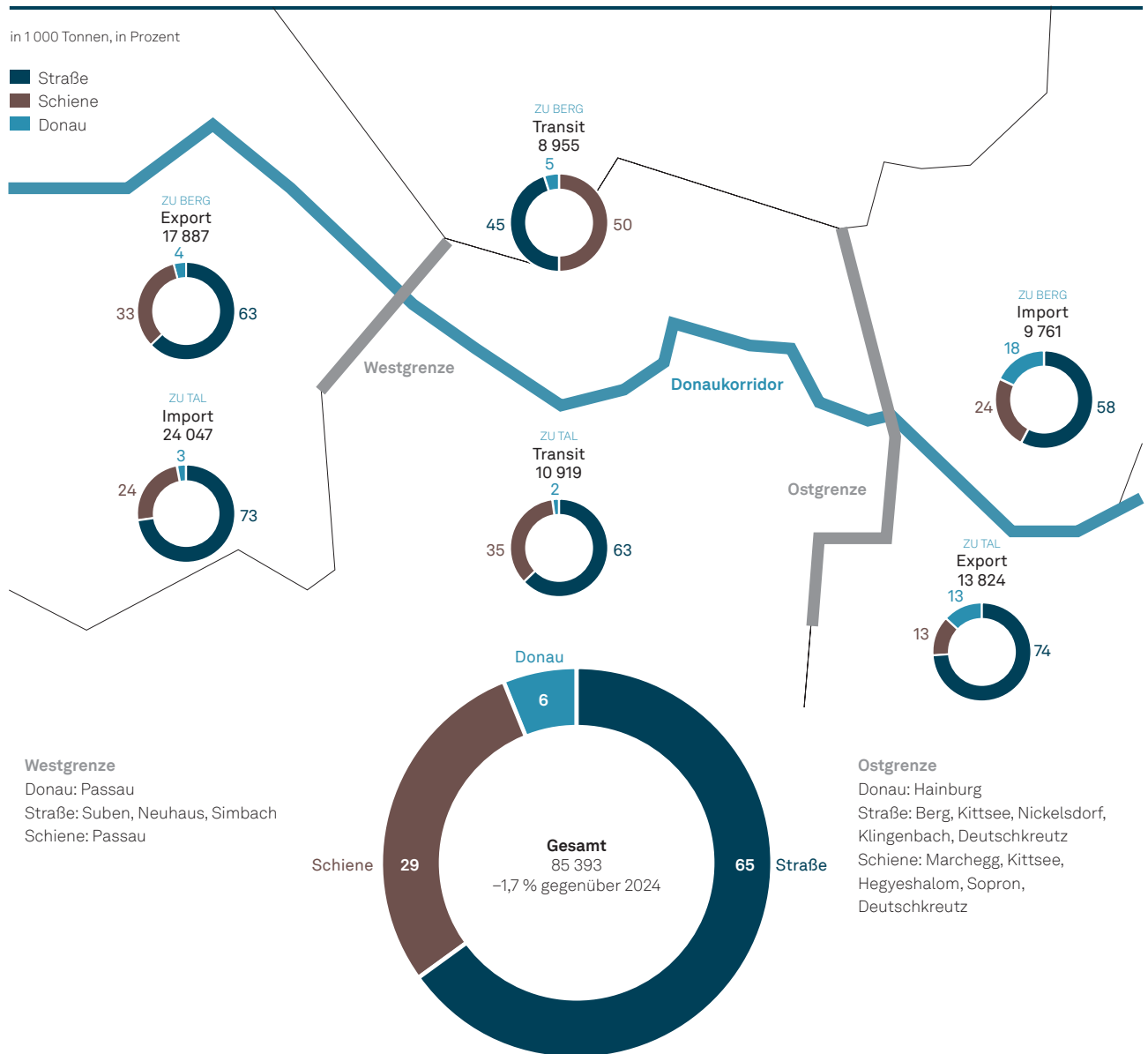
Bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsbereiche und Transportrichtungen lässt sich feststellen, dass die Straße in fast allen Teilbereichen mit bis zu 74 % (Export zu Tal) der dominierende Verkehrsträger ist. Einzig beim Transit zu Berg ist die Schiene mit einem Anteil von 50 % führend.

Die Donau leistete 2025 einen Anteil zwischen 2 % (Transit zu Tal) und 18 % (Import zu Berg). Immerhin 13 % betrug der Anteil der Donau an den Exportverkehren zu Tal.

Seit 1995, also über einen Zeitraum von 30 Jahren, hat sich der Modal Split des österreichischen Donaukorridors wie folgt verändert: Der Beitrag der Lkw-Verkehre stieg von 38 % um 27 Prozentpunkte auf 65 %, während sich die Anteile der Bahntransporte von 38 % um 9 Prozentpunkte und der Transporte per Binnenschiff von 24 % um 18 Prozentpunkte verringerten.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2025

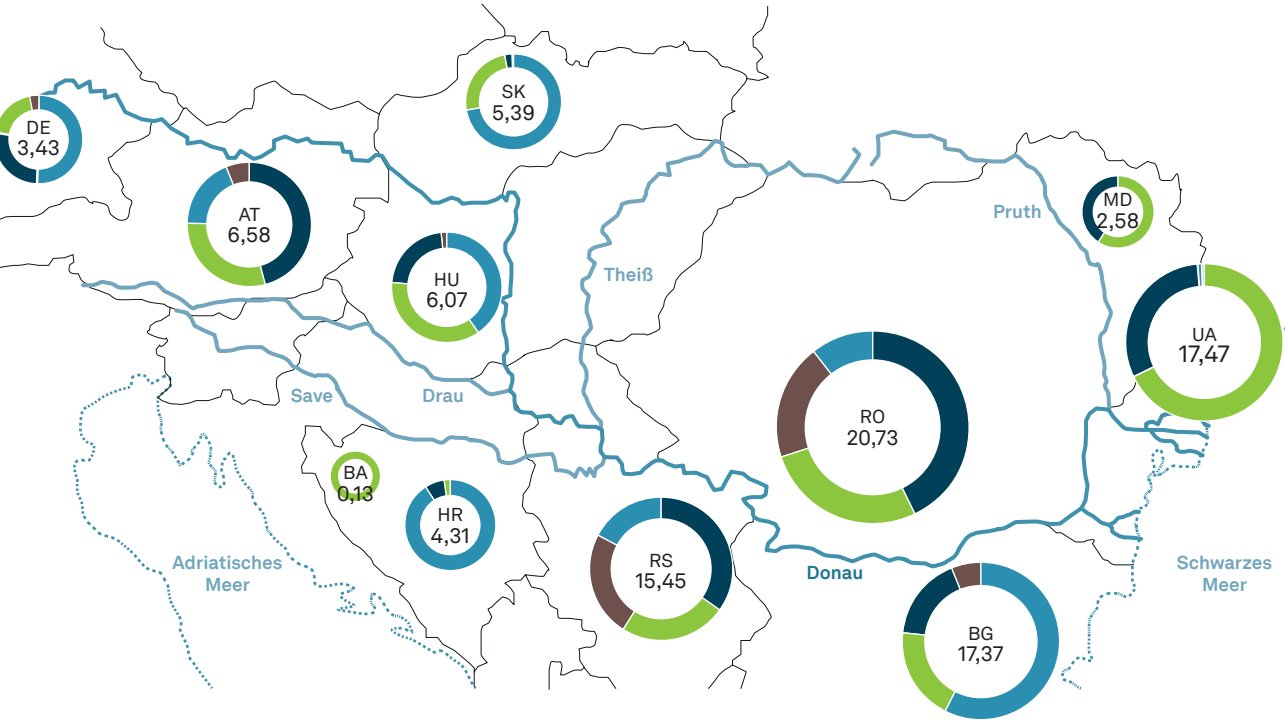


ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2024

in Mio. Tonnen

■ Import ■ Export ■ Transit ■ Inland



in Mio. Tonnen	DE ¹	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA
Export	0,67	1,94	1,33	2,18	0,09	0,13	3,74	5,64	3,35	1,53	11,88
Import	0,92	3,02	0,14	1,33	0,30	0,00	5,39	8,90	2,98	1,05	5,36
Transit	1,74	1,23	3,90	2,46	3,92	0,00	2,64	2,17	10,00	0,00	0,15
Inland	0,10	0,39	0,02	0,10	0,00	0,00	3,68	4,02	1,04	0,00	0,08
Summe	3,43	6,58	5,39	6,07	4,31	0,13	15,45	20,73	17,37	2,58	17,47

¹ Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern

Quellen: Eurostat, nationale Verkehrsstatistiken, Statistiken der Schleusen Jochenstein und Eisernes Tor I, Donaukommission: „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Bilanz 2024“, Bearbeitung und Grafik: viadonau

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT 2024

46,9 Millionen Tonnen im Donaauraum Starker Rückgang in der Ukraine

2024 wurden im Donaauraum, einschließlich dem über die Save mit der Donau verbundenen Bosnien-Herzegowina, 46,9 Millionen Tonnen an Güter verschifft. Gegenüber 2023 bedeutet dies eine Abnahme um 8,3 Millionen Tonnen bzw. 15 %.

Bei Betrachtung der für jedes Land einzeln erfassten Transportmengen wird klar, dass der mengenmäßige Rückgang im Wesentlichen auf die deutlich verringerte Transportmenge der Ukraine zurückzuführen ist. Wurden über den ukrainischen Donauabschnitt 2023 noch 32,2 Millionen Tonnen verschifft, fiel diese Menge 2024 um beträchtliche 45,7 % auf 17,5 Millionen Tonnen. Mit Ausnahme des Verkehrsgebietes Import, der 2025 im Vergleich zu 2024 eine leichte Steigerung um 5,8 % aufwies, fielen die anderen Verkehrsbereiche der ukrainischen Donau um deutliche 55,5 % im Export, 46,4 % im Transit und 46,2 % im Inlandsverkehr.

Von den 17,5 Millionen Tonnen, die über die ukrainische Donau verschifft wurden, wurde mit 13,1 Millionen Tonnen der Großteil über das Schwarze Meer in Ländern oder aus Ländern außerhalb des Donaaraumes wie Griechenland, der Türkei und Ägypten exportiert oder importiert.

Auch in Moldawien gab es eine rückläufige Entwicklung, wo die über die Donau verschiffte Menge von 2,7 Millionen Tonnen im Jahr 2023 auf 2,6 Millionen Tonnen um 3,3 % 2024 fiel. In allen übrigen Donauanrainerstaaten inklusive Bosnien-Herzegowina stiegen die Transportvolumen zwischen 0,2 % (Rumänien) und 16,4 % (Ungarn).

Die auf nationaler Basis erhobenen Transportmengen zeigen, dass 2024 in Rumänien mit 20,7 Millionen Tonnen das höchste Transportvolumen erzielt wurde. Es folgen die Ukraine (17,5 Mio. t), Bulgarien (17,4 Mio. t), Serbien (15,5 Mio. t), Österreich (6,6 Mio. t), Ungarn (6,1 Mio. t), die Slowakei (5,4 Mio. t), Kroatien (4,3 Mio. t), Deutschland (3,4 Mio. t)¹, Moldawien (2,6 Mio. t) und Bosnien-Herzegowina (0,1 Mio. t).

Diese Zahlen machen deutlich, dass im Raum unterhalb Kroatiens, mit Ausnahme von Bosnien-Herzegowina und Moldawien, deutlich größere Mengen als auf der Donau zwischen Deutschland und Kroatien verschifft werden. Dieses Verhältnis zeigen auch die 2024 an der deutschen Schleuse Jochenstein und der rumänisch-serbischen Schleuse Eisernes Tor I geschleusten Mengen: 2,6 Millionen Tonnen (Schleuse Jochenstein) bzw. 8,3 Millionen Tonnen (Eisernes Tor I).

Die hohe internationale Bedeutung der Donau wird daran deutlich, dass 2024 37,5 Millionen Tonnen und somit ein Anteil von 80 % der Gesamttransportmenge grenzüberschreitend verschifft wurden. In keinem der elf Länder ist der Inlandsverkehr der dominierende Verkehrsbereich.

- Leichte Steigerung des ukrainischen Imports
- Höchstes Transportvolumen in Rumänien
- 37,5 Millionen Tonnen grenzüberschreitend verschifft



¹ Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

Geprägt von Niederwasser Positive proaktive Kommunikation

- Fordernde hydrologische Verhältnisse
- Positive Beispiele proaktiver Kommunikation in Rumänien und Bulgarien
- Kritischste Engpässe insbesondere auf der slowakischen und ungarischen Donau



Aus hydrologischer Sicht war 2025 eines der schwierigsten Jahre für die Schifffahrt in der jüngeren Vergangenheit. Alle Wasserstraßenverwaltungen hatten mit niedrigen Wasserständen zu kämpfen. An der Oberen Donau lagen die Pegelstände nur an 31 % der Tage über dem Mittelwasser (MW). Niedrigwasserperioden traten an der Oberen und Mittleren Donau im Frühjahr sowie zum Jahresende auf; an der Unteren Donau kam es in der zweiten Jahreshälfte zu extrem niedrigen Wasserständen – bis zu 1 m unter dem Regulierungsniederwasser (RNW).

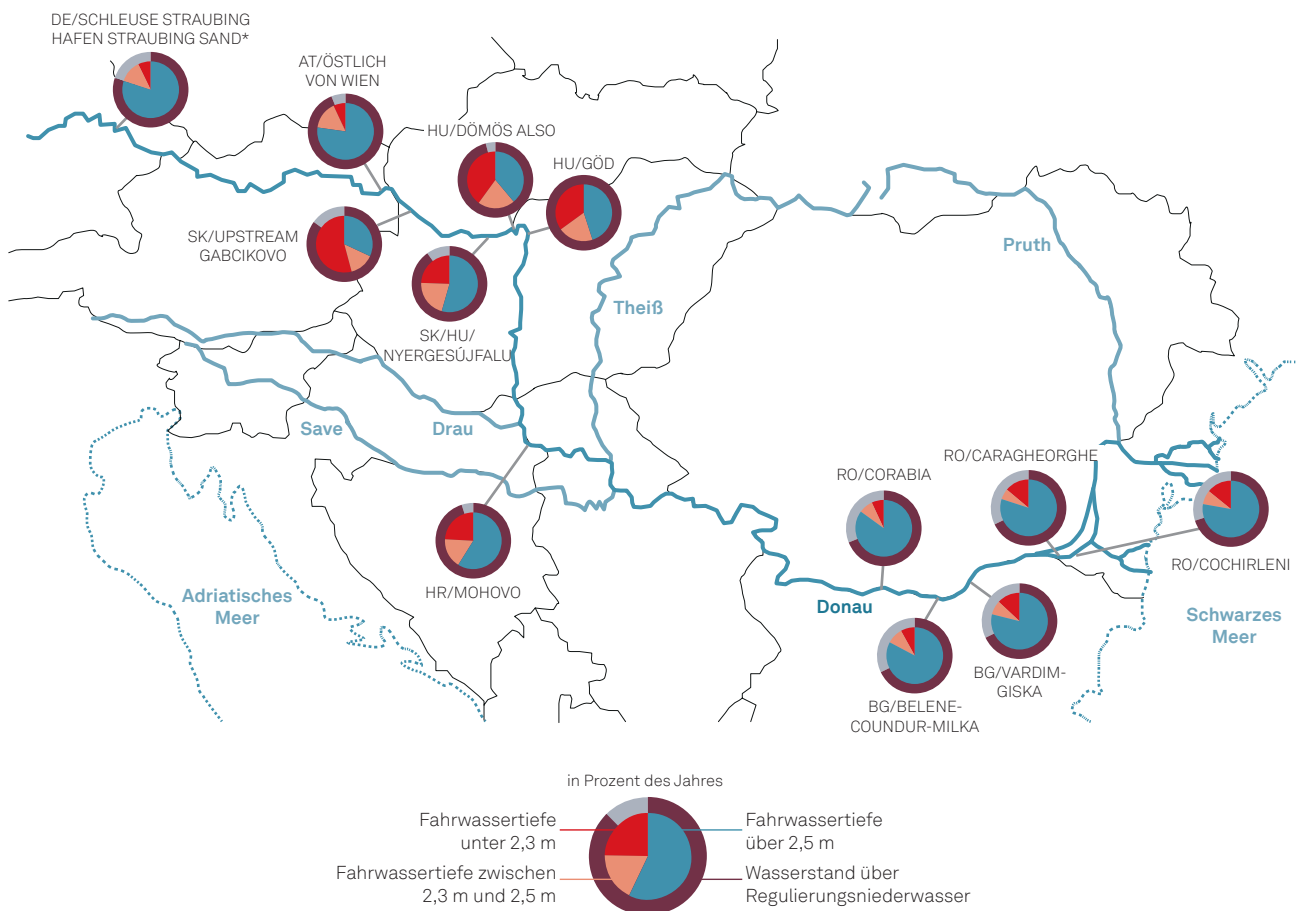
In herausfordernden Jahren wie 2025 sind vorausschauendes Verkehrsmanagement und rechtzeitig durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen (z.B. Baggerungen, Reduzierung der Fahrrinnenbreite) von entscheidender Bedeutung. Besonders in Rumänien und Bulgarien gab es im vergangenen Jahr „Best-Practice“-Beispiele für ein proaktives Verkehrsmanagement und eine entsprechende Kommunikation mit Nutzer:innen. Die dortigen Wasserstraßenverwaltungen kommunizierten täglich die aktuellen Daten und organisierten monatliche Online-Treffen sowie zwei Stakeholderevents mit der Schifffahrt zu den aktuellen Fahrwasserbedingungen. Dieses transparente Vorgehen verbesserte die Planbarkeit für den Sektor deutlich.

Die kritischsten Seichtstellen lagen – wie in den Vorjahren – in der Slowakei (249 Tage unter 2,5 m Fahrwassertiefe) und in Ungarn (223 Tage unter 2,5 m Fahrwassertiefe). Hier werden die Folgen unzureichender Fahrrinnenerhaltung insbesondere in Jahren mit ungünstigen hydrologischen Bedingungen deutlich sichtbar.

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 2025

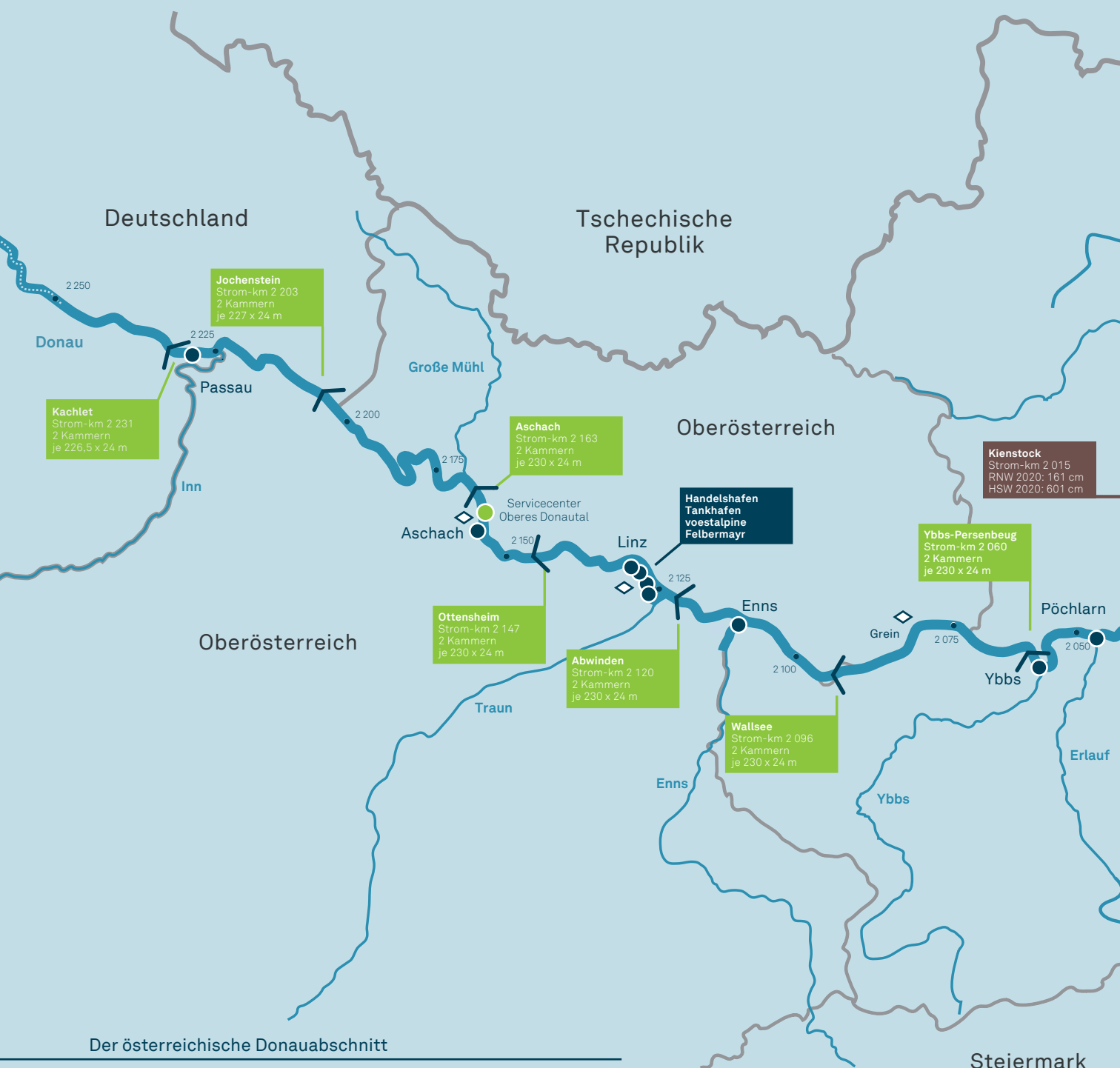


Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Seichtstellen entlang der Donau im Jahr 2025. Für jede kritische Seichtstelle wird die Verfügbarkeit der Fahrrinne (innerer Kreis) im Verhältnis zu den hydrologischen Rahmenbedingungen (äußerer Kreis) dargestellt. Das Erhaltungsziel besteht 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. 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 Schifffbarkeit, 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).

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 2025 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.

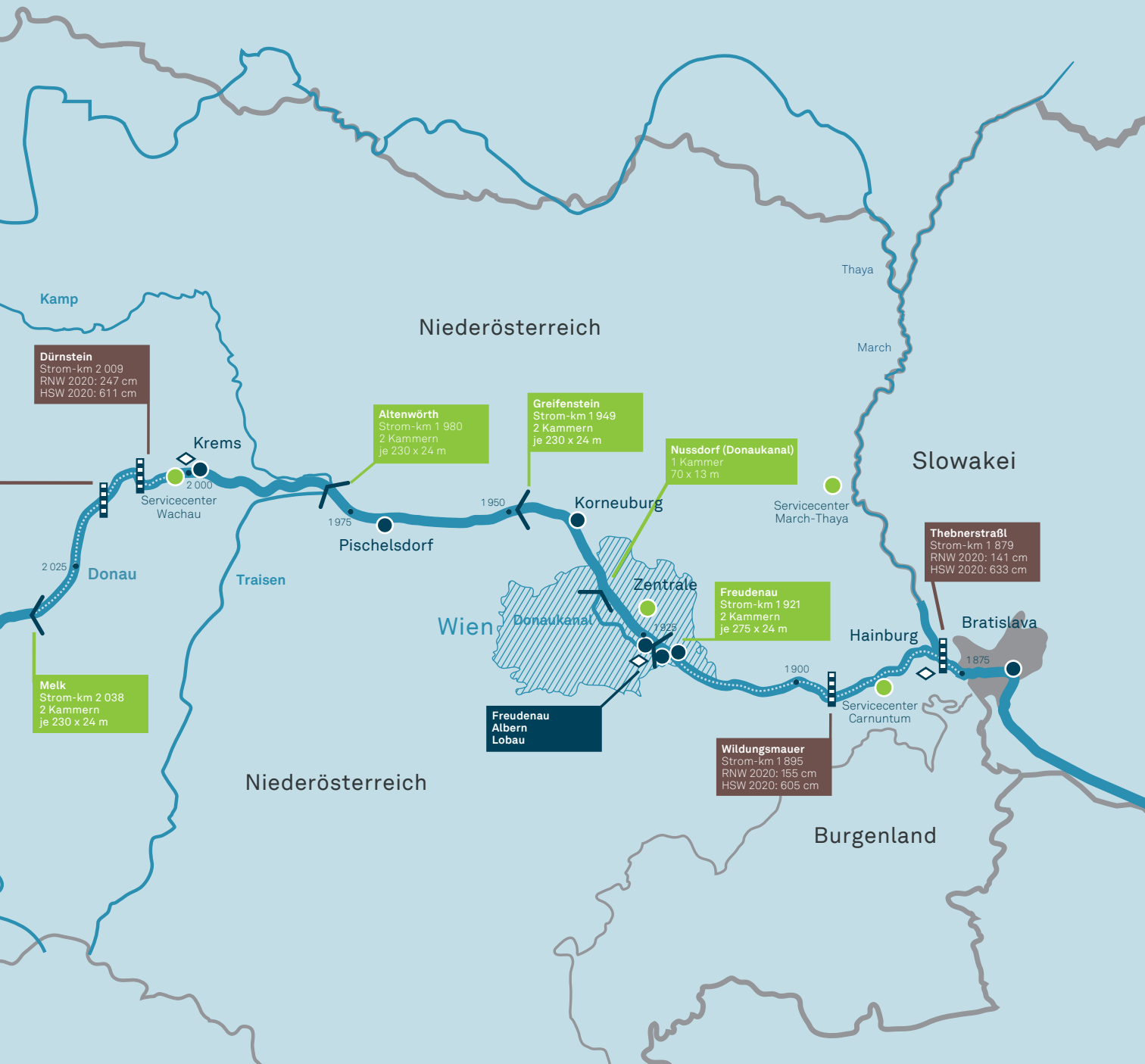
Quelle: „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und „Reports on Good Navigation Status – National Action Plans“-Update von Juli 2025, erstellt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie (<https://navigation.danube-region.eu/>).

Bearbeitung und Grafik: 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, T +43 50 4321-1000, www.viaddonau.org

Projektleitung Uta Hauft **Redaktion** Sabine Gansterer, Alina Gruber, Simon Hartl, Thomas Hartl, Andreas Herkel, Alice Kaufmann, Iris Marstaller, Bettina Matzner, Ulf Meinel, Ines Poppinger, Stefan Schwarzmayr, Josef Semrad, Maximilian Stundner, Thomas Zwicklhuber

Grafik Mirella Karoly **Fotos** LIFE-Boat 4 Sturgeon: Christian Redtenbacher, Portraits: BMIMI, viaddonau/Johannes Zinner

Druck Print Alliance HAV Produktions GmbH, printalliance.at

© viaddonau 2026



Hier finden Sie den Jahresbericht und
weitere Publikationen zum Download:
www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren



produziert gemäß Richtlinie Uz24
des Österreichischen Umweltzeichens,
Print Alliance HAV Produktions GmbH,
UW-Nr. 715



Druckprodukt mit finanziellem
Klimabeitrag
ClimatePartner.com/13996-2607-1035

