



22

VON DER WASSERSTRASSE AUF DIE FOTOSTRECKE

Neues Leben für das Donau-Original MS Negrelli

Steintransporter, Event-Location, Fisch-„Arche“ – das lange Leben des MS Negrelli würde für eine ganze Donauflotte reichen. 1966 im Auftrag des Bundesstrombauamts in der ÖSWAG-Linz gebaut, war die „Jugend“ des Schiffes zunächst vom Einsatz als schwimmendes Lastentier im Bühnen- und Uferbau geprägt. Ausgerüstet mit einem elektrischen Kran und einer Steintransportschute, transportierte und entleerte das 64 Meter lange und 10 Meter breite Schiff große Steinkübel. Über die Jahre sollte sich nicht nur seine Leistungsfähigkeit, sondern schließlich auch seine Flexibilität und Vielseitigkeit unter Beweis stellen, als Kran und Schute neuen Einsatzzwecken wichen.

Bei Bundesstrombauamt und Wasserstraßendirektion, später Donaubetriebs AG und schließlich bei viadonau blieb das Schiff seit seinem Stapellauf durchgehend in Dienst. Im Jahr 2005 buchte die Kunstuniversität Linz das Schiff und baute es zu einem mobilen, außeruniversitären Standort um. Der geräumige Bauch des MS Negrelli wurde dafür zum Event- und Ausstellungsort umfunktioniert und bot seither in einzigartigem atmosphärischen Umfeld vielen Besucher:innen zum Beispiel im Rahmen der Ausstellung „donau on tour“ von 2007 bis 2013 Wissenswertes über Fluss, Schifffahrt und die Arbeit von viadonau.

Trotz des fortgeschrittenen Alters blieb das vielseitige Schiff auch in jüngster Vergangenheit ein Magnet für neue Nutzungsideen. So stellt der Negrelli ab 2025, umgebaut zur schwimmenden Aufzuchtstation im Rahmen des Projekts „LIFE Boat 4 Sturgeon“, seine großzügigen Räumlichkeiten in den Dienst des Artenschutzes für vier Störarten. Am Liegeplatz an der Wiener Donauinsel sollen bis 2029 etwa 1,6 Mio. Störe nachgezüchtet und Jungtiere der verschiedenen Arten in unterschiedliche Donauabschnitte ausgewildert werden.

Anlass genug, die Fotos dieser Ausgabe unserem vielseitigen und anpassungsfähigen Schiff zu widmen!



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 2021	44
Fahrwasserverhältnisse Donau gesamt.....	46
Karte Österreichischer Donauabschnitt.....	48
Impressum	50

Wegweiser: neues Aktionsprogramm Mit der Donau in die Zukunft



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

Nichts ist so dynamisch wie ein Fluss. Ewig gestaltend, unwiderstehlich und zeitlos ist er im eigentlichen Wortsinn der Inbegriff von Bewegung, Energie und Veränderung. Seit jeher unersetzliche Entwicklungsbasis für Natur und Wirtschaft bietet uns die Dynamik der Donau einzigartige Qualitäten und Vorteile zur Entfaltung von Leben und Biodiversität aber auch von Transport und Verkehr. Da ist es nicht nur logisch, sondern auch wichtig und richtig, dass wir der Donau gerade mit Blick auf die großen Herausforderungen in Zeiten des Klimawandels jene Aufmerksamkeit geben, die ihr zusteht: in strategischer Hinsicht und mit einer verantwortungsvollen gesellschaftlichen und verkehrspolitischen Perspektive.

Mit dem neuen Aktionsprogramm Donau 2030 ist das gelungen. Es ist das Umsetzungsprogramm des Masterplans Güterverkehr 2030 und ein wesentlicher Teil des Mobilitätsmasterplans 2030 des Klimaschutzministeriums, der den strategischen Klimaschutzrahmen für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre vorgibt. Gemeinsam mit viadonau wollen wir die Modernisierung der Wasserstraßeninfrastruktur fortsetzen, die Donauschifffahrt noch stärker in Logistikketten einbinden, die internationale Ausweitung einheitlicher Informationsservices vorantreiben, die Umstellung der Schifffahrt auf klimaverträgliche Kraftstoffe fördern und mit engagierten Renaturierungs- und Artenschutzprojekten den unschätzbaren ökologischen Wert des Flusssystemes Donau-March-Thaya bewahren und steigern. Es geht um viele Schritte für Natur, Sicherheit und Wirtschaft am Strom, die tagtäglich von viadonau gesetzt werden, und dabei auch Rücksicht auf die Umwelt und den sparsamen Einsatz von Energie nehmen. Der Weg in eine nachhaltige Verkehrszukunft Europas und zur Erfüllung des Europäischen Green Deals führt auch über die Wasserstraße.

Lösungsweg im Klimawandel Den Fluss verstehen und ihm folgen

Im Umgang mit unseren Gewässern folgen wir seit vielen Jahren einem klaren Credo: Lernen vom Fluss. Denn geht es um Klima, Naturschutz und nachhaltigen Schifffahrtsbetrieb, halten Flüsse die Antworten für die wichtigsten Fragen unserer Zeit schon bereit. Wir müssen nur hinschauen, verstehen und danach handeln. Als Unternehmen, das nicht nur am, sondern auch für und mit dem Strom arbeitet, schaffen wir Integrität und Glaubwürdigkeit vor allem, indem wir uns auch in unserem täglichen Firmenbetrieb von seiner Effizienz und Dynamik inspirieren lassen. Während wir die Nutzung erneuerbarer Energien im Unternehmen konsequent weiter ausbreiten und unsere Energieeffizienz und Umwelt-Performance kontinuierlich verbessern, treiben wir im Einklang mit dem neuen Aktionsprogramm Donau des Klimaschutzministeriums in grenzübergreifender Zusammenarbeit die Digitalisierung und Internationalisierung zukunftsorientierter Wasserstraßenentwicklung an der Donau weiter voran. Als ein flexibel auf die drängenden Anforderungen von Gegenwart und Zukunft abgestimmtes Navigationsinstrument bestimmen wir mit unserer Unternehmensstrategie 2030 den Kurs für die kommenden Jahre an der Donau – für eine krisenresiliente Wasserstraße und die integrative Verbindung von Umwelt-, Wirtschafts- und Sicherheitsinteressen am Strom.

Mit Verantwortungsgefühl, Können, Leidenschaft und Innovation setzen wir ein markantes Ausrufezeichen hinter einen ganzheitlichen Entwicklungsbegriff an der Donau. Wir sind überzeugt: Das ist es, was die Donauschifffahrt auf ihrem Weg in eine grüne Zukunft jetzt braucht – moderne, verlässliche und umweltschonende Rahmenbedingungen und eine Wasserstraße, die als leistungsfähige Alternative und ein wichtiger Lösungsweg im Klimawandel zur Verfügung steht. Für uns ist längst nicht mehr die Frage, ob die Wasserstraße eine Rolle im europäischen Transportnetz von morgen spielen wird, sondern, wie groß diese Rolle sein wird und wie wir gemeinsam eine starke Antwort für die Zukunft an der Donau geben können.

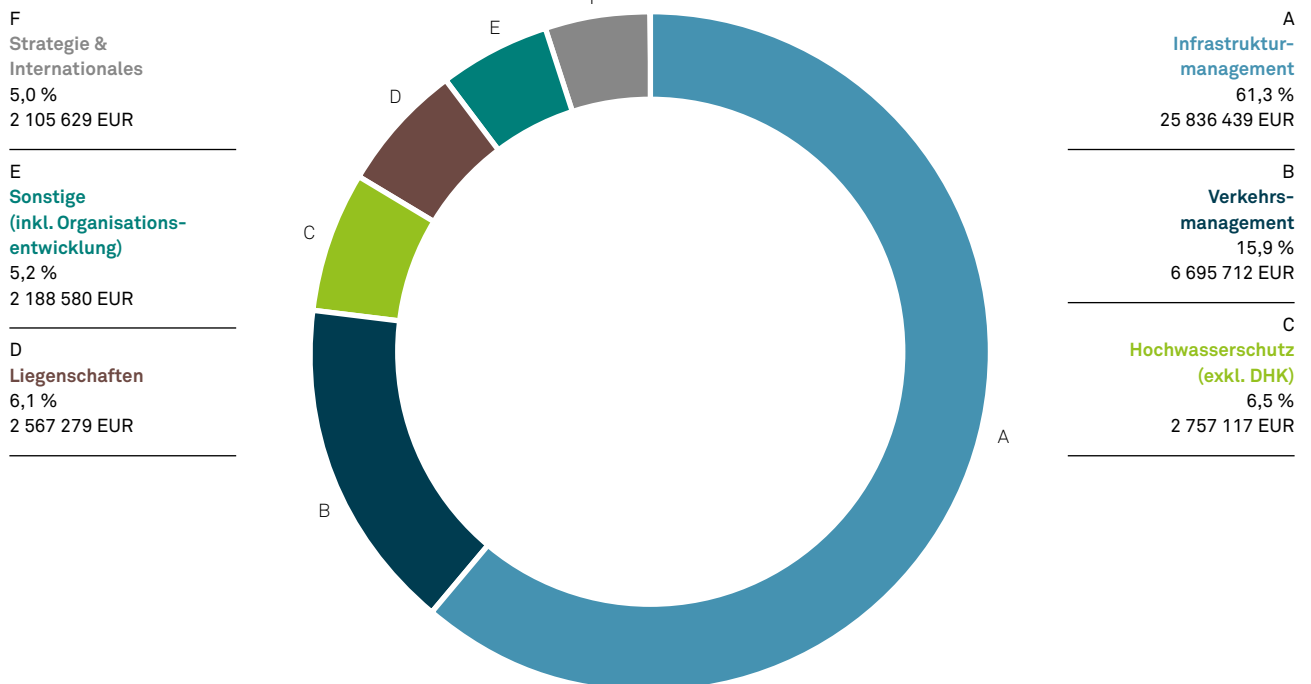


HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

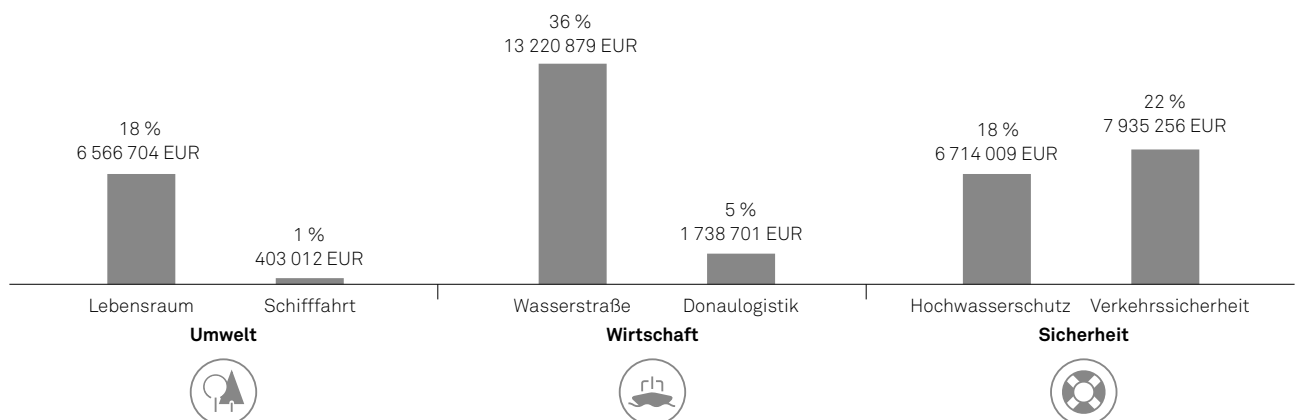
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Kosten nach Kernaufgaben und Wirkungsbeiträgen von viadonau 2022

Kosten nach Kernaufgaben



Kosten nach Wirkungsbeitrag



BILANZ VIADONAU

Erleichterungen für die Schifffahrt Mehr Auenlandschaft in der Wachau

Vor allem für Binnenschifffahrt und Ökologie war 2022 ein Jahr großer Projekterfolge. Die Meilensteine: verpflichtende Neuregelung für Sondertransporte, vollständige internationale Einführung der einheitlichen DAVID-Grenzkontrollformulare, internationale Implementierung neuer Informations- und Reporting-Services durch RIS COMEX und erfolgreiche Naturschutzvorhaben wie die Wiederherstellung wertvoller Auenlandschaft durch LIFE+ Auenwildnis Wachau.

SOTRA-Neuregelung stärkt Verlagerung von High & Heavy-Transporten auf das Binnenschiff: Seit 1. Jänner 2022 muss gemäß einer gemeinsam von viadonau und dem Klimaschutzministerium ausgearbeiteten Neuregelung von Sondertransporten für besonders schwere, breite und hohe Transporte, die grenzüberschreitend dem Donaukorridor folgen, das Binnenschiff genutzt werden – ein wichtiger Schritt in Richtung Senkung klimaschädlicher Emissionen, Entlastung der Straßeninfrastruktur und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße.

Einführung der harmonisierten DAVID-Formulare entlang der Donau abgeschlossen: Nachdem Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien und die Ukraine im Jahr 2020 die DAVID-Formulare eingeführt hatten, folgten Rumänien und die Republik Moldau im ersten Halbjahr 2022 und komplettieren somit den Einführungsprozess. Die international harmonisierten Formulare ersetzen die drei meist genutzten Grenzkontrollformulare (Ankunfts- und Abfahrtsmeldung, Besatzungsliste und Fahrgastliste) und vereinfachen damit die Grenzkontrollen.

LIFE+ Auenwildnis Wachau schließt mit Renaturierungserfolgen: Nach sieben Jahren Gewässervernetzung, Uferrückbau, Auwald-Aufforstung und vielfältiger Artenschutzmaßnahmen am Donaubogen zwischen Rührsdorf und Rossatz feierte das EU-geförderte Projekt LIFE+ Auenwildnis Wachau am 3. Juli 2022 in Rührsdorf seinen Abschluss. viadonau und die Projektpartner des Vereins Welterbegemeinden Wachau-Dunkelsteinerwald und der Marktgemeinde Rossatz-Arnsdorf blickten stolz auf eine lange Liste erreichter Naturschutzziele. 300 000 Kubikmeter Schotter und Erdreich wurden bewegt, 5 000 Schwarzpappeln gepflanzt und ein 1 600 Meter langer Nebenarm mit der Donau vernetzt.

RIS COMEX endet, CEERIS und EuRIS bleiben: Im Juni 2022 endete nach sechs Jahren das von der EU geförderte Projekt RIS COMEX. 13 Länder arbeiteten gemeinsam an der Ausarbeitung von korridorübergreifenden RIS Services in ganz Europa. Die Erfolge: die internationalen Systeme CEERIS – eine in mehreren Ländern betriebene Informationsplattform zum elektronischen Reporting – und EuRIS – eine europaweite RIS Plattform, die in harmonisierter Form zum Beispiel sämtliche schifffahrtsrelevanten Fahrwasserdaten liefert.



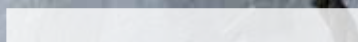
„Gute Wasserstraßenentwicklung heißt bei viadonau: Erfolge zum Sehen und Anfassen. Nach der Aufwertung der Trockengüterlande in Linz stellen wir der Schifffahrt mit der 2022 im Rahmen des EU-kofinanzierten Projekts „FAIRway works! In the Rhine-Danube corridor“ errichteten Länder Wildungsmauer ein neues Stück moderne und sichere Wasserstraßeninfrastruktur zur Verfügung.“

LEA DOSSER
Projektmanagerin
Wasserstraßenmanagement

Güterverkehr auf der österreichischen
Donau 2018 bis 2022

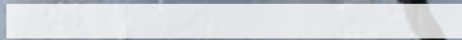


2022



6 374 092 t

2021



8 270 869 t

2020



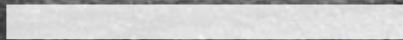
8 246 781 t

2019



8 511 553 t

2018



7 202 368 t

Minimal durchgängig verfügbare Fahrwassertiefen in den freien Fließstrecken der Donau 2022

99,5 %
über 2,5 m

Wachau

0,5 %
unter 2,5 m

94,0 %
über 2,5 m

**Östlich
von Wien**

6,0 %
unter 2,5 m

Geschleuste Schiffseinheiten
2018 bis 2022

Senken



Heben



KUNDENZUFRIEDENHEIT INFRASTRUKTUR

Ausgezeichnet im Donauraum

Proaktive Instandhaltung



„Verlässliche Fahrwasserinformationen sind unentbehrlich an der Wasserstraße. Anhand regelmäßiger hydrographischer Auswertungen und moderner Geodatenverarbeitung haben wir stets ein genaues Auge auf die Entwicklungstrends der Donau. Damit unterstützen wir den sicheren Schifffahrtsbetrieb ebenso wie die Forschung.“

ULRICH ZANGERL
Experte Geoinformation

Ein laufendes Monitoring der Kundenzufriedenheit ist für viadonau ein wichtiger Indikator, um eine effektivere Leistungserbringung zu erzielen. Aus diesem Grund wird jährlich eine Befragung der gewerblichen Nutzer:innen der Wasserstraße, also der Güter- und Personenschifffahrt, durchgeführt. Insgesamt sind in der Ende 2022 durchgeführten Umfrage unter den Kundinnen und Kunden 53 Rückmeldungen aus dem Schifffahrtssektor eingelangt.

In der Umfrage wurde auch die Qualität der Instandhaltung der Fahrrinne im österreichischen Donauabschnitt, also die Beurteilung der Erhaltungsarbeiten von viadonau, erhoben. Diese wurde mit der Durchschnittsnote 1,3 (2021: 1,7) auf einer Schulnotenskala von 1 bis 5 beurteilt, wobei 94,1 % der Befragten dabei die Noten „sehr gut“ und „gut“ vergaben. Damit ist viadonau wie in den Vorjahren auch der von den wasserseitigen Nutzer:innen am besten bewertete Wasserstraßen-Infrastruktur-Betreiber aller Donau-Anrainerstaaten. Die Grafik auf der gegenüberliegenden Seite veranschaulicht die detaillierten Ergebnisse der aktuellen Befragung der Kundinnen und Kunden.

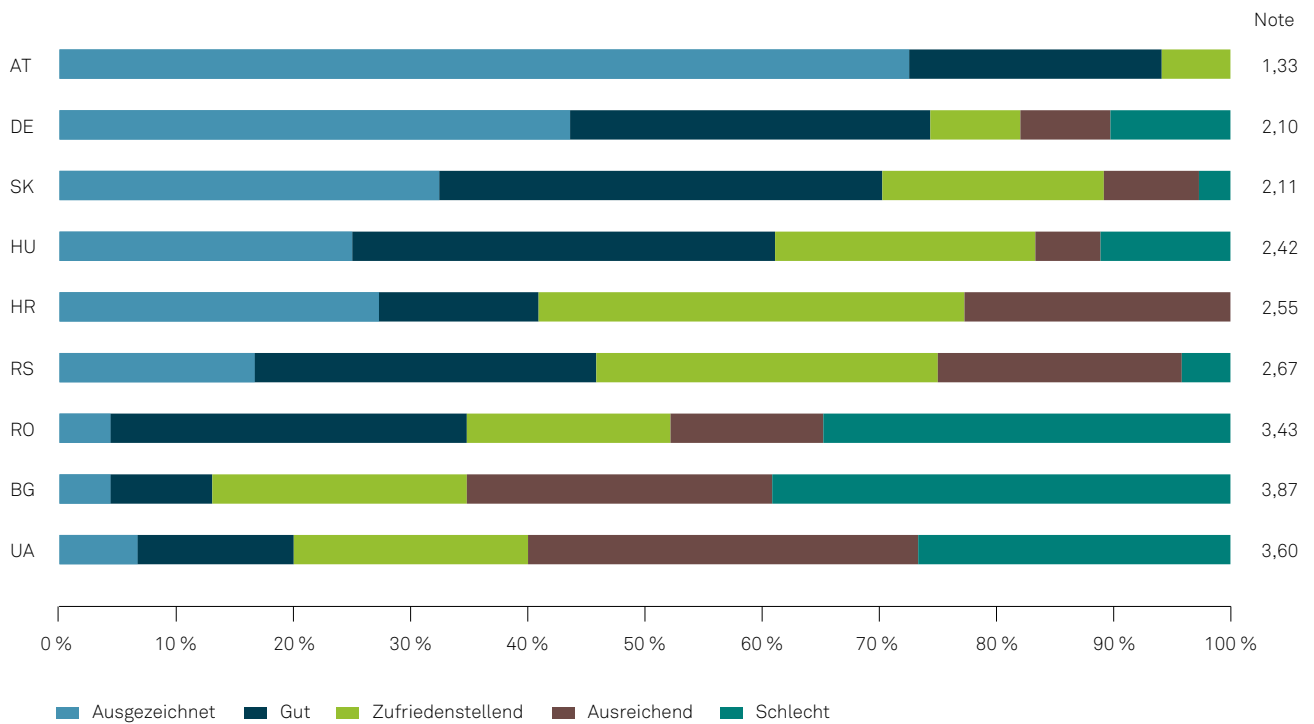
Ebenso gut fiel auch die Bewertung des Betriebes der zehn Donauschleusen in Österreich durch viadonau aus: Für die Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter:innen sowie für die generelle Durchführung der Schleusungen auf dem österreichischen Donauabschnitt wurde die Note 1,5 vergeben (2021: 1,8).

Die Sichtbarkeit der Fahrwassertonnen zur Kennzeichnung des Fahrwassers wurde in der aktuellen Umfrage mit 1,4 (2021: 1,8) benotet, die Positionierung dieser Fahrwasserzeichen mit 1,5 (2021: 1,8). Anfang 2022 konnte mit dem Bau eines zweiten, energieeffizienten Schubschiffes begonnen werden, welches nach Inbetriebnahme im Mai 2023 eine optimierte Fahrwasserkenzeichnung aufgrund verringerter Reaktionszeiten bei der Schadensbehebung ermöglichen wird.

Verfügbarkeit und Ausstattung öffentlicher Liegestellen im Besitz des Bundes wurden im Mittel mit der Note 2,2 bewertet, was eine signifikante Verbesserung gegenüber der Note 3,0 im Jahr 2021 bedeutet. 2022 erfolgte die Adaptierung der Kleinfahrzeuglände Wildungsmauer (Strom-km 1 895,0 R) zu einer öffentlichen Lände für die Großschifffahrt mit Dalben, Zufahrtsbrücken und Landstromanschluss. Oberhalb der Fischamündung wurde bei Strom-km 1 904,9 R eine neue Lände für die Großschifffahrt ebenfalls in Dalbenbauweise geschaffen. Ab Sommer 2022 erfolgten die Arbeiten zur Versorgung der Trockengutlände Linz mit Landstrom (Strom-km 2 129,0 R). Weiters wurden die öffentlichen Bundesländen Klein-Pöchlarn (Strom-km 2 043,5 L), Metzling (Strom-km 2 053,6 L) und Aggsbach-Markt (Strom-km 2 026,4 L) saniert.

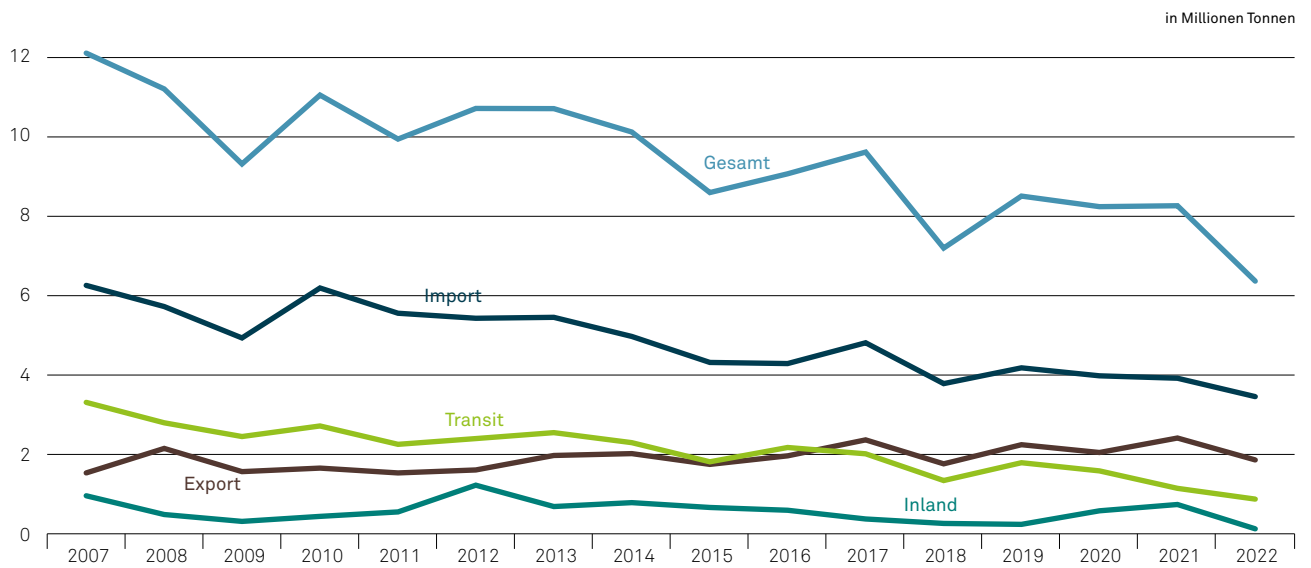
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserstraßen-Infrastrukturqualität in den Donauländern 2022



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der österreichischen Donau 2007 bis 2022



Transportaufkommen in Tonnen	Import	Export	Transit	Inland	Gesamt
2022	3 465 637	1 876 953	890 888	140 614	6 374 092
2021	3 930 863	2 424 784	1 159 264	755 958	8 270 869
2020	3 989 282	2 060 982	1 601 604	594 913	8 246 781
2019	4 193 338	2 258 611	1 805 896	253 708	8 511 553
2018	3 793 364	1 776 694	1 355 563	276 747	7 202 368

TRANSPORTAUFKOMMEN

6,4 Mio. t Gesamtgütermenge Rückgänge in allen Verkehrsbereichen

Außergewöhnlich ungünstige Rahmenbedingungen führten im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr zu einem starken Rückgang der auf der österreichischen Donau transportierten Gesamtgütermenge um 22,9 % beziehungsweise 1,9 Mio. t auf 6,4 Mio. t. Eine deutlich unterdurchschnittliche Wasserführung mit lang anhaltenden Niedrigwasserperioden in den Monaten März sowie von Juli bis September, ein stark verringerter Bedarf an Inlandstransporten und der Ausbruch des Ukraine-Krieges ab Februar führten zum niedrigsten Wert seit über 30 Jahren.

Vom Rückgang waren sämtliche Verkehrsbereiche betroffen. Mit Abstand am stärksten rückläufig jedoch waren sowohl prozentual als auch in absoluten Zahlen betrachtet die Inlandsverkehre. Hier gingen die transportierten Mengen gegenüber 2021 um 81,4 % bzw. 0,6 Mio. t auf 0,1 Mio. t zurück. Eine wesentliche Ursache für diesen starken Rückgang war die Einstellung der Verschiffung von Ausbruchmaterial in Zusammenhang mit Infrastrukturarbeiten in Linz, die in den Jahren 2020 und 2021 relativ hohe Werte beim Inlandsverkehr generiert hatten. Den zweithöchsten prozentualen Rückgang hatte mit 23,2 % (0,3 Mio. t) der Transit zu verzeichnen, dicht gefolgt vom Export, welcher sich gegenüber dem Vorjahr um 22,6 % (0,5 Mio. t) verringerte. Am geringsten schwächten sich die Importmengen ab. Hier betrug der prozentuale Rückgang 11,8 % bzw. 0,5 Mio. t.

Trotz dieser Rückgänge blieb das relative Verhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsbereichen jedoch unverändert. Der Import war mit 3,5 Mio. t bzw. 54,4 % weiterhin der mit Abstand bedeutendste Verkehrsbereich.

Die Exportverkehre stellten mit 1,9 Mio. t bzw. 29,4 % auch 2022 den zweitgrößten Anteil am österreichischen Transportaufkommen. Der Transit nahm 2022 mit 14 % erneut den drittgrößten Anteil am Gesamttransportvolumen ein und erreichte einen Wert von 0,9 Mio. t. Mit nur 2,2 % Anteil am Gesamttransportvolumen blieben die Inlandsverkehre weiterhin der schwächste Verkehrsbereich.

Wie die transportierten Mengen verringerte sich auch die Transportleistung der österreichischen Donau. Diese sank gegenüber 2021 um 20,7 % auf 5,9 Mrd. Tonnenkilometer.

- Rückgang der Gesamttransportmenge um 22,9 %
- stärkster Rückgang bei den Inlandsverkehren
- schwächster Rückgang bei den Importverkehren

HAFENUMSCHLAG

Wasserseitiger Hafenumschlag gesunken Rückgänge für Häfen und Länden

- wasserseitiger Umschlag im Vergleich zum Vorjahr in allen Häfen und Länden um 28,5 % zurückgegangen
- voestalpine-Werkshafen bleibt bedeutendster Donauhafen in Österreich

In den österreichischen Donauhäfen und -ländern wurden im Jahr 2022 insgesamt rund 5,6 Mio. t Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Hafenumschlag verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr einen starken Rückgang von 28,5 % oder knapp 2,2 Mio. t. Dies ist auf die starken Rückgänge im Inlandsverkehr, auf die veränderten Importströme aufgrund des Ukraine-Krieges und nicht zuletzt auf die schlechte Wasserführung im März sowie im Sommer zurückzuführen.

Am anteiligen Hafenumschlag gab es im Ranking der einzelnen Häfen und Länden kaum signifikante Änderungen im Vergleich zu 2021. Der Werkshafen der voestalpine in Linz verzeichnete 2022 erneut das größte Umschlagsvolumen im Hafenvergleich entlang der österreichischen Donau. Gemessen am Gesamtvolumen wurden 44,1 % im Werkshafen der voestalpine wasserseitig umgesetzt. Das entspricht einer Umschlagsmenge von knapp 2,5 Mio. t (-12,4 % gegenüber 2021).

Die sonstigen Häfen und Länden umfassen die wasserseitigen Umschlagsmengen aus Aschach, dem Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf und Korneuburg. In dieser Hafengruppe wurden rund 1 Mio. t umgeschlagen, was einem starken Rückgang von 34,8 % im Vorjahresvergleich entspricht. Dennoch blieben die sonstigen Häfen und Länden im Ranking wieder auf Platz 2 mit einem Anteil von mehr als 18 %.

Der Hafen Wien, der die Häfen Freudenau, Lobau und Albern sowie die Länden Lagerhaus und Zwischenbrücken umfasst, musste ebenfalls ein Minus von 34,8 % hinnehmen. Mit einer wasserseitigen Umschlagsmenge von 0,8 Mio. t rückt der Hafen Wien dieses Jahr im Ranking auf Platz 3 der österreichischen Häfen und Länden vor.

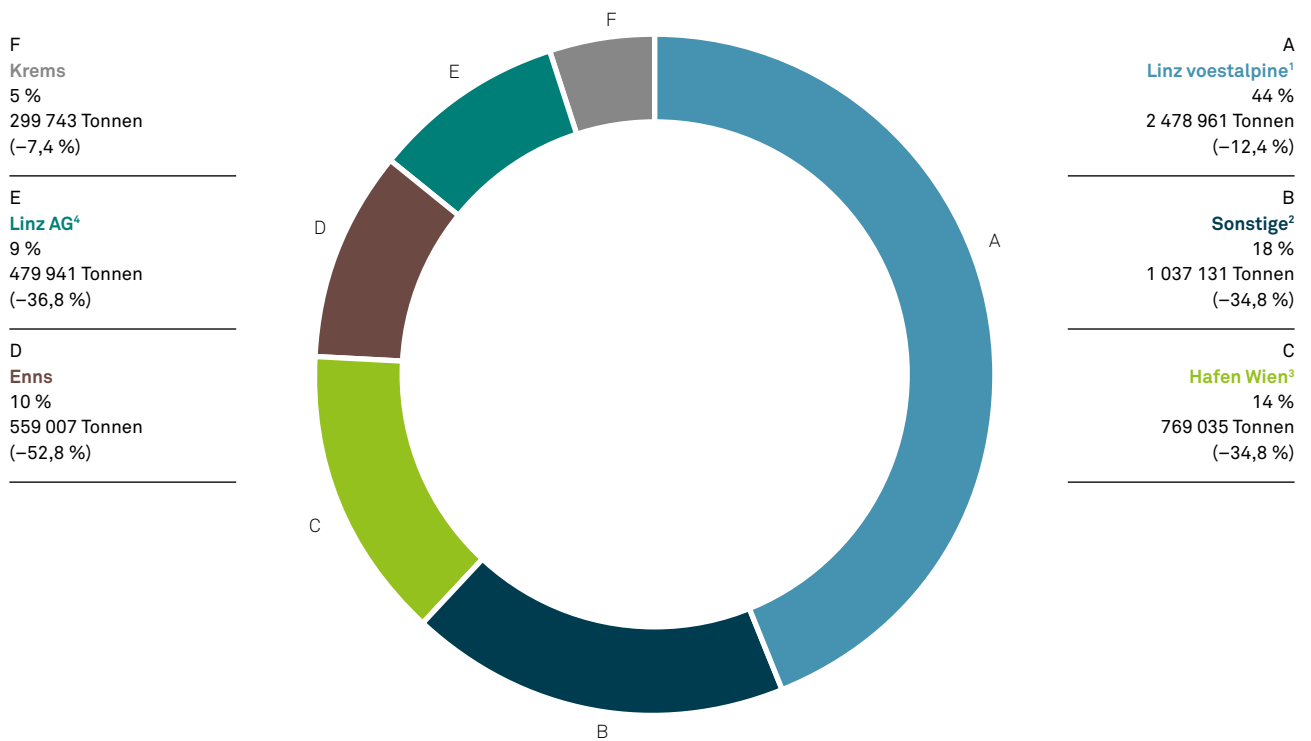
Der Ennshafen verzeichnete 2022 mit 52,8 % den größten relativen Rückgang in der wasserseitig umgeschlagenen Menge aufgrund des Wegfalls eines Projektgeschäftes und erreichte insgesamt rund 0,6 Mio. t. Das entspricht rund 10 % des Gesamtvolumens.

Die Häfen der Linz AG (Handels- und Ölhafen) verzeichneten einen wasserseitigen Umschlag von 0,5 Mio. t und daher im Vergleich zu 2021 einen Verlust von 36,8 %.

Der Hafen Krems erreichte eine wasserseitig umgeschlagene Menge von rund 0,3 Mio. t und damit den geringsten relativen Rückgang (-7,4 %) aller österreichischen Häfen und Länden. Damit konnte der wasserseitige Umschlag im Jahr 2022 in absoluten Zahlen stabil gehalten werden.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder 2022



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

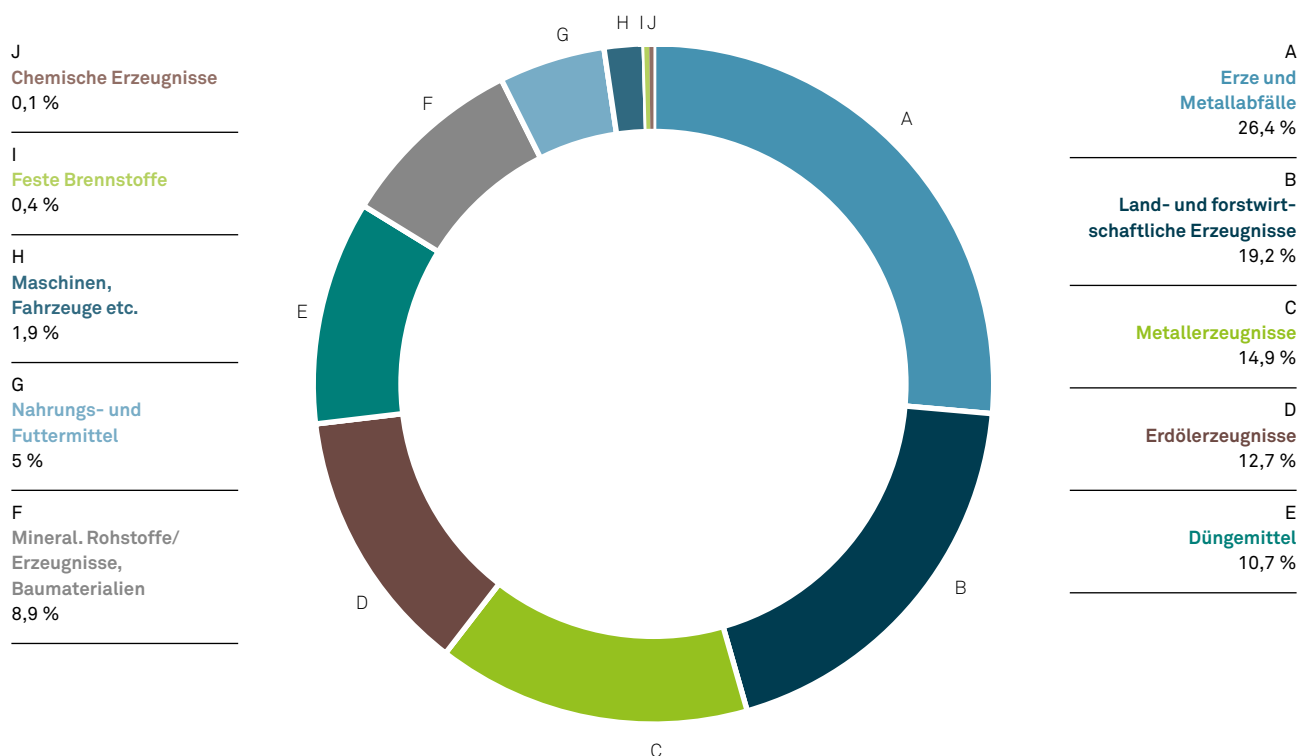
² Sonstige Häfen und Länder: Aschach, Schwerlasthafen Linz, Pöchlarn, Pischelsdorf und Korneuburg.

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 2022



in Tonnen

Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2022	Veränderung
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	17 947	781 227	70 752	351 385	1 221 311	-15,9 %
Nahrungs- und Futtermittel	2 549	170 567	88 742	59 712	321 570	-1,4 %
Feste Brennstoffe	-	13 814	-	8 730	22 544	119,7 %
Erdölerzeugnisse	118 998	321 497	366 308	-	806 803	-32,9 %
Erze und Metallabfälle	-	1 664 583	4 975	12 977	1 682 535	-18,7 %
Metallerzeugnisse	-	182 672	625 071	142 500	950 244	-6,0 %
Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterial	-	211 133	228 684	124 456	564 273	-52,2 %
Düngemittel	1 119	107 367	466 536	103 850	678 872	-21,5 %
Chemische Erzeugnisse	-	-	-	5 135	5 135	-58,9 %
Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	-	12 770	25 880	82 138	120 788	-13,8 %
Gesamt	140 614	3 465 631	1 876 948	890 883	6 374 076	-22,7 %

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

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung durch viadonau

GÜTERGRUPPEN

Verringerung des Güteraufkommens Verdoppelung bei festen Brennstoffen

Im Jahr 2022 betrug das Gesamttransportvolumen 6,4 Mio. t auf dem österreichischen Donauabschnitt. Dies entspricht einem Rückgang von 22,7 %, oder 1,9 Mio. t, verglichen mit dem Gesamtaufkommen im Jahr 2021.

Die Gütergruppe der Erze und Metallabfälle war mit 1,7 Mio. t, wie in den vergangenen Jahren, im Ranking auf Platz 1. Der Anteil am Gesamtvolumen konnte um 1,3 % gesteigert werden und betrug 26,4 %, dennoch wurden rund 19 % weniger Erze und Metallabfälle als 2021 auf der österreichischen Donau transportiert.

Das Transportaufkommen der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse betrug 1,2 Mio. t – ein Minus von rund 230 000 t. Mit einem Anteil von 19,2 % an der transportierten Gesamtmenge blieb diese Gruppe – wie im Vorjahr – auf Platz 2. 950 000 t bzw. 14,9 % des Transportaufkommens entfielen auf Metallenerzeugnisse. Verglichen mit 2021 verzeichnete diese Gruppe mit 6 % den zweitniedrigsten Rückgang.

Mit einem Minus von 32,9 % bzw. 395 000 t gegenüber dem Vorjahr erreichten Erdölenerzeugnisse ein Gesamtvolumen von 806 803 t. Diese Gruppe verlor einen Platz im Ranking und erreichte 2022 Platz 4. Im Jahr 2022 wurden rund 679 000 t Düngemittel transportiert – ein Rückgang von 21,5 %. Dieser ist vor allem auf eine um 166 000 t geringere Exportrate zurückzuführen. Auf diese Gütergruppe entfielen 10,7 % des gesamten Transportaufkommens.

Verglichen mit dem Vorjahr reduzierte sich 2022 das Transportaufkommen der Warengruppe mineralische Rohstoffe mit 560 000 t um mehr als die Hälfte, während die Inlandstransporte um 100 % bzw. um 530 000 t zurückgingen. Mit einem Anteil von 8,9 % an Gesamtvolumen nahm diese Gütergruppe den 6. Platz ein.

Nahrungs- und Futtermitteltransporte sind mit 322 000 t und einem leichten Minus von 1,4 % die Gütergruppe, die 2022 den geringsten Rückgang erfahren hat. 5,0 % des Transportvolumens auf dem österreichischen Donauabschnitt sind den Nahrungs- und Futtermitteltransporten zuzuordnen. Im Jahr 2022 wurden 121 000 t Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren transportiert. In Summe reduzierte sich das Transportvolumen um 13,8 % im Vorjahresvergleich.

Während feste Brennstoffe in den vorangegangenen Jahren kontinuierlich Rückgänge verzeichneten, konnte diese Warengruppe 2022 eine Steigerung von 119,7 % erzielen. In absoluten Werten wurden rund 23 000 t bewegt. Mit einem Anteil von 0,4 % belegt diese Warengruppe den vorletzten 9. Platz im Gütergruppenvergleich. Chemische Erzeugnisse waren mit einem Minus von 58,9 % die vom Rückgang am stärksten betroffene Gütergruppe, mit einem Transportvolumen von rund 5 000 t. Diese Gütergruppe wurde wie in den Vorjahren ausschließlich im Transitverkehr bewegt und belegt mit einem Anteil von 0,1 % am Transportgesamtvolumen den letzten Platz.

- Erze und Metallabfälle traditionell auf Platz 1
- Nahrungs- und Futtermitteltransporte stabil, während Inlandstransporte von mineralischen Rohstoffen um 100 % zurück gingen

PERSONENSCHIFFFAHRT

Erholung der Personenschifffahrt Kabinenschifffahrt im Aufwind

- 288,9 % mehr Fahrgäste auf Flusskreuzfahrten
- Zuwächse von 235,5 % beim Linienverkehr und 88,9 % beim Gelegenheitsverkehr
- Fünf neue Kreuzfahrtschiffe auf der Donau im Einsatz

Im Jahr 2022 konnte sich die Personenschifffahrt von der Pandemie und den damit verbundenen strengen Auflagen erholen. Auf dem österreichischen Donauabschnitt wurden rund 955 000 Passagierinnen und Passagiere befördert, was einem Plus von 229,3 % im Vergleich zu 2021 entspricht. Die Zahl liegt nur noch um 30,8 % unter den Zahlen aus dem Jahr 2019.

Trotz des Krieges in der Ukraine und seiner negativen Auswirkungen auf den Tourismus im Donauraum konnten die Flusskreuzfahrten 2022 rund 350 000 beförderte Passagier:innen (+288,9 % gegenüber 2021) verzeichnen und liegen damit nur noch 34,6 % unter den Zahlen von 2019. Die Zahl der auf dem österreichischen Abschnitt verkehrenden Kabinenschiffe erhöhte sich im Jahr 2022 wieder auf 159 Schiffe (+40,7 %), davon waren fünf Neubauten. Diese absolvierten in Summe 4 715 Fahrten (+158,2 %). Die Beförderungskapazität der Flusskreuzfahrt lag bei 27 111 Personenplätzen – im Mittel entspricht dies 171 Personenplätzen pro Schiff.

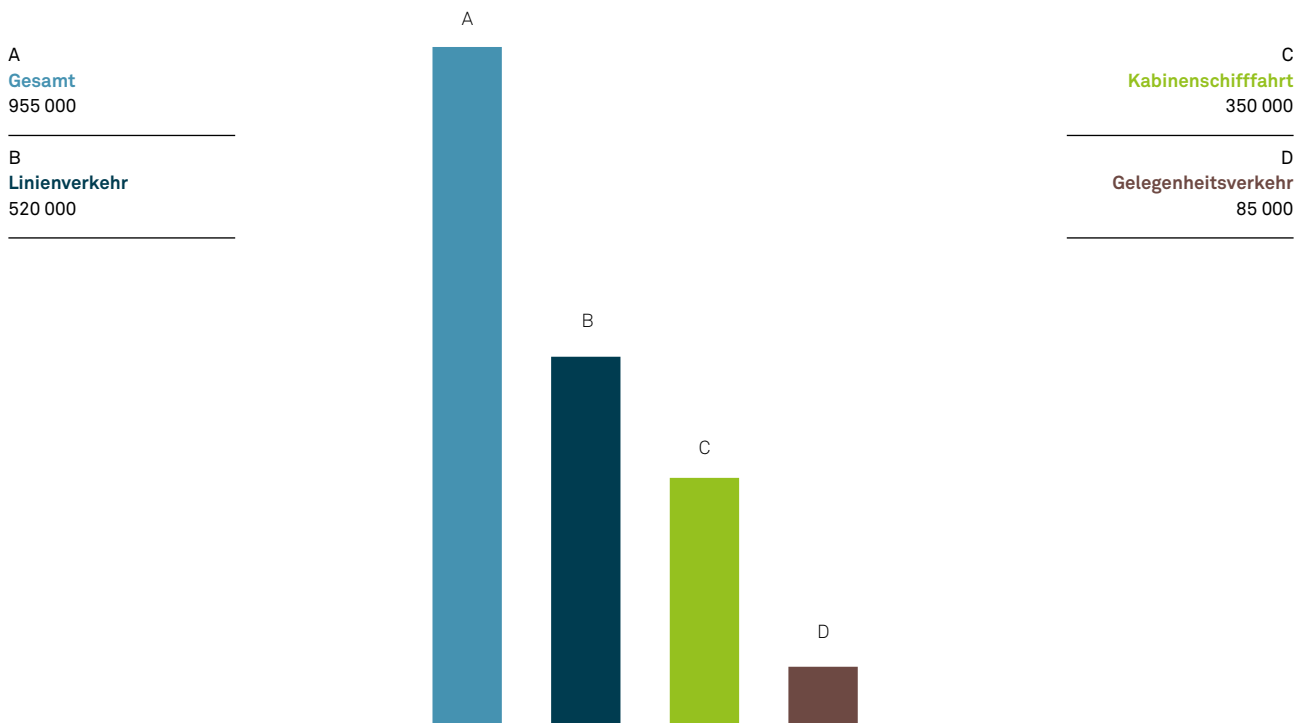
Im Linienverkehr wurden 2022 rund 520 000 Personen (+235,5 %) befördert. Er liegt damit um 29,7 % unter den Werten aus dem Jahr 2019. Die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH meldete für ihre Linienverkehre in der Wachau und in Wien in Summe 191 000 Passagierinnen und Passagiere (+130,1 %). Auf den beiden Twin City Linern wurden zwischen Wien und Bratislava 143 000 Fahrgäste (+921,4 %) befördert und die Fähre Dürnstein GmbH & Co KG meldete 17 648 Passagier:innen (-11,7 %) auf ihren Donau-Taxis in der Wachau. Weitere 2 286 Personen (+9,6 %) nahmen das Angebot der Donauschifffahrt Ardagger GmbH mit der MS Donaunixe und der MS Maria in Anspruch.

Der Gelegenheitsverkehr konnte 2022 mit rund 85 000 beförderten Fahrgästen Zuwächse in Höhe von 88,9 % im Vergleich zum Vorjahr erreichen und liegt nun nur mehr um 19,0 % unter den Werten von 2019. Auf Themen-, Sonder- und Charterfahrten transportierte die DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH 47 000 Passagier:innen (+95,8 %) und auf der MS Stadt Wien der MS Stadt Wien Schifffahrts GmbH wurden bei Gelegenheitsverkehren 7 990 Passagier:innen befördert. Die Donauschifffahrt Ardagger GmbH meldete 4 731 Fahrgäste (+49,9 %) und 2 714 Personen fuhren mit dem DFS Schönbrunn der ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte GmbH. Schließlich meldete noch die Event Schifffahrt Haider e.U. 2 150 Passagier:innen (+13,8 %) auf der MS Carnuntum im Gelegenheitsverkehr.

Das Passagier:innenaufkommen bei Unternehmen, die 2020 im Linien- oder Gelegenheitsverkehr weniger als 2 000 Passagier:innen beförderten, wird hier nicht gesondert ausgewiesen. Für sonstige im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf dem österreichischen Donauabschnitt operierenden Unternehmen liegen für den Berichtszeitraum keine Zahlen vor.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Passagierinnen und Passagiere auf der österreichischen Donau 2022*

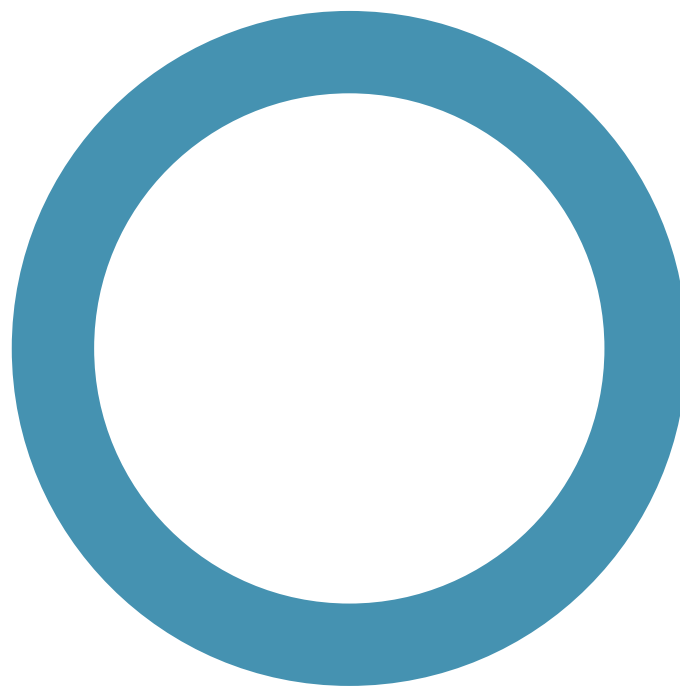


* Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau in Österreich aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den Passagierzahlen zum Linien- und Gelegenheitsverkehr auch Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer mittleren Auslastung der Tagesausflugsschiffe 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 sowie mit einem 30%igen Abschlag für Doppelzählungen geschätzt. Aufgrund der strengen Corona-Auflagen wurde für 2020 und 2021 aber nur eine mittlere Auslastung von 40 % angenommen. Für 2022 wurde aufgrund von Auswirkungen des Ukraine-Krieges eine mittlere Auslastung von 60 % angenommen.

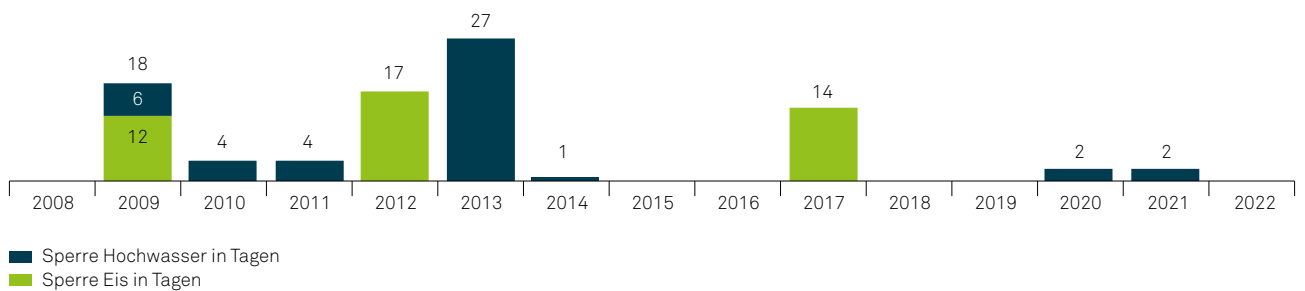
Quellen: 1. Wiener Bootstaxi, Ahoi Wachau - Ahoi Reichl Geith OG, Central Danube Region Marketing & Development GmbH, DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Donauschifffahrt Ardagger GmbH, Donauschifffahrt Wurm & Noé GmbH & Co. OHG, Donau-Taxi Wachau - Fähre Dürnstein GmbH & Co KG, Event Schifffahrt Haider e.U., Genuss-Schifffahrt GmbH, Motorboottaxi Wachau, Motoryacht Wachau, MS Stadt Wien Schifffahrts GmbH, Nafahrt Wolfgang Speckner, Schiffmühle Orth/Donau, viadonau, WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Sperre der Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis 2008 bis 2022



A



VERFÜGBARKEIT WASSERSTRASSE

Donau ganzjährig befahrbar Keine Eis- oder Hochwassersperre

Im 15-jährigen Durchschnitt von 2008 bis 2022 lag die Verfügbarkeit des österreichischen Abschnitts der Wasserstraße Donau bei 98,4 % 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 sieben Jahren aufgrund von Hochwasser mit einer mittleren Dauer von jeweils knapp sieben Tagen gesperrt werden musste.

Hydrologisch gesehen war auf der Donau im Jahr 2022 eine unterdurchschnittliche Wasserführung gegeben, die vor allem in der zweiten Jahreshälfte immer wieder zu kurzen Niederwasserperioden führte. Wasserstände über dem Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW 2010) waren hingegen nicht zu verzeichnen. Eine behördliche Sperre der Schifffahrt aufgrund von Hochwasser oder Eisbildung war 2022 auf dem österreichischen Abschnitt der Donau nicht nötig. Somit war die Wasserstraße in diesem Jahr an 365 Tagen oder zu 100,0 % des Jahres verfügbar.

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

Abgesehen von Hochwasser- und Eissperren können behördliche Sperren der Wasserstraße Donau auch aufgrund von Verkehrsunfällen, Schleusengebrenchen, Gewässerunreinigungen, Bauarbeiten oder Veranstaltungen angeordnet werden. Insgesamt hatten diese Sperren der Schifffahrt 2022 eine Dauer von einem Tag und vier Stunden. Totalsperren von Schleusenanlagen, also die parallele Sperre beider Schleusenammern, nahmen 2022 in Summe rund 16 Stunden in Anspruch und betrafen vier der zehn Schleusenanlagen des österreichischen Donauabschnitts. Den weitaus größten Anteil (mit knapp elf Stunden) hatte diesbezüglich die Sperre der Schleusenanlage Freudenu auf Grund eines Schiffsgebrenchens im Vorhafen. Lokale Sperren der Wasserstraße wegen Veranstaltungen machten 2022 in Summe knapp über zwölf Stunden aus.

- langjährige Verfügbarkeit der Donau bei 98,4 %
- keine Sperren aufgrund von Eis oder Hochwasser 2022

SCHIFFSAUSLASTUNG

Schiffsauslastung im Schnitt bei 58 % Niederwasser in Frühjahr und Sommer

- durchschnittlicher Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer bei 228 cm
- höchstes Transport- und Verkehrsaufkommen im Februar

Das Jahr 2022 war von einer untypischen und für die Schifffahrt sehr ungünstigen Wasserführung geprägt. Ungewöhnlich waren die Niederwasserphasen im März und in den Monaten Juli bis September – Monate, die üblicherweise durch eine hohe Wasserführung charakterisiert sind.

Dadurch wurde 2022 ein durchschnittlicher Tagesmittelwert des Pegels Wildungsmauer von nur 228 cm erreicht, wodurch er um 26 cm unter dem Vergleichswert des Vorjahres lag. Der niedrigste Tagesmittelwert wurde am 15. August mit 129 cm ermittelt.

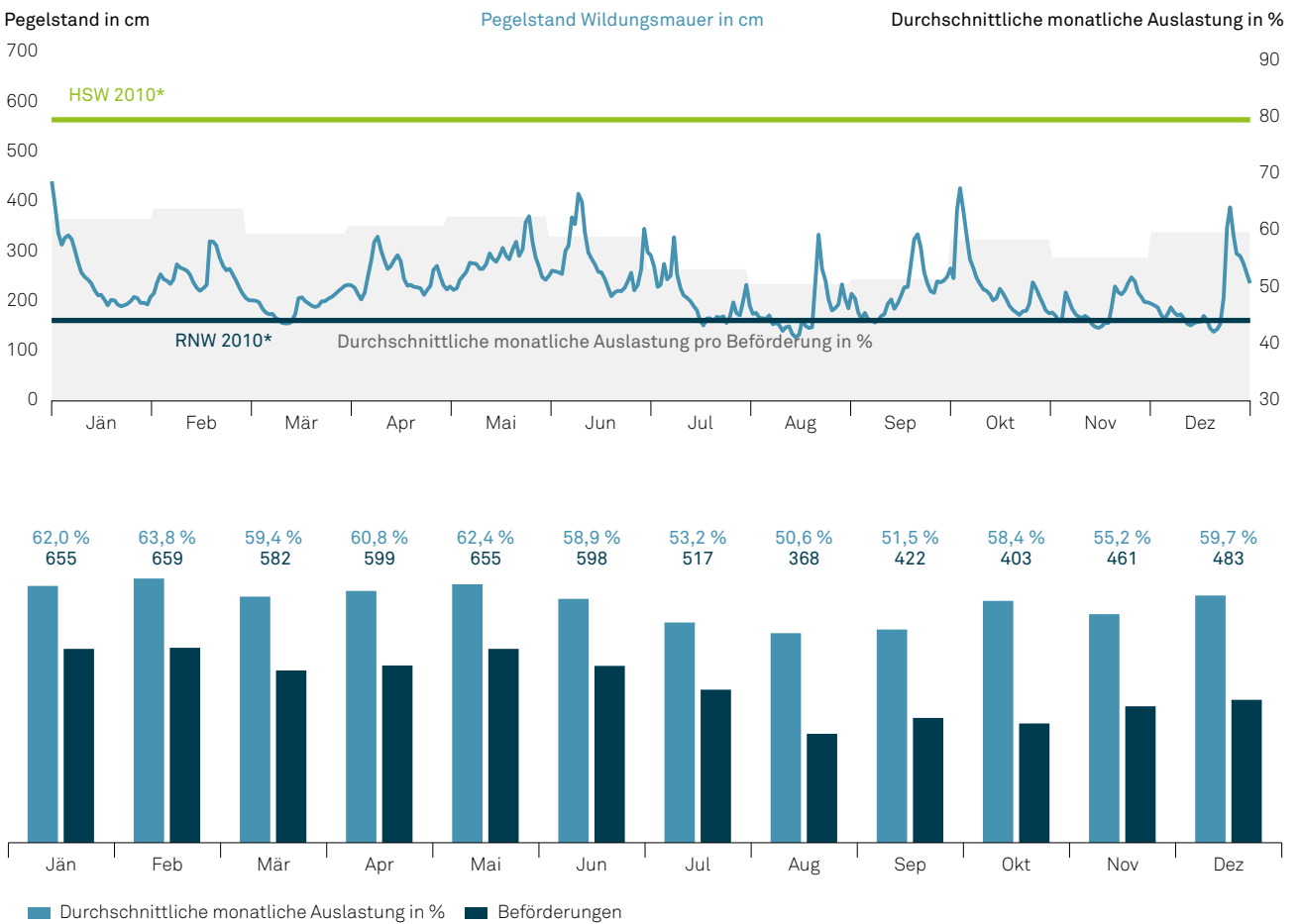
Entsprechend gering war der Auslastungsgrad der Schiffe, der 2022 einen Durchschnittswert von nur 58 % erreichte. Eine monatliche Auslastung von durchschnittlich über 60 % wurde nur in der ersten Jahreshälfte erreicht, wobei im Februar mit 63,8 % das Maximum erzielt wurde.

Der Februar war mit 0,7 Mio. t auch der Monat mit dem höchsten Transportaufkommen und mit 659 Beförderungen zugleich der Monat mit dem höchsten Verkehrsaufkommen auf der österreichischen Donau. Im August, dem hinsichtlich Wasserführung ungünstigsten Monat des Jahres, wurden hingegen mit 368 Beförderungen und einem durchschnittlichen Auslastungsgrad von nur 50,6 % lediglich 0,3 Mio. t transportiert.

Im Durchschnitt wurden 2022 monatlich mit 534 Beförderungen 0,5 Mio. t Güter über die österreichische Donau verschifft. Die Gesamtmenge von 6,4 Mio. t wurde mit insgesamt 6 402 Beförderungen transportiert.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Pegelstände und damit verbundene Schiffsauslastung 2022 am Richtpegel Wildungsmauer

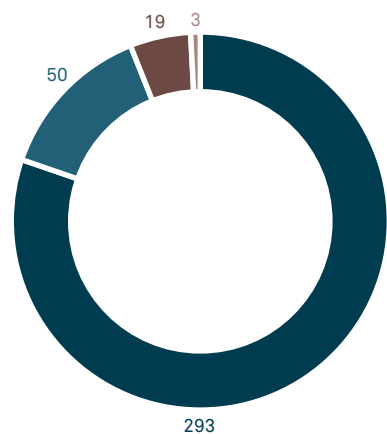
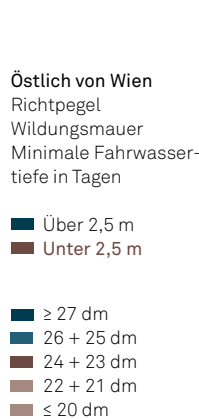
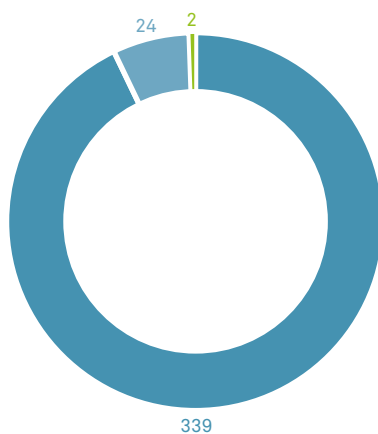
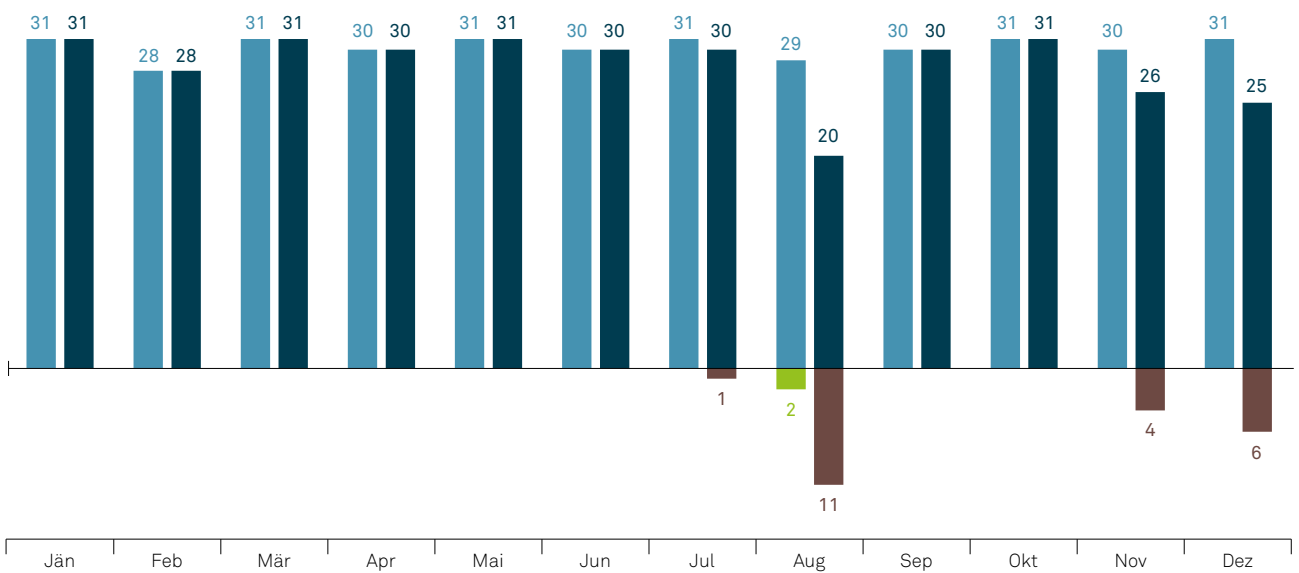


* RNW 2010 (Regulierungsniederwasser): Der RNW-Wert entspricht jenem Wasserstand, der in eisfreien Perioden an 94,0 % der Tage eines Jahres im 30-jährigen Beobachtungszeitraum 1981 bis 2010 überschritten wurde. Der aktuelle RNW-Wert des Pegels Wildungsmauer liegt bei 162 cm.
 HSW 2010 (Höchster Schifffahrtswasserstand): 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 2022



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

FAHRWASSERTIEFEN

Rund 94 % Verfügbarkeit Nur 22 Tage unter 2,5 m

Aus hydrologischer Sicht wies die Donau im Jahr 2022 im Vergleich zur Dekade 2012 bis 2021 eine merklich unterdurchschnittliche Wasserführung auf. So bewegte sich das Tagesmittel der Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für den Streckenabschnitt der Donau zwischen Wien und Bratislava) um rund 14 % unter dem Mittel des Vergleichszeitraumes. An nur 45 Tagen des Jahres lagen die Tagesmittelwerte des Pegels über Mittelwasser (MW 2010); 2021 waren es 115 Tage. An 37 Tagen beziehungsweise an 10,1 % der Tage des Jahres 2022 waren Wasserstände unter Regulierungsniederwasser (RNW 2010) zu beobachten. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte kam es mit Ausnahme des Monats Oktober immer wieder zu kürzeren Niederwasserperioden mit einer Dauer von zwei bis maximal zwölf Tagen.

Trotz der ungünstigen Wasserführung konnten in den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau im Jahr 2022 in neun Monaten (Jänner bis Juli, September und Oktober), mit Ausnahme eines einzigen Tages, durchgängig Fahrwassertiefen von mehr als 2,5 m in der Tiefenrinne gehalten werden. Insgesamt war in der Wachau an 363 Tagen oder zu 99,5 % des Jahres (+8,3 % gegenüber 2021) 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 343 Tagen oder zu 94,0 % des Jahres (+7,7 %) gewährleistet werden. In den maßgebenden Seichtstellen der Streckenabschnitte Wachau und östlich von Wien waren im gesamten Jahr 2022 an nur drei Tagen Fahrwassertiefen von weniger als 2,3 m vorhanden. Umgekehrt standen der Schifffahrt an 293 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 2022 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.



„viadonau steht seit jeher für vorausschauendes Wasserstraßenmanagement. Das bedeutet ebenso, den immer wechsellvolleren klimatischen Bedingungen an der Donau angemessen zu begegnen, rasch und flexibel einsetzbare Lösungen zur Verbesserung der Fahrwasserbedingungen zu integrieren und so auch weiterhin die hohe Verfügbarkeit der Wasserstraße Donau in Österreich zu gewährleisten.“

ANDREAS PECK
Projektmanager
Wasserstraßenmanagement

VERKEHRSBAND DONAU ÖSTERREICH

Verkehr im Osten weiter stark Transporte stromauf dominant

- höchste Transportmengen in den östlichen Abschnitten
- 2,8 Mio. t im Import zu Berg
- 17 463 t pro Tag verschifft

Anhand des Verkehrsbandes lässt sich ablesen, dass auch im Jahr 2022 weiterhin deutlich höhere Transportaufkommen in den mittleren und östlichen Bereichen der österreichischen Donau zu verzeichnen waren. In Bezug auf die neun Abschnitte der österreichischen Donau wurden 2022 zwischen 2,1 Mio. t (Abschnitt zwischen der deutsch-österreichischen Grenze und Aschach) und 5 Mio. t (Abschnitt zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze) befördert.*

Die von Westen nach Osten zunehmende Transportmenge kann auch anhand folgender Einteilung verdeutlicht werden: Während in den einzelnen Abschnitten zwischen der deutsch-österreichischen Grenze und Linz jeweils lediglich knapp über 2 Mio. t transportiert wurden, waren es zwischen Linz und Pischelsdorf bereits jeweils deutlich über 3 Mio. t und zwischen Pischelsdorf und der österreichisch-slowakischen Grenze jeweils deutlich über 4 Mio. t.

Auch macht das Verkehrsband die höhere Bedeutung der Transportrichtung zu Berg, also von Osten nach Westen, gegenüber der Transportrichtung zu Tal, also von Westen nach Osten, deutlich: 2022 wurden mit 4,2 Mio. t fast doppelt so viele Güter zu Berg gegenüber 2,2 Mio. t zu Tal verschifft.

Ebenso verdeutlicht der mit insgesamt 3,5 Mio. t aufkommensstärkste Transportbereich, der Import, die Dominanz der Transportrichtung von Osten nach Westen. Wurden über die slowakisch-österreichische Grenze 2,8 Mio. t an Importgütern zu Berg befördert, so beträgt die Menge an aus dem Westen nach Österreich importierten Gütern nur 0,7 Mio. t.

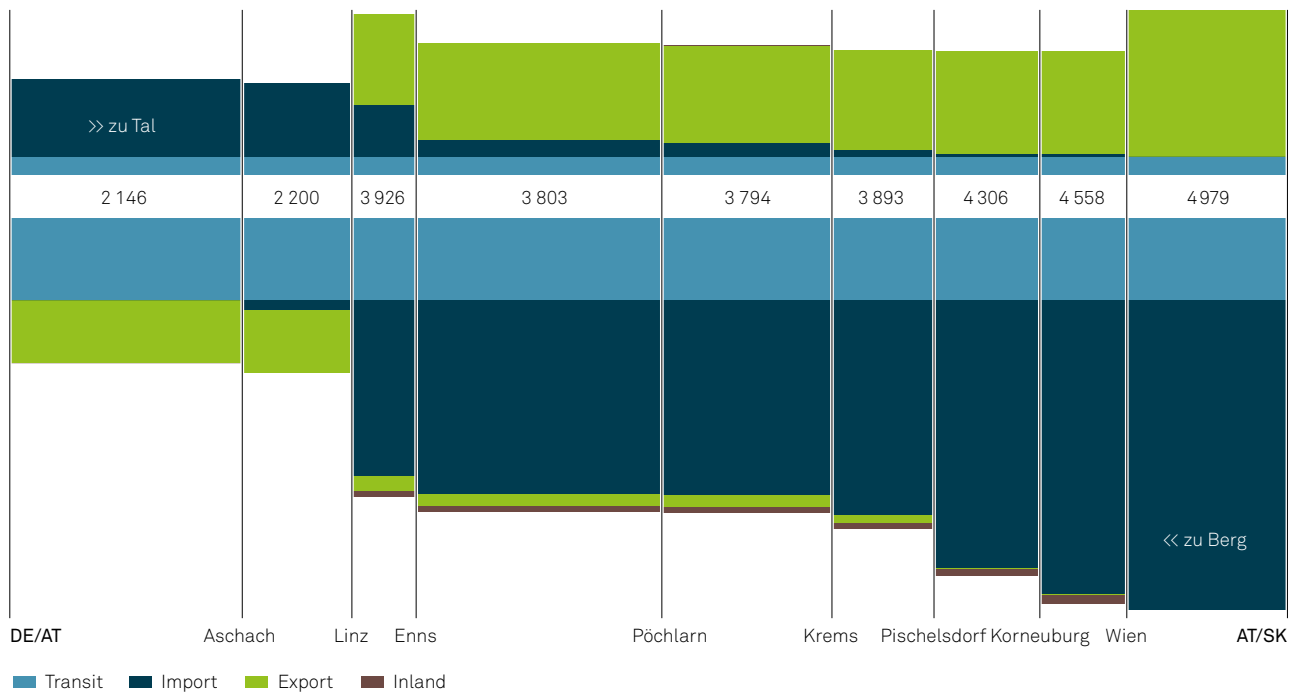
Erwähnenswert in Bezug auf den Import zu Berg ist auch, dass 1,5 Mio. t, und damit mehr als die Hälfte der über die Ostgrenze Österreichs importierten Menge, bis Linz verschifft werden. Dies macht die hohe Bedeutung des Hafenstandortes Linz deutlich, wo alleine im Hafen der voestalpine AG im Jahr 2022 98,4 % an aus dem Osten importierten Gütern umgeschlagen wurden.

Pro Tag wurden 2022 im Durchschnitt 17 463 t über die österreichische Donau verschifft. 13 642 t wurden durchschnittlich täglich alleine im Abschnitt zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze befördert.

* Ohne Transporte innerhalb eines Hafenstandortes.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

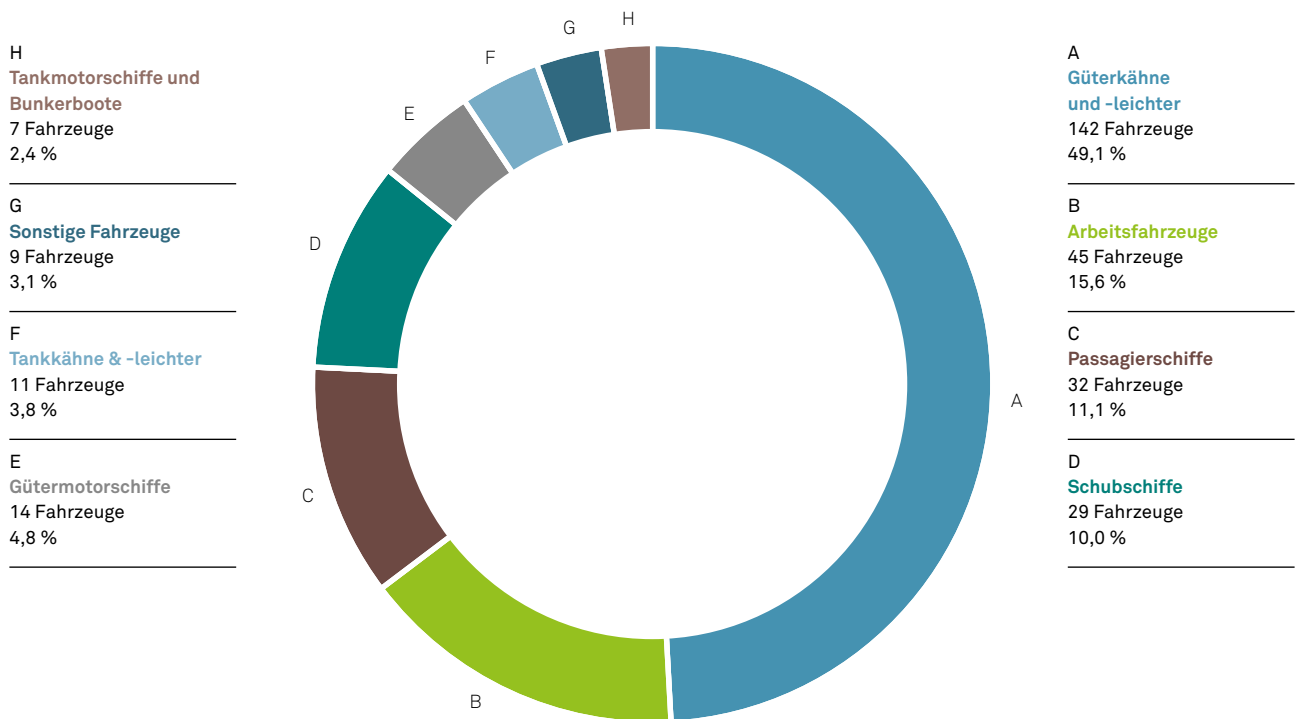
Güterverkehrsband für die österreichische Donau 2022



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 Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Tal
Grenze DE/AT–Aschach	63,21	0	692	563	0	0	0	734	157	1 297	849	2 146
Aschach–Linz	31,30	84	661	563	0	0	1	734	157	1 381	819	2 200
Linz–Enns	16,87	1 570	458	140	818	47	2	734	157	2 491	1 435	3 926
Enns–Pöchlarn	67,63	1 731	144	113	870	49	5	734	157	2 627	1 176	3 803
Pöchlarn–Krems	46,20	1 742	124	113	870	49	5	734	157	2 638	1 156	3 794
Krems–Pischelsdorf	26,30	1 922	62	77	889	48	4	734	157	2 781	1 112	3 893
Pischelsdorf–Korneuburg	29,60	2 395	25	17	918	60	0	734	157	3 206	1 100	4 306
Korneuburg–Wien	23,64	2 628	25	16	918	80	0	734	157	3 458	1 100	4 558
Wien–Grenze AT/SK	45,76	2 774	0	0	1 314	0	0	734	157	3 508	1 471	4 979

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Übersicht österreichische Donauflotte* nach Fahrzeugtyp 2022



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

ÖSTERREICHISCHE DONAUFLOTTE

Größe der Donauflotte stabil Güterkähne und -leichter bleiben voran

Im Jahr 2022 umfasste die österreichische Donauflotte 289 Fahrzeuge (plus 1 im Vergleich zum Vorjahr) mit einem durchschnittlichen Alter von 44 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 nicht-motorisierten Güterkähne und -leichter zugeordnet werden (142 Fahrzeuge oder 49,1 %). Sie sind durchschnittlich 41 Jahre alt, 68,8 Meter lang, 10,1 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 446,9 t.

Die zweitstärkste Kategorie im Jahr 2022 war mit 45 Einheiten (oder 15,6 %) die der Arbeitsfahrzeuge, wie Baustellenfahrzeuge und schwimmendes Gerät, mit einem Durchschnittsalter von 45 Jahren.

An dritter Stelle landeten die Passagierschiffe mit 32 Fahrzeugen oder 11,1 % der österreichischen Donauflotte. Dabei handelt es sich überwiegend um Ausflugsschiffe. Lediglich ein Kreuzfahrtschiff mit 164 Fahrgastbetten ist in Österreich registriert. Die Passagierschiffe sind durchschnittlich 48 Jahre alt und haben eine durchschnittliche Beförderungskapazität von 267 Personen.

In Summe waren 2022 in Österreich 29 Schubschiffe registriert (10,0 % aller Fahrzeuge). Sie sind durchschnittlich 46 Jahre alt, 31,0 Meter lang, 9,0 Meter breit, haben einen Tiefgang von 1,7 Metern und eine Motorleistung von 1 405 kW.

Die österreichische Donauflotte umfasste auch 14 Gütermotorschiffe (4,9 %). Sie sind durchschnittlich 43 Jahre alt, 92,1 Meter lang, 10,9 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,5 Metern, eine Tragfähigkeit von 1 706,6 t und eine Motorleistung von 1 063 kW.

Von den Tankkähnen und -leichtern waren in Österreich 11 Einheiten registriert (3,8 %). Sie sind durchschnittlich 34 Jahre alt, 78,1 Meter lang, 10,4 Meter breit, haben einen Tiefgang von 2,8 Metern und eine Tragfähigkeit von 1 641,3 t.

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

Schließlich waren noch sieben Tankmotorschiffe oder Bunkerboote in Österreich registriert. Sie sind durchschnittlich 62 Jahren alt, haben eine Tragfähigkeit von 414,7 t und eine Motorleistung von 341 kW.

- Die österreichische Donauflotte umfasste 2022 289 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 44 Jahren
- Güterkähne und -leichter mit 49,1 % der häufigste Fahrzeugtyp
- Arbeitsfahrzeuge mit 15,6 % auf Platz 2, gefolgt von Fahrgast- und Ausflugsschiffen mit 11,1 % auf Platz 3

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

76 000 Einheiten geschleust Personenverkehr legt deutlich zu

- Rückgang um 14,8 % bei den geschleusten Güterschiffen im Vergleich zum Vorjahr
- Zuwachs um 162,5 % beim Personenverkehr zum Vorjahr

Durch die neun österreichischen Schleusenanlagen (ohne das Kraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) wurden im Jahr 2022 im Personen- und Güterverkehr in Summe 76 058 Schiffseinheiten zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 21 337 Motorgüter- und Motortankschiffe (-15,3 % gegenüber 2021), 13 965 Schubschiffe (-14,0 %) und 40 756 Personenschiffe (+162,5 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 29 609 Güter- und Tankleichter oder -kähne (-13,0 %) geschleust. Für alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2021 ein Plus von 33,5 % bei den geschleusten Schiffseinheiten.

Im Jahr 2022 erholte sich das Gesamtverkehrsaufkommen von den Jahren der Covid-19-Pandemie, was sich in den Schleusungszahlen widerspiegelt. Im Güterverkehr gab es auf der österreichischen Donau erneut einen Rückgang bei den geschleusten Schiffseinheiten (um 14,8 % oder 6 130 Einheiten weniger als 2021). Im Personenverkehr kam es absolut gesehen zu mehr als einer Verdoppelung des Aufkommens zum Vorjahr (um 162,5 % oder 25 232 Schiffseinheiten mehr als 2021). Am gesamten Schiffsaufkommen hatte im Jahr 2022 der Güterverkehr einen Anteil von 46,4 % (-26,3 Prozentpunkte gegenüber 2021) und der Personenverkehr einen Anteil von 53,6 % (+26,3 Prozentpunkte).

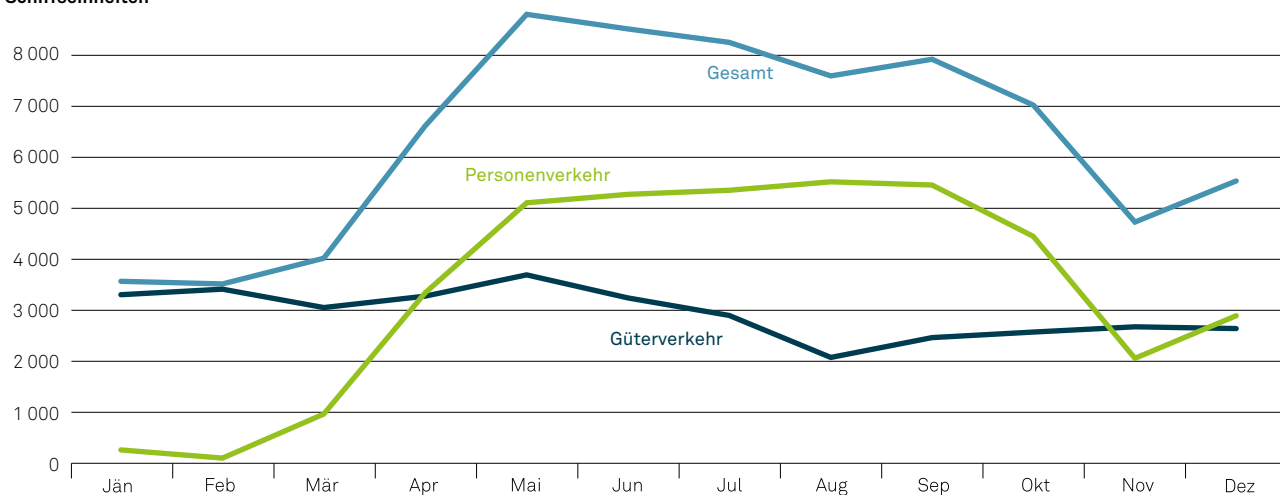
Bezogen auf das Gesamtjahr 2022 betrug das durchschnittliche Schiffsaufkommen an einer österreichischen Donauschleuse 8 451 Verbände oder einzeln fahrende Schiffe (ein Plus von 2 123 Schiffseinheiten gegenüber 2021) – pro Monat waren dies 704 (+177) Schiffsbewegungen, pro Tag und Schleuse 23 geschleuste Einheiten. Das größte Schiffsaufkommen verzeichnete, wie schon in den Vorjahren, die Schleuse Freudenu (Wien) mit 10 429 Schiffseinheiten (+31,4 % gegenüber 2021), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 9 172 Einheiten. In der Schleuse Aschach wurde mit 7 226 Einheiten die geringste Anzahl an Schiffen geschleust.

Abgesehen von den im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen geschleusten Einheiten der gewerblichen Schifffahrt wurden 2022 zudem 9 031 Kleinfahrzeuge der Sport- und Freizeitschifffahrt (-4,0 % gegenüber 2021) sowie 1 631 sonstige Schiffseinheiten – wie zum Beispiel Behörden- und Einsatzfahrzeuge – geschleust.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Geschleuste Schiffseinheiten* im Güter- und Personenverkehr an den österreichischen Donauschleusen 2022

Schiffseinheiten



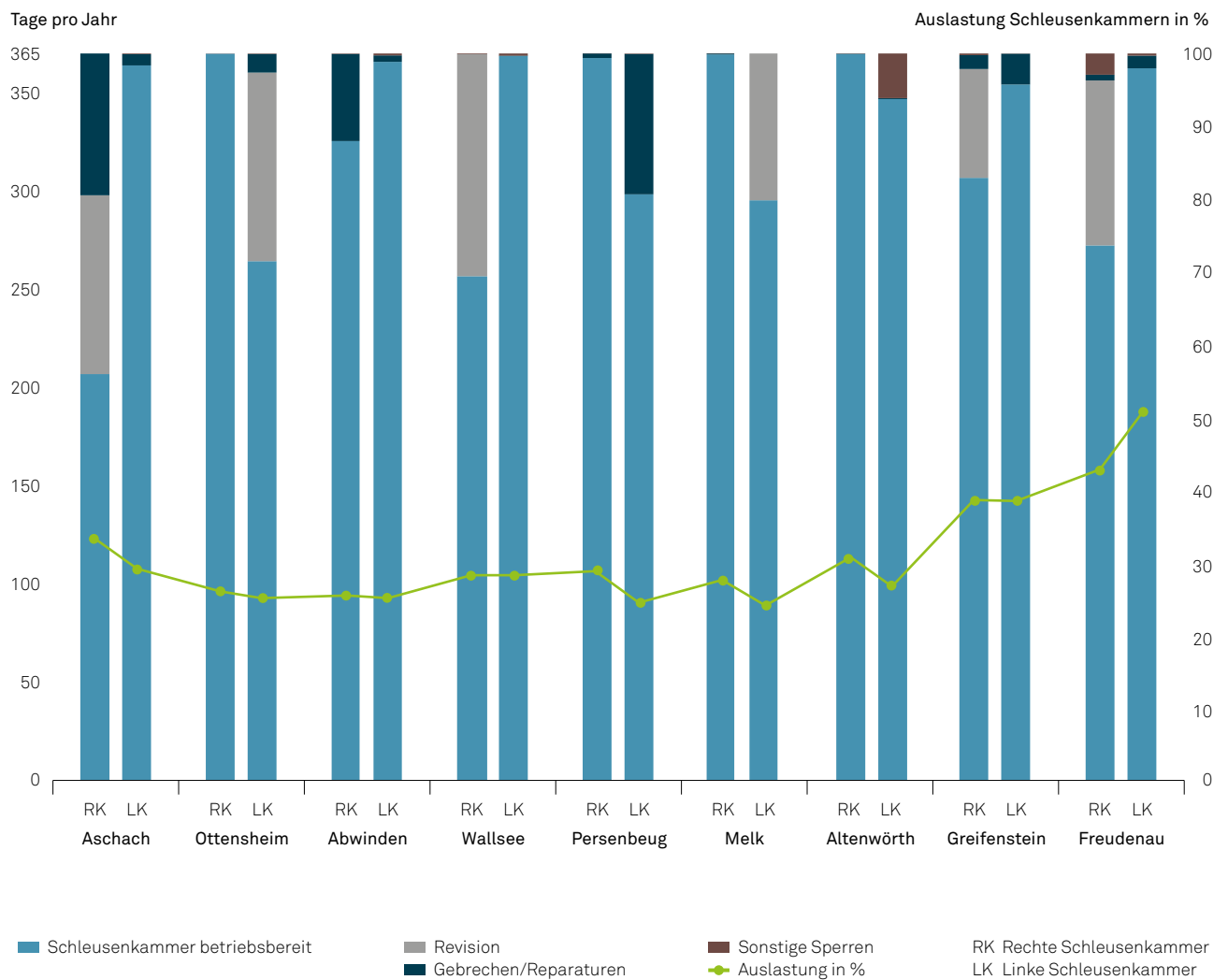
	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2022	35 302	-14,8	40 756	+162,5	76 058	+33,5
2021	41 432	-7,1	15 524	+107,0	56 956	+9,4
2020	44 575	-2,9	7 501	-85,7	52 076	-47,0
2019	45 915	+7,8	52 319	+11,0	98 234	+9,5
2018	42 597	-16,7	47 147	+7,1	89 744	-5,7

* 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 2022



VERFÜGBARKEIT SCHLEUSENKAMMERN

99,82 % durchgängige Verfügbarkeit

Mittlere Kammerauslastung rund 31 %

Als technische Großanlagen müssen die neun österreichischen Donauschleusen periodisch gewartet werden, um ihre Funktionsfähigkeit, Betriebssicherheit und somit die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleisten zu können. Diese sogenannten Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen waren im Jahr 2022 der Grund für rund 79 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenkammern. Die durchschnittliche Dauer der Revisionen im Winterhalbjahr 2021/22, die im Frühjahr 2022 abgeschlossen wurden, betrug pro Kammer im Schnitt 155 Tage.

Weitere Ursachen von Schleusensperren waren unterjährige Reparaturen aufgrund technischer Gebrechen. Diese machten in Summe rund 16 % aller Sperrtage aus. Darüber hinaus wurden rund 5 % der Sperrtage durch geplante Umbau- und Wartungsarbeiten, Baggerungen im Schleusenbereich, Vermessungen, Gewässerverunreinigungen sowie durch Havarien verursacht. Die größte Auswirkung verzeichnete dabei im vergangenen Jahr die linke Schleusenkammer der Schleuse Altenwörth, die aufgrund einer Havarie und der daraus resultierenden Reparaturarbeiten 23 Tage gesperrt werden musste. Im Jahr 2022 wurden keinerlei wetterbedingten Sperren wegen Hochwassers oder Eises verzeichnet.

Die durchgängige Verfügbarkeit der 18 Kammern der österreichischen Donauschleusen war 2022 zu gut 364 Tagen (99,82 %) gegeben. In den für die Personen-, Sport- und Freizeitschifffahrt verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober waren lediglich zwei Schleusen kurzzeitig komplett gesperrt. Die Gründe dafür waren dringend notwendige Arbeiten und Reparaturmaßnahmen zeitgleich mit der Revision oder Reparatur der zweiten Schleusenkammer. Diese Sperren nahmen im Durchschnitt weniger als eine Stunde in Anspruch.

In den verkehrsärmeren Monaten November bis März waren lediglich drei Schleusen kurzzeitig komplett außer Betrieb. Die Gründe dafür waren dringend notwendige Arbeiten und Reparaturmaßnahmen sowie eine Havarie, während sich die zweite Schleusenkammer in Revision befand. Diese beanspruchten im Durchschnitt 3,5 Stunden.

Die statistische Auslastung der einzelnen Schleusenkammern betrug 2022 im Durchschnitt rund 31 %. Die Verteilung der Auslastung ist in der geografischen Betrachtung recht unterschiedlich. Die größte mittlere Auslastung meldete wie in den Jahren zuvor die Schleuse Freudenua mit etwa 47 %, die geringste Auslastung verzeichnete die Schleuse Abwinden mit rund 25 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenkammer entspricht hier ihrer „Belegungszeit“, das heißt dem gesamten Zeitraum von der Einfahrt des ersten bis zur Ausfahrt des letzten gemeinsam geschleusten Schiffes, unter Annahme einer 24/7-Verfügbarkeit der Schleusenkammern und unter Berücksichtigung der Schleusensperren.

- 99,82 % durchgängige Verfügbarkeit der österreichischen Schleusenanlagen im Jahr 2022
- Schleusenrevisionen finden in der verkehrsarmen Zeit von November bis März statt, um Wartezeiten zu vermeiden

WARTEZEIT AN SCHLEUSEN

Nur 6,8 % der Schiffe warteten Mittlere Wartezeit 33 Minuten



„Wir folgen an den Donauschleusen einem konsequenten Verlässlichkeits- und Qualitätsbewusstsein. Top ausgebildet und mit viel Übersicht garantieren wir den Kapitän:innen tagtäglich jene Sicherheit und Stabilität, welche die Donau zum unerlässlichen Rückgrat für essentielle Warenströme in Europa machen.“

HELGA PERZ
Schleusenaufsicht Ottensheim

Im Mittel mussten im Jahr 2022 auf dem österreichischen Donauabschnitt vor den neun Donauschleusen 6,8 % aller Schiffseinheiten (Güter- und Personenschiffe der Großschifffahrt) Wartezeiten in Kauf nehmen. Die mittlere Wartezeit für diese 6,8 % betrug dabei über das gesamte Jahr betrachtet 33 Minuten.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Wartezeitbetrachtung sind die Schleusenverfügbarkeit sowie das Verkehrsaufkommen. Rund 75 % der entstandenen Wartezeiten lassen sich auf die Nichtverfügbarkeit von Schleusenkammern, bedingt durch Revisionen, Reparaturen/Störungen oder notwendige Reparaturen nach Havarien, zurückführen. Die verbleibenden 25 % teilen sich zu einem Großteil auf verkehrsbedingte Ursachen sowie Sonderereignisse und den regulären Betrieb auf.

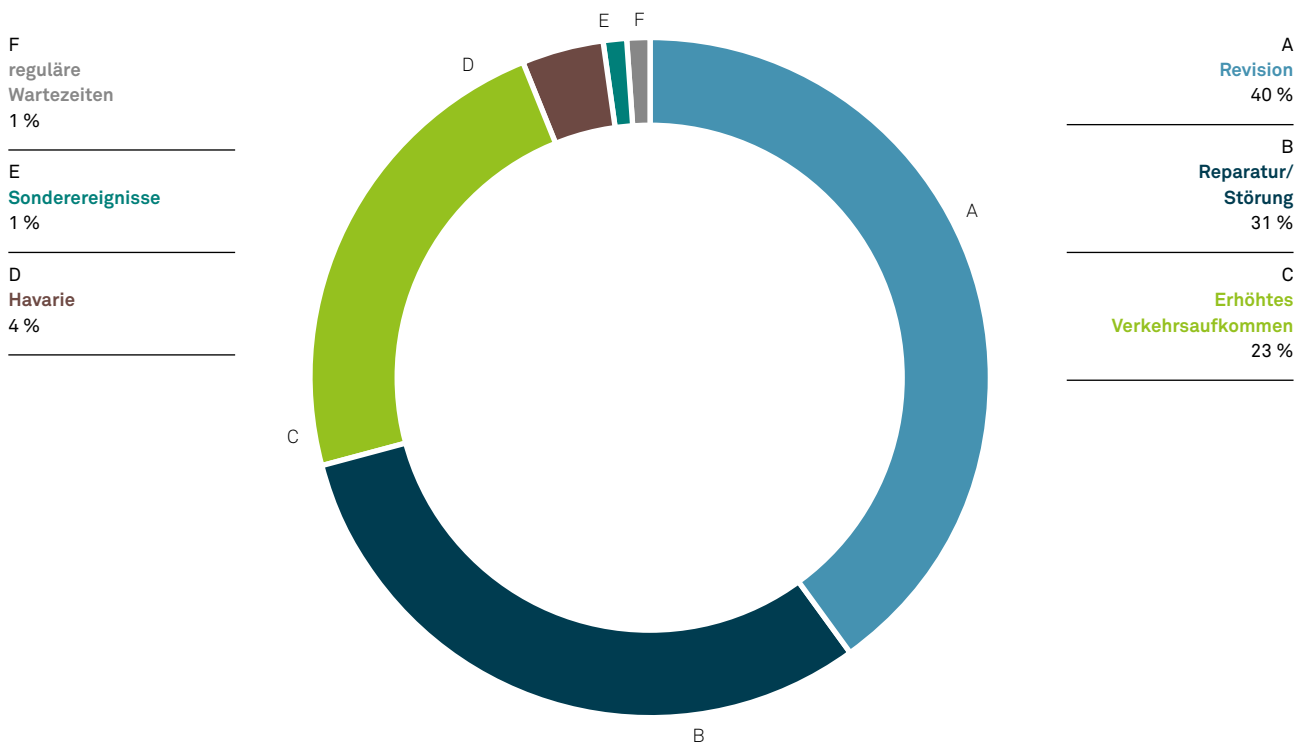
Bereinigt um die Auswirkungen von Schleusenrevisionen, ungeplanten Reparaturen und erhöhtem Verkehrsaufkommen, musste lediglich 1 % der Schiffe eine operativ bedingte, durchschnittliche Wartezeit von rund 20 Minuten in Kauf nehmen.

Im Detail betrachtet entstanden 40 % der Wartezeiten durch die Revisionen der Schleusenkammern in Aschach, Melk sowie Greifenstein.

Ein weiteres Drittel (31 %) der Wartezeiten entstand durch unterjährige Reparaturen/Störungen und Sperren durch Baggerungen oder Vermessungen. Ein Anteil von 4 % war hauptsächlich einer Havarie im Schleusenbereich und den daraus resultierenden Reparaturmaßnahmen bei der Schleusenanlage in Altenwörth geschuldet. Nach langsamer Erholung von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie der vergangenen Jahre waren 23 % der Wartezeiten durch erhöhtes Verkehrsaufkommen bedingt. Darunter fallen Situationen, in denen mehr Schiffe gleichzeitig vor einer Schleuse warten als in einer Kammer Platz finden. Mit 1 % der Wartezeiten haben sich ein Rettungseinsatz sowie eine Statistikerhebung zum Transitaufkommen auf die Schifffahrt ausgewirkt, und lediglich ein weiteres Prozent der Wartezeiten lag im direkten operativen Einflussbereich des Schleusenaufsichtspersonals.

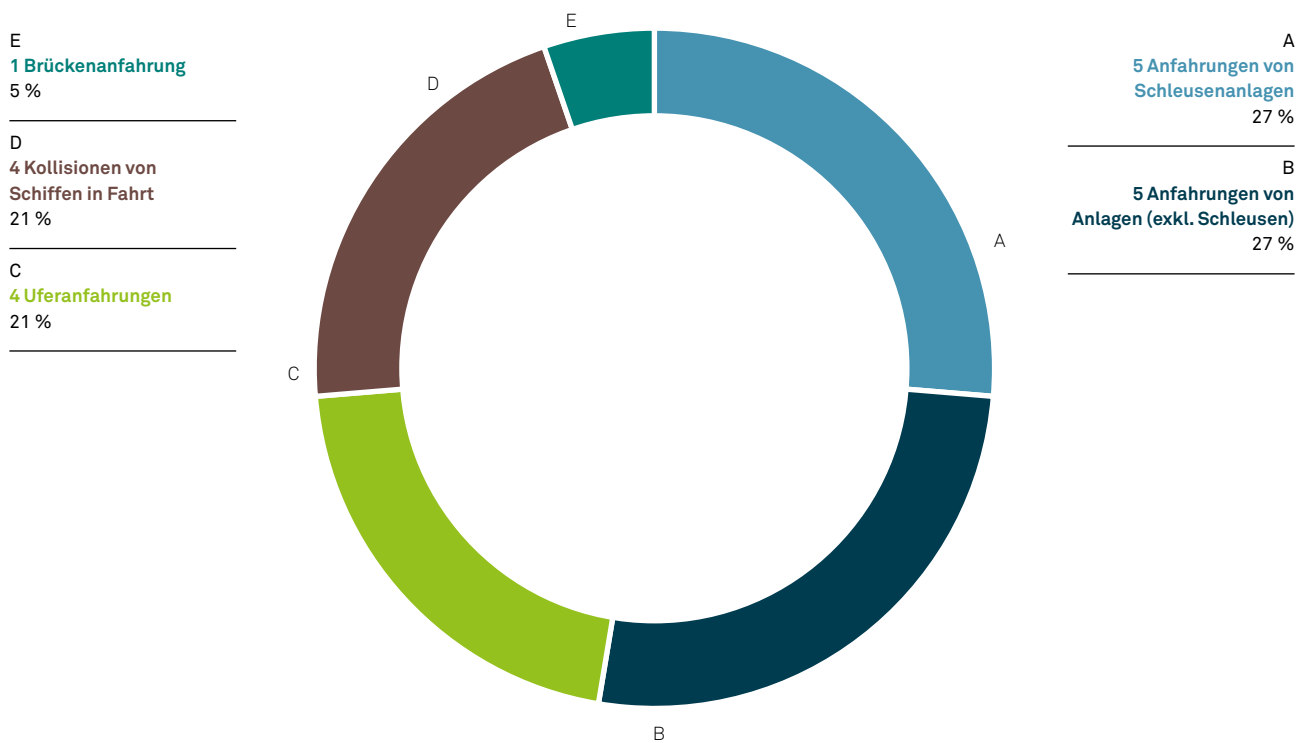
ZAHLEN DATEN FAKTEN

Ursachen für Wartezeiten an österreichischen Donauschleusen 2022



ZAHLEN DATEN FAKTEN

Verkehrsunfälle nach Schadensarten auf der österreichischen Donau 2022



UNFALLGESCHEHEN

Zahl der Verkehrsunfälle steigt etwas Anfahrung von Anlagen häufigste Art

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 2022 in Summe 16 Unfälle im Verkehrsgeschehen, die eine Schadenswirkung hatten (Sach- und/oder Personenschäden) und in die die Großschifffahrt (Personen- und Güterschiffe oder Schiffsverbände) involviert war. An neun Havarien waren Personenschiffe beteiligt, in weiteren neun Fällen kamen Güterschiffe zu Schaden.

Differenziert nach der Unfallart kam es zu fünf Anfahrungen von Schleusenanlagen und fünf Anfahrungen von sonstigen Anlagen. Bei jeweils vier Unfällen ereigneten sich Uferanfahrungen und Kollisionen von Schiffen in Fahrt. Darüber hinaus gab es eine Brückenanfahrung. Bei einem Unfall kam es sowohl zu einer Uferanfahrung als auch zur Anfahrung einer Sportbootanlage. Bei einem Unfall bei der Ausfahrt aus einem Hafen kam es sowohl zu einer Kollision von Schiffen als auch zu einer Beschädigung einer Sportbootanlage. Bei einem dritten Unfall wurde sowohl das Ufer angefahren, als auch eine Steganlage beschädigt.

Im Verkehrsgeschehen der Güter- und Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt kam es 2022 bei einem Unfall zu Personenschäden. Bei der Kollision eines Sportbootes mit einem Personenschiff wurden zwei Personen unbestimmten Grades verletzt. Gewässerverschmutzungen und Ladungsaustritte blieben 2022 aus.

Die meisten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2022 auf gestauten Streckenabschnitten. In Summe wurden hier neun Unfälle registriert, darunter vier Uferanfahrungen, vier Kollisionen von Schiffen in Fahrt, drei Anfahrungen von sonstigen Anlagen und eine Brückenkollision. Bei zwei Unfällen davon kam es sowohl zu einer Uferanfahrung als auch zu einer Anlagenbeschädigung. Bei einem Unfall kollidierten zwei Schiffe und es wurde zusätzlich eine Anlage beschädigt. Im Bereich von Schleusenanlagen (während der Schleusung oder im Ober- und Unterwasser der Schleuse) wurden 2022 fünf Unfälle registriert, allesamt Anfahrungen der Schleusenanlage selbst. Auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien ereigneten sich zwei Anfahrungen von sonstigen Anlagen. Auf der freien Fließstrecke der Donau zwischen Melk und Krems (Wachau) kam es 2022 zu keinen Unfällen.

In der Sport- und Freizeitschifffahrt, die im oben beschriebenen Unfallgeschehen nicht berücksichtigt ist (außer bei Kollisionen mit der Großschifffahrt), kam es 2022 auf dem österreichischen Donauabschnitt zu zwei Unfällen mit Schadenswirkung. Es handelte sich dabei um eine Uferanfahrung, bei der eine Person leicht verletzt wurde, und eine Anfahrung einer sonstigen Anlage.

- Anfahrungen von Schleusenanlagen und sonstigen Anlagen 2022 die häufigsten Unfallarten
- Personenschäden: 2 Verletzte unbestimmten Grades, keine Toten
- Personenschiffe und Güterschiffe waren an jeweils 9 Havarien beteiligt

MODAL SPLIT

Leichter Rückgang im Donaukorridor Anteil der Donau fällt auf rund 7 %

- Anteil der Bahn steigt um 2 Prozentpunkte
- 64,5 Mio. t über die Westgrenze
- Anteil der Donau bei bis zu 22 %

Gegenüber dem Vorjahr wurden grenzüberschreitend im österreichischen Donaukorridor mit insgesamt 91,6 Mio. t um 0,9 % weniger Güter per Straße, Schiene und Wasserstraße transportiert. Dennoch war dies der zweithöchste jemals erreichte Wert.

Dieser leichte Rückgang ging zulasten der Lkw- und Binnenschiff-Transporte, deren Anteile am Gesamtaufkommen sich jeweils um einen Prozentpunkt auf rund 65 % bzw. 7 % verringerten. Die Transporte per Bahn hingegen stiegen um zwei Prozentpunkte auf einen Anteil von rund 28 %.

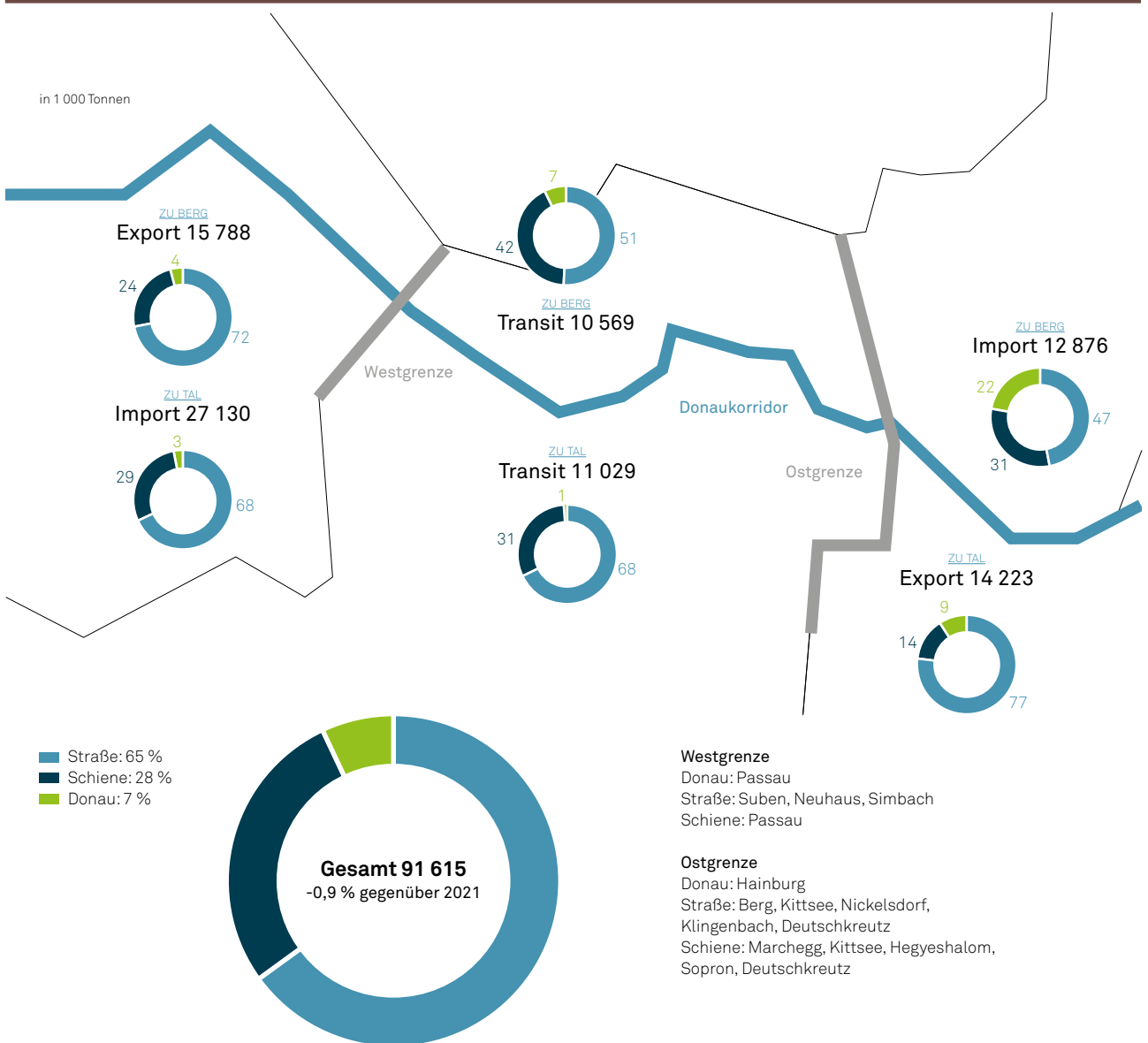
Den größten Anteil am Gesamtaufkommen stellte mit 27,1 Mio. t der Import über die Westgrenze des Donaukorridors, gefolgt vom Export über die Westgrenze mit 15,8 Mio. t. Unter Einberechnung der Transitverkehre zu Berg und zu Tal übertrafen mit insgesamt 64,5 Mio. t die Transporte über die Westgrenze diejenigen über die Ostgrenze (insgesamt 48,7 Mio. t) um 32,4 %.

Allerdings lag der Anteil der Donau bei den Transporten über die Westgrenze des Donaukorridors nur zwischen rund 1 % (Transit zu Tal) und 7 % (Transit zu Berg). Bei den für die österreichische Güterschifffahrt bedeutenderen Beförderungsmengen über die Ostgrenze lag 2022 der Anteil der Donau zwischen rund 1 % (Transit zu Tal) und 22 % (Import zu Berg).

Abgesehen von den Importen über die Westgrenze, wo die Donau ihren Anteil am Transportaufkommen bei rund 3 % halten konnte, verringerte sich ihr Anteil bei allen anderen Verkehrsbereichen und Transportrichtungen. Der größte Rückgang wurde bei den Importen über die Ostgrenze verzeichnet, bei denen sich der Anteil der Donau gegenüber 2022 um 3 Prozentpunkte verringerte.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

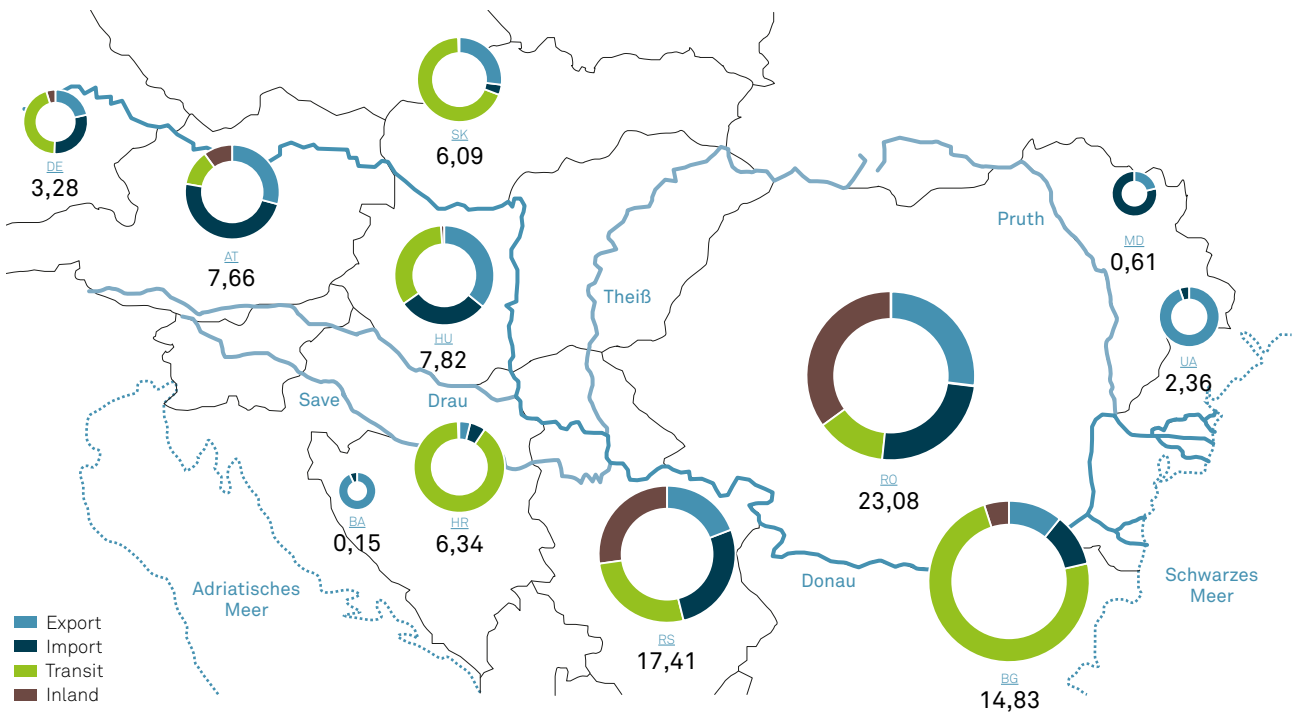
Grenzüberschreitender Güterverkehr im österreichischen Donaukorridor 2022



Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung, Bearbeitung durch viadonau

ZAHLEN DATEN FAKTEN

Güterverkehr auf der gesamten Donau 2021



in Mio. Tonnen	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	RO	BG	MD	UA*
Export	0,71	2,25	1,65	2,82	0,25	0,14	3,38	6,24	1,63	0,13	2,24
Import	0,95	3,71	0,24	2,29	0,36	0,01	4,67	5,74	1,58	0,48	0,12
Transit	1,47	0,94	4,18	2,64	5,70	0,00	4,64	3,03	10,88	0,00	k.A.
Inland	0,15	0,76	0,02	0,07	0,03	0,00	4,72	8,07	0,74	0,00	k.A.
Summe	3,28	7,66	6,09	7,82	6,34	0,15	17,41	23,08	14,83	0,61	2,36

* 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 2021

36,5 Mio. t Transportaufkommen 2021 Höchstwert in Rumänien

Im gesamten Donaauraum, einschließlich des über die Save mit der Donau verbundenen Bosnien-Herzegowina und des Donau-Schwarzmeer-Kanals, wurden im Jahr 2021 insgesamt 36,5 Mio. t Güter per Schiff transportiert. Somit lag dieses Transportaufkommen um moderate 2,5 Mio. t oder 7,4 % über dem Wert von 2020.

In Bezug auf das Transaufkommen der einzelnen Länder erzielte Rumänien mit 23,08 Mio. t den höchsten Wert, gefolgt von Serbien mit 17,4 Mio. t und Bulgarien mit 14,8 Mio. t. Deutlich niedriger lag das Transportaufkommen in Ungarn mit 7,8 Mio. t, Österreich mit 7,7 Mio. t, Kroatien mit 6,3 Mio. t, der Slowakei mit 6,1 Mio. t, Deutschland (Regierungsbezirke Oberpfalz und Niederbayern) mit 3,3 Mio. t und der Ukraine mit 2,4 Mio. t.*

Die niedrigsten Werte wurden mit 0,6 Mio. t in Moldawien und 0,2 Mio. t in Bosnien-Herzegowina erzielt. Allerdings verzeichnete Bosnien-Herzegowina 2021 gegenüber dem Vorjahr mit 50,5 % den höchsten Zuwachs des nationalen Transportaufkommens innerhalb des Donaoraumes.

Betrachtet man die einzelnen Verkehrsbereiche Export, Import, Transit und den Inlandsverkehr auf Länderebene, wird bei einigen Ländern die Dominanz einzelner Verkehrsbereiche deutlich. So wurde in Bosnien-Herzegowina das Transportaufkommen zu rund 93 % alleine durch den Export generiert.

In Moldawien wurde das Transportaufkommen hingegen zu rund 79 % durch den Import gestellt, während in Kroatien (90 %), Bulgarien (73 %) und der Slowakei (69 %) der Transitverkehr dominierte. Deutlich ausgeglichener setzte sich das Transportaufkommen in Deutschland, Österreich, Ungarn, Serbien und Rumänien zusammen.

Über den Donau-Schwarzmeer-Kanal wurden 2021 17,2 Mio. t transportiert, was gegenüber 2020 einem leichten Zuwachs von 4,2 % entspricht. Auf dem Sulina-Arm, dem mittleren der drei Arme des Donaudeltas, wurden 5,1 Mio. t befördert, wodurch sich der Wert von 2020 sogar um 13,3 % erhöhte.

- Zuwachs um 7,4 % gegenüber 2020
- größte Steigerung in Bosnien-Herzegowina
- 17,2 Mio. t auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE DONAU GESAMT

Unterdurchschnittliche Wasserführung Schlechte Fahrwasserbedingungen

- Ungünstige Fahrwasserbedingungen durch schlechte hydrologische Situation
- kritischste Engpässe insbesondere auf der ungarischen und der Unteren Donau

Das Jahr 2022 war in mehreren Monaten durch ungünstige hydrologische Bedingungen gekennzeichnet. Bereits im Frühjahr wurde das definierte Regulierungsniederwasser auf weiten Teilen der Donau für einige Tage unterschritten. Auf der unteren Donau wurden insbesondere im August und September über mehrere Tage historisch tiefe Wasserstände verzeichnet. Erst im Dezember 2022 verbesserten sich die hydrologischen Rahmenbedingungen.

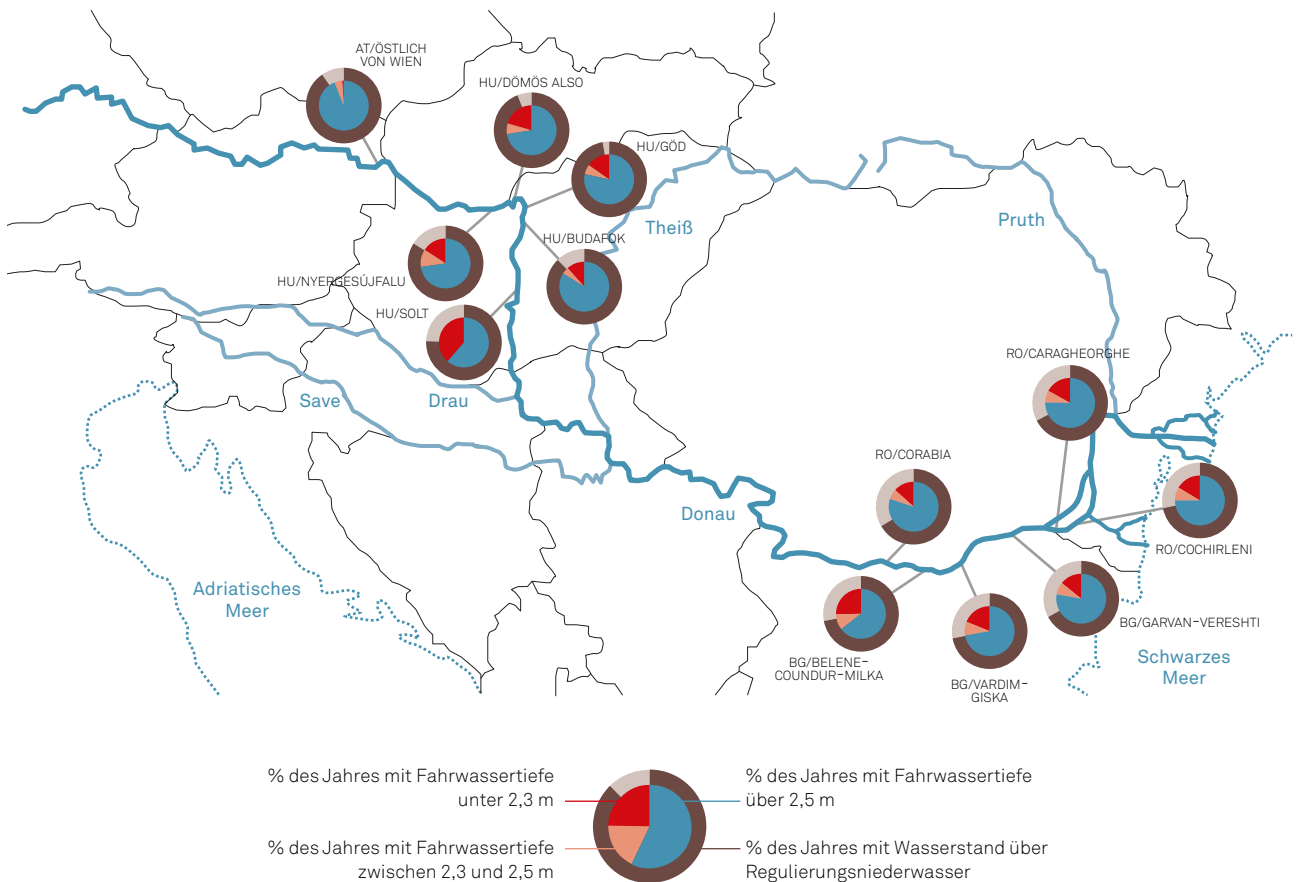
Mit einigen wenigen Ausnahmen waren die Fahrwasserbedingungen entlang der gesamten Donau daher deutlich schlechter als im Vorjahr. Vor allem auf der ungarischen und der unteren Donau wurden die erforderlichen 2,5 m Fahrwassertiefe nur an etwa 60-75% des Jahres erreicht. Die schlimmsten nautischen Engpässe befanden sich 2022 auf der ungarischen Donaustrecke (Seichtstellen Nyergesújfalu und Solt) sowie auf der rumänisch-bulgarischen Donaustrecke (Seichtstellen Belene und Vardim). Im Zeitraum Juli-August wurde die Schifffahrt im Bereich Svishtov aufgrund von mangelhafter Instandhaltung für mehr als einen Monat de facto eingestellt.

Die Grafik gibt einen Überblick über die wesentlichen kritischen Seichtstellen entlang der Donau im Jahr 2022. Für jede kritische Seichtstelle wird die Verfügbarkeit der Fahrrinne (innerer Kreis) im Verhältnis zu den hydrologischen Rahmenbedingungen (äußerer Kreis) dargestellt. Das Erhaltungsziel besteht darin, 2,5 m Fahrwassertiefe an mindestens ebenso vielen Tagen zu gewährleisten, wie der Tagesdurchschnitt des tatsächlichen Wasserstandes Regulierungsniederwasser (RNW) überschreitet. In der Darstellung würde sich in einem solchen Fall der Umfang des blauen Kreissegmentes (innen) mit dem dunkelbraunen äußeren Ring decken. Im Jahr 2022 wurde dieses Ziel an einigen kritischen Seichtstellen entlang der Donau nicht erreicht. Es ist ebenso wichtig, die Tiefenklassen knapp unter 2,5 m in die Interpretation des Status der kritischen Abschnitte einfließen zu lassen. Sie ermöglichen eine leicht eingeschränkte Schiffbarkeit, selbst wenn die 2,5-m-Marke nicht erreicht wurde. In einigen Abschnitten gab es an mehreren Tagen Fahrwassertiefen von 2,4 m oder 2,3 m (hellroter Sektor des inneren Kreises).

Seit der Verabschiedung des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ im Jahr 2014 haben viele Anrainerstaaten durch von der EU ko-finanzierte Projekte beträchtliche Investitionen getätigt und spezialisiertes Equipment beschafft.

ZAHLEN DATEN FAKTEN

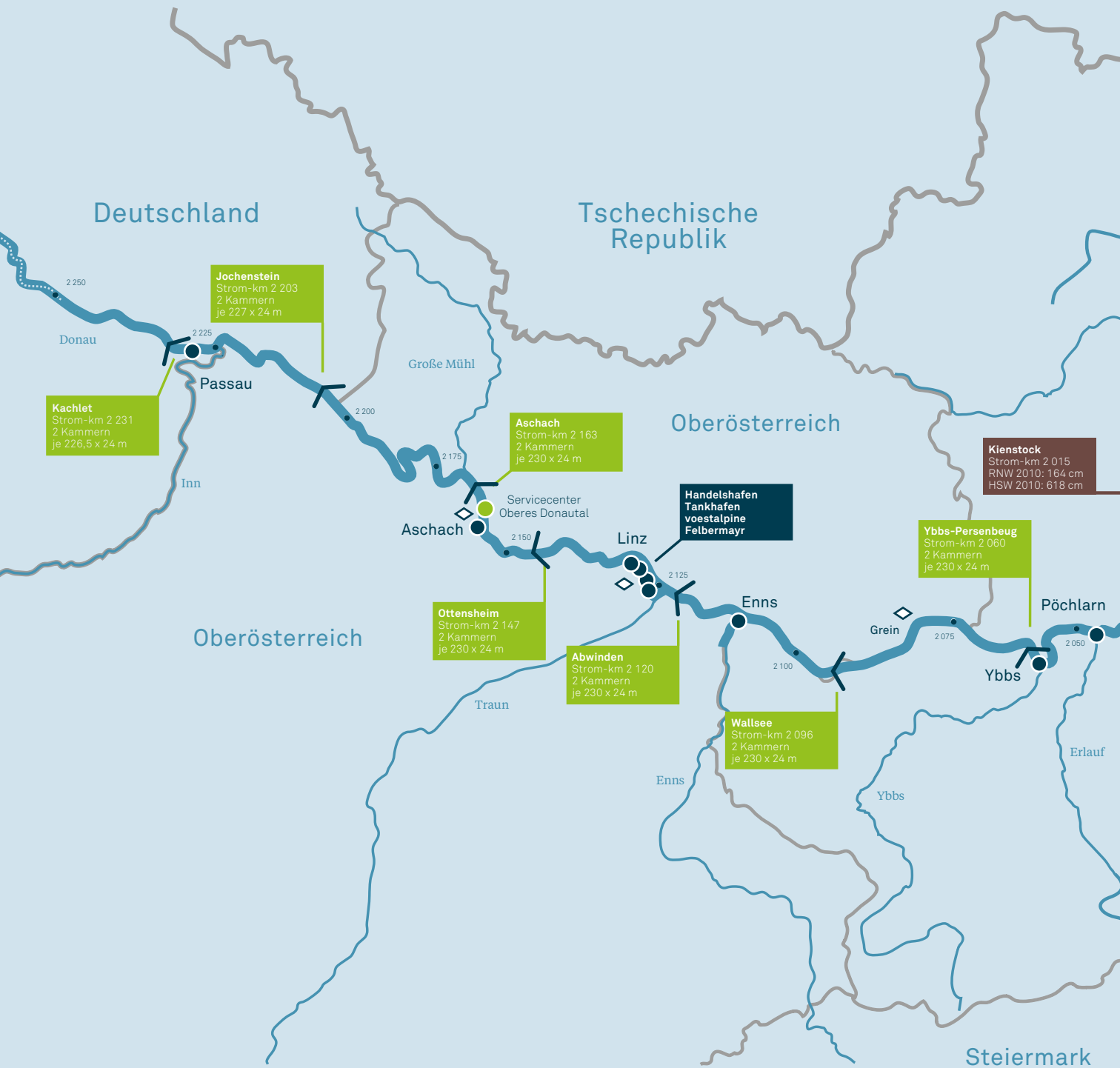
Fahrwasserverhältnisse an den kritischen Seichtstellen entlang der gesamten Donau 2022












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

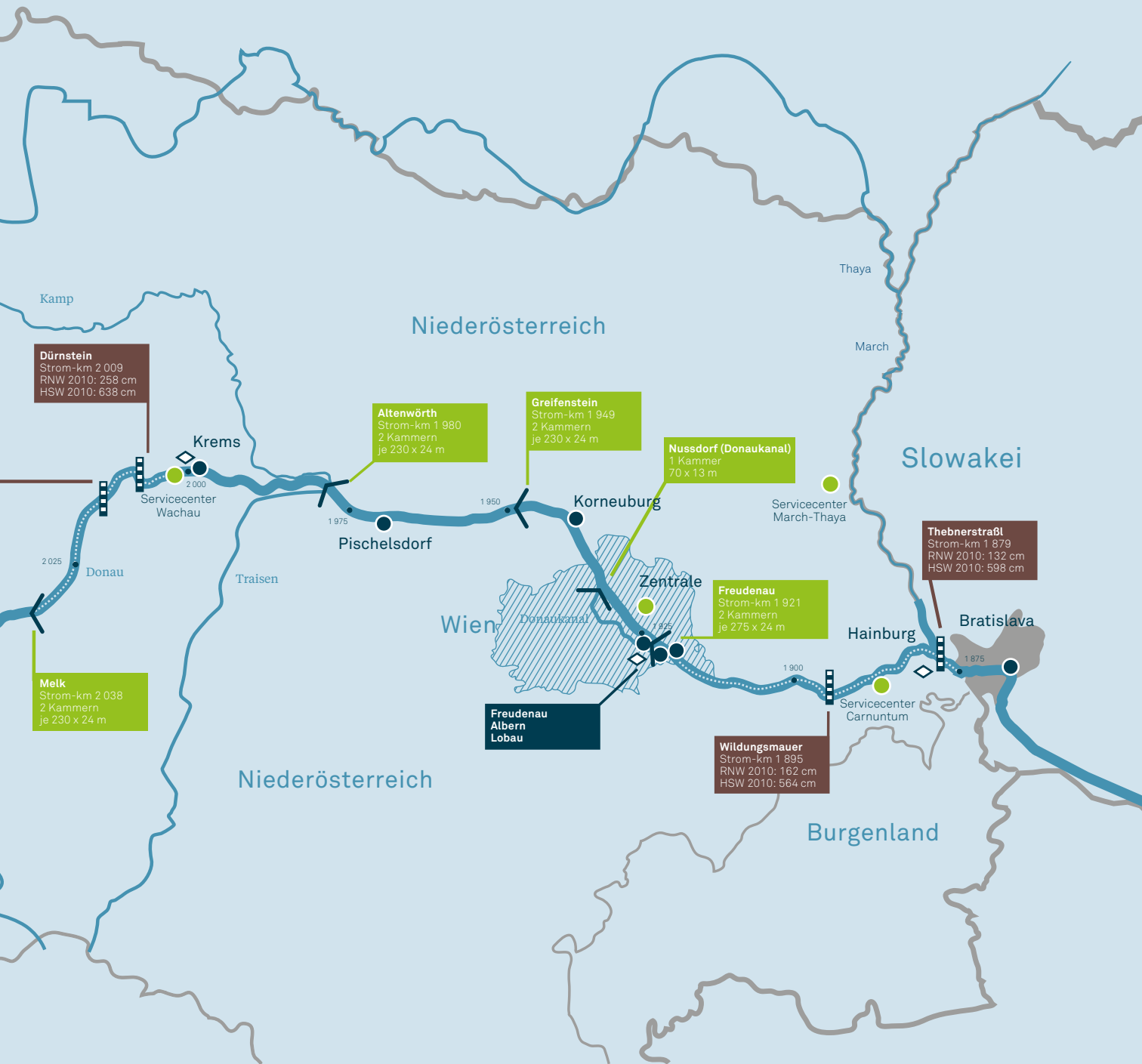
Zur detaillierten Interpretation der Grafik wird auf die jeweiligen Länderkapitel des „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und des „National Action Plan“-Updates von Juli 2023 verwiesen, da die individuellen Rahmenbedingungen der kritischen Abschnitte berücksichtigt werden müssen. Der Schweregrad der jeweiligen Seichtstelle sowie die Gründe für das Verfehlen des Instandhaltungsziels unterscheiden sich und können sich im Zeitverlauf ändern.

Quelle: „Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries“ und „National Action Plan“-Update von Juli 2023, erstellt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie (<https://navigation.danube-region.eu/>). Bearbeitung durch viadonau



Der österreichische Donauabschnitt

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



Impressum

Ein Projekt im Rahmen des Aktionsprogramms Donau 2030 des BMK

Herausgeber

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

Projektleitung

Hedwig Sulzbacher

Redaktion

Christoph Caspar, Sabine Gansterer, Thomas Hartl, Andreas Herkel,
Iris Marstaller, Bettina Matzner, Ulf Meinel, Milica Nikolic, Viktoria Weissenburger,
Thomas Zwicklhuber

Gestaltung

Jana Hadam

Fotos

Johannes Zinner, viaddonau/Thomas Bierbaumer, Josef Semrad, BMK

Druck

Wograndl Druck GmbH
www.wograndl.com

© viaddonau 2023



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens,
Wograndl Druck GmbH, UW-Nr. 924

100%
GEDRUCKT
IN ÖSTERREICH



Eckdaten Donauschifffahrt 2022¹

Transportaufkommen

6,4 Mio. t (-22,9 %)	<ul style="list-style-type: none">• Import: 3,5 Mio. t (-11,8 %)• Export: 1,9 Mio. t (-22,6 %)• Transit: 0,9 Mio. t (-23,2 %)• Inland: 0,1 Mio. t (-81,4 %)
----------------------	--

Transportleistung

5,9 Mrd. tkm (-20,7 %)	• Innerhalb des Bundesgebietes: 1,2 Mrd. tkm (-18,1 %)
6 402 Beförderungen (-19,8 %)	• Außerhalb des Bundesgebietes: 4,7 Mrd. tkm (-21,3 %)

Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und -länder

5,6 Mio. t (-28,5 %)	<ul style="list-style-type: none">• Erze und Metallabfälle: 1,7 Mio. t (-18,9 %)• Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 0,9 Mio. t (-33,9 %)• Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,9 Mio. t (-10,9 %)• Metallerzeugnisse: 0,8 Mio. t (+4,0 %)• Düngemittel: 0,6 Mio. t (-23,2 %)• Mineralische Rohstoffe/Erzeugnisse, Baumaterialien: 0,4 Mio. t (-71,8 %)• Sonstige Güter: 0,3 Mio. t (-2,2 %)
----------------------	---

Geschleuste Schiffseinheiten an den österreichischen Donauschleusen

76 058 Schiffseinheiten ² (+33,5 %)	<ul style="list-style-type: none">• Güterverkehr: 35 302 Einheiten (-14,8 %)• Personenverkehr: 40 756 Einheiten (+162,5 %)
--	---

Personenschifffahrt (inkl. Zuschätzung)

0,96 Mio. Passagiere (+229,3 %)	<ul style="list-style-type: none">• Linienverkehr: 520 000 Passagiere (+235,5 %)• Flusskreuzfahrten: 350 000 Passagiere (+288,9 %)• Gelegenheitsverkehr: 85 000 Passagiere (+88,9 %)
---------------------------------	--

Unfallgeschehen

16 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung	<ul style="list-style-type: none">• Personenschäden: 0 Tote, 2 Verletzte unbestimmten Grades• Sachschäden: 15 Ufer- und Anlagenbeschädigungen, 4 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

¹Veränderungen gegenüber 2021 finden sich als Prozentwerte in Klammern

²Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

