

21

Eckdaten Donauschifffahrt 2021¹

Transportaufkommen

8,3 Mio. t (+0,3 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Import: 3,9 Mio. t (–1,5 %) • Export: 2,4 Mio. t (+17,7 %) • Transit: 1,2 Mio. t (–27,6 %) • Inland: 0,8 Mio. t (+27,1 %)
---------------------	--

Transportleistung

7,4 Mrd. tkm (–1,5 %)	• Innerhalb des Bundesgebietes: 1,5 Mrd. tkm (–6,2 %)
7 986 Beförderungen (–1,1 %)	• Außerhalb des Bundesgebietes: 5,9 Mrd. tkm (–0,2 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und –länden

7,9 Mio. t (+8,7 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Erze und Metallabfälle: 2,1 Mio. t (+0,0 %) • Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterialien: 1,6 Mio. t (+13,4 %) • Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 1,4 Mio. t (+8,6 %) • Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 1,0 Mio. t (+6,3 %) • Metallerzeugnisse: 0,8 Mio. t (+20,0 %) • Düngemittel: 0,8 Mio. t (+18,4 %) • Sonstige Güter: 0,3 Mio. t (+9,2 %)
---------------------	---

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

56 956 Schiffseinheiten* (+9,4 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Güterverkehr: 41 432 Einheiten (–7,1 %) • Personenverkehr: 15 524 Einheiten (+107,0 %)
-----------------------------------	---

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

0,3 Mio. Passagiere (+75,8 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Linienverkehr: 155 000 Passagiere (+55,0 %) • Flusskreuzfahrten: 90 000 Passagiere (+80,0 %) • Gelegenheitsverkehr: 45 000 Passagiere (+200,0 %)
-------------------------------	--

Unfallgeschehen

12 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Personenschäden: 0 Tote, 0 Schwerverletzte, 0 Leichtverletzte • Sachschäden: 10 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 3 Auf-Grund-Laufen, 1 Schiff-Schiff, 0 Schiffe gesunken
--	---

Verfügbarkeit der Wasserstraße

363 Tage	• Sperre aufgrund von Hochwasser: 2 Tage
15-Jahres-Mittel: 359 Tage	• Sperre aufgrund von Eis: 0 Tage

¹ Veränderungen gegenüber 2020 finden sich als Prozentwerte in Klammern
² Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

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

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Bilanz viadonau	6
Kundenzufriedenheit Infrastruktur	14
Transportaufkommen	16
Hafenumschlag	18
Gütergruppen.....	20
Personenschifffahrt	22
Verfügbarkeit Wasserstraße.....	24
Schiffsauslastung	26
Fahrwassertiefen	28
Verkehrsband Donau Österreich	30
Österreichische Donauflotte	32
Geschleuste Schiffseinheiten	34
Verfügbarkeit Schleusenammern	36
Wartezeit an Schleusen	38
Unfallgeschehen.....	40
Modal Split	42
Güterverkehr Donau gesamt	44
Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt.....	46
Karte Österreichischer Donauabschnitt.....	48
Impressum	50

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

Klimachance Wasserstraße Transporte auf die Donau verlagern



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

Die Verkehrswende ist einer der bedeutendsten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandlungsprozesse der jüngeren europäischen Geschichte. Ihre Notwendigkeit ist unbestritten, ihre Dringlichkeit allumfassend, und es sind Lösungen im Hier und Jetzt, die darüber entscheiden, ob es uns gelingt, die Klimakrise zu bekämpfen und ihre Auswirkungen in Grenzen zu halten. Die Verkehrswende ist auch eine einmalige Chance für die Wasserstraße Donau, diese als umweltfreundlichen und leistungsfähigen Transportweg auf ökologisch verträgliche Weise im Infrastrukturnetz der Zukunft optimal zu positionieren.

Genau dafür stellt das Klimaschutzministerium gemeinsam mit viadonau die nötigen Weichen. Wir bringen Förderprogramme zur Modernisierung der Donauflotte auf den Weg, sorgen mit erneuerten Anlegestellen und Landstromversorgung für eine zeitgemäße Infrastruktur für die Schifffahrt und koordinieren uns mit den verschiedenen Akteurinnen und Akteuren, um die Verlagerung von Gütertransporten auf die Wasserstraße zu forcieren. So machen wir aus dem Ziel des Mobilitätsmasterplans 2030 – der Klimaneutralität 2040 – konkrete Wirklichkeit mit der Wasserstraße als wichtigem Teil von europäischer Dimension.

Eine wichtige Etappe auf diesem Weg ist die konsequente Verlagerung von Schwerlasttransporten von der Straße auf die Donau. Auf Basis eines mit viadonau gestarteten Projekts werden Sondertransporte, die über die Wasserstraße geführt werden können, dazu verpflichtet diese auf das Binnenschiff zu verlagern. Der Nutzen ist klar: Emissionen senken, Straßen entlasten und die Verkehrssicherheit erhöhen. So können mit der Verlagerung von Schwertransporten wie den bis zu 50 Tonnen schweren Windkraftelementen, die bereits regelmäßig im Hafen Krems verladen werden, rund 45 Prozent der klimaschädlichen CO₂-Emissionen eingespart werden. Die Verkehrswende im Gütertransport gelingt nur, wenn alle Verkehrsträger gemäß ihrer jeweiligen Stärken optimal eingesetzt und vernetzt werden, dazu gehört die Binnenschifffahrt in einer starken, spezialisierten Rolle.

Ab sofort muss gelten: Vom Umdenken zum Umlenken – für eine klimafreundliche Transportzukunft.

Verantwortungsvoll und klimabewusst Gemeinsam für Ihre Zukunft am Strom



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

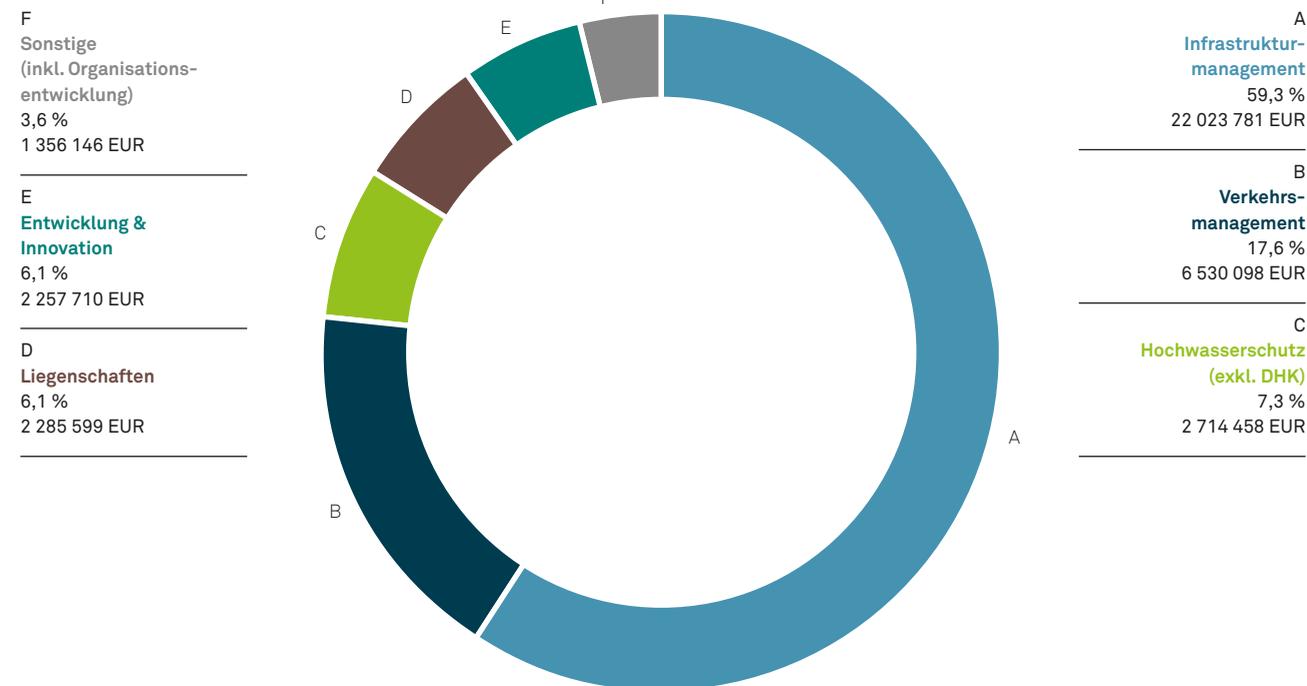
Ich bin überzeugt, vielen von Ihnen geht es ganz ähnlich wie uns: Nach vielen intensiven Monaten der Einschränkungen und des Krisenmanagements wollen wir die Coronavirus-Pandemie zwar keineswegs ignorieren, aber doch allmählich in den Hintergrund treten lassen und uns mit ganzem Herzblut vor allem der Donau, Natur und Schifffahrt widmen. Denn unsere Ziele am Strom sind unverändert vielfältig, ambitioniert und klar auf eine nachhaltige Zukunft gerichtet. Der Klimawandel hat schließlich keine Auszeit genommen, sondern prüft im Gegenteil jeden Tag nachdrücklicher unsere Bereitschaft zur Veränderung und zu konkreten Lösungen. Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht, wollen bis 2030 energieautark sein und setzen dazu mithilfe interner und externer Expertinnen und Experten zukunftsorientierte Energieeffizienz-Konzepte um. Wir statten zum Beispiel unsere Servicecenter mit Photovoltaik-Anlagen aus, erweitern unsere E-Auto-Flotte und binden unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ihre Bedürfnisse und Ideen aktiv in diesen nachhaltigen Modernisierungsprozess mit ein. Es ist dieser ganzheitliche Verantwortungssinn, der kontinuierlich von innen nach außen strahlt, zugleich tief in unsere Projekte hineinwirkt und ihre Erfolge umso beständiger macht – seien es nun die Gewässernetzungen an Donau, March und Thaya, unsere tägliche Arbeit auf den Treppelwegen und Schleusen für die Sicherheit von Erholungsuchenden und Schifffahrt oder die engagierten Initiativen, gemeinsam mit dem Klimaschutzministerium dem Rezept für ein klimaschonendes europäisches Transportnetz eine gute Portion Wasserstraße hinzuzufügen.

Das tun wir, weil es notwendig ist, weil es im Klimawandel das Gebot der Stunde ist, aber auch, weil das Streben nach einem besseren ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Morgen im Donauraum fest in die viadonau-DNA eingeschrieben ist. Wir können daher gar nicht anders, als Tag für Tag ebenso leidenschaftlich wie verlässlich für Ihre sichere Zukunft an der Donau zu arbeiten. Ob in Zeiten der Bewährung oder beim Aufbruch zu neuen Ufern – auf uns können Sie zählen.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Kosten nach Kernaufgaben und Wirkungsbeiträgen von viadonau 2021

Kosten nach Kernaufgaben



Kosten nach Wirkungsbeitrag



BILANZ VIADONAU

Mehr Entfaltungsräume für die Natur Upgrade Wasserstraßen-Infrastruktur

Von herausragenden Naturschutz- und Forschungsprojekten bis hin zu entscheidenden Fortschritten für die Schifffahrtsinfrastruktur – trotz fortgesetzter Corona-virus-Pandemie konnte viadonau auch im Donaujahr 2021 für Umwelt, Wirtschaft und die Menschen am Strom wichtige Erfolge erzielen.

PlasticFreeDanube geht durchs Ziel: Nach dreieinhalb Jahren Forschungsarbeit an der Donau ging das österreichisch-slowakische INTERREG-Projekt „PlasticFree-Danube“ am 23. Februar 2021 mit einem Abschluss-Event offiziell über die Ziellinie. Die Partner konnten zahlreiche Resultate aus der Analyse des Plastikmülls und seiner Eintragspfade in die Donau präsentieren. Diese sollen dabei helfen, wirkungsvolle Strategien zur Plastikmüllvermeidung an der Donau und darüber hinaus umzusetzen.

FAIRway Danube – Folgeprojekte nehmen Fahrt auf: Während 2021 das EU-kofinanzierte Projekt „FAIRway Danube“ endete, wurden bereits im Frühjahr 2021 zwei Folgevorhaben initiiert. Wichtigste Aktivität des Projekts „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ ist die für 2022 und 2023 geplante Modernisierung der serbischen Schleuse Eisernes Tor II. Die Initiativen in Österreich betrafen vor allem die Modernisierung öffentlicher Liegeplätze in Linz, Wildungsmauer und Wien. Hauptaugenmerk von „Preparing FAIRway 2 works in the Rhine-Danube Corridor“: vorbereitende Arbeiten für flussbauliche Maßnahmen, um die spezifischen Umweltbedingungen entlang der kritischen Engpässe im serbisch-kroatischen Donauabschnitt zu berücksichtigen.

Ende und Neuanfang in der Wachau: Der im Frühjahr 2021 erreichte Bauabschluss des von der EU geförderten und von viadonau umgesetzten Renaturierungsprojekts „LIFE+ Auenwildnis Wachau“ ermöglicht einen wichtigen Neuanfang für die Natur. Entlang eines neu geschaffenen und wieder mit der Donau vernetzten 1,6 km langen Seitenarms gilt es für Tiere und Pflanzen nun, vielfältige Lebensräume wiederzubesiedeln.

Weiterer Abbau administrativer Hürden: Das von viadonau betriebene DoRIS Portal stellt Nutzerinnen und Nutzern der Wasserstraße ein weiteres kostenloses Service zur Verfügung: den DAVID Creator. Damit wird die elektronische Erstellung der international harmonisierten Grenzkontrollformulare „Danube Navigation Standard Forms“ ermöglicht – so werden administrative Barrieren im Donauraum weiter reduziert.

Mehr natürliche Dynamik an March und Thaya: Im Herbst und Winter 2021 fanden an March und Thaya intensive Renaturierungsaktivitäten statt. Während an der March im Rahmen des österreichisch-slowakischen INTERREG-Projekts „Kli-Ma“ der längste unverbaute Uferverlauf im Grenzabschnitt des Flusses geschaffen wurde, erfolgte an der Thaya im Rahmen des österreichisch-tschechischen INTERREG-Vorhabens „Thaya Wellendynamik“ die Wiedervernetzung eines weiteren Mäanders.



„Unsere vielfältigen Projekterfolge beruhen auf einem zukunftsorientierten Nachhaltigkeitsgedanken, den wir auch innerhalb des Unternehmens konsequent leben. So setzen wir ganz im Sinne der Agenda 2030 der Vereinten Nationen zur nachhaltigen Entwicklung konkrete Maßnahmen der österreichischen Umwelt- und Energiestrategie des BMK und BMLRT um.“

NINA PERSCH
Projektmanagerin Umwelt/Ökologie

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2017 bis 2021



Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen
in den freien Fließstrecken der Donau 2021



Geschleuste Schiffseinheiten
2017 bis 2021



KUNDENZUFRIEDENHEIT INFRASTRUKTUR

Erneut Bestnote im Donauraum Proaktive Instandhaltung

- viadonau bei Qualität der Wasserstraße aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer mit Note 1,7 bewertet
- Proaktive Instandhaltung in Kombination mit gezielten wasserbaulichen Maßnahmen als Erfolgsfaktor

Zum Zwecke einer effektiveren Leistungserbringung ist für viadonau ein laufendes Monitoring der Kundenzufriedenheit ein wichtiger Indikator. Aus diesem Grund wird jährlich eine Befragung der gewerblichen Nutzerinnen und Nutzer der Wasserstraße, also der Güter- und Personenschifffahrt, durchgeführt. Die Rückmeldungen werden für eine weitere Verbesserung der von viadonau betriebenen Services zur Wasserstraßen-Infrastruktur herangezogen. Insgesamt sind in der im Winter 2021/2022 durchgeführten Kundenumfrage 57 Rückmeldungen aus dem Schifffahrtssektor eingelangt.

In der Kundenumfrage wird unter anderem die Qualität der Instandhaltung der Fahrwinne im österreichischen Donauabschnitt, also die Beurteilung der Erhaltungsbaggerungen von viadonau, erhoben. Diese wurde in der aktuellen Umfrage mit der Durchschnittsnote 1,7 auf einer Schulnotenskala von 1 bis 5 beurteilt, wobei 87,5 % der Respondentinnen und Respondenten die Noten „Sehr gut“ und „Gut“ vergaben. 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.

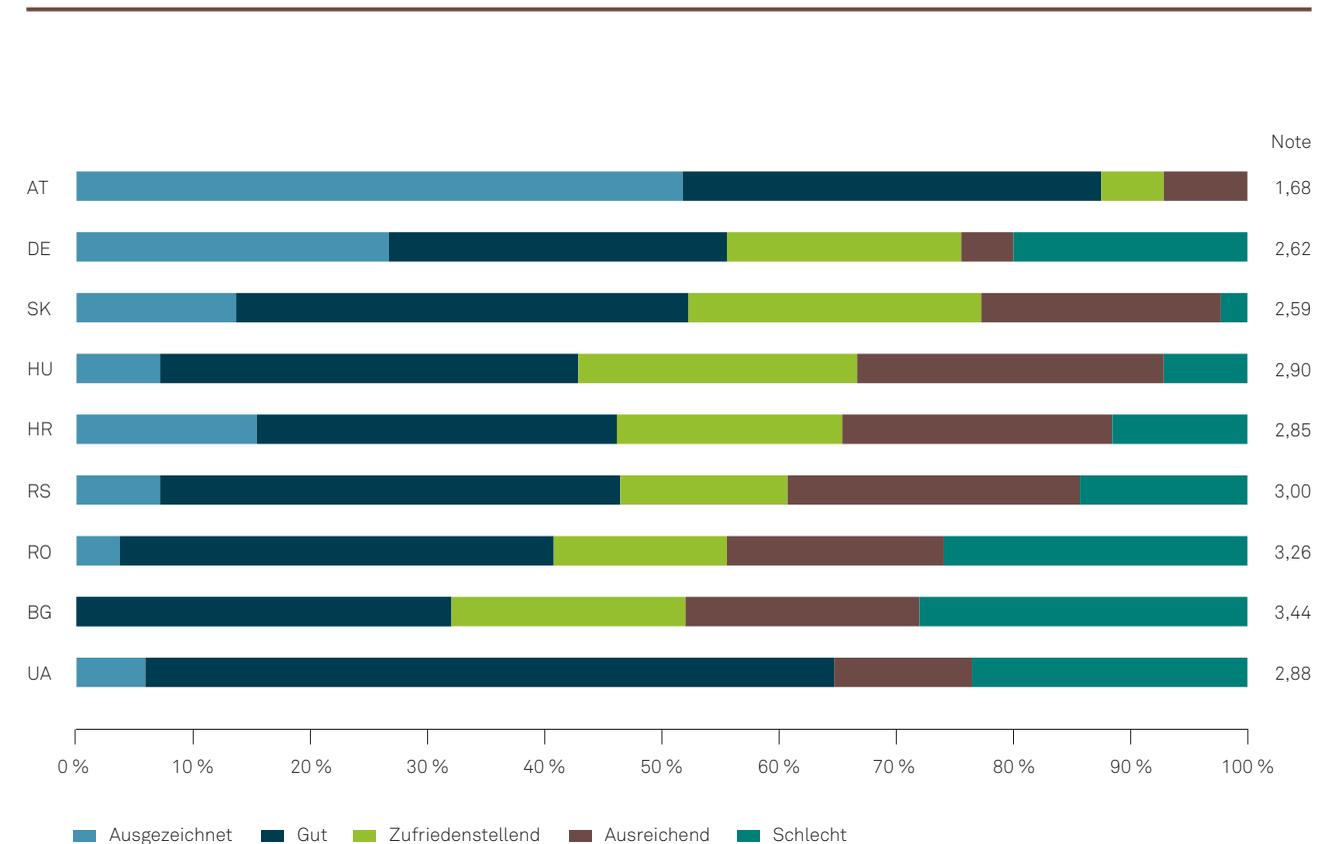
Ebenso gut fiel auch die Bewertung des Betriebes der zehn Donauschleusen in Österreich durch viadonau aus: Für die Freundlichkeit und Kompetenz der Schleusenmitarbeiterinnen und -mitarbeiter wurde in der Kundenbefragung die Note 1,7 vergeben, während die generelle Durchführung der Schleusungen auf dem österreichischen Donauabschnitt mit der Note 1,8 bewertet wurde.

Für die Sichtbarkeit und Positionierung der Fahrwassertonnen zur Kennzeichnung des Fahrwassers gab es in der aktuellen Kundenumfrage ebenso die Note 1,8. Im Jahr 2021 konnte der Bau eines zweiten energieeffizienten Schubschiffes beauftragt werden, das nach Inbetriebnahme im Herbst 2022 eine optimierte Manipulation schwimmender Fahrwasserzeichen aufgrund verringerter Reaktionszeiten bei der Schadensbehebung ermöglichen wird.

Die Verfügbarkeit und Ausstattung von öffentlichen Liegestellen im Besitz des Bundes wurde in der aktuellen Umfrage im Mittel mit der Note 3,0 bewertet. Aufgrund der Ergebnisse der Umfragen der vergangenen Jahre hat viadonau hier Handlungsbedarf geortet und bereits mehrere Projekte zur Sanierung und Aufwertung dieser Länder durchgeführt oder gestartet. 2021 konnte die bauliche Umsetzung für die „Aufwertung Trockengutlande Linz“ durchgeführt werden. Ebenso konnten die behördlichen Bewilligungen für den Bau einer neuen öffentlichen Lände im Bereich Wildungsmauer eingeholt werden. Bei beiden Vorhaben wird eine entsprechende Versorgung der Lände mit Landstrom vorgesehen.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

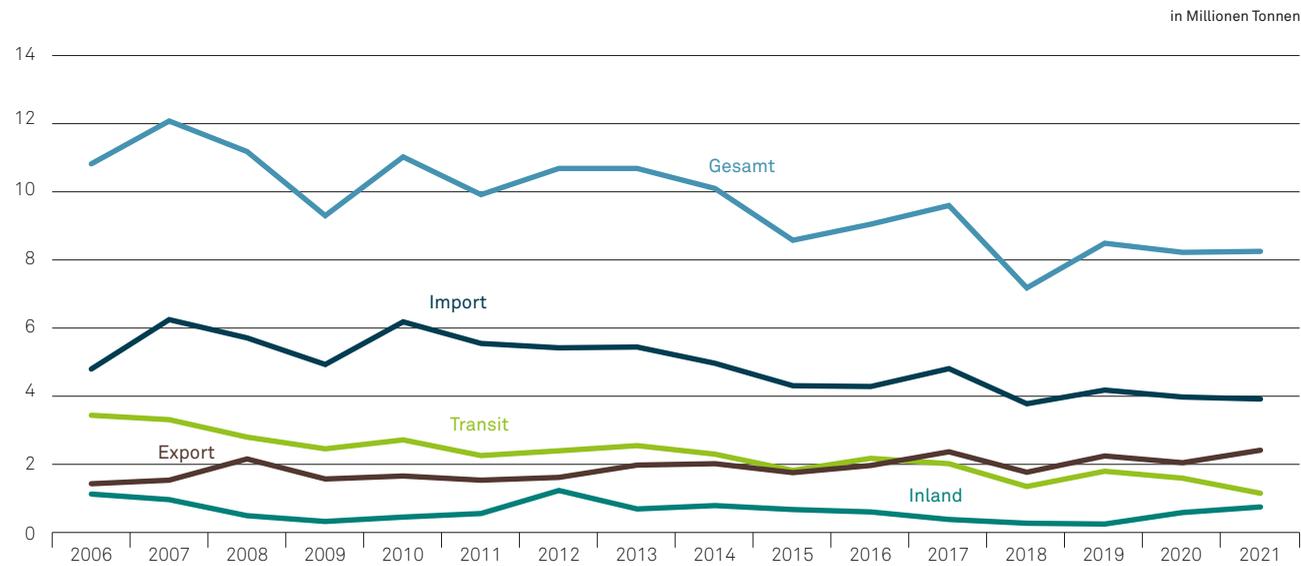
Wasserstraßen-Infrastrukturqualität in den Donauländern 2021



Quelle: viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2006 bis 2021



Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit	Inland	Gesamt
2021	3 930 863	2 424 784	1 159 264	755 958	8 270 869
2020	3 989 282	2 060 982	1 601 604	594 913	8 246 781
2019	4 193 338	2 258 611	1 805 896	253 708	8 511 553
2018	3 793 364	1 776 694	1 355 563	276 747	7 202 368
2017	4 822 231	2 380 773	2 027 367	389 148	9 619 520

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

TRANSPORTAUFKOMMEN

8,3 Millionen Tonnen Güter Leichte Steigerung gegenüber 2020

Insgesamt 8,3 Millionen Tonnen Güter wurden 2021 auf der österreichischen Donau verschifft. Trotz negativer Rahmenbedingungen wie untypisch niedrige Fahrwasserbedingungen in den Monaten März und April war somit gegenüber dem Vorjahr eine insgesamt leichte Steigerung um 24 088 Tonnen beziehungsweise 0,3 % zu verzeichnen.

Eine nur leichte Abnahme um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr erfuhr der Verkehrsbereich Import. Mit 3,9 Millionen Tonnen bleibt der Import jedoch der aufkommensstärkste Verkehrsbereich auf der österreichischen Donau.

Größere Veränderungen gegenüber dem Vorjahr gab es hingegen bei den weiteren Verkehrsbereichen.

Um 17,7 % stark zulegen konnten die Exporte, die ihren langfristig steigenden Trend auch 2021 fortschreiben konnten und seit 2017 den zweitbedeutendsten Verkehrsbereich stellen. Der Transitverkehr wiederum erfuhr 2021 einen weiteren Rückgang und verringerte sich deutlich um 27,6 % auf 1,2 Millionen Tonnen.

Zum zweiten Mal in Folge vergrößerte sich 2021 die im Inlandsverkehr transportierte Menge. Diese verzeichnete eine erhebliche Steigerung um 27,1 % auf 0,8 Millionen Tonnen, die auch 2021 im Wesentlichen auf Verschiffungen von Ausbruchmaterial in Zusammenhang mit Infrastrukturbauarbeiten in Linz zurückzuführen ist.

Die überragende Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs für die österreichische Donau wird durch dessen Verhältnis zum Inlandsverkehr deutlich: Die Menge der im Inland verschifften Güter wurde 2021 von der Anzahl der im grenzüberschreitenden Verkehr transportierten Mengen um den Faktor zehn übertroffen.

Die Transportleistung, also das Produkt aus beförderter Tonne und zurückgelegter Strecke in Kilometern, verringerte sich 2021 gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 1,5 % auf 7,4 Milliarden Tonnenkilometer. Auch verringerte sich die durchschnittliche Beförderungsweite je Tonne gegenüber 2020 geringfügig um 19 Kilometer oder 2,1 % auf 872 Kilometer.

- Import aufkommensstärkster Verkehrsbereich
- Starker Anstieg der im Exportverkehr transportierten Mengen
- 7,4 Mrd. tkm Transportleistung

HAFENUMSCHLAG

Gesamtvolumen nimmt weiterhin zu Keine Änderungen im Hafenranking

- Wasserseitiger Umschlag verzeichnet weiterhin leichten Zuwachs.
- voestalpine-Werkshafen bleibt bedeutendster Donauhafen in Österreich.
- Der Hafen Wien verzeichnet die größte Steigerung der umgeschlagenen Menge.

Im Jahr 2021 wurden in den österreichischen Donauhäfen und -ländern insgesamt rund 7,9 Millionen Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Hafenumschlag verzeichnete einen Zuwachs von 8,7 % oder knapp 0,6 Millionen Tonnen und folgte somit, wie bereits in den beiden Vorjahren, einem leichten Wachstumstrend.

Am anteiligen Hafenumschlag gab es keine signifikanten Änderungen im Vergleich zu 2020. Das Ranking der österreichischen Donauhäfen und -länder blieb 2021, gemessen am Umschlagsvolumen, konstant.

Der Werkshafen der voestalpine in Linz verzeichnete im Jahr 2021 somit erneut das größte Umschlagsvolumen im Hafenvergleich entlang der österreichischen Donau. Gemessen am Gesamtvolumen wurden 36,0 % im Werkshafen der voestalpine wasserseitig umgesetzt. Das entspricht einer Umschlagsmenge von knapp 2,8 Millionen Tonnen (+ 6,1 % gegenüber 2020).

Die sonstigen Häfen und Länder umfassen Aschach, den Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg sowie eine im Zusammenhang mit Infrastrukturarbeiten angelegte Umschlagslande in Linz. In dieser Hafengruppe wurden rund 1,6 Millionen Tonnen umgeschlagen, was einer leichten Steigerung von 3,9 % im Vorjahresvergleich entspricht. Dadurch landeten die sonstigen Häfen und Länder wieder auf Platz zwei im Ranking.

Der Ennshafen verzeichnete 2021 mit 28,6 % die zweitstärkste Zunahme der wasserseitig umgeschlagenen Menge und erreichte insgesamt rund 1,2 Millionen Tonnen. Das entspricht 15,1 % des Gesamtvolumens.

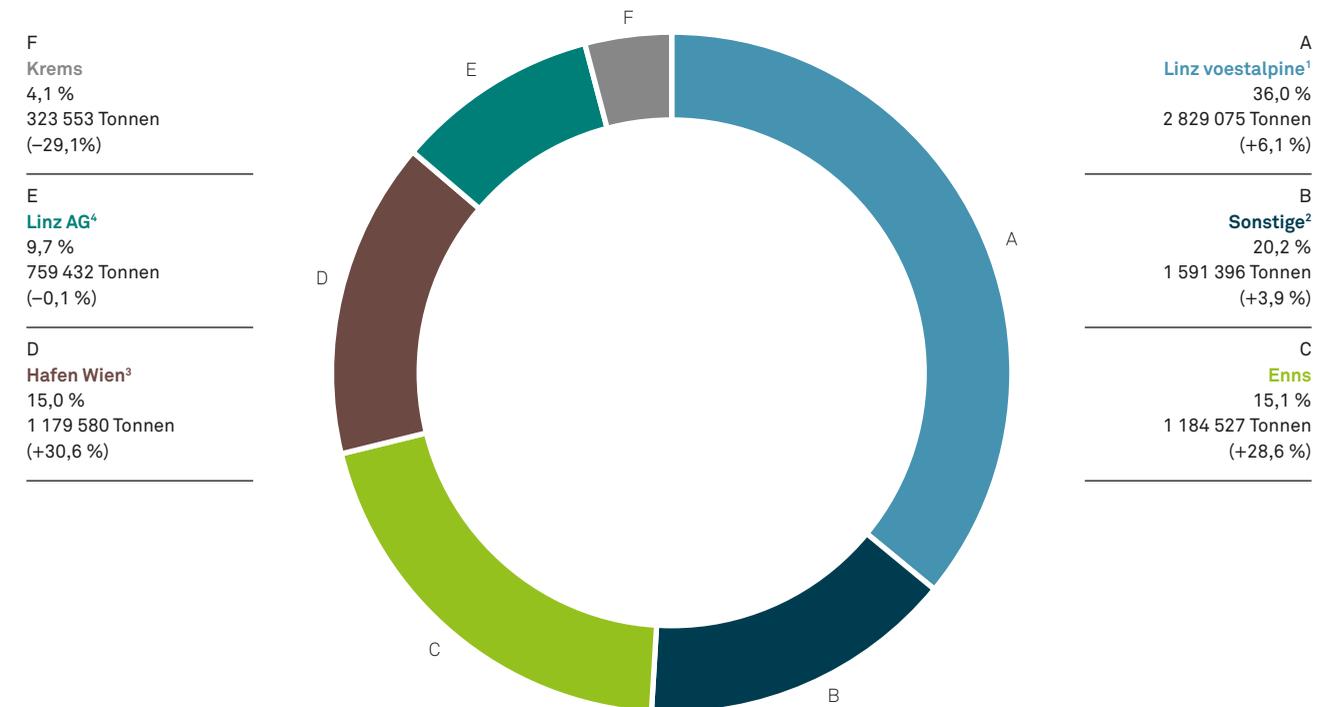
Der Hafen Wien, der die Häfen Freudenau, Lobau und Albern sowie die Länder Lagerhaus und Zwischenbrücken umfasst, steigerte die Umschlagsmenge um 30,6 %. In dieser Hafengruppe wurden insgesamt rund 1,2 Millionen Tonnen wasserseitig umgeschlagen, was die stärkste Steigerung im Hafenvergleich bedeutet. Am Ranking ändert diese Tatsache allerdings nichts: Wie im Vorjahr landet der Hafen Wien, knapp nach dem Ennshafen, auf Platz vier.

Die Häfen der Linz AG (Handels- und Ölhafen) verzeichneten ein leichtes Minus von 0,1 % im Vorjahresvergleich. Die umgeschlagene Menge belief sich auf rund 0,8 Millionen Tonnen.

Der Hafen Krems verzeichnete mit minus 29,1 % den stärksten Rückgang der umgeschlagenen Menge. Insgesamt wurden rund 0,3 Millionen Tonnen wasserseitig umgeschlagen.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2021



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

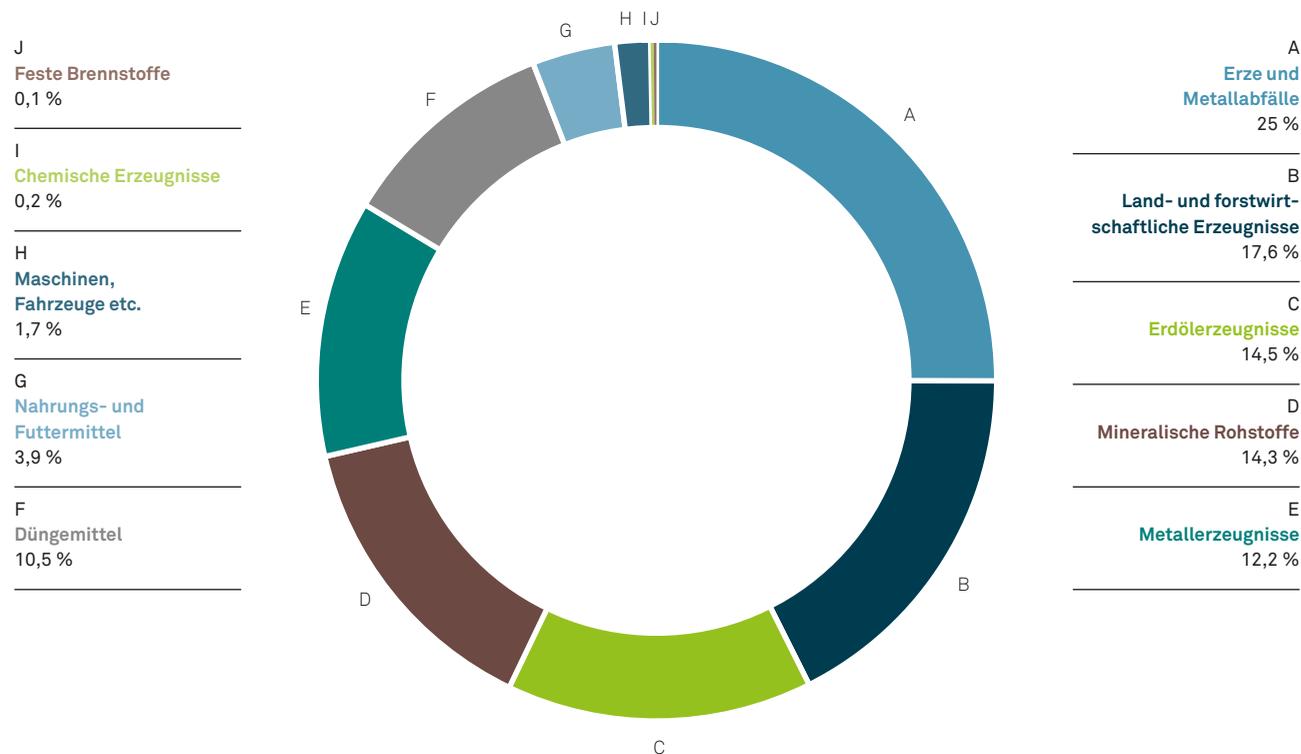
² Sonstige Häfen und Länder: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg und Umschlagslande Linz (Letztere steht in Zusammenhang mit Infrastrukturbauarbeiten in Linz).

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

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

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau nach Gütergruppen 2021



in Tonnen	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2021	Veränderung
Gütereinteilung nach NST/R*						
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	23 485	812 302	136 708	479 905	1 452 400	-21,5 %
Nahrungs- und Futtermittel	3 634	167 508	97 680	57 384	326 207	+21,6 %
Feste Brennstoffe	-	2 503	-	7 757	10 261	-61,3 %
Erdölerzeugnisse	198 583	307 411	696 229	-	1 202 223	-2,2 %
Erze und Metallabfälle	-	2 052 420	5 592	12 040	2 070 052	-0,5 %
Metallerzeugnisse	-	195 385	581 174	234 023	1 010 583	+22,8 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	527 656	257 474	248 862	147 459	1 181 451	+15,1 %
Düngemittel	2 426	112 998	632 621	116 944	864 989	+14,3 %
Chemische Erzeugnisse	-	-	-	12 505	12 505	-57,1 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	175	22 860	25 918	91 252	140 206	-10,1 %
Gesamt	755 959	3 930 863	2 424 785	1 159 269	8 270 876	+0,3 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERGRUPPEN

Geringe Änderungen gegenüber 2020 Größter Zuwachs bei Metallerzeugnissen

Im Jahr 2021 wurden, ähnlich wie im Vorjahr, rund 8,3 Millionen Tonnen auf der österreichischen Donau befördert. Das entspricht einer geringfügigen Steigerung des Transportaufkommens um 0,3 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist auch das Gütergruppen-Ranking, gemessen am Gesamttransportaufkommen, unverändert geblieben.

Die Erze und Metallabfälle sind mit 2 070 052 Tonnen nach wie vor die aufkommensstärkste Gütergruppe, was gewohnheitsgemäß auf den starken Importverkehr zurückzuführen ist. Sie macht 25,0 % der insgesamt auf der österreichischen Donau transportierten Menge aus, was im Vorjahresvergleich einem geringen Rückgang von 0,5 % entspricht.

Im Ranking auf dem zweiten Platz, mit 1 452 400 Tonnen, sind wieder die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse zu finden. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet die Warengruppe jedoch einen Rückgang der Transportmenge um 21,5 % oder 398 768 Tonnen.

Die Erdölerzeugnisse nehmen 1 202 223 Tonnen (-2,2 % gegenüber 2020) des Transportvolumens auf der österreichischen Donau ein und bleiben im Gütergruppen-Ranking weiterhin auf dem dritten Platz.

Knapp hinter den Erdölerzeugnissen folgt die Warengruppe der mineralischen Rohstoffe. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 1 181 451 Tonnen transportiert, was einer Steigerung um 15,1 % oder 155 365 Tonnen entspricht.

Den größten Zuwachs mit 22,8 % konnten die Metallerzeugnisse verzeichnen. Das Transportvolumen in dieser Kategorie entspricht 1 010 583 Tonnen und ist auf die gestiegenen Verkehre im Import, Export sowie im Transit zurückzuführen. Die Warengruppe bleibt im Ranking auf dem fünften Platz.

Die Warengruppe der Düngemittel erfuhr eine Steigerung des Transportaufkommens um 14,3 %. Mit 864 989 auf der österreichischen Donau transportierten Tonnen sind sie im Gütergruppenvergleich auf dem sechsten Platz zu finden.

Im Jahr 2021 wurden 326 207 Tonnen an Nahrungs- und Futtermitteln transportiert, was ebenfalls einer Steigerung von 21,6 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Das Transportaufkommen der Maschinen, Fahrzeuge und sonstigen Waren sank im Jahr 2021 um 10,1 % auf 140 206 Tonnen und bescherte dieser Gütergruppe den achten Platz.

Die chemischen Erzeugnisse wurden, wie im Vorjahr, lediglich im Transitverkehr befördert und verzeichneten den zweitstärksten Rückgang im Gütergruppenvergleich um 57,1 % auf 12 505 Tonnen.

Den stärksten Rückgang mussten, ebenso wie im Vorjahr, die festen Brennstoffe hinnehmen. Diese weisen mit 10 261 Tonnen (-61,3 %) das geringste Transportvolumen im Gütervergleich auf.

- Geringfügige Steigerung des Gesamtvolumens
- Keine Änderung im Gütergruppen-Ranking im Vorjahresvergleich

PERSONENSCHIFFFAHRT

Leichte Erholung Gelegenheitsverkehr steigt um 200 %

- 80,0 % mehr Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Zuwächse von 55,0 % beim Linienverkehr und 200,0 % beim Gelegenheitsverkehr
- Zwei neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz

Auch im Jahr 2021 war die Personenschifffahrt von der Pandemie und den damit verbundenen strengen Auflagen gezeichnet. Zwar wurden auf dem österreichischen Donauabschnitt insgesamt nun rund 290 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Plus von 75,8 % im Vergleich zu 2020 entspricht, jedoch liegt diese Zahl immer noch um 79,0 % unter den Zahlen aus 2019.

Der Gelegenheitsverkehr konnte 2021 mit rund 45 000 beförderten Fahrgästen (+200,0 %) die größten Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr erreichen und liegt nun nur mehr um 57,1 % unter den Werten von 2019. Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 24 000 Passagierinnen und Passagiere (+224,3 %) und auf der MS Stadt Wien der MS Stadt Wien Schifffahrts GmbH wurden bei Gelegenheitsverkehren 4 750 Passagierinnen und Passagiere befördert. Die Donauschifffahrt Ardagger GmbH meldete 3 157 Fahrgäste (+190,4 %) und 2 605 Personen (+92,3 %) fuhren mit dem 1. Wiener Bootstaxi.

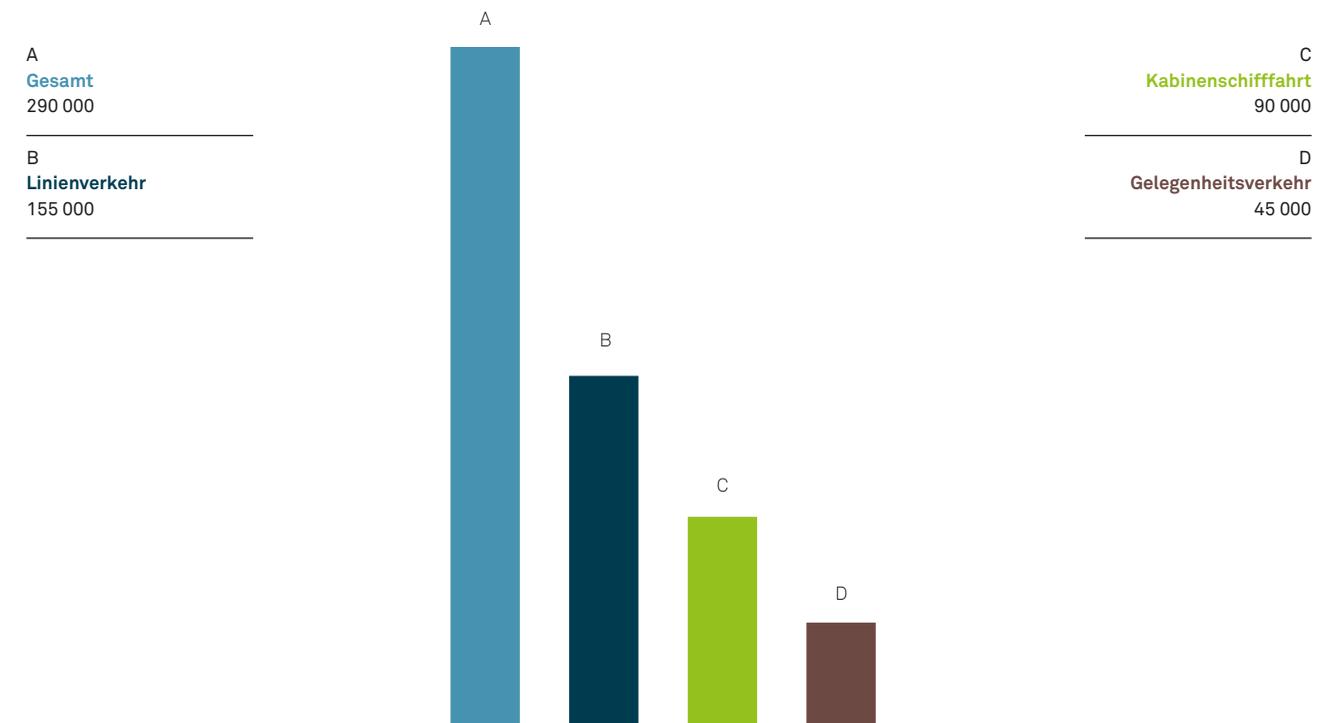
Flusskreuzfahrten konnten 2021 rund 90 000 beförderte Passagierinnen und Passagiere (+80,0 %) verzeichnen, liegen damit aber immer noch um 83,2 % unter den Zahlen aus 2019. Die Zahl der auf dem österreichischen Abschnitt verkehrenden Kabinenschiffe erhöhte sich im Jahr 2021 wieder auf 113 Schiffe (+91,5 %), davon waren zwei Neubauten. Diese absolvierten in Summe 1 826 Fahrten (+81,3 %). 15 Donaukreuzfahrtschiffe wechselten 2021 ihr Fahrgebiet in den Westen. 58 der Schiffe, die 2020 aufgrund der Pandemie und deren Auswirkungen außer Dienst gestellt wurden, waren 2021 wieder im Einsatz. Die Beförderungskapazität der Flusskreuzfahrt lag bei 18 890 Personenplätzen – im Mittel entspricht dies 167 Personenplätzen pro Schiff.

Im Linienverkehr wurden 2021 rund 155 000 Personen (+55,0 %) befördert, er liegt damit um 79,1 % unter den Werten aus 2019. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 83 000 Passagierinnen und Passagiere (+68,4 %). Auf den beiden Twin City Linern wurden zwischen Wien und Bratislava 14 000 Fahrgäste (+2,8 %) befördert und die Fähre Dürnstein GmbH & Co KG meldete 19 977 Passagierinnen und Passagiere (+4,9 %) auf ihren Donau-Taxis in der Wachau. Weitere 2 086 Personen (+24,2 %) nahmen das Angebot der Donauschifffahrt Ardagger GmbH mit der MS Donaunixe und der MS Maria in Anspruch.

Das Aufkommen von Passagierinnen und Passagieren bei Unternehmen, die 2021 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 2 000 Fahrgäste 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.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2021*

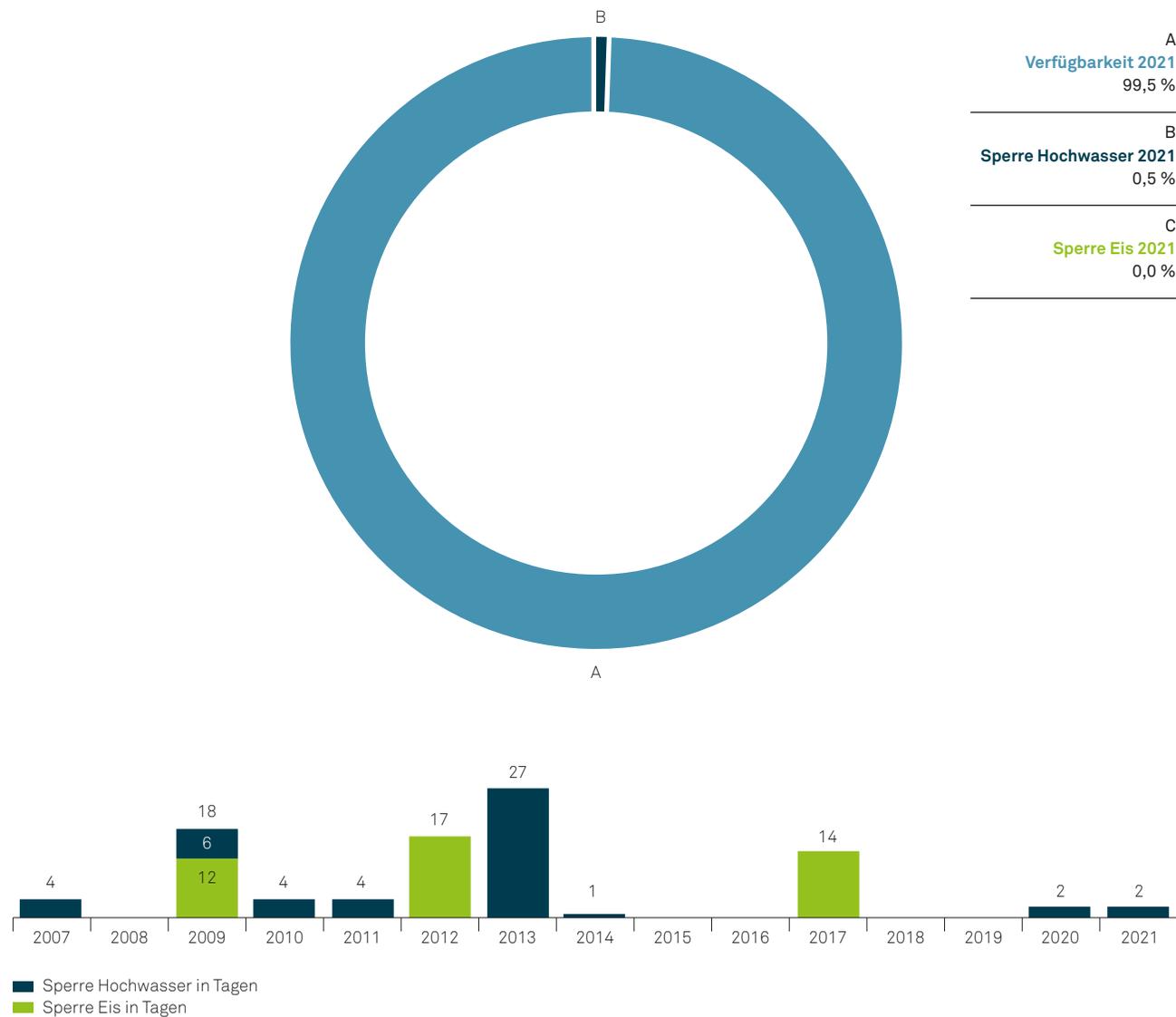


* Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Tagesausflugsschiffe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

Quellen: 1. Wiener Bootstaxi, Ahoi Wachau - Ahoi Reichl Geith OG, Central Danube Region Marketing & Development GmbH, DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Donauschifffahrt Ardagger GmbH, Donau-Taxi Wachau - Fähre Dürnstein GmbH & Co KG, Event-Schifffahrt Haider e. U., Motoryacht Wachau, MS Stadt Wien Schifffahrts GmbH, Naufahrt Wolfgang Speckner, Nostalgie Tours, Video & Consulting GesmbH, viadonau, WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2007 bis 2021



Quellen: Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK); viadonau

VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Donau an 363 Tagen befahrbar Zweitägige Hochwassersperre

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2007 bis 2021 lag die Verfügbarkeit des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau bei 98,3 % oder rund 359 Tagen pro Jahr. In diesem Zeitraum waren drei Eissperren mit einer durchschnittlichen Dauer von rund 14 Tagen zu verzeichnen, während die Wasserstraße in acht Jahren aufgrund von Hochwasser mit einer mittleren Dauer von jeweils rund sechs Tagen gesperrt werden musste.

Hydrologisch war auf der Donau im Jahr 2021 Mitte Juli eine Hochwasserwelle zu verzeichnen (Überschreitung des höchsten Schifffahrtswasserstandes 2010). Für knapp zweieinhalb Tage musste daher der gesamte österreichische Donauabschnitt für die Schifffahrt gesperrt werden. Eine behördliche Sperre der Wasserstraße aufgrund von Eis war im Jahr 2021 hingegen nicht nötig. Somit war die Wasserstraße Donau in diesem Jahr an 363 Tagen oder 99,5 % des Jahres verfügbar.

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

Behördliche Sperren der Wasserstraße Donau können – abgesehen von Hochwasser- und Eissperren – auch aufgrund von Verkehrsunfällen, Schleusengebreen, Gewässerverunreinigungen, Bauarbeiten oder Veranstaltungen angeordnet werden. Insgesamt hatten diese Sperren der Schifffahrt 2021 eine Dauer von vier Tagen und 22 Stunden. Totalsperren von Schleusenanlagen, also die parallele Sperre beider Schleusenkammern, nahmen im Jahr 2021 in Summe rund 2,5 Tage in Anspruch (zusätzlich zu der bereits genannten Hochwassersperre im Juli) und betrafen vier der zehn Schleusenanlagen des österreichischen Donauabschnitts. Den weitaus größten Anteil (mit knapp zwei Tagen) hatte diesbezüglich die Sperre der Schleusenanlage Wallsee aufgrund einer Havarie in der zweiten Märzhälfte. Weiters mussten im Raum Linz an je zwei Tagen im Februar und im März Sperren der Schifffahrt mit einer durchschnittlichen Dauer von rund 13 Stunden aufgrund des Einschwimmens von Brückenelementen der Neuen Donaubrücke Linz angeordnet werden.

- Langjährige Verfügbarkeit der Donau bei 98,3 %
- 2,5-tägige Sperre aufgrund von Hochwasser im Juli 2021

SCHIFFSAUSLASTUNG

Schiffsauslastung steigt auf 60,7 % Insgesamt 7 986 Beförderungen

- Ungewöhnlich günstige Fahrwasserbedingungen im Februar
- Höchster Wasserstand im Juli
- Höchster Auslastungsgrad mit 68,2 % im Juli

Abgesehen von den Monaten Februar bis April verlief die Wasserführung 2021 vergleichsweise typisch: Jahreszeitlich übliche hohe Niederschlagsmengen im Sommer und niedrige Niederschlagsmengen im Herbst führten zu entsprechend hohen beziehungsweise niedrigen Wasserständen.

Der niedrigste Wasserstand wurde mit 130 cm im Jänner, der höchste Wasserstand mit 669 cm im Juli (jeweils Pegel Wildungsmauer) verzeichnet. Der durchschnittliche Tagesmittelwert lag bei 254 cm, was gegenüber dem Vorjahr eine leichte Steigerung um 2 cm bedeutet.

Die tatsächliche Schiffsauslastung, bezogen auf die monatlichen Durchschnittswerte, bewegte sich zwischen 47,8 % im November und 68,2 % im Juli. Der Jahresdurchschnitt lag bei 60,7 %, was einer Steigerung um 3,6 Prozentpunkte gegenüber 2020 entspricht.

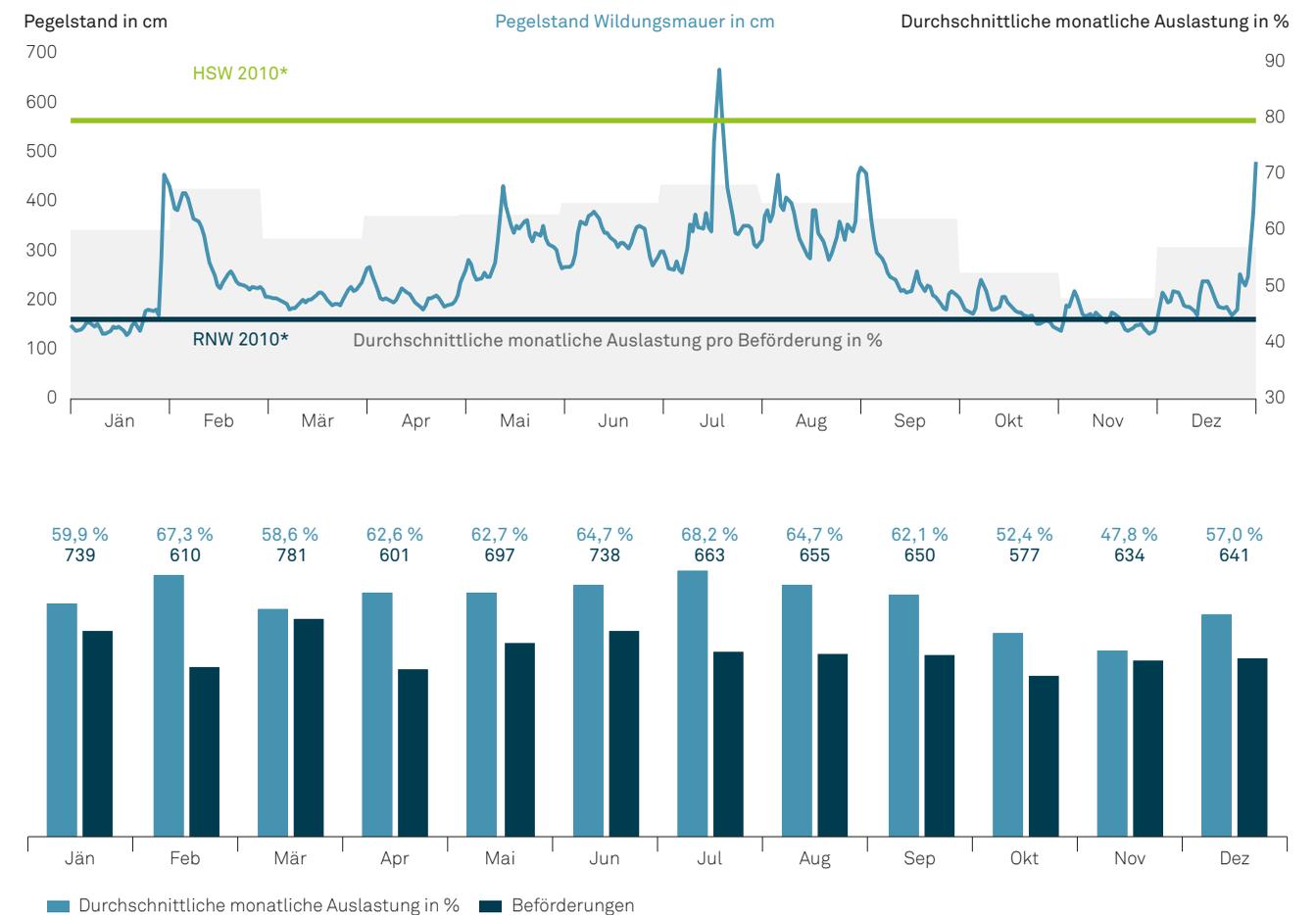
Untypisch günstigen Fahrwasserbedingungen im Februar war es zu verdanken, dass dann mit 67,3 % der sogar zweithöchste Auslastungsgrad des Jahres erreicht wurde. Aufgrund von für die Frühjahrsmonate März und April ungewöhnlich niedrigen Wasserständen wurden in diesen Monaten hingegen mit 58,6 % beziehungsweise 62,6 % 2021 nur durchschnittliche Schiffsauslastungen erreicht.

Das im Jahr 2021 insgesamt entstandene Transportaufkommen von 8,3 Millionen Tonnen wurde mit insgesamt 7 986 Beförderungen verschifft. Pro Monat wurden durchschnittlich 0,7 Millionen Tonnen an Waren über die Wasserstraße transportiert.

Der Monat mit dem höchsten Transportaufkommen war der Juni. Günstige Fahrwasserbedingungen ermöglichten dabei mit 64,7 % einen hohen Auslastungsgrad, sodass mit 738 Beförderungen 0,9 Millionen Tonnen verschifft werden konnten. Das geringste Transportaufkommen fiel im Monat Oktober an. Typischerweise für den Herbst ungünstige Fahrwasserbedingungen ermöglichten eine nur geringe Schiffsauslastung von 52,4 %, wodurch 577 Beförderungen erforderlich waren, um 0,5 Millionen Tonnen Güter über die österreichische Donau zu befördern.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2021 am Richtpegel Wildungsmauer

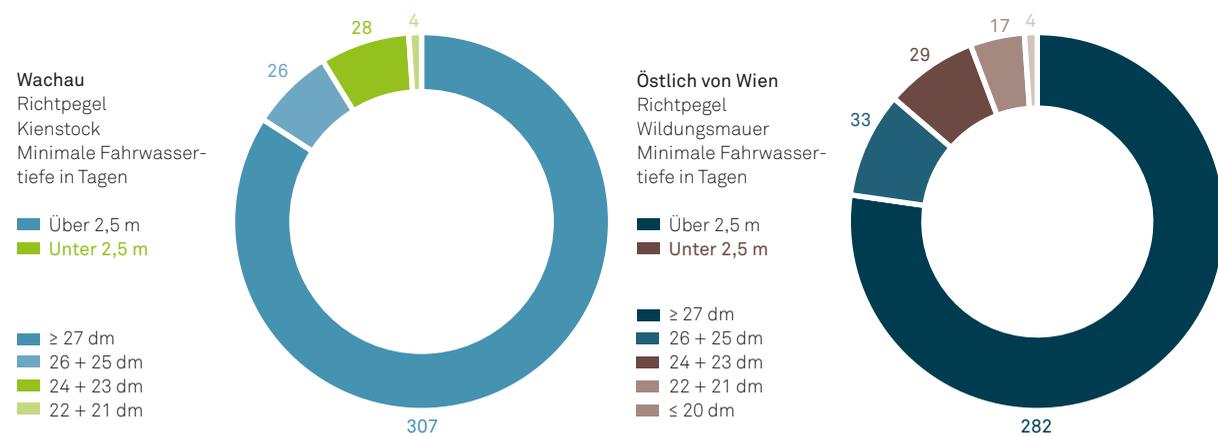
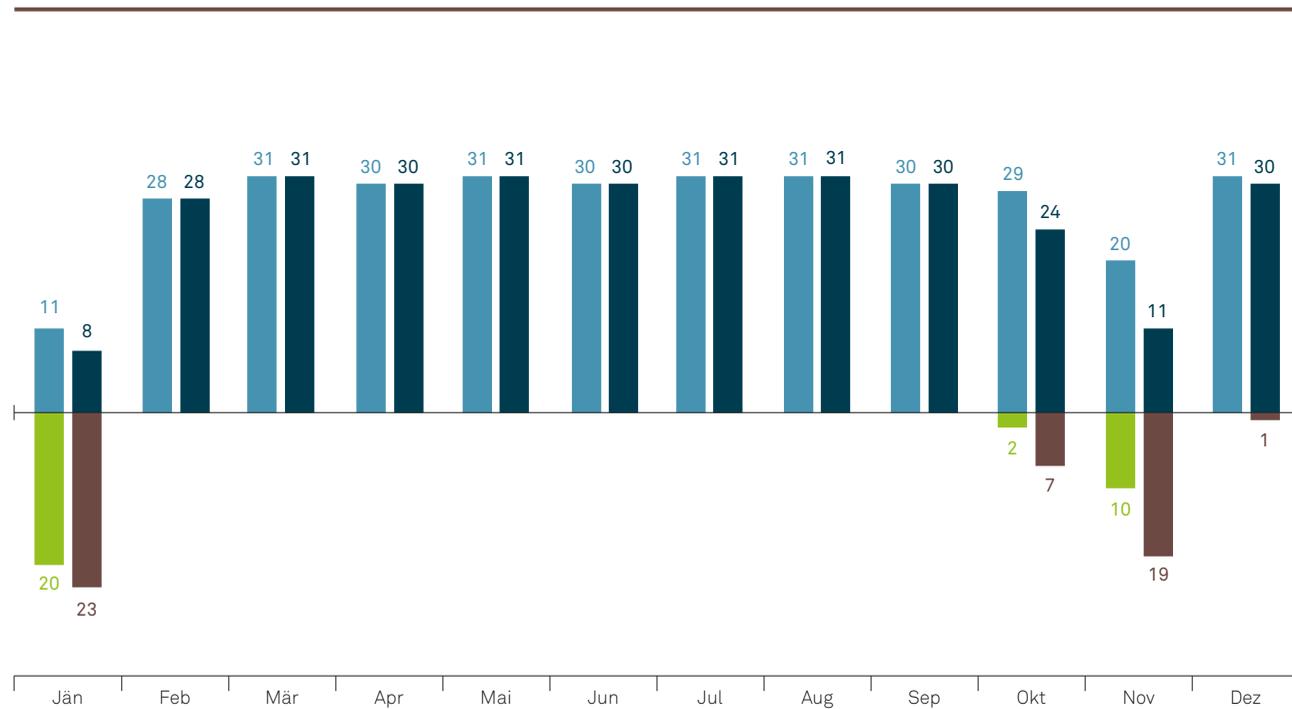


* RNW 2010 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1981 bis 2010 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 162 cm.
 HSW 2010 (Höchster Schifffahrtswasserstand): Der HSW-Wert ist jener Wasserstand, der einem Abfluss mit einer Überschreitungsdauer von 1,0 % der Tage eines Jahres, bezogen auf den 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1981 bis 2010, entspricht. Er liegt für Wildungsmauer derzeit bei 564 cm.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Minimal durchgängig* verfügbare Fahrwassertiefen in Tagen in den freien Fließstrecken der Donau 2021



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

Quelle: viadonau

FAHRWASSERTIEFEN

Neun Monate durchgängig 2,5 m Mehr als 86 % Verfügbarkeit

Hydrologisch gesehen wies die Donau im Jahr 2021 in der ersten Februarhälfte sowie von Mitte Mai bis Mitte September eine gute Wasserführung auf, die sich in diesen Monaten um oder über Mittelwasser bewegte (Richtpegel Wildungsmauer). Der Monat Januar und die Periode von Ende Oktober bis Anfang Dezember waren hingegen von niedrigen Wasserständen geprägt – bei Betrachtung des gesamten Jahres also eine unterdurchschnittliche Wasserführung. Am Pegel Wildungsmauer wurden Tagesmittelwerte unter Regulierungsniederwasser 2010 im Januar an 23 Tagen und von Ende Oktober bis Ende November an 24 Tagen verzeichnet. Somit herrschte 2021 an 47 Tagen beziehungsweise an 12,9 % der Tage des Jahres Niederwasser. Umgekehrt kam es Mitte Juli an zwei Tagen zu einer Überschreitung des höchsten Schifffahrtswasserstandes 2010, was zu einer behördlichen Sperre der Schifffahrt für rund 2,5 Tage führte.

In den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau waren im Jahr 2021 in neun Monaten (Februar bis September sowie Dezember) mit Ausnahme eines einzigen Tages durchgängig Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne verfügbar. Insgesamt war in der Wachau an 333 Tagen oder zu 91,2 % des Jahres (-5,8 % gegenüber 2020) eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m in der Tiefenrinne vorhanden. In der freien Fließstrecke östlich von Wien konnte eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 m an 315 Tagen oder 86,3 % des Jahres (-5,8 %) gewährleistet werden. In den maßgebenden Seichtstellen der Streckenabschnitte Wachau und östlich von Wien waren im gesamten Jahr 2021 an 25 Tagen Fahrwassertiefen von weniger als 2,3 m vorhanden. Umgekehrt standen der Schifffahrt an 282 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 2021 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.



„Auch 2021 war die Verfügbarkeit der Wasserstraße Donau in Österreich auf Top-Niveau. Durch effizientes, proaktives Wasserstraßen-Management Marke viadonau konnte der Strom weiterhin seine wichtige Rückgrat-Funktion als Transportweg für essentielle Güter erfüllen und die optimale Basis für die sich erholende Donauschifffahrt bieten.“

MICHAEL KALB
Techniker Wasserstraßen-Management

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

351 Kilometer Wasserstraße Durchschnittlich 22 000 Tonnen pro km

- 5,9 Millionen Tonnen im Abschnitt Wien – östliche Staatsgrenze transportiert
- 3,6 Millionen Tonnen in Linz umgeschlagen
- 21 094 Tonnen pro Tag verschifft

Im Jahr 2021 wurden auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau, der eine Gesamtlänge von 350,5 km aufweist, insgesamt 7,7 Millionen Tonnen* Güter transportiert. Die abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen bewegten sich in einer Bandbreite von 2,8 Millionen Tonnen im Abschnitt zwischen der deutsch-österreichischen Grenze und Aschach und 5,9 Millionen Tonnen im Abschnitt zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze.

Der Import war mit 3,9 Millionen Tonnen wieder mit Abstand der stärkste Verkehrsbereich und übertraf 2021 sogar die Summe der anderen Verkehrsbereiche Export, Transit und Inland (3,8 Millionen Tonnen). Bei Betrachtung der Transportrichtung wird deutlich, wie bedeutsam die Transporte zu Berg, also von Ost nach West, insbesondere für den Import sind: Mit 3,1 Millionen Tonnen übertrafen die Importe zu Berg die Importe zu Tal (0,8 Millionen Tonnen) um fast das Vierfache.

Doch auch beim Export, dem zweitstärksten Verkehrsbereich, dominiert die Ost-Relation. Mit 1,6 Millionen Tonnen übertrafen die Verschiffungen in die Länder östlich von Österreich diejenigen in die Länder westlich von Österreich (0,8 Millionen Tonnen) um das Doppelte.

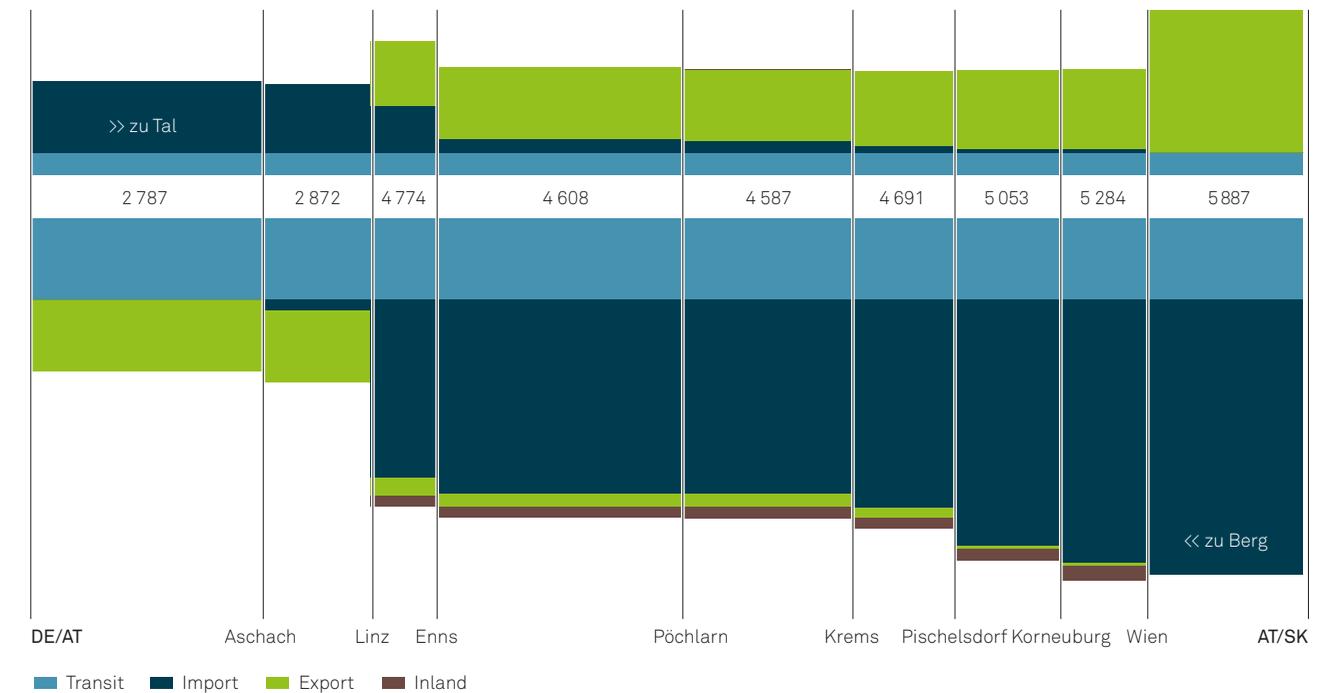
Linz stellt aufgrund des mit Abstand größten wasserseitigen Umschlagsplatzes an der österreichischen Donau, im Wesentlichen aufgrund des Standortes des Stahlwerkes der voestalpine AG, eine Zäsur hinsichtlich der transportierten Gütermengen dar. Von insgesamt 3,6 Millionen in Linz umgeschlagenen Tonnen wurden allein im Hafen der voestalpine AG 2,8 Millionen Tonnen (77,8 %) importiert und exportiert.

Das pro Tag transportierte Gütervolumen betrug 2021 durchschnittlich 21 094 Tonnen, was einer Anzahl von 844 Lkw (à 25 Nettotonnen) oder 527 Eisenbahnwagons (à 40 Nettotonnen) entspricht. Auf den einzelnen Donaukilometer bezogen entspricht die verschifft Menge im Durchschnitt 21 966 Tonnen.

* Ohne durch Erhaltungsmaßnahmen in der Donau und Infrastrukturbauarbeiten in Linz generierte Transporte von Schotter und Ausbruchmaterial sowie Transporte innerhalb eines Hafenstandortes.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2021

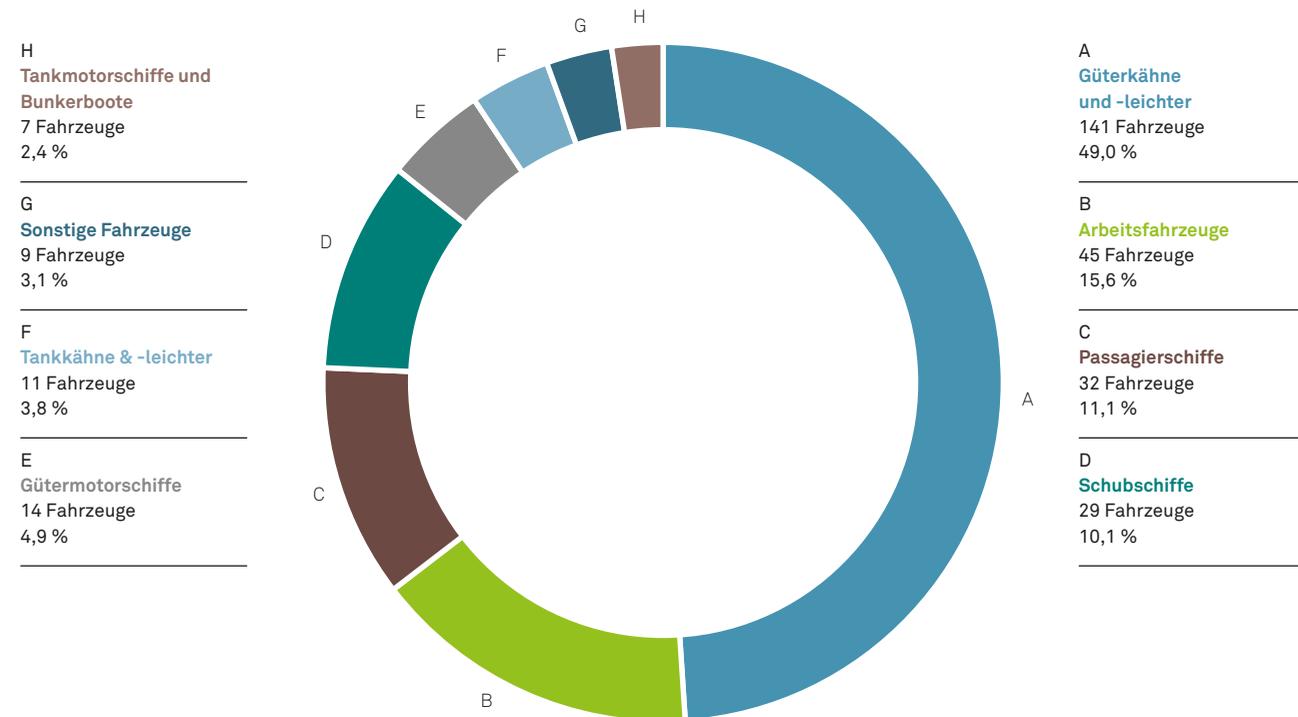


Abschnitt	Länge	Import	Import	Export	Export	Inland	Inland	Transit	Transit	Gesamt	Gesamt	Gesamt
in 1 000 Tonnen	in km	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Tal						
Grenze DE/AT–Aschach	63,21	0	815	813	0	0	0	916	243	1 729	1 058	2 787
Aschach–Linz	31,30	122	775	813	0	3	0	916	243	1 854	1 018	2 872
Linz–Enns	16,87	2 011	526	209	741	126	2	916	243	3 262	1 512	4 774
Enns–Pöchlarn	67,63	2 191	158	151	808	132	9	916	243	3 390	1 218	4 608
Pöchlarn–Krems	46,20	2 198	130	151	808	132	9	916	243	3 397	1 190	4 587
Krems–Pischelsdorf	26,30	2 353	76	115	849	130	9	916	243	3 514	1 177	4 691
Pischelsdorf–Korneuburg	29,60	2 784	45	36	895	134	0	916	243	3 870	1 183	5 053
Korneuburg–Wien	23,64	2 982	45	33	898	167	0	916	243	4 098	1 186	5 284
Wien–Grenze AT/SK	45,76	3 116	0	0	1 612	0	0	916	243	4 032	1 855	5 887

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Übersicht österreichische Donauflotte* nach Fahrzeugtyp 2021



* 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“.

Quelle: Binnenschiffsregister Wien; Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; viadonau

ÖSTERREICHISCHE DONAUFLOTTE

Donauflotte wächst Güterkähne und -leichter stärkste Gruppe

Im Jahr 2021 umfasste die österreichische Donauflotte 288 Fahrzeuge (plus 37 im Vergleich zum Vorjahr) mit einem durchschnittlichen Alter von 43 Jahren. Der Zuwachs um 14,7 % im Vergleich zum Vorjahr ist überwiegend auf die Umflaggung der Schiffe der First-DDSG Logistics Holding GmbH, Vienna zurückzuführen. Zur Donauflotte zählen zugelassene Fahrzeuge der Kategorie 1 laut § 3 der Schiffstechnikverordnung, die in Österreich registriert sind. Die Kategorisierung der Fahrzeuge erfolgt nach den in der Empfehlung 28 der UNECE festgelegten Fahrzeugtypen.

Knapp die Hälfte der Fahrzeuge kann der Kategorie der nichtmotorisierten Güterkähne und -leichter zugeordnet werden (141 Fahrzeuge oder 49,0 %). Sie sind durchschnittlich 40 Jahre alt, 68,8 Meter lang, 10,1 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 443,7 Tonnen. Die zweitstärkste Kategorie sind mit 45 Einheiten oder 15,6 % die Arbeitsfahrzeuge, wie Baustellenfahrzeuge und schwimmendes Gerät, mit einem Durchschnittsalter von 44 Jahren.

Auf Platz drei landeten die Passagierschiffe mit 32 Fahrzeugen oder 11,1 % der österreichischen Donauflotte. Dabei handelt es sich überwiegend um Ausflugschiffe. Lediglich ein Kreuzfahrtschiff mit 164 Fahrgastbetten ist in Österreich registriert. Die Passagierschiffe sind durchschnittlich 47 Jahre alt und haben eine Beförderungskapazität von 267 Personen. In Summe sind 29 Schubschiffe in Österreich registriert (10,1 % aller Fahrzeuge). Sie sind durchschnittlich 45 Jahre alt, 31,0 Meter lang, neun Meter breit, haben einen Tiefgang von 1,7 Metern und eine Motorleistung von 1 405 kW.

Die österreichische Donauflotte umfasst auch 14 Gütermotorschiffe (4,9 %). Sie sind durchschnittlich 42 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 1 063 kW.

Von den Tankkähnen und -leichtern sind in Österreich elf Einheiten registriert (3,8 %). Sie sind durchschnittlich 33 Jahre alt, 78,1 Meter lang, 10,4 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,8 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 641,3 Tonnen.

Weitere neun Fahrzeuge (3,1 %) werden in der Kategorie „Sonstige Fahrzeuge“ subsummiert. Dazu zählen beispielsweise Sportboote über 20 Meter oder Fähren. Schließlich sind noch sieben Tankmotorschiffe oder Bunkerboote in Österreich registriert. Sie sind durchschnittlich 61 Jahre alt, haben eine Tragfähigkeit von 414,7 Tonnen und eine Motorleistung von 341 kW.

- Die österreichische Donauflotte umfasst 2021 288 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 43 Jahren.
- Güterkähne und leichter mit 49,0 % der häufigste Fahrzeugtyp
- Arbeitsfahrzeuge mit 15,6 % auf Platz zwei, gefolgt von Fahrgast- und Ausflugschiffen mit 11,1 % auf Platz drei

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

57 000 Einheiten geschleust Personenverkehr erholt sich nur langsam

- Rückgang um 7,1 % bei den geschleusten Güterschiffen im Vergleich zum Vorjahr
- Zuwachs um 107 % beim Personenverkehr zum Vorjahr, jedoch immer noch -70,3 % gegenüber 2019

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2021 im Personen- und Güterverkehr in Summe 56 956 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 25 198 Motorgüter- und Motortankschiffe (-15,4 % gegenüber 2020), 16 234 Schubschiffe (+9,6 %) und 15 524 Personenschiffe (+107,0 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 34 050 Güter- und Tankleichter oder -kähne (+1,3 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2020 ein Plus von 9,4 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

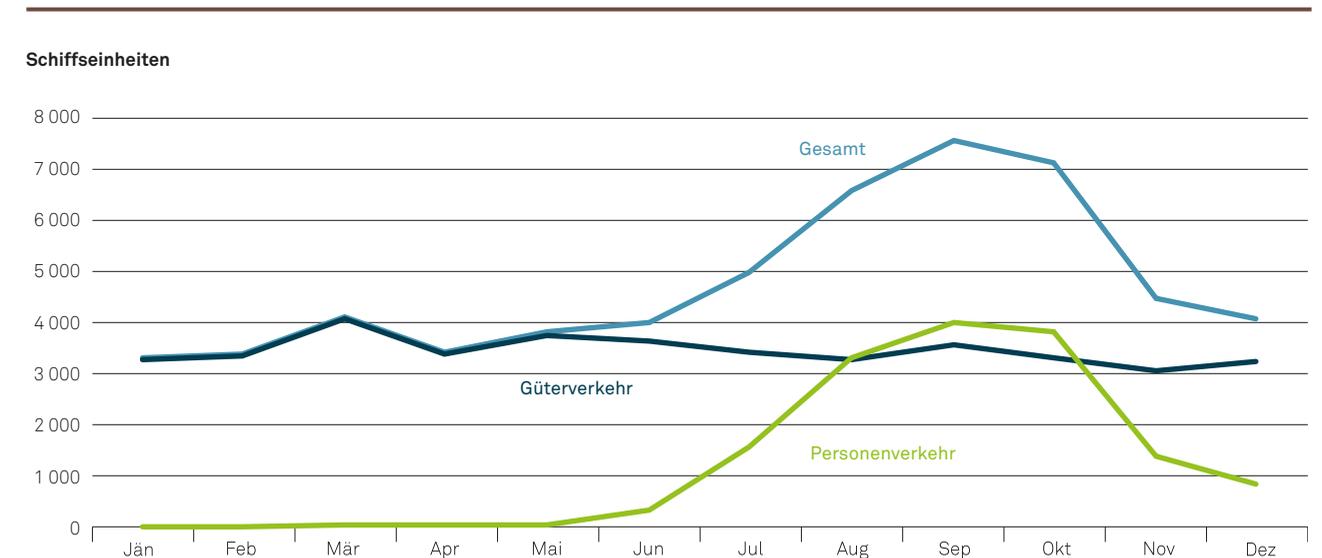
Das Jahr 2021 war erneut geprägt von der Covid-19-Pandemie, trotzdem haben sich die Schleusungszahlen leicht erholt. Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau erneut einen leichten Rückgang bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 7,1 % oder 3 143 Einheiten weniger als 2020). Im Personenverkehr kam es absolut gesehen zu einer Verdoppelung des Aufkommens zum Vorjahr (um 107,0 % oder 8 023 Schiffseinheiten). Im Vergleich zu 2019 entspricht dies jedoch immer noch einem Minus von 70,3 % oder 36 795 Schiffseinheiten. Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2021 der Güterverkehr einen Anteil von 72,7 % (-12,9 Prozentpunkte), der Personenverkehr einen Anteil von 27,3 % (+12,9 Prozentpunkte).

Bezogen auf das Gesamtjahr 2021 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 6 328 Verbände oder einzeln fahrende Schiffe (ein Plus von 542 Schiffseinheiten), pro Monat waren dies 527 (+45) Schiffsbewegungen, pro Tag 18. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenu (Wien) mit 7 936 Schiffseinheiten (+8,7 % gegenüber 2020), gefolgt von der Schleuse Abwinden mit 7 413 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurde mit 5 075 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 2021 zudem 9 408 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (-12,5 %) sowie 1 759 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2021



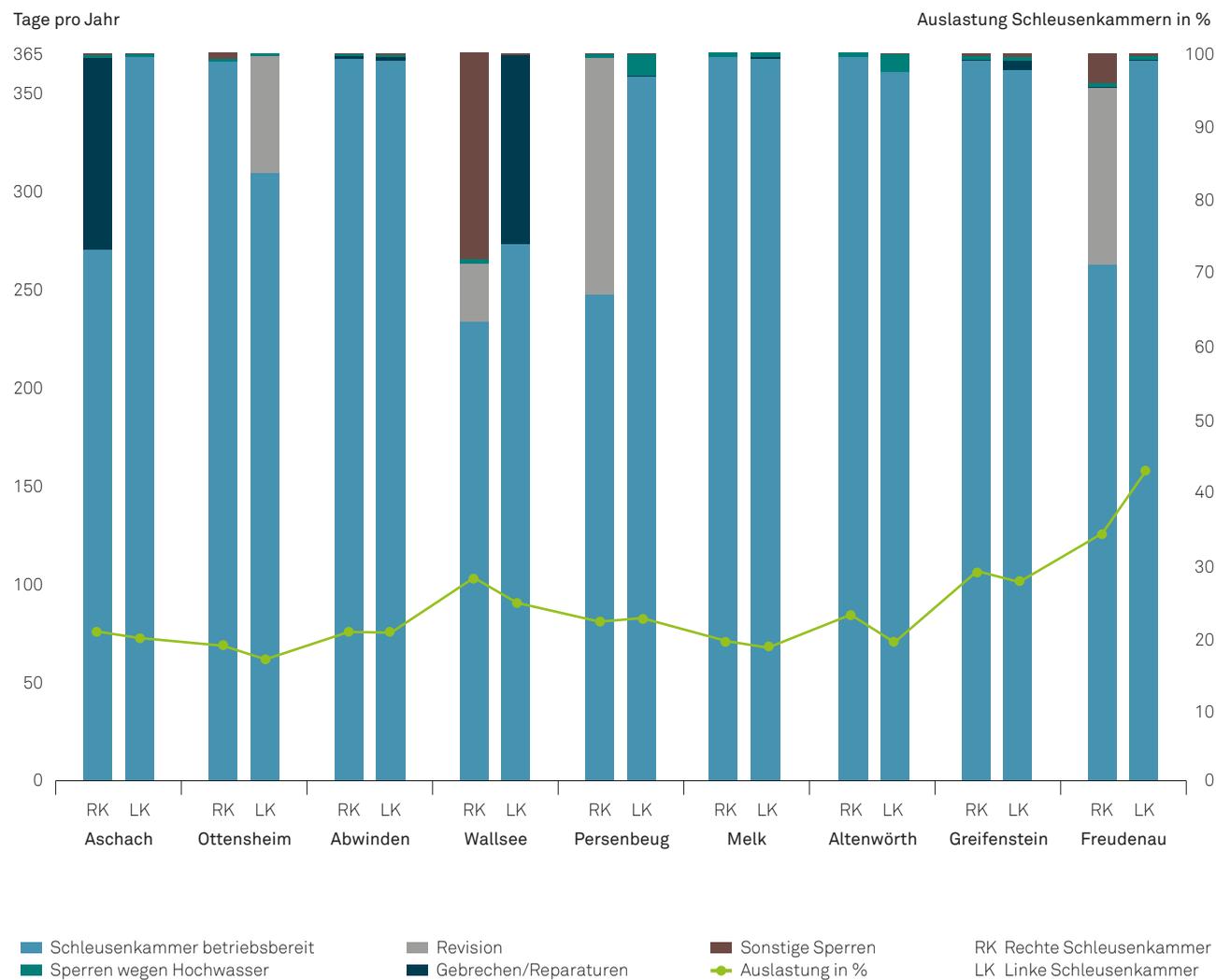
	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2021	41 432	-7,1	15 524	+107,0	56 956	+9,4
2020	44 575	-2,9	7 501	-85,7	52 076	-47,0
2019	45 915	+7,8	52 319	+11,0	98 234	+9,5
2018	42 597	-16,7	47 147	+7,1	89 744	-5,7
2017	51 164	-0,9	44 020	+5,6	95 184	+2,0

* 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 2021



Quelle: viadonau

VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

98,7 % durchgängige Verfügbarkeit Mittlere Kammerauslastung rund 24 %

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, damit ihre Funktionsfähigkeit, ihre Betriebssicherheit und somit die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleistet sind. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen waren im Jahr 2021 der Grund für 59,2 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenammern. Die durchschnittliche Dauer der Revisionen im Winterhalbjahr 2020/21, die im Frühjahr 2021 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer im Schnitt 199 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund technischer Gebrechen. Diese machten 14,8 % aller Sperrtage aus. Darüber hinaus wurden 19,2 % der Sperrtage durch geplante Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich, Vermessungen, Gewässerverunreinigungen sowie durch Havarien verursacht. Besonders betroffen war dabei im vergangenen Jahr die rechte Kammer der Schleuse Wallsee, die aufgrund einer Havarie und der daraus resultierenden Reparaturarbeiten 103 Tage gesperrt werden musste. Das Jahr 2021 verzeichnete zudem eine kurze wetterbedingte Sperre an einem Großteil der Schleusenanlagen durch Hochwasser. Dieses Elementarereignis machte in Summe rund 6,7 % der Sperrtage aus.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war im Jahr 2021 zu gut 360 Tagen (98,7 %) gegeben. In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschiffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober war ein Großteil der Donauschleusen Mitte Juli aufgrund eines kurzzeitigen Hochwasserereignisses für rund 56 Stunden komplett gesperrt. In den verkehrsärmeren Monaten November bis März waren lediglich drei Schleusenammern gleichzeitig außer Betrieb. Die Gründe dafür waren dringend notwendige Arbeiten und Reparaturmaßnahmen sowie eine Havarie, während sich die zweite Schleusenammer in Revision befand. Diese beanspruchten im Durchschnitt zehn Stunden.

Die statistische Auslastung der einzelnen Schleusenammern betrug 2021 im Durchschnitt rund 24 %. Die Verteilung der Auslastung ist in der geografischen Betrachtung recht unterschiedlich. Die größte mittlere Auslastung meldete wie in den Jahren zuvor die Schleuse Freudenau mit etwa 38 %, die geringste Auslastung verzeichnete die Schleuse Ottensheim mit rund 18 %. 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.

- 98,7 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2021
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, damit Wartezeiten vermieden werden.

WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 4,8 % der Schiffe mussten warten Mittlere Wartezeit 35 Minuten



„Durch ein effizientes COVID-19-Konzept und eine punktgenaue Ausbildung waren unsere Schleusen-Profis auch 2021 mit gewohnt hoher Servicequalität eine verlässliche Stütze für die Donauschifffahrt und Garant für die sichere Verkehrsregulierung am Strom.“

CHRISTIAN SCHACHENHOFER
Stv. Leiter Schleusengruppe Mitte

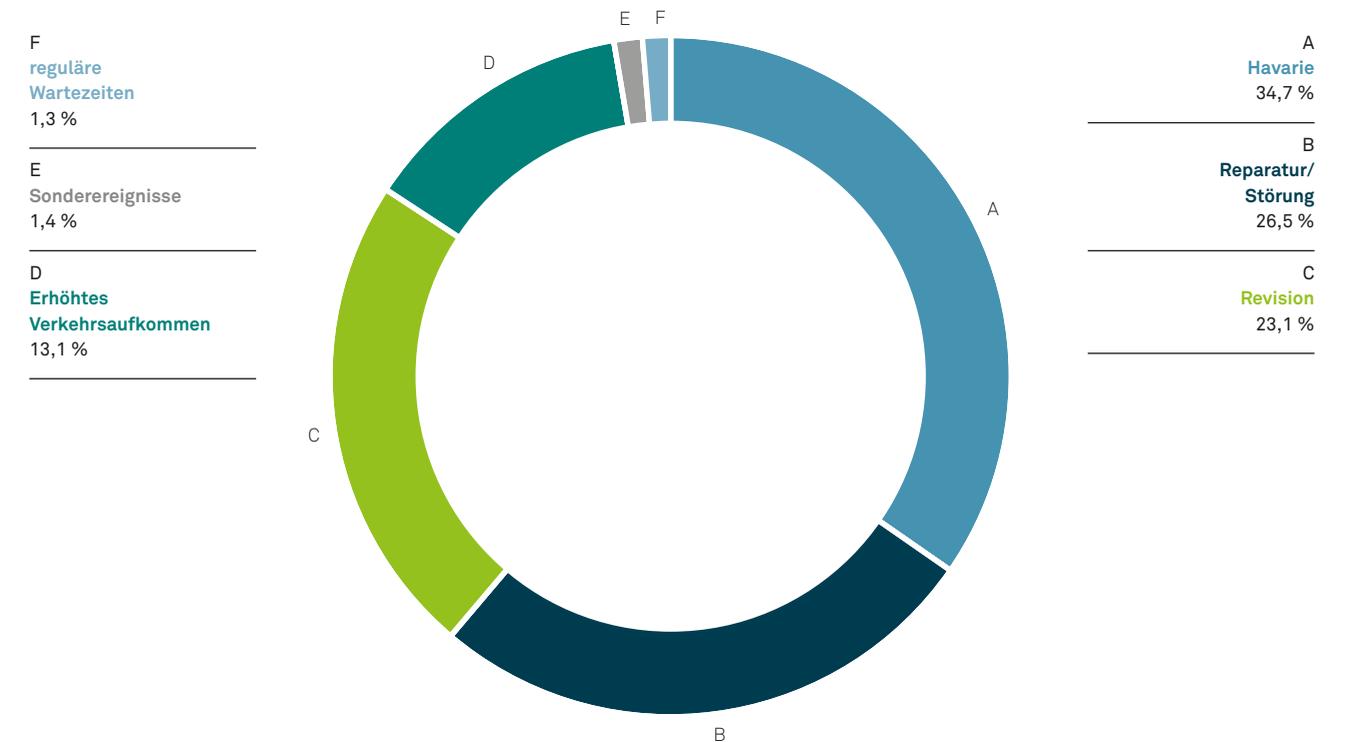
Im Mittel mussten im Jahr 2021 auf dem österreichischen Donauabschnitt vor den neun Schleusen 4,8 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten in Kauf nehmen; die mittlere Wartezeit für diese 4,8 % betrug dabei über das gesamte Jahr betrachtet 35 Minuten.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Wartezeit sind die Schleusenverfügbarkeit sowie das Verkehrsaufkommen. Rund 84 % der entstandenen Wartezeiten lassen sich auf die Nichtverfügbarkeit von Schleusenkammern, bedingt durch Revisionen, Reparaturen/Störungen und notwendige Reparaturen nach Havarien, zurückführen. Die verbleibenden rund 16 % teilen sich zu einem Großteil auf verkehrsbedingte Ursachen sowie Sonderereignisse und regulären Betrieb auf. Bereinigt um die Auswirkungen von Schleusenrevisionen, ungeplanten Reparaturen und erhöhtem Verkehrsaufkommen, musste lediglich 1 % der Schiffe eine durchschnittliche Wartezeit von rund 15 Minuten in Kauf nehmen.

Folgendes Bild kann bei einer Detailbetrachtung der Auswertung gezeichnet werden: Rund ein Drittel (34,7 %) der Wartezeiten entstand durch Havarien im Schleusenbereich und den daraus resultierenden Reparaturmaßnahmen bei den Schleusenanlagen in Wallsee, Ottensheim und Freudenau. Weitere 26,5 % der Wartezeiten entstanden durch unterjährige Reparaturen/Störungen und Sperren wegen Baggerungen oder Vermessungen. Ein Anteil von 23,1 % war Revisionen der Schleusenkammern in Ottensheim, Wallsee, Persenbeug und Freudenau geschuldet. Aufgrund der weiterhin prägenden Covid-19-Pandemiesituation im Jahr 2021 waren lediglich 13,1 % der Wartezeiten durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen bedingt. Darunter fallen Situationen, in denen mehr Schiffe gleichzeitig vor einer Schleuse warten, als in einer Kammer Platz finden. Mit 1,4 % der Wartezeiten hat sich eine Statistikerhebung zum Transitaufkommen auf die Schifffahrt ausgewirkt und lediglich 1,3 % der Wartezeiten lagen im direkten Einflussbereich des Schleusenaufsichtspersonals.

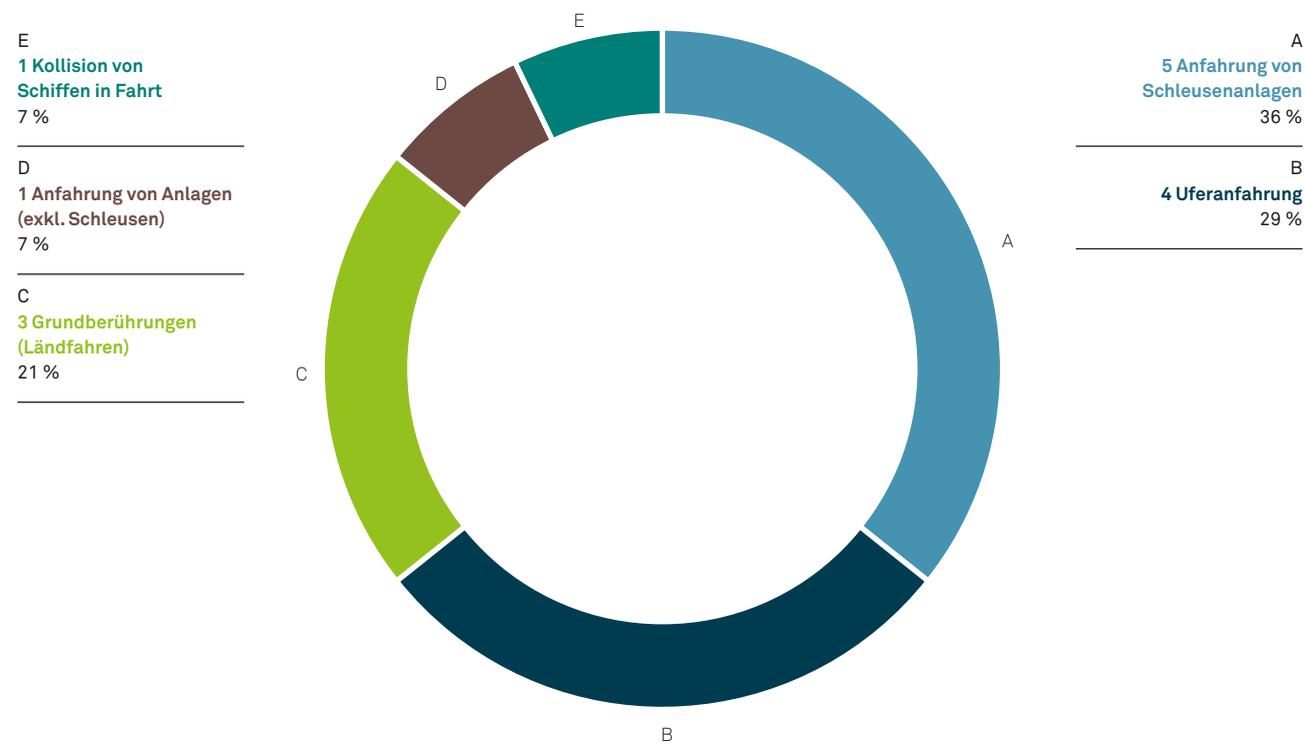
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Ursachen für Wartezeiten an österreichischen Donauschleusen 2021



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2021



UNFALLGESCHEHEN

Zahl der Unfälle weiter gesunken Keine Personenschäden

Hinsichtlich ihrer Unfallbilanz ist die Donauschifffahrt im Vergleich zu den Landverkehrsträgern Schiene und Straße nach wie vor ungeschlagen. Auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich im Jahr 2021 in Summe zwölf Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An elf Havarien waren Güterschiffe beteiligt, während in nur einem Fall ein Personenschiff zu Schaden kam. Wie auch schon im Vorjahr ist das auf das verminderte Verkehrsaufkommen von Personenschiffen aufgrund der Coronapandemie zurückzuführen.

Differenziert nach der Unfallart kam es zu fünf Anfahrungen von Schleusenanlagen und vier Uferanfahrungen. In weiteren drei Fällen kam es zu Grundberührung (wegen zu großer Abladetiefen, zu niedriger Wasserstände oder wegen Navigierens außerhalb der Fahrrinne). Bei jeweils einem Unfall kam es zu einer Anfahrung einer sonstigen Anlage oder einer Kollision von Schiffen in Fahrt. Bei einem Unfall kam es sowohl zu einer Uferanfahrung als auch zur Anfahrung einer Schleusenanlage. Bei einem weiteren Unfall wurde sowohl das Ufer angefahren, als auch der Grund berührt.

Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2021 zu keinen Personenschäden. Gewässerverschmutzungen und Ladungsaustritte blieben ebenfalls aus.

Die meisten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2021 im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse). In Summe wurden fünf Unfälle registriert, allesamt bei Anfahrungen der Schleusenanlage. Vier Havarien ereigneten sich im Jahr 2021 auf gestauten Streckenabschnitten, darunter zwei Uferanfahrungen, eine Kollision von Schiffen in Fahrt und eine Anlagenanfahrung. Auf den freien Fließstrecken wurden weitere drei Unfälle registriert, zwei davon auf der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) und einer auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien. Es handelte sich bei allen um Grundberührungen, wobei bei einem Unfall auch das Ufer angefahren wurde.

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2021 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu einem Unfall mit Schadenswirkung. Es handelte sich dabei um eine Grundberührung.

- Anfahrung von Schleusenanlagen 2021 die häufigste Unfallart
- Keine Personenschäden
- An elf Havarien waren Güterschiffe, an einer Havarie ein Personenschiff beteiligt

MODAL SPLIT

91,5 Millionen Tonnen im Donaukorridor Anteil der Donau bis zu 25 %

- Anteil der Donau am gesamten Modal Split 8 %
- Höchstes Ladungsaufkommen beim Import über die Westgrenze
- Höchster Anteil der Donau bei den Transporten über die Ostgrenze

Innerhalb des österreichischen Donaukorridors wurden 2021 grenzüberschreitend insgesamt 91,5 Millionen Tonnen Güter auf der Straße, der Schiene und der Wasserstraße Donau befördert. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung um 6,6 Millionen Tonnen oder rund 8 %.

Der gesamte Modal Split setzte sich 2021 zu 66 % aus Lkw-, zu 26 % aus Bahn- und zu 8 % aus Binnenschifftransporten zusammen. Von der Steigerung der transportierten Gesamtmenge konnten einzig die Straßentransporte profitieren, die ihren Anteil am Modal Split gegenüber 2020 um zwei Prozentpunkte steigern konnten, während die Verkehrsträger Schiene und Donau ihren Anteil um jeweils einen Prozentpunkt verringerten.

Aufgeteilt auf die unterschiedlichen Verkehrsbereiche und Verkehrsrichtungen wurde mit 25,4 Millionen Tonnen das höchste Ladungsaufkommen bei den Importverkehren über die Westgrenze erreicht. 70 % davon wurden durch Lkw-, 27 % durch Bahn- und 3 % durch Binnenschifftransporte abgewickelt.

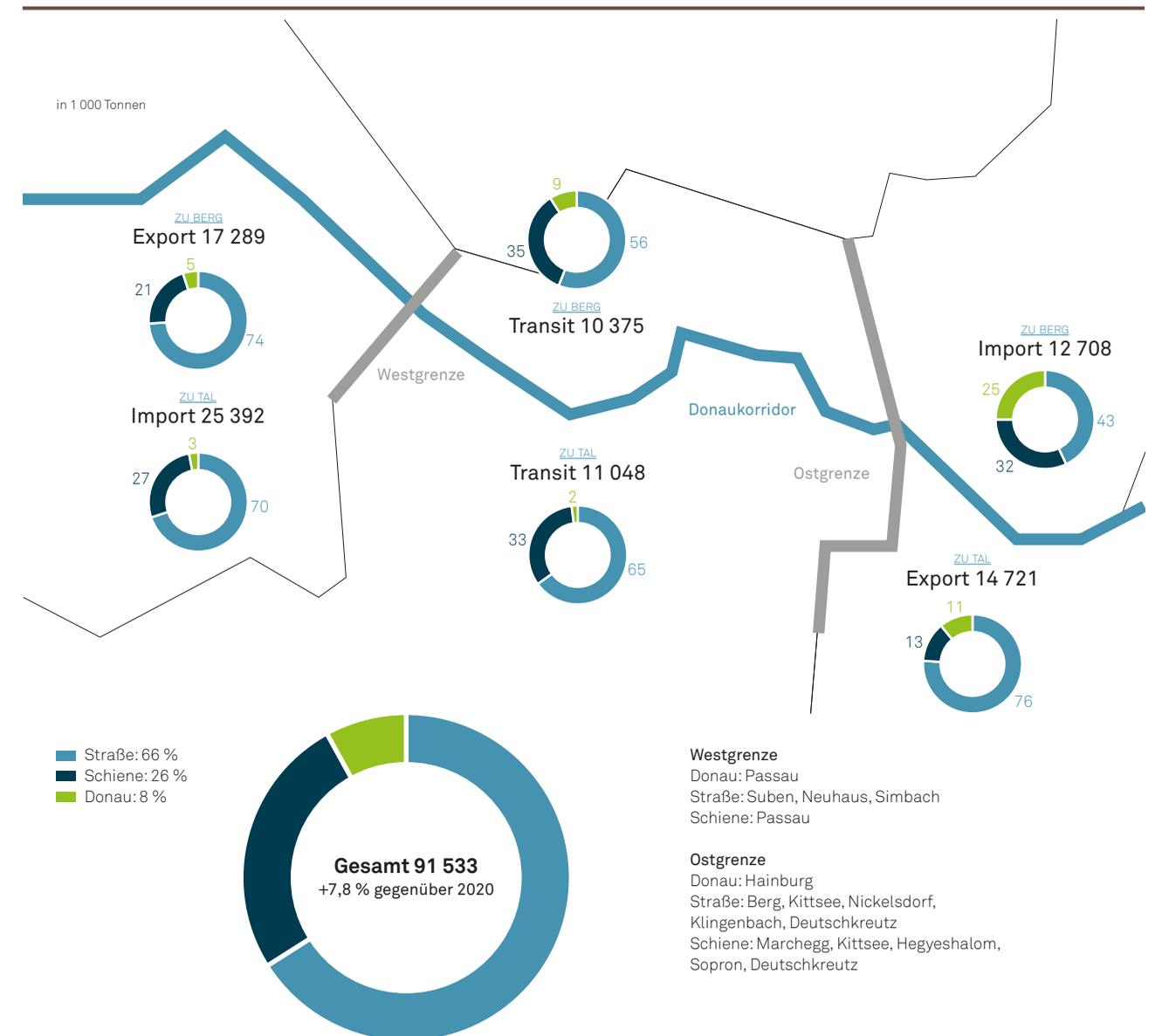
Die größte mengenmäßige Veränderung gegenüber dem Vorjahr war bei den Exportverkehren über die Westgrenze zu verzeichnen. Hier steigerte sich das Transportaufkommen um 29 % auf 17,3 Millionen Tonnen, wobei sich die Anteile der Verkehrsträger am Modal Split dabei nur geringfügig veränderten (Straße: +1 Prozentpunkt, Schiene: -1 Prozentpunkt, Donau: unverändert).

Der Anteil der Donau am Modal Split der einzelnen Verkehrsbereiche in Kombination mit den Verkehrsrichtungen lag 2021 innerhalb eines Korridors von 2 % (Transit zu Tal) und 25 % (Import zu Berg). Mit einem Anteil von 11 % am Modal Split erreichte die Donau bei den Exportverkehren zu Tal ihren zweitgrößten Anteil.

Die beiden größten Anteile der Donau bei den Verkehren zu Berg und zu Tal über die Ostgrenze des Donaukorridors verdeutlichen die hohe Bedeutung der Ostverkehre für die österreichische Donau. Da sich das Transportaufkommen der Donau zu 57 % aus über die Ostgrenze importierten und exportierten Gütern – überwiegend Massengütern – zusammensetzt, wird hier der Vorteil der Massenguttauglichkeit von Binnenschiffen (große Ladungseinheiten über weite Entfernungen) gegenüber den anderen Verkehrsträgern am stärksten sichtbar.

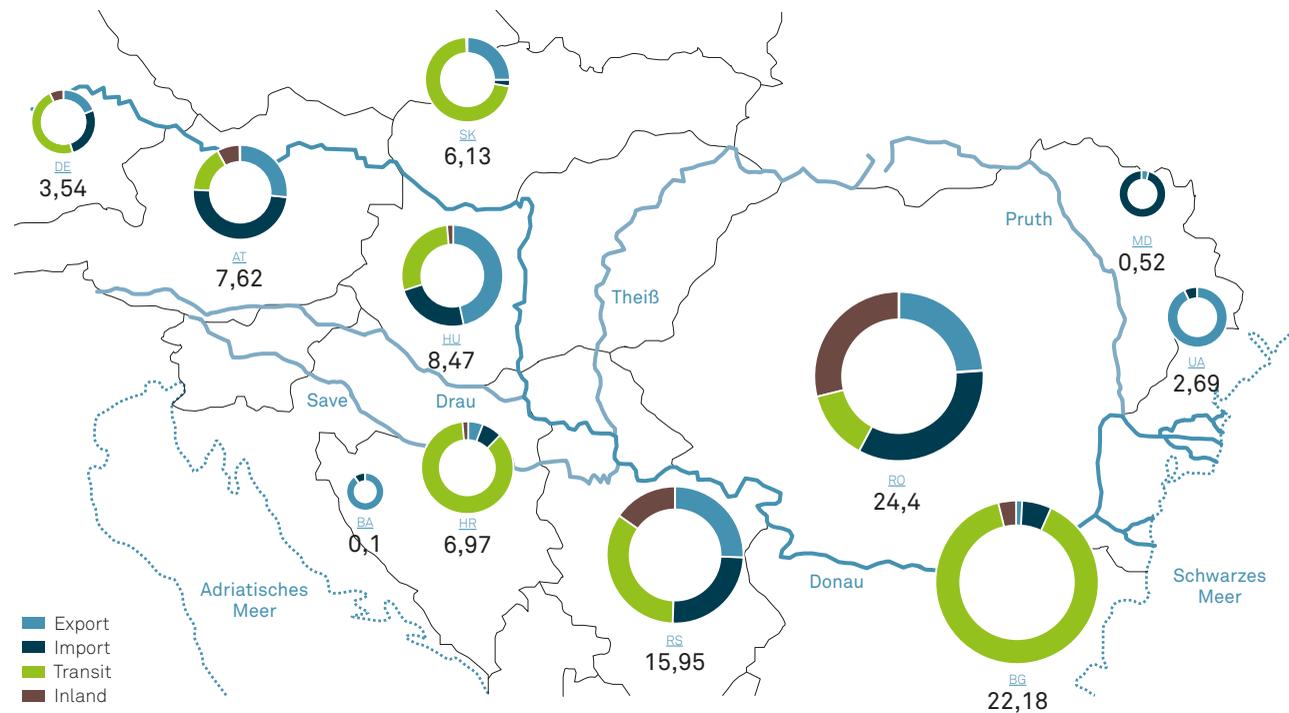
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2021



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2020



in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA*
Export	0,67	2,04	1,54	3,97	0,41	0,09	4,09	5,86	0,22	0,02	2,50
Import	0,94	3,74	0,15	1,96	0,45	0,01	4,01	8,29	1,30	0,50	0,19
Transit	1,68	1,24	4,42	2,43	6,02	0,00	5,44	3,26	19,85	0,00	k.A.
Inland	0,25	0,60	0,02	0,11	0,09	0,00	2,41	6,99	0,81	0,00	k.A.
Summe	3,54	7,62	6,13	8,47	6,97	0,10	15,95	24,40	22,18	0,52	2,69

* Daten zum Transit- und Inlandsverkehr auf der ukrainischen Donau liegen nicht vor; Summe inkludiert nur Export- und Importverkehre

Quellen: Eurostat, Donaukommission, nationale Verkehrsstatistiken, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT 2019

34 Millionen Tonnen im Donaauraum
Leichter Rückgang gegenüber 2019

Auf der gesamten schiffbaren Donau zwischen Kelheim und dem Schwarzen Meer, ihren Zuflüssen sowie dem Donau-Schwarzmeer-Kanal wurden im Jahr 2020 insgesamt rund 34,0 Millionen Tonnen Güter transportiert. Dies entspricht gegenüber 2019 einem leichten Rückgang von 2,2 Millionen Tonnen beziehungsweise 6,1 %.

Auf die einzelnen Länder bezogen, wurden die mit Abstand größten Transportmengen in Rumänien mit 24,4 Millionen Tonnen, Bulgarien mit 22,2 Millionen Tonnen und Serbien mit 16,0 Millionen Tonnen erzielt. Danach folgten Ungarn mit 8,5 Millionen Tonnen, Österreich mit 7,6 Millionen Tonnen, Kroatien mit 7,0 Millionen Tonnen, die Slowakei mit 6,1 Millionen Tonnen, Deutschland (Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern) mit 3,5 Millionen Tonnen, die Ukraine mit 2,7 Millionen Tonnen*, Moldawien mit 0,5 Millionen Tonnen und das über die Save indirekt mit der Donau verbundene Bosnien-Herzegowina mit 0,1 Millionen Tonnen.

Diese Größenverhältnisse machen deutlich, dass auf der unteren und mittleren Donau erheblich höhere Transportmengen als auf der oberen Donau erzielt werden. Zum Vergleich: In Rumänien wurde 2020 mehr als das Dreifache der in Österreich generierten Menge verschifft.

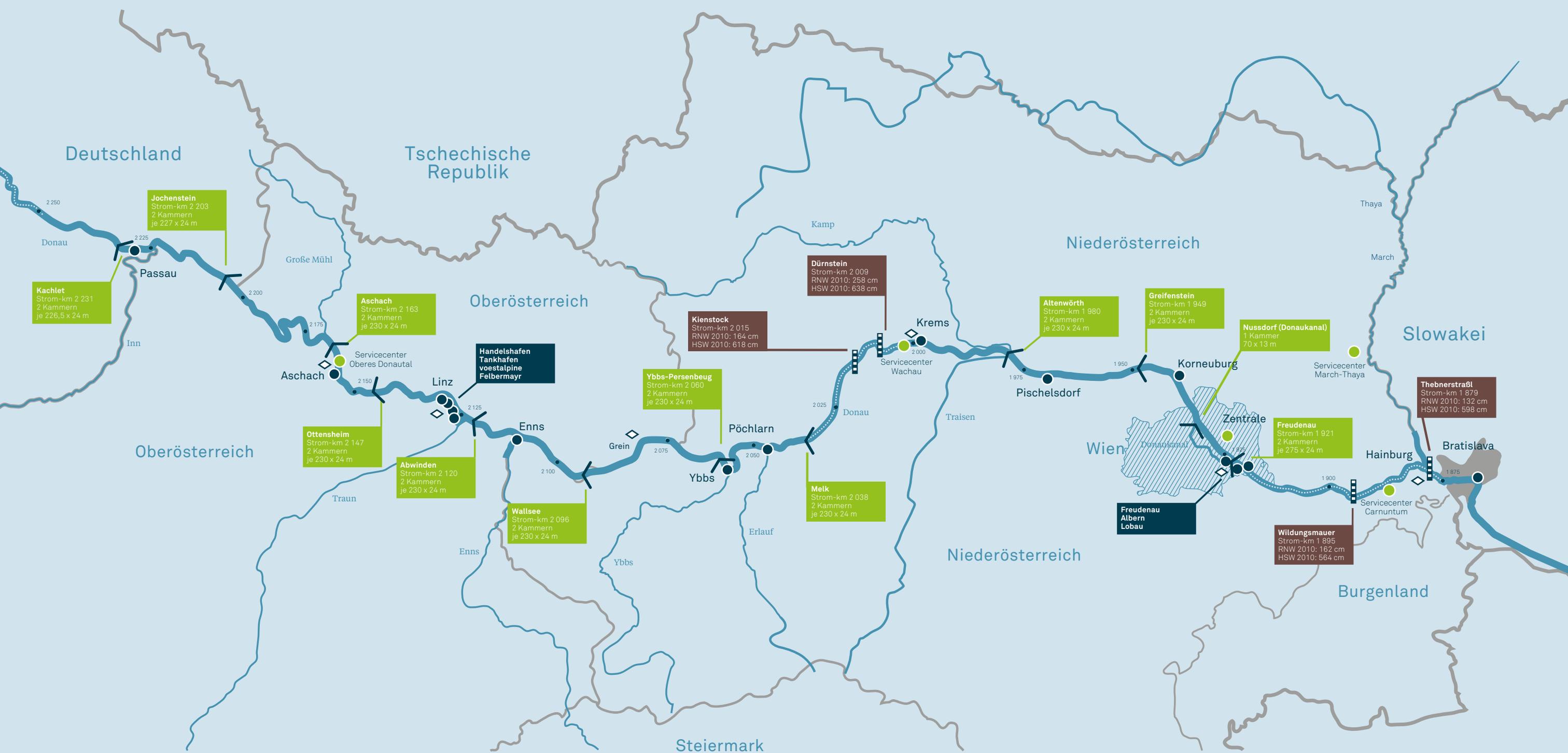
Die größte Veränderung gegenüber 2019 gab es in Bosnien-Herzegowina, dessen ohnehin schon geringes Transportaufkommen sich um weitere 42,1 % verringerte. Dies ist hauptsächlich einem massiven Rückgang der Importmengen um 71,7 % zuzuschreiben.

Größere Verringerungen waren auch in der Ukraine (-23,6 %), Deutschland (-15,3 %) und der Slowakei (-14,0 %) zu verzeichnen. Größere Zuwächse wurden hingegen in Bulgarien (+40,4 %), Moldawien (+22,2 %) und Kroatien (+10,4 %) erzielt.

Betrachtet man die Aufteilung der in den einzelnen Ländern ermittelten Transportmengen auf die einzelnen Verkehrsbereiche, so wird in Moldawien die überragende Bedeutung der Importverkehre deutlich, die 2020 96,2 % ausmachten. Ähnlich dominant waren in der Ukraine und Bosnien-Herzegowina hingegen die Exportverkehre (92,9 % bzw. 90,0 %).

Die Transitverkehre hatten wiederum die mit Abstand höchste Bedeutung in Bulgarien (89,5 %), Kroatien (86,4 %) und der Slowakei (72,1 %). In allen anderen Ländern des Donaaraumes sind die Größenverhältnisse der einzelnen Verkehrsbereiche hingegen ausgeglichener.

- Höchstes Transportaufkommen in Rumänien
- Größere Rückgänge in Bosnien-Herzegowina, der Ukraine, Deutschland und der Slowakei
- Transitverkehre dominant in Bulgarien, Kroatien und der Slowakei



Der österreichische Donauabschnitt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nussdorf (Donaukanal)
1 Kammer
70 x 13 m

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

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

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

Impressum

Ein Projekt im Rahmen des Aktionsplans Donau des BMK bis 2022

Herausgeber

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

Projektleitung

Sabine Gansterer

Redaktion

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

Gestaltung

Jana Hadam

Fotos

Pilo Pichler, viaddonau/Thomas Bierbaumer, BMK

Druck

Wograndl Druck GmbH
www.wograndl.com

© viaddonau 2022

