

DONAUSCHIFFFAHRT IN ÖSTERREICH



JAHRESBERICHT



ECKDATEN DONAUSCHIFFFAHRT 2012

Veränderungen gegenüber 2011 finden sich als Prozentwerte in Klammern

TRANSPORTAUFKOMMEN

10,7 Mio. t (+7,8 %)

Import: 5,4 Mio. t (-2,3 %)

Export: 1,6 Mio. t (+5,0 %)

Transit: 2,4 Mio. t (+6,3 %)

Inland: 1,3 Mio. t (+119,4 %)

TRANSPORTLEISTUNG

10,5 Mrd. tkm (+9,8 %)

Innerhalb des Bundesgebietes: 2,2 Mrd. tkm (+3,2 %)

9.481 beladene Fahrten (-8,2 %)

Außerhalb des Bundesgebietes: 8,3 Mrd. tkm (+11,7 %)

WASSERSEITIGER UMSCHLAG ÖSTERREICHISCHER DONAUHÄFEN UND -LÄNDEN

9,5 Mio. t (+15,8 %)

Erze und Metallabfälle: 2,9 Mio. t (+0,2 %)

Erdöl- und Mineralölerzeugnisse: 2,4 Mio. t (+3,9 %)

Steine, Erden und Baustoffe: 1,7 Mio. t (+316,4 %)

Düngemittel: 0,7 Mio. t (-8,5 %)

Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse: 0,5 Mio. t (-19,8 %)

Sonstige Güter: 1,3 Mio. t (+26,3 %)

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN AN DEN ÖSTERREICHISCHEN DONAUSCHLEUSEN

93.016 Schiffseinheiten* (-5,1 %)

Güterverkehr: 59.443 Einheiten (-6,8 %)

*Schiffsverbände und einzeln fahrende Schiffe

Personenverkehr: 33.573 Einheiten (-2,0 %)

PERSONENSCHIFFFAHRT (INKL. ZUSCHÄTZUNG)

1,1 Mio. Passagiere (-6,9 %)

Linienverkehr: 670.000 Passagiere (-4,3 %)

Flusskreuzfahrten: 290.000 Passagiere (-12,1 %)

Gelegenheitsverkehr: 120.000 Passagiere (-7,7 %)

UNFALLGESCHEHEN

19 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung

Personenschäden: 0 Tote, 7 Leichtverletzte

Sachschäden: 2 Schiff-Schiff, 2 Auf-Grund-Laufen,

15 Ufer- und Anlagenbeschädigungen

VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

348 Tage

Sperre aufgrund von Hochwasser: 1 Tag

15-Jahres-Mittel: 357 Tage

Sperre aufgrund von Eis: 17 Tage

INHALT

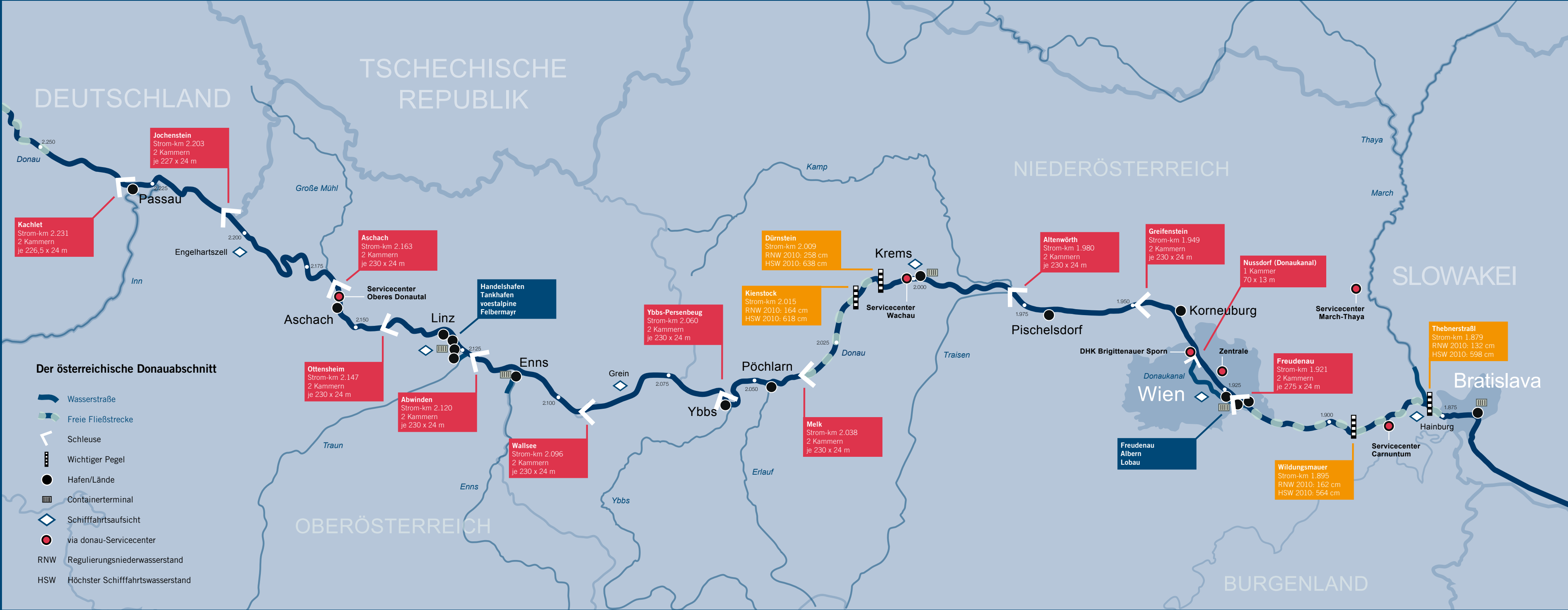
Vorwort	04–05
via donau	06–09

DATEN UND FAKTEN

Transportaufkommen	10–11
Hafenumschlag	12–13
Transportaufkommen nach Gütergruppen	14–15
Personenschifffahrt	16–17
Verfügbarkeit der Wasserstraße	18–19
Fahrwasserverhältnisse	20–21
Fahrwassertiefen	22–23
Verkehrsband österreichische Donau	24–25
Geschleuste Schiffseinheiten	26–27
Verfügbarkeit der Schleusenammern	28–29
Modal Split	30–31
Güterverkehr Donau gesamt	32–33

PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN

Donauraumstrategie	36–37
Donauraum	38–39
Wasserstraße	40–41
Umwelt	42–45
Sicherheit	46–47
Wirtschaft	48–49
Events 2012	50–53



IMPULSE FÜR DIE BINNENWASSERSTRASSE ERHALTUNG UND ENTWICKLUNG

Für via donau ist es eine wichtige Aufgabe, aktuelle Daten zur Wasserstraße Donau der interessierten Öffentlichkeit, Fachinteressierten und den Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft zur Verfügung zu stellen. Ziel ist es, die Potenziale der Donauschifffahrt aufzuzeigen und das Wissen über diesen Verkehrsträger zu verbreitern, um zur Erhaltung und Entwicklung der internationalen Wasserstraße Donau beizutragen. Neben aktuellen Statistiken zur Donauschifffahrt in Österreich informiert die vorliegende sechste Ausgabe des Jahresberichts auch über Projekte und Aktivitäten zu den Donauthemen Transportfunktion, Infrastruktur, Umwelt, Sicherheit und Wirtschaft.

Ein Meilenstein des vergangenen Jahres war der Start des Pilotprojektes Bad Deutsch-Altenburg auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien im März 2012. Einzigartig bei diesem Projekt ist das weltweit erstmalig getestete Verfahren zur Sohlstabilisierung, das auf den Stopp der fortschreitenden Eintiefung der Donau in diesem Abschnitt abzielt. Der Jahresbericht spiegelt den integrativen und ganzheitlichen Ansatz der via donau wider, der den Aspekten Ökologie, Hochwasserschutz und Wirtschaft gleichsam Aufmerksamkeit schenkt.



**HANS-PETER
HASENBICHLER**
Geschäftsführer
via donau

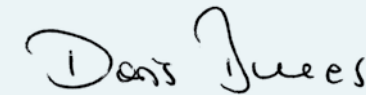
via donau
Geschäftsführer
HASENBICHLER

NEUE POTENZIALE ENTDECKEN VERSTÄRKTE NUTZUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT

Die Entwicklung und Förderung der Wasserstraße Donau sowie eine verstärkte Nutzung der Binnenschifffahrt sind wichtige Bestandteile einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Verkehrspolitik. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat 2012 den neuen Gesamtverkehrsplan für Österreich veröffentlicht, in dem die Ziele und Strategien einer umfassenden Verkehrspolitik bis 2025 festgehalten sind. Die Donauschifffahrt nimmt dabei als Schwerpunktbereich der Donauraumstrategie eine wesentliche Rolle ein.

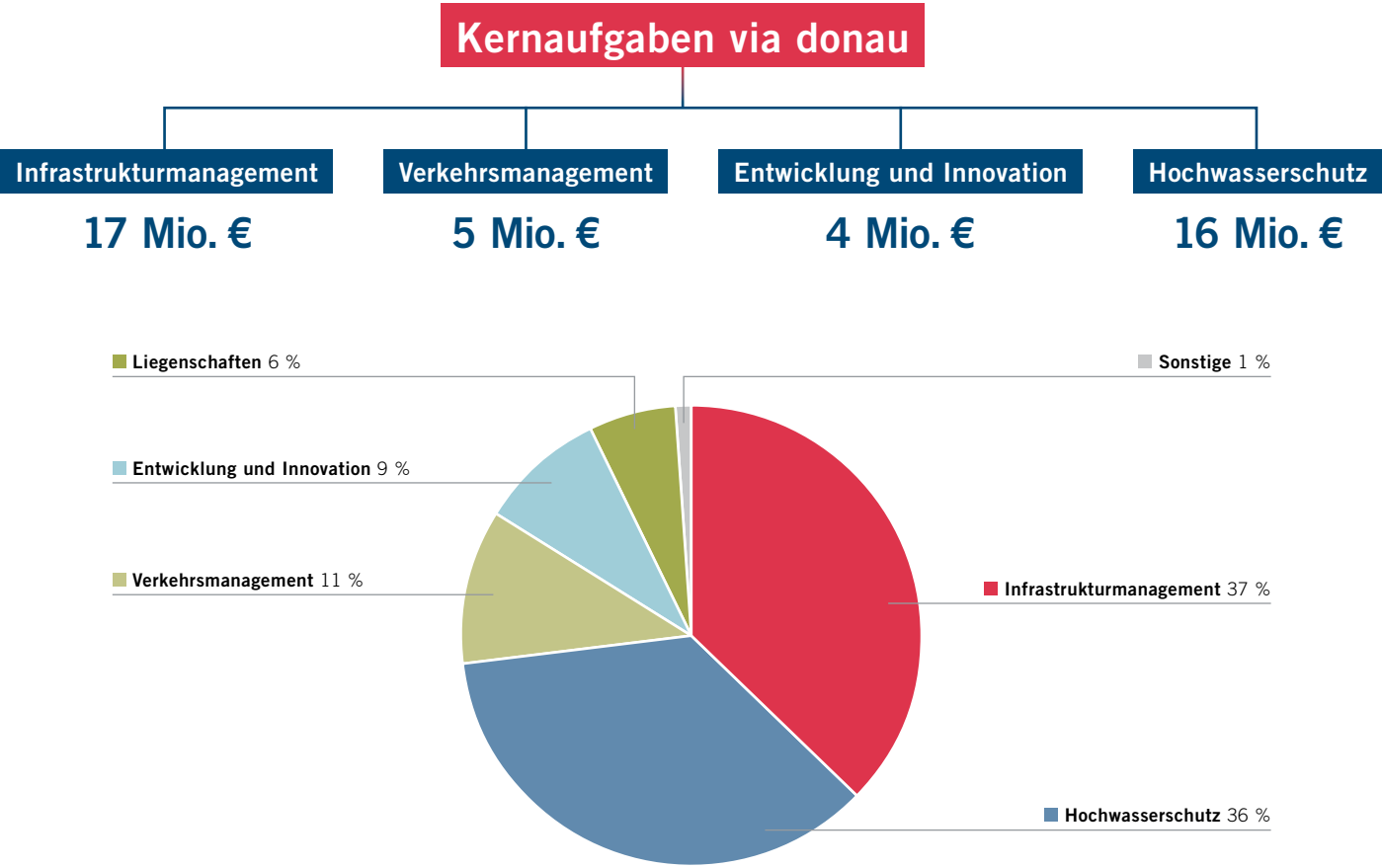
Als umweltfreundlicher und leistungsfähiger Verkehrsträger ist die Wasserstraße eine optimale Ergänzung zu Schiene und Straße. Zahlreiche Unternehmen entlang der Donau schätzen die ressourcenschonende und kostengünstige Alternative Binnenschiff für den Transport ihrer Güter. Wir wollen die Vorteile und Chancen der Binnenschifffahrt noch stärker im Bewusstsein der Unternehmen und ebenso der Öffentlichkeit verankern. Gemeinsam mit via donau arbeitet mein Ministerium daran, die Nutzbarkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße weiter zu erhöhen.

Der vorliegende Jahresbericht bietet einen Überblick über Zahlen, Fakten und Initiativen zur Donauschifffahrt. Verdeutlicht werden sollen zudem die hohe wirtschaftliche Relevanz von Transporten mit dem Binnenschiff sowie die Bedeutung intelligenter Verkehrssysteme für die Zukunft.



DORIS BURES
Bundesministerin für
Verkehr, Innovation
und Technologie

und Technologie
Verkehr, Innovation
Bundesministerin für



INTERESSANTE ZAHLEN

Der österreichische Wasserstraßenbetreiber via donau ...

- erhält 350 km Wasserstraße
- sorgt für die Erhaltung von 500 km Treppelwegen
- managt 200 km Hochwasserschutzdämme
- pflegt 800 km Ufer
- verwaltet rund 600 Liegenschaften
- schleust rund 100.000 Schiffe pro Jahr
- betreibt das Schifffahrtsinformationssystem DoRIS (Donau River Information Services) auf der österreichischen Donau mit 23 Basisstationen und einer Zentrale

VIA DONAU

DAS UNTERNEHMEN INNOVATION UND ERHALTUNG

via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH wurde 2005 vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zur **Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraße Donau** gegründet und ist heute international führender Wasserstraßenbetreiber im Donauraum.

Mit dem Expertenwissen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Infrastrukturmanagement, Schifffahrt, elektronische Informations- und Navigationssysteme, Logistik, Hochwasserschutz und ökologischen Wasserbau ist via donau Dienstleister für die öffentliche Hand, Wirtschaftstreibende, Erholungssuchende und Anrainerinnen und Anrainer entlang der Donau. Dabei steht die nachhaltige Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Donau im Mittelpunkt: **Umwelt, Sicherheit und Wirtschaft** versteht via donau als miteinander kommunizierende Systeme, welche die Lebensqualität und den Wirtschaftsstandort Österreich sicherstellen und den Donauraum auch zukünftig zu einem lebenswerten und sicheren Ort für Mensch und Natur machen.

Basis für die Realisierung dieser ambitionierten wie zukunftssträchtigen Vision für den Donauraum sind moderne Betriebsstrukturen, leistungsfördernde Arbeitsbedingungen und verantwortungsbewusstes Selbstverständnis. Dem wird nicht zuletzt auch in den **Unternehmenswerten** von via donau Rechnung getragen:

- Verantwortung für Mensch und Umwelt
- Innovation und Leadership im Donauraum
- Effiziente Leistungserbringung
- Transparentes Planen, Entscheiden und verlässliches Handeln
- Eigeninitiative und unternehmerisches Denken und Handeln
- Respekt und Anerkennung im Umgang miteinander

DAS UNTERNEHMEN VIA DONAU

Eigentümer: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technolog (BMVIT)

Aufgaben: Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraße Donau, geregelt im Wasserstraßengesetz aus dem Jahr 2004 (Bundesgesetzblatt 177/2004 vom 30.12.2004)

Zentrale: Tech Gate Vienna (1220 Wien)

via donau-Servicecenter: Oberes Donautal (4082 Aschach), Wachau (3500 Krems), Carnuntum (2405 Bad Deutsch-Altenburg), March-Thaya (2261 Angern), DHK Brigittenauer Sporn (1200 Wien)

Web: www.via-donau.org

Säule	Aktionsfelder	Ziele
Umwelt	Gewässerschutz	Erhaltung und Verbesserung des Lebensraums Donau, March und Thaya
	Schifffahrt	Reduktion der Treibhausgasemissionen und Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Schifffahrt
Wirtschaft	Wasserstraße	Kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement und Verbesserung der Schifffahrtsrinne
	Donaulogistik	Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in Logistiknetzwerken
Sicherheit	Hochwasserschutz	Sicherstellung des Hochwasserschutzes
	Verkehrssicherheit	Steigerung der Verkehrssicherheit sowie sicherer Schleusenbetrieb
Corporate Governance	Effizienz & Nachhaltigkeit	Steigerung der Effizienz in der Leistungserbringung sowie nachhaltiges und wirkungsorientiertes Denken und Handeln
	Transparenz	Nachvollziehbares Planen, Entscheiden und Handeln

VIA DONAU

STRATEGIE 2020
VIER SÄULEN DER NACHHALTIGKEIT

Um das Unternehmen nachhaltig und erfolgreich in die Zukunft zu führen, hat via donau ein Strategiepapier ausgearbeitet, das die strategische Unternehmenssteuerung bis ins Jahr 2020 ermöglicht.

UMWELT

Aktionsfeld Gewässerschutz: via donau ist europaweit eine führende Kraft im naturnahen Flussbau und innovativen Gewässerschutz an Wasserstraßen bzw. Fließgewässern. Die Basis hierfür bilden vor allem die europäische Wasserrahmenrichtlinie, nationale Gewässerbewirtschaftungspläne und der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt. Sämtliche Aktivitäten sind in ein Umweltmanagementsystem und ein breites Netz von Kooperationspartnern eingebettet.

Aktionsfeld Schifffahrt: via donau bringt die speziellen Anforderungen des Donauraumes in die europäische Forschung zu nautisch-technischen Innovationen und Klimawandel ein und initiiert und gestaltet Projekte zur Abfallvermeidung und -entsorgung im Schifffahrtsbereich mit.

WIRTSCHAFT

Aktionsfeld Wasserstraße: In Österreich sorgt via donau für ein aktives und kundenorientiertes Management der Wasserstraßeninfrastruktur. Besonders durch die daraus resultierende bessere Planbarkeit von Gütertransporten trägt via donau zur stärkeren Nutzung der Wasserstraße und dadurch zur Steigerung der Wertschöpfung in der Region bei. International leistet via donau einen maßgeblichen Beitrag zur Erarbeitung von europäischen Strategien, Programmen und Richtlinien im Bereich Binnenschifffahrt.

Aktionsfeld Donaulogistik: via donau unterstützt aktiv die nachhaltige Integration der Wasserstraße in das Gesamtverkehrssystem sowie die Einbindung der Donauschifffahrt in multimodale Logistikketten und trägt damit zur Stärkung und Sicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich bei.

SICHERHEIT

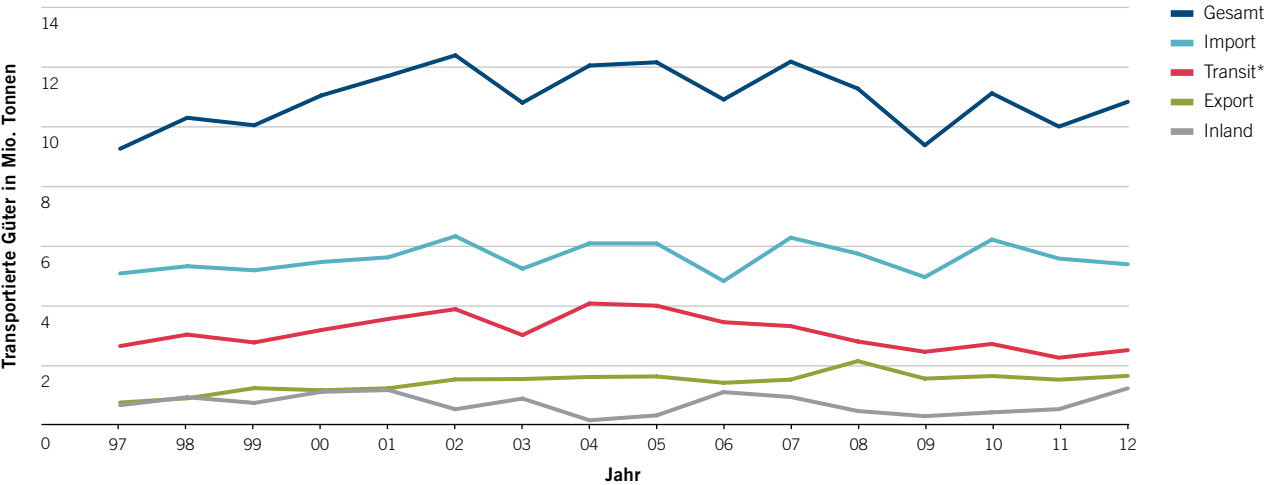
Aktionsfeld Hochwasserschutz: via donau unterstützt die Wasserrechtsbehörden und Hochwasserverbände beim Schutz von Bevölkerung, Gebäuden und Infrastruktur entlang der Donau, March und Thaya vor den Auswirkungen von Hochwasserereignissen.

Aktionsfeld Verkehrssicherheit: Im Rahmen der Zuständigkeit für den Betrieb der Schleusen und River Information Services (RIS) stellt via donau eine vorausschauende Verkehrsabwicklung entsprechend den Anforderungen der Wasserstraßennutzer sicher und trägt dadurch zur Erhöhung von Verkehrssicherheit und Transporteffizienz auf der Donau bei.

CORPORATE GOVERNANCE

Aktionsfeld Effizienz und Nachhaltigkeit: Durch den integrativen Ansatz in der Wahrnehmung der Kernaufgaben setzt via donau neue Maßstäbe in Sachen Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit. Sämtliche Aktivitäten von via donau werden durch den Einsatz moderner Managementsysteme optimal vernetzt und aufeinander abgestimmt.

Aktionsfeld Transparenz: Als öffentliches Unternehmen legt via donau besonderes Augenmerk auf verlässliches, transparentes Handeln und offene Kommunikation.



TRANSPORTAUFKOMMEN (TONNEN)	Import	Export	Transit ^{*)}	Inland	Gesamt
2012	5.438.844	1.623.701	2.411.351	1.240.111	10.714.007
2011	5.564.222	1.545.722	2.268.157	565.187	9.943.288
2010	6.199.870	1.667.805	2.727.772	456.632	11.052.080
2009	4.945.292	1.581.387	2.465.668	329.463	9.321.810
2008	5.730.621	2.166.354	2.809.508	502.228	11.208.711

*) In den Jahren 2004 und 2005 aufgrund fehlender Rechtsgrundlage keine vollständige Erfassung des Transitverkehrs. Seit Juni 2005 Untererfassung des Transits; Werte seit 2005 durch Statistik Austria hochgerechnet.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

TRANSPORTAUFKOMMEN

DURCHGÄNGIG ZUWÄCHSE AUSSER IM IMPORT
7,8 % MEHR GÜTER AUF DER DONAU

Auf dem österreichischen Abschnitt der Donau waren in allen Verkehrsbereichen mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Empfangs leichte Zuwächse im **Transportvolumen** gegenüber 2011 zu verzeichnen: So wurden 2012 rund 10,7 Mio. Tonnen Güter auf der österreichischen Donau befördert, was einem Zuwachs von 7,8 % oder 0,8 Mio. Tonnen gegenüber 2011 entspricht. Dieses Ergebnis liegt um 14,9 % oder 1,4 Mio. Tonnen über jenem des Krisenjahres 2009.

Die **Transportleistung** (Produkt aus Transportvolumen und Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes erhöhte sich gegenüber 2011 entsprechend um 3,2 % auf 2,2 Mrd. Tonnenkilometer. Die gesamte erbrachte Transportleistung stieg um 9,8 % auf 10,5 Mrd. Tonnenkilometer an. Die Anzahl der beladenen Fahrten, die auf dem österreichischen Donauabschnitt durchgeführt wurden, reduzierte sich hingegen um 8,2 % von 10.325 auf 9.481, was als klares Indiz für die erhöhte Auslastung der Schiffe gewertet werden kann. Die **durchschnittliche Beförderungsweite je Tonne** betrug dabei im Import 1.024 Kilometer, im Export 811 Kilometer, im Transitverkehr 1.474 Kilometer und im Inlandverkehr 81 Kilometer.

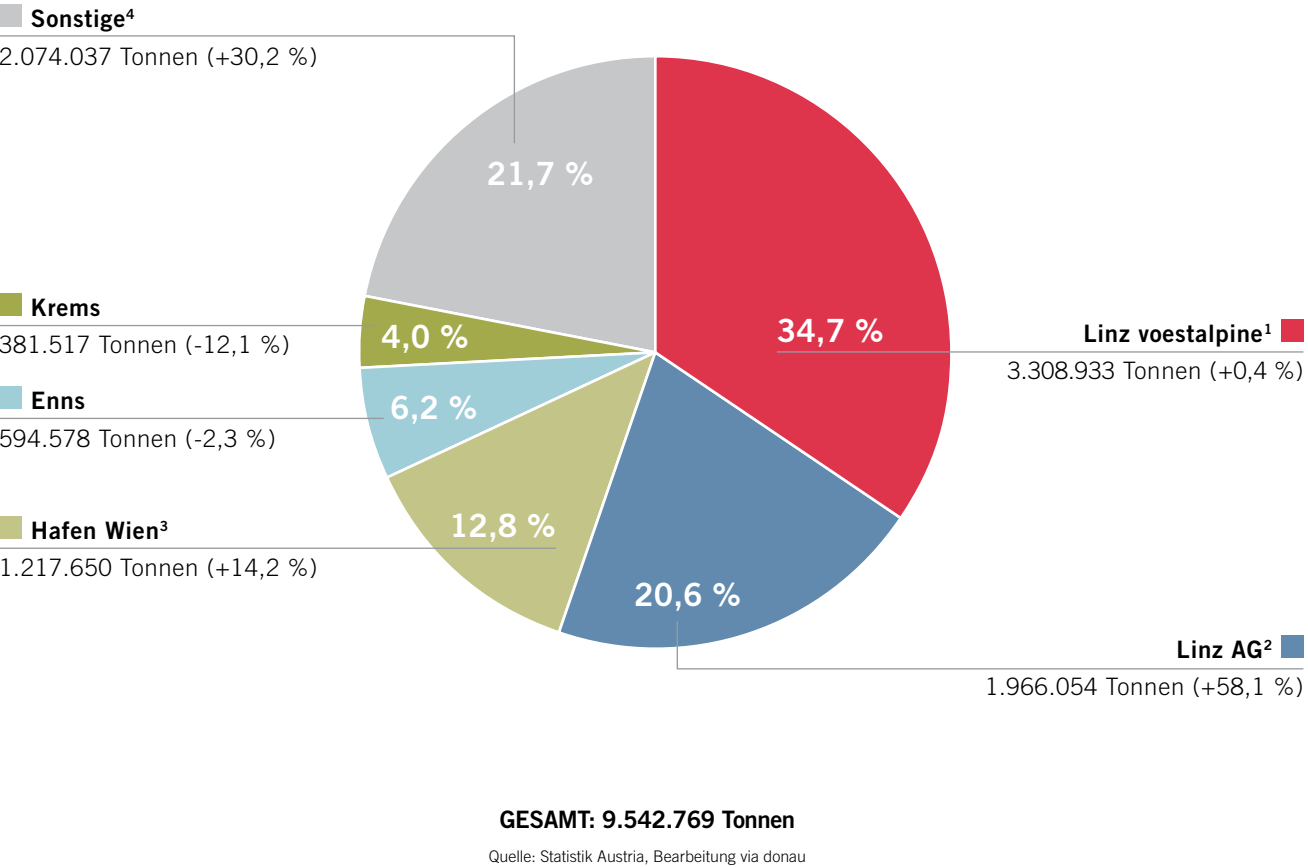
Im **Export** wurden im Jahr 2012 1,6 Mio. Tonnen Güter auf Binnenschiffen transportiert, was einem Anstieg von 5,0 % bzw. 77.979 Tonnen gegenüber 2011 entspricht. In diesem Verkehrsbereich passierten 53 % der Güter die Ostgrenze und 47 % die Westgrenze des Bundesgebietes. In diesem Segment gab es die mengenmäßig größten Zuwächse im Transport von Erdölerzeugnissen (+99.713 Tonnen) sowie land- und forstwirtschaftlichen Produkten (+21.623 Tonnen).

Im **Import** hingegen verringerte sich das Transportaufkommen gegenüber 2011 um 2,3 % oder 125.378 Tonnen auf 5,4 Mio. Tonnen, wobei 77 % der Güter von Osten kommend das Bundesgebiet erreichten. Die mengenmäßig größten Rückgänge beim Güterimport waren hier in den Gütergruppen land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (-164.501 Tonnen) sowie Erdölerzeugnisse (-83.760 Tonnen) zu verzeichnen.

Der stärkste Zuwachs im grenzüberschreitenden Transportaufkommen auf der österreichischen Donau war im Jahr 2012 im **Transitverkehr** zu verzeichnen: In diesem Verkehrsbereich erhöhte sich die beförderte Gütermenge um 6,3 % oder 143.194 Tonnen auf 2,4 Mio. Tonnen, wobei 83 % der Güter zu Berg und 17 % zu Tal bewegt wurden. Bei dem für den Transit ausgewiesenen Transportvolumen handelt es sich um einen hochgerechneten Wert, da eine bestehende Untererfassung des Durchgangsverkehrs von der Statistik Austria mittels Schätzmodell ausgeglichen wird.

Der **Inlandverkehr** auf der Wasserstraße Donau stieg schließlich um enorme 119,4 % oder 674.924 Tonnen auf 1,2 Mio. Tonnen an. Allerdings geht dieser Anstieg zur Gänze auf den Transport von mineralischen Rohstoffen auf der Wasserstraße zur Teilverladung der drei Hafenbecken im Stadthafen Linz zurück.

Die **Anteile der einzelnen Verkehrsbereiche** am gesamten Schiffs-güterverkehr stellen sich für das Jahr 2012 folgendermaßen dar (Veränderungen gegenüber 2011 sind als Prozentwerte in Klammern angegeben): 50,8 % Import (-5,2 %), 22,5 % Transit (-0,3 %), 15,2 % Export (-0,3 %) und 11,6 % Inlandverkehr (+5,9 %).



1) Inklusive Wasserumschlag in der Halle der Industrie Logistik Linz GmbH
2) Für den Standort Linz sind die Umschlagszahlen des Handelshafens und Ölhafens zusammengefasst.
3) Für den Standort Wien sind die Umschlagszahlen der drei Häfen Freudenau, Albern und Ölhafen Lobau zusammengefasst.
4) Sonstige Häfen und Ländern: Aschach, Wilhering, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Wallsee, Ardagger, Ybbs, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg, Bad Deutsch-Altenburg

HAFENUMSCHLAG

ZUWACHS VON KNAPP 16 %
MEHR GÜTERUMSCHLAG AN DER DONAU

Im Jahr 2012 wickelten die Donauhäfen und -länder am österreichischen Abschnitt der Donau einen erhöhten Güterumschlag ab. Es wurden insgesamt **mehr als 9,5 Mio. Tonnen Güter** wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleich zum Jahr 2011 entspricht dies einem Zuwachs von 15,8 % oder 1,3 Mio. Tonnen.

Mit einer Menge von **3,3 Mio. Tonnen** – einem Plus von 0,4 % bzw. 13.602 Tonnen im Vergleich zu 2011 – erzielte der **Werkshafen der voestalpine in Linz** auch im Jahr 2012 den höchsten wasserseitigen Güterumschlag. So hatte der Hafen einen Anteil von knapp 35 % am gesamten wasserseitigen Umschlag aller Häfen und Ländern an der österreichischen Donau. Die höchste Steigerung gegenüber 2011 konnte der **Hafen der Linz AG** mit einem Zuwachs von 58,1 % bzw. 722.486 Tonnen registrieren. Der wasserseitige Gesamtumschlag des Hafens betrug knapp **2,0 Mio. Tonnen**. Das starke Wachstum ist fast ausschließlich auf die zusätzliche Transportmenge an Kies und Sand (mehr als 650.000 Tonnen) aus Wilhering zur Teilverlandung der Hafenbecken der Linz AG zurückzuführen. Die **sonstigen Häfen und Ländern** (darunter Aschach, Linz-Schwerlasthafen, Mauthausen, Wallsee, Ardagger, Ybbs, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg, Bad Deutsch-Altenburg sowie die bereits erwähnte Länder in Wilhering) konnten in Summe ihren wasserseitigen Umschlag um 30,2 % bzw. 481.514 Tonnen steigern. Der hieraus resultierende Gesamtum-

schlag von knapp **2,1 Mio. Tonnen** übertraf die Bilanz der Jahre 2009 und 2010 bei Weitem. Eine differenzierte Darstellung des wasserseitigen Umschlags der sonstigen österreichischen Häfen und Ländern ist aufgrund datenschutzrechtlicher Bestimmungen nicht möglich.

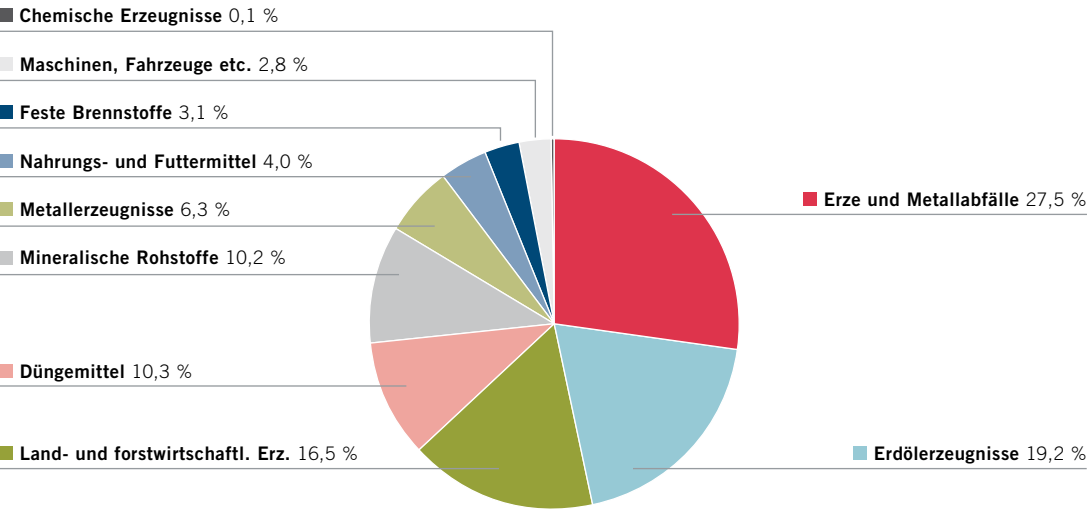
Im Vergleich zu 2011 vermeldet auch der **Hafen Wien** einen deutlichen Zuwachs auf **1,2 Mio. Tonnen** – hier wurden 14,2 % bzw. 151.047 Tonnen mehr Güter wasserseitig umgeschlagen. Auch im Vergleich gegenüber den Jahren 2009 und 2010 ist dies der höchste im Hafen erreichte Wert.

Im **Hafen Krems** wurde im Vergleich zum Jahr 2011 ein Rückgang von 12,1 % bzw. 52.512 Tonnen registriert. Der wasserseitige Gesamtumschlag an Gütern belief sich somit auf **381.517 Tonnen**. Eine leichte Abnahme von 2,3 % des Umschlages bzw. 13.687 Tonnen auf in Summe **594.578 Tonnen** wurde im **Ennshafen** verzeichnet.

Die **vier öffentlichen Donauhäfen** in Linz, Enns, Krems und Wien konnten den Anteil am gesamten wasserseitigen Umschlag aller in Österreich umgeschlagenen Güter auf rund 44 % erhöhen.

Die mengenmäßigen Anteile am gesamten wasserseitigen Umschlag der österreichischen Donauhäfen und -länder stellen sich schließlich wie folgt dar: 34,7 % Werkshafen der voestalpine in Linz, 21,7 % sonstige Häfen und Ländern, 20,6 % Hafen der Linz AG, 12,8 % Hafen Wien, 6,2 % Ennshafen und 4,0 % Krems.

Gütereinteilung nach NST/R*	Inland	Import	Export	Transit	Gesamt 2012	Veränderung zu 2011
Transportaufkommen in Tonnen						
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	15.341	393.137	116.544	1.245.667	1.770.689	+7,8 %
1 Nahrungs- und Futtermittel	2.016	278.447	39.395	113.483	433.341	+11,7 %
2 Feste Brennstoffe	–	307.600	–	22.507	330.107	+80,3 %
3 Erdölerzeugnisse	467.794	913.547	502.899	177.068	2.061.308	+3,3 %
4 Erze und Metallabfälle	320	2.941.376	–	–	2.941.696	+0,2 %
5 Metallerzeugnisse	23.926	166.866	300.753	179.602	671.147	-23,5 %
6 Mineralische Rohstoffe oder Erzeugnisse, Baumaterialien	728.967	233.359	22.291	104.339	1.088.956	+175,0 %
7 Düngemittel	1.393	143.800	598.495	363.477	1.107.165	-6,5 %
8 Chemische Erzeugnisse	–	1.561	3.942	1.790	7.293	-86,0 %
9 Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren	354	59.150	39.382	203.419	302.305	+4,4 %
Gesamt	1.240.111	5.438.843	1.623.701	2.411.352	10.714.007	+7,8 %



*) NST/R = Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik/Revidiert

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

TRANSPORTAUFKOMMEN NACH GÜTERGRUPPEN

FESTE BRENNSTOFFE LEGEN ZU
ERZE UND ERDÖLERZEUGNISSE STABIL

Im Jahr 2012 zeigte sich ein positiver Trend im Transportaufkommen. Beinahe alle auf dem österreichischen Abschnitt der Donau transportierten Gütergruppen gemäß NST/R-Klassifizierung konnten Steigerungen verzeichnen (NST/R = Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik/Revidiert).

Das größte Volumen wurde auch 2012 wieder in der Gruppe der **Erze und Metallabfälle** erreicht, welche mit einem Zuwachs von 0,2 % im Vergleich zum Jahr 2011 relativ stabil blieb. Insgesamt wurden 2012 auf der österreichischen Donau rund 2,9 Mio. Tonnen Erze und Metallabfälle transportiert – fast ausschließlich im grenzüberschreitenden Empfang nach Linz. Dies entspricht einem Anteil von mehr als 27 % am gesamten transportierten Gütervolumen auf dem österreichischen Abschnitt der Donau.

Die NST/R-Gruppe der **Erdölerzeugnisse** konnte im Vergleich zum Jahr 2011 eine Steigerung von 3,3 % oder 66.196 Tonnen verzeichnen. Mit einem Anteil von knapp 20 % am Gesamtvolumen stellt diese Gütergruppe auf der österreichischen Donau die zweitwichtigste Gruppe dar, wobei der Großteil dieser Güter im grenzüberschreitenden Empfang nach Österreich gelangte. Das Beförderungsaufkommen der **land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse** nahm 2012 auf der Donau um 7,8 % bzw. 128.450 Tonnen zu und konnte somit auf knapp 1,8 Mio. Tonnen gesteigert werden. Der größte Teil dieser Erzeugnisse wurde mit rund 1,2 Mio. Tonnen im Transit durch Österreich bewegt. Im Vergleich zu den unmittelbaren Vorjahren erreichte diese Gütergruppe beinahe den Wert von 2010.

Die größte relative Steigerung im Transportvolumen verzeichnete mit einem Plus von 175,0 % bzw. 693.029 Tonnen die Gütergruppe der **mineralischen Rohstoffe**. Dieser Anstieg ist zum überwiegenden Teil

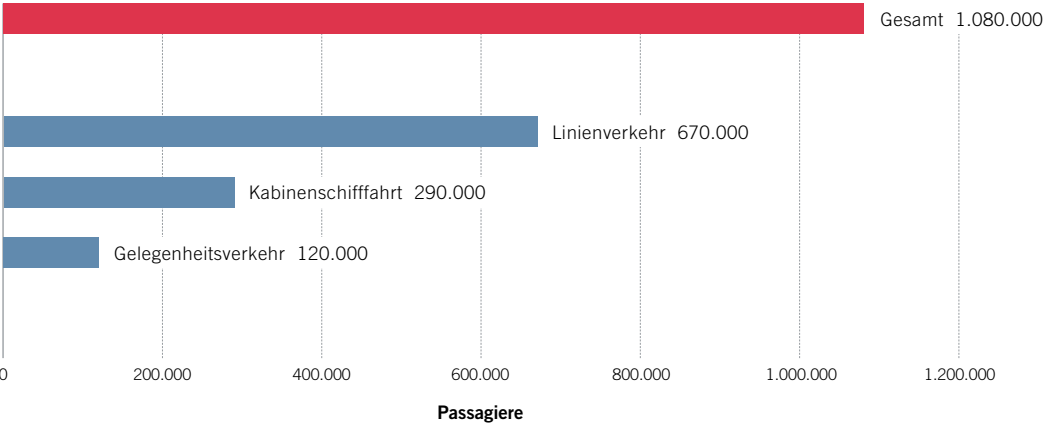
auf die Anlieferung per Schiff von Kies und Sand im Inlandverkehr zur Teilverlandung der Hafenbecken der Linz AG zurückzuführen. Ein hohes relatives Plus von 80,3 % konnte auch die Gruppe der **festen Brennstoffe** erreichen. Diese Güter schlugen mit einem Anteil von 3,1 % am Transportaufkommen im Jahr 2012 zu Buche und entsprechen in absoluten Zahlen einem Gesamtvolumen von rund 330.000 Tonnen.

Auch in der NST/R-Gruppe der **Nahrungs- und Futtermittel** war ein Plus von 11,7 % zu registrieren. Dies bedeutet in absoluten Zahlen eine transportierte Gesamtmenge von rund 430.000 Tonnen und machte 4,0 % aller Transporte auf der österreichischen Donau aus.

Das Aufkommen der Gütergruppe **Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Waren** stieg im Vergleich zu 2011 um 4,4 % oder 12.697 Tonnen an. Rückgänge waren hingegen in den NST/R-Gruppen der Düngemittel, der Metallerzeugnisse und der chemischen Erzeugnisse zu verzeichnen. Trotz eines Minus von 6,5 % bzw. 77.104 Tonnen gegenüber 2011 hatte die Gütergruppe der **Düngemittel** mit in Summe knapp 1,2 Mio. beförderten Tonnen auch im Jahr 2012 den viertgrößten Anteil am Gesamttransportaufkommen auf der Donau.

Für die beinahe zu 50 % im grenzüberschreitenden Versand bewegte Gütergruppe der **Metallerzeugnisse** war gegenüber 2011 erneut ein geringeres Transportvolumen festzustellen. Der Rückgang belief sich hier auf 23,5 % oder 206.544 Tonnen.

Die Gruppe der **chemischen Erzeugnisse** verzeichnete schließlich mit einem Minus von 86,0 % im Jahr 2012 den größten relativen Rückgang im Transportvolumen, allerdings auf einem sehr moderaten Niveau von 44.879 weniger beförderten Tonnen gegenüber 2011.



ANLEGUNGEN UND PASSAGIERE IM PERSONENHAFEN WIEN*	Anlegungen Schiffe	% zu Vorjahr	Abgefertigte Passagiere	% zu Vorjahr
2012	3.477	-3,0	362.316	+0,2
2011	3.585	-1,5	361.565	-0,3
2010	3.641	-9,1	362.655	+2,8
2009	4.007	-9,6	352.793	-7,3
2008	4.434	+1,4	380.529	+24,8

*) Anlegestellten Handelskai, Nussdorf und Donaukanal, inkl. Kabinenschiffe und Twin City Liner

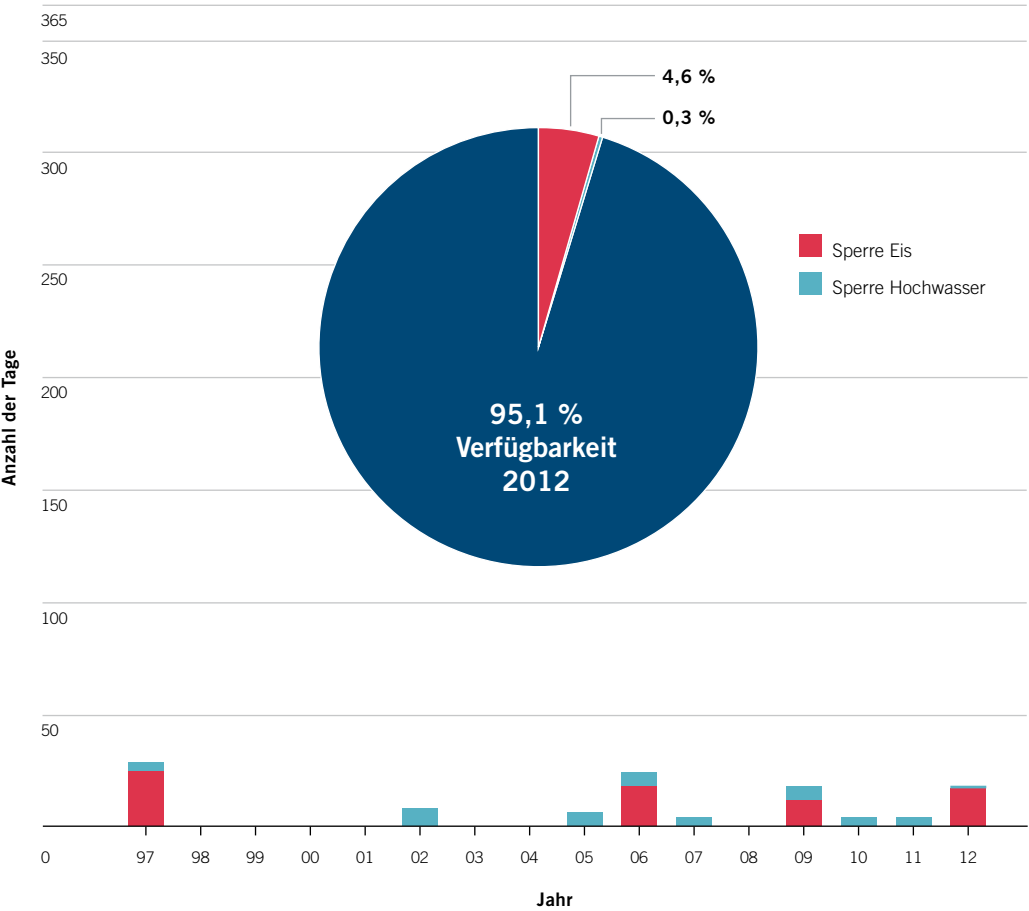
Quellen: DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH, Donauschifffahrt Ardagger GmbH, Donauschifffahrt Wurm + Köck GmbH & Co. OHG, MAHART PassNave Shipping Ltd., Schifffahrtsunternehmen Wilhelm Stift GesmbH, Nostalgie Tours Wachau, schiffART MS Helene, Slovak Shipping and Ports – Passenger Shipping JSC (SPaP-LOD, a.s.), via donau, WGD Tourismus GmbH, Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH

PERSONENSCHIFFFAHRT

ERSTMALS SEIT JAHREN LEICHTER RÜCKGANG
KNAPP ÜBER 1 MIO. FAHRGÄSTE

In der Personenschifffahrt waren im Jahr 2012 auf der österreichischen Donau in Summe knapp **1,1 Mio. Passagiere** unterwegs – um 6,9 % bzw. rund 81.000 Passagiere weniger als 2011. Den Großteil bildeten die ca. 670.000 im Linienverkehr beförderten Personen (-4,3 % gegenüber 2011). Auf Kabinenschiffen wurden rund 290.000 Kreuzfahrt-Passagiere registriert – eine empfindliche Abnahme um 12,1 % in diesem Segment gegenüber dem Vorjahr. Im Gelegenheitsverkehr nahmen etwa 120.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch (-7,7 %). In Summe befuhren im Jahr 2012 **124 verschiedene Kabinenschiffe** mit einer Kapazität von 19.980 Personenplätzen die österreichische Donauastrecke, wodurch sich keine Veränderung gegenüber 2011 in der Gesamtanzahl der Kreuzfahrtschiffe ergab. Allerdings kamen 2012 insgesamt 13 Neubauten zum Einsatz, während 16 Schiffe, die im Jahr 2011 auf dem österreichischen Donauabschnitt unterwegs waren, auf anderen europäischen Wasserstraßen verkehrten – vorrangig in Westeuropa. In der Flusskreuzfahrt wurden 2012 auf 3.191 Fahrten (-12,2 % gegenüber 2011) in Summe rund 290.000 Passagiere (-12,1 %) auf dem österreichischen Abschnitt der Donau befördert. Der genannten Zahl liegt die Anzahl der Fahrten von Kabinenschiffen durch die Schleusen Aschach und Freudenau zugrunde, wobei die Passagierzahl durch Annahme einer Auslastung der Schiffe von 75 % sowie mit einem Abschlag von 30 % für Doppelzählungen geschätzt wurde. Im **Linienverkehr** waren im Jahr 2012 insgesamt 26 Schiffe mit einer Kapazität von 8.400 Personenplätzen auf der österreichischen Donau im Einsatz. Die DDSG Blue Danube meldet für ihre Linienverkehre in

der Wachau und in Wien 210.000 Passagiere (-5,8 % gegenüber 2011). Mit den beiden Twin City Liners wurden zwischen Wien und Bratislava 132.949 Passagiere (-4,4 %) befördert. Die slowakischen und ungarischen Tragflügelboote, die auf den Strecken Bratislava–Wien–Bratislava und Budapest–Wien–Budapest verkehren, transportierten 33.077 Fahrgäste (-6,6 %). Der bayerische Anbieter Wurm + Köck meldet für 2012 im Linienverkehr auf den Strecken Linz–Schlögen–Linz und Linz–Wien–Linz in Summe 29.255 Passagiere (-5,6 %). Für den **Gelegenheitsverkehr** standen 41 Fahrgastschiffe (inklusive der vorrangig im Linienverkehr eingesetzten Schiffe) mit einer Kapazität von insgesamt 12.000 Personenplätzen zur Verfügung. Die DDSG Blue Danube transportierte 60.000 Passagiere (-10,4 %) im Gelegenheitsverkehr. Von der Firma Donauschifffahrt Ardagger wurden auf Gelegenheitsfahrten 10.480 Passagiere befördert, von schiffART MS Helene (Linz) 8.000, auf dem Dampfschiff Schönbrunn 7.400, auf der MS Stadt Wien (Tulln) 2.500 und von Nostalgie Tours Wachau (Krems) 2.399 Passagiere. Auf den slowakischen und ungarischen Tragflügelbooten waren 2012 auf der österreichischen Donau schließlich 2.224 Personen im Gelegenheitsverkehr unterwegs. Für weitere im Linien- und Gelegenheitsverkehr auf der österreichischen Donau operierende Unternehmen lagen für den Berichtszeitraum keine Zahlen vor. Da seit dem Jahr 2003 der Personenverkehr auf der Donau aufgrund einer Änderung der Rechtsgrundlagen nicht mehr statistisch erhoben wird, sind in den für die Linien- und Gelegenheitsverkehre genannten Summen Zuschätzungen enthalten, die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40 % beruht.



Quellen: Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; via donau

VERFÜGBARKEIT DER WASSERSTRASSE

DONAU 2012 AN 348 TAGEN BEFAHRBAR

VERFÜGBARKEIT BEI 95,1 %

Bei wetterbedingten Extremsituationen wie **Hochwasser** oder erheblicher **Eisbildung** kann die Donau behördlich gesperrt werden. Hochwassersituationen ereignen sich meist zu Beginn des Frühjahres als Folge einer raschen Schneeschmelze oder im Hochsommer aufgrund sehr starker Regenfälle. Zu erheblicher Eisbildung kann es aufgrund lang anhaltender, weit unter dem Gefrierpunkt liegender Temperaturen kommen. Behinderungen aufgrund von Eisbildung treten in der Regel in den Monaten Januar und/oder Februar auf.

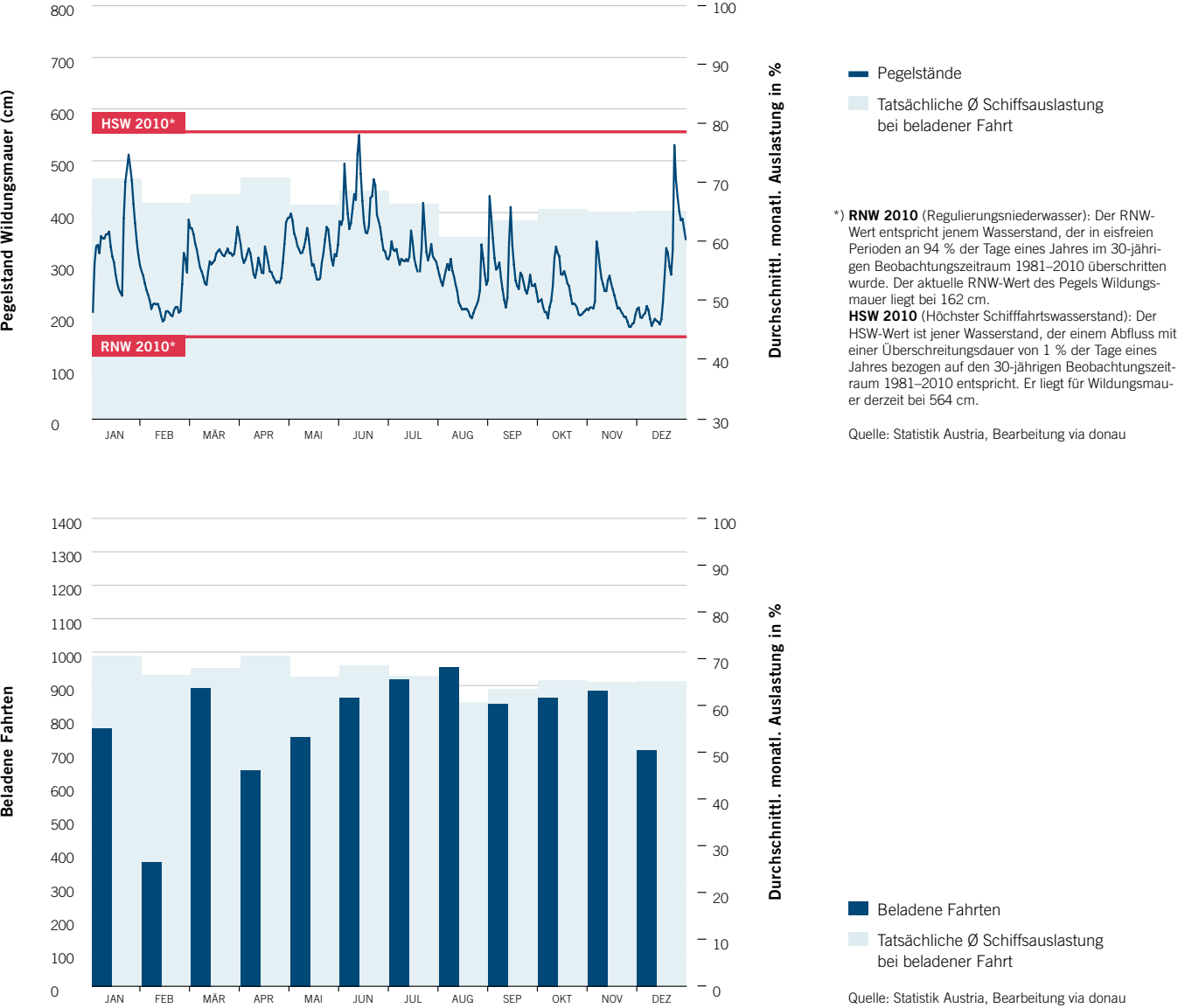
Während **wetterbedingter behördlicher Sperren** ist kein Schiffsverkehr im betroffenen Abschnitt der Wasserstraße Donau möglich. In **Niederwassersituationen** erfolgt keine Sperre der Donau, allerdings kann bei niedrigen Pegelständen die Wasserstraße von der Güterschifffahrt teilweise nur sehr eingeschränkt genutzt werden. Der Zusammenhang zwischen der möglichen Auslastung der Güterschiffe und der verfügbaren Fahrwassertiefe wird im folgenden Kapitel «Fahrwasserverhältnisse» erläutert.

Im **15-jährigen Jahresdurchschnitt** von 1997 bis 2012 war der österreichische Abschnitt der Wasserstraße Donau an **97,9 % der Tage** oder an **357 Tagen pro Jahr** für die Schifffahrt befahrbar. In diesem Zeitraum

waren in vier Jahren Eissperren mit einer durchschnittlichen Dauer von rund 20 Tagen zu verzeichnen, während in neun Jahren die Wasserstraße aufgrund von Hochwasser mit einer mittleren Dauer von zirka fünf Tagen gesperrt werden musste.

Im **Jahr 2012** wurde im Februar die Schifffahrt infolge kritischer Eiser-scheinungen mit einer Dauer von insgesamt 17 Tagen eingestellt. An nur einem Tag des Jahres kam es zu einer **Hochwassersperre**. Aufgrund der genannten Ereignisse ergibt sich für 2012 eine Verfügbarkeit der Wasser-straße Donau in Österreich an **348 Tagen** oder **95,1 % des Jahres**.

Für den Wechselverkehr mit dem Westen ist neben den österreichischen und deutschen Abschnitten der Wasserstraße Donau auch die Verfüg-barkeit des **Main-Donau-Kanals** als Verbindung zum Main und zum Rhein von großer Bedeutung. Im Jahr 2012 war der Main-Donau-Kanal an **87,9 % des Jahres** oder **322 Tagen** für die Schifffahrt befahrbar. Im Februar 2012 musste am Main-Donau-Kanal an 22 Tagen eine Eissperre erlassen werden. Darüber hinaus wurden im April 2012 Erhaltungsarbei-ten durchgeführt, welche zu einer behördlichen Sperre mit einer Dauer von 22 Tagen führten.



FAHRWASSERVERHÄLTNISSE

SEHR GUTE BEDINGUNGEN SCHIFFSAUSLASTUNG BEI 66,3 %

Die **Fahrwasserverhältnisse in den freien Fließstrecken** der österreichischen Donau (Wachau und östlich von Wien) bewegten sich im Jahr 2012 auf sehr gutem Niveau.

In den **Wintermonaten** Januar und Februar sowie Dezember, die statistisch gesehen üblicherweise von Niedrigwasser geprägt sind, fielen die Wasserstände am Pegel Wildungsmauer (Richtpegel für die freie Fließstrecke östlich von Wien) an keinem einzigen Tag des Jahres 2012 unter Regulierungsniederwasser (RNW 2010). Auch in den prinzipiell wasserärmeren **Herbstmonaten** September bis November herrschten gute Fahrwasserverhältnisse. Über das gesamte Jahr 2012 betrachtet, lagen die Wasserstände an rund 51 % der Tage über Mittelwasser 2010 (= 293 cm Pegelstand Wildungsmauer), im Jahr 2011 war dies nur an knapp 30 % der Tage der Fall.

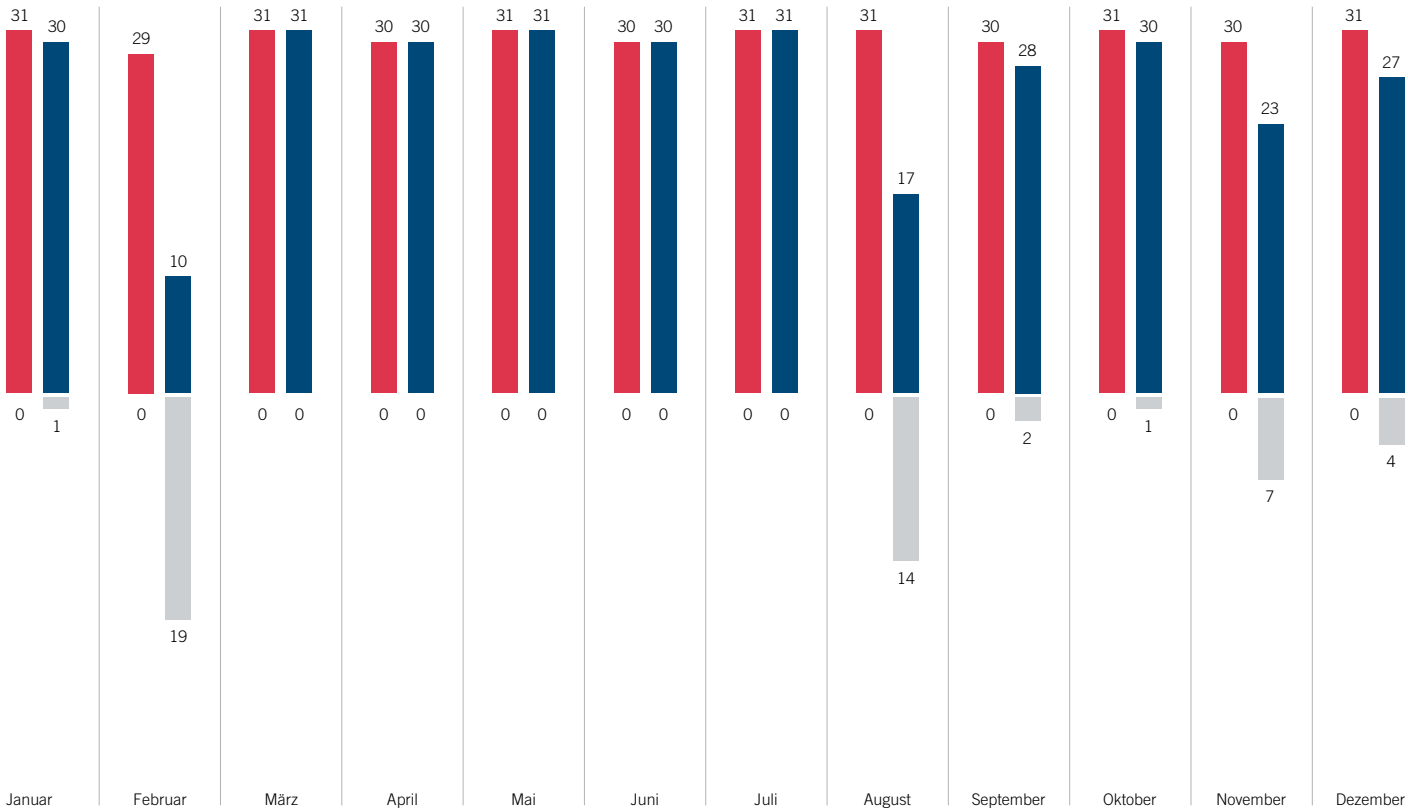
Der **durchschnittliche monatliche Auslastungsgrad** der Güterschiffe lag in Betrachtung des Gesamtjahres 2012 mit **66,3 %** über den in den letzten Jahren erreichten Werten (2011: 59,6 %; 2010: 64,2 %; 2009: 60,0 %; 2008: 61,3 %). In keinem einzigen Monat des Jahres 2012 war ein durchschnittlicher Auslastungsgrad von weniger als 60 % zu verzeichnen, was die sehr gute mittlere Wasserführung der Donau widerspiegelt. Betrachtet nach der Verkehrsrichtung betrug die tatsächliche durchschnittliche Schiffsauslastung bei beladener Fahrt zu Berg 67,7 % (+5,3 % gegenüber 2011) und zu Tal 62,5 % (+10,2 %).

In der Güterschiffahrt entscheiden vor allem die verfügbaren Fahrwassertiefen über die mögliche **Abladetiefe** eines Schiffes und damit auch über die Beladungsmenge. Mit höheren Transportmengen pro Schiff bzw.

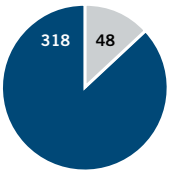
Schiffsverband verbessert sich auch das Verhältnis der Frachteinnahmen zu den Kosten und somit die **Wettbewerbsfähigkeit** der Donauschiffahrt. Im Zuge der Beladung ihres Schiffes müssen Schifffahrtstreibende oft bereits Tage vor Passieren eines kritischen Bereichs die dann für die jeweiligen Streckenabschnitte verfügbaren Fahrwassertiefen anhand sogenannter Richtpegel abschätzen. Der in der oberen Grafik gezeigte **Pegel Wildungsmauer** ist der maßgebliche Indikator für die Fahrwasserverhältnisse in der freien Fließstrecke der österreichischen Donau zwischen Wien und Bratislava.

Zwischen den Fahrwasserverhältnissen und der **Schiffsauslastung** besteht also ein direkter Zusammenhang. Es gilt die Faustregel: Können relativ hohe Abladetiefen erzielt werden, steigt der durchschnittliche Auslastungsgrad der Schiffe und es werden weniger Fahrten benötigt, um dieselben Gütermengen zu transportieren. Dieser Zusammenhang ist aus der unteren Grafik klar ersichtlich: Im Januar 2012 zum Beispiel lag der durchschnittliche Auslastungsgrad bei guten 70,5 %, wobei 774 Fahrten nötig waren, um rund 771.000 Gütertonnen zu befördern. Im August hingegen betrug die durchschnittliche Schiffsauslastung nur 60,6 % – in diesem Monat wurden für den Transport von rund 979.000 Tonnen an Gütern in Summe 957 Fahrten durchgeführt.

Gegenüber 2011 verhielt sich trotz Zunahmen im Transportaufkommen und in der Transportleistung die Anzahl der beladenen Fahrten rückläufig (-8,2 % oder 844 beladene Fahrten). Dies ist durch den erhöhten durchschnittlichen Auslastungsgrad der Schiffe (+6,7 %) und die gestiegene Beförderungsweite je Tonne (+1,9 %) im Jahr 2012 zu erklären.



Wachau
Richtpegel Kienstock
Minimale Fahrwassertiefe in Tagen:
■ über 2,5 m
■ unter 2,5 m



Östlich von Wien
Richtpegel Wildungsmauer
Minimale Fahrwassertiefe in Tagen:
■ über 2,5 m
■ unter 2,5 m

*) Bezogen auf die erforderliche Fahrbahnbreite für einen 4er-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr. Die Breite ist abhängig vom Kurvenradius.

Quelle: via donau

FAHRWASSERTIEFEN

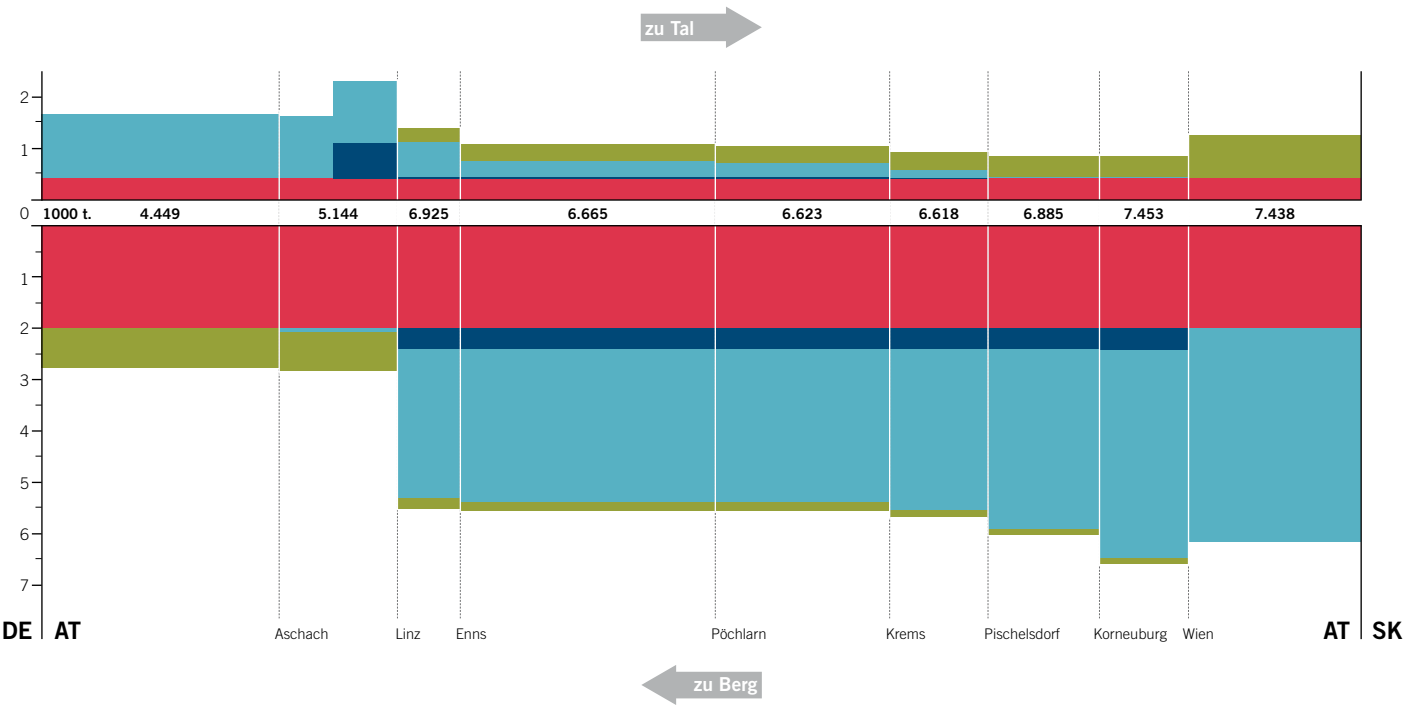
AN 87 % DES JAHRES 2,50 METER
IN DER WACHAU GANZJÄHRIG

Für das Jahr 2012 wurden für die beiden freien Fließstrecken der Donau in Österreich (Wachau und östlich von Wien) aus allen durchgeführten hydrografischen Vermessungen der Stromsohle die geringsten Fahrwassertiefen ermittelt. Hierfür wurden die Werte zwischen den Vermessungszeitpunkten interpoliert und in Kombination mit schifffahrtsrelevanten Pegelganglinien (gemittelte Tagespegelstände an den Richtpegeln Kienstock und Wildungsmauer) ausgewertet. Referenz war hierbei eine **Tiefenrinne** innerhalb der Fahrrinne, die die erforderliche Fahrbahnbreite für einen 4er-Schubverband zu Tal ohne Begegnungsverkehr darstellt, wobei die Breite vom Kurvenradius abhängig ist.

Im Jahr 2012 wurde weder in der Wachau (Pegel Kienstock) noch auf dem Donauabschnitt östlich von Wien (Pegel Wildungsmauer) an keinem einzigen Tag der Regulierungsniederwasserstand (RNW 2010) unter- bzw. der Höchste Schifffahrtswasserstand (HSW 2010) überschritten. Eine länger andauernde Niederwasserperiode in den Wintermonaten blieb im Jahr 2012 aus.

In Betrachtung des Gesamtjahres 2012 wurde in der **Wachau** (Strom-km 1.998 bis 2.038) an allen 366 Tagen des Jahres eine Mindestfahrwassertiefe von 2,50 m innerhalb der Tiefenrinne erreicht. Als Richtpegel für diese freie Fließstrecke der Donau dient der Pegel Kienstock bei Strom-km 2.015,21.

Im Bereich **östlich von Wien** (Strom-km 1.872,70 bis 1.921) war an 318 Tagen bzw. 87 % des Jahres eine Mindestfahrwassertiefe von 2,50 m innerhalb der Tiefenrinne gegeben, an 48 Tagen des Jahres lagen demnach die Fahrwassertiefen in diesem Donauabschnitt in der Tiefenrinne unter 2,50 m. An sechs dieser 48 Tage waren laut Berechnung zwischen 2,45 m und 2,50 m Fahrwassertiefe verfügbar. Richtpegel für die freie Fließstrecke unterhalb von Wien ist der Pegel Wildungsmauer bei Strom-km 1.894,72. In den Monaten Februar (19 Tage) und August (14 Tage) lagen die minimalen Fahrwassertiefen an den **Furten** «Wendeplatz Theben» (Strom-km 1.879,10 bis 1.879,80) und «Käsmacher» (Strom-km 1.875,10 bis 1.875,70), beide entlang der Grenzstrecke mit der Slowakei, sowie bei «Regelsbrunn» (Strom-km 1.898,00 bis 1.898,80). Im November (7 Tage) und Dezember (4 Tage) handelte es sich um die für die minimalen Fahrwassertiefen maßgebende Furt «Wendeplatz Theben». Die seit Mai 2011 innerhalb der Fahrrinne bei Strom-km 1.898,30 liegende **gesunkene Baggerschute** konnte im Oktober 2012 erfolgreich geborgen werden. Durch diese Havarie musste bei Regelsbrunn der Verlauf der Fahrrinne verlegt werden. Durch eine weitere Verlegung der Fahrrinne nach Bergung der Schute sowie begleitende Baggerungen in der Fahrrinne konnte eine Verbesserung der Tiefenverhältnisse in diesem Bereich erreicht werden.



ABSCHNITT	Länge km	Import		Export		Inland		Transit		Gesamt		Gesamt
		zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	
Grenze DE/AT–Aschach	63,21	0	1.269	768	0	0	0	2.000	412	2.768	1.681	4.449
Aschach–Linz	31,30	62	1.216	768	0	0	686	2.000	412	2.830	2.314	5.144
Linz–Enns	16,87	2.915	700	206	264	404	24	2.000	412	5.525	1.400	6.925
Enns–Pöchlarn	67,63	3.004	320	157	327	407	38	2.000	412	5.568	1.097	6.665
Pöchlarn–Krems	46,20	3.009	276	157	327	404	38	2.000	412	5.570	1.053	6.623
Krems–Pischelsdorf	26,30	3.153	152	131	351	405	14	2.000	412	5.689	929	6.618
Pischelsdorf–Korneuburg	29,60	3.529	43	102	391	408	0	2.000	412	6.039	846	6.885
Korneuburg–Wien	23,64	4.078	43	102	397	421	0	2.000	412	6.601	852	7.453
Wien–Grenze AT/SK	45,76	4.170	0	0	856	0	0	2.000	412	6.170	1.268	7.438

Transportmengen in 1.000 Tonnen

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via donau

VERKEHRSBAND ÖSTERREICHISCHE DONAU

350 KILOMETER WASSERSTRASSE ÜBER 10 MIO. TONNEN GÜTER

Im Jahr 2012 wurden auf dem 350,51 km langen österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau in Summe 10,7 Mio. Tonnen Güter transportiert. Die **abschnittsbezogenen Gesamtverkehrsmengen** bewegten sich in einer Bandbreite von 4,4 Mio. Tonnen im oberösterreichischen Abschnitt Grenze Deutschland/Österreich–Aschach (+4,2 % gegenüber 2011) bis zu 7,4 Mio. Tonnen stromabwärts von Korneuburg bis zur österreichisch-slowakischen Grenze (+1,0 %).

Linz stellt aufgrund des mit Abstand größten wasserseitigen Umschlagsplatzes an der österreichischen Donau – des Stahlwerks der voestalpine – eine Zäsur hinsichtlich der transportierten Gütermengen dar. Im **Import** wurden im Jahr 2012 von der voestalpine 2,4 Mio. Tonnen Erze aus dem Osten bezogen, größtenteils aus der Slowakei (Hafen Bratislava) und der Ukraine (Häfen Izmail und Reni). Die größten Importmengen aus dem Westen wiesen mit 0,5 Mio. Tonnen der Hafen Linz voestalpine und mit 0,4 Mio. Tonnen der Hafen Enns auf. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigte daher – wie auch in den vergangenen Jahren – eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte als der stromabwärts von Linz liegende Donauabschnitt bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei.

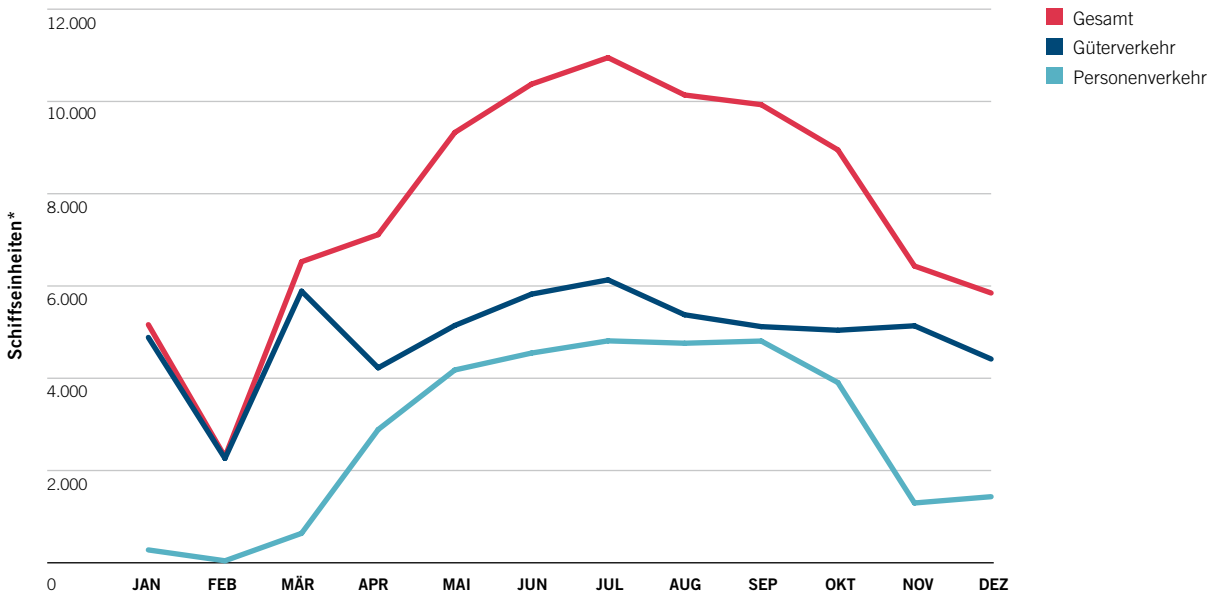
Führend im **Export** waren einerseits wiederum die Linzer Häfen (voestalpine und Linz AG, insbesondere der Tankhafen) mit mehr als 0,5 Mio. in

Richtung Westen sowie mehr als 0,2 Mio. in Richtung Osten transportierten Gütertonnen. Andererseits wurden von Wien aus (vorrangig aus dem Hafen Lobau) mehr als 0,4 Mio. Tonnen zu Tal befördert.

Im **Transit** ließ sich im Jahr 2012 im Vergleich der Verkehrsströme nach Verkehrsrichtung ein Verhältnis von 4,8 zu 1 (zu Berg/zu Tal) beobachten. 2011 betrug dieses Verhältnis 4,5 zu 1; im Jahr 2010 lag es bei 5,3 zu 1 und im Jahr 2009 war es schließlich noch 6,3 zu 1. Auf dem Abschnitt Linz bis Staatsgrenze Deutschland hatte der Transitverkehr einen Anteil von 47 % am Gesamtverkehr (-6,0 % gegenüber 2011).

Das **pro Tag transportierte Gütervolumen** betrug bezogen auf alle Querschnitte 18.831 Tonnen (+7,6 % oder 1.338 Tonnen mehr gegenüber 2011). Auf dem Abschnitt zwischen Korneuburg und Wien, dem im Jahr 2012 am stärksten frequentierten Querschnitt der österreichischen Donau, wurden im Durchschnitt **20.362 Tonnen Güter pro Tag** transportiert. Dies entspricht der vollen Ladung von 815 Lkw (à 25 Nettotonnen) oder 509 Eisenbahnwaggons (à 40 Nettotonnen) bzw. rund 25 Ganzzügen.

In Bezug auf die Gesamtlänge der österreichischen Donaustrecke wurden im Jahr 2012 im Durchschnitt **17.908 Tonnen Güter pro Kilometer** transportiert (+3,3 % oder 581 Tonnen mehr gegenüber 2011).



JAHR	Güterverkehr	% zu Vorjahr	Personenverkehr	% zu Vorjahr	Gesamt	% zu Vorjahr
2012	59.443	-6,8	33.573	-2,0	93.016	-5,1
2011	63.792	-4,9	34.244	+6,5	98.036	-1,2
2010	67.114	+4,5	32.153	+1,3	99.267	+3,5
2009	64.220	-6,1	31.728	+2,2	95.948	-3,5
2008	68.388	-7,3	31.057	+2,6	99.445	-4,4

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

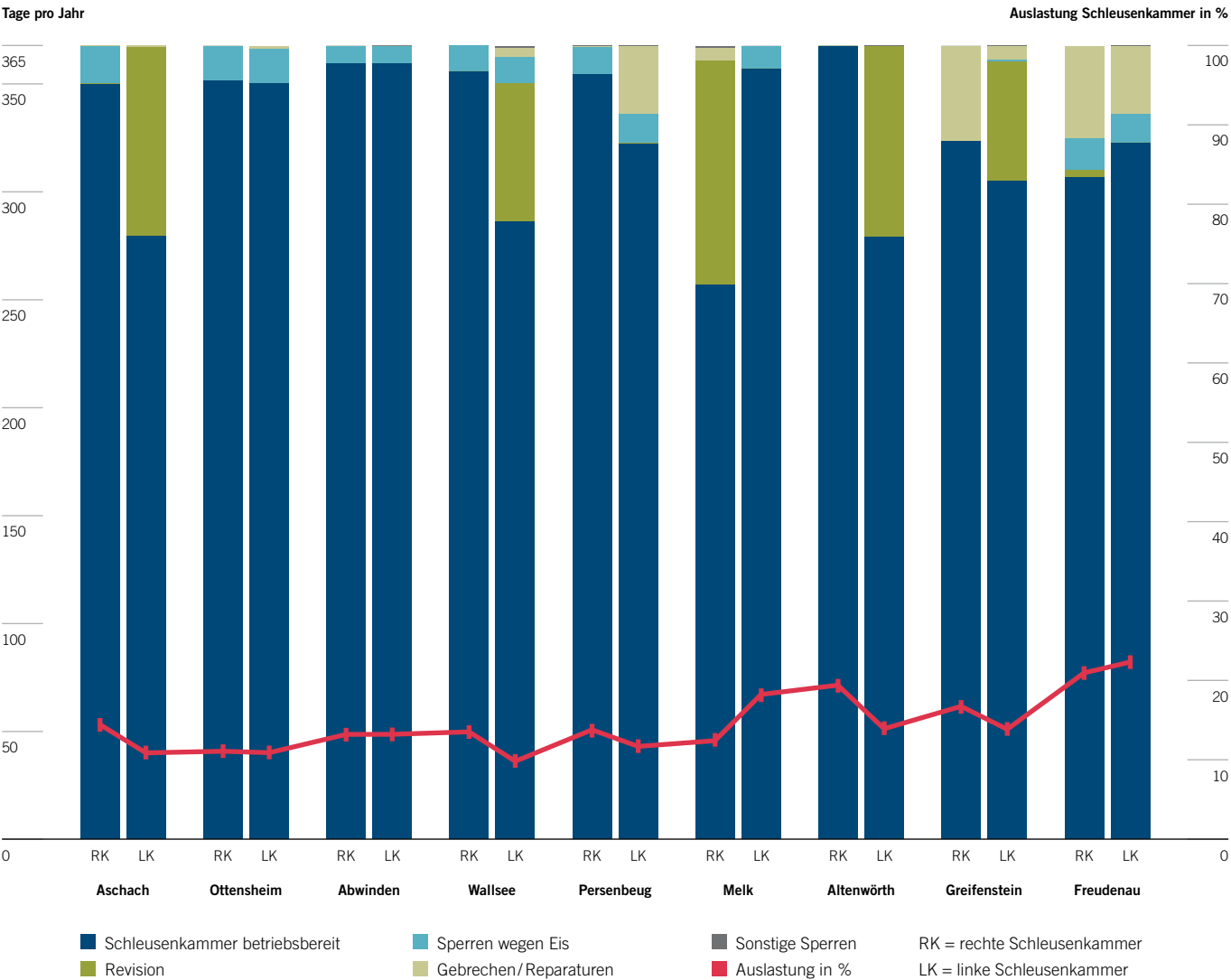
Quelle: via donau

GESCHLEUSTE SCHIFFSEINHEITEN

93.000 EINHEITEN GESCHLEUST
RÜCKGANG BEI GÜTERN UND PERSONEN

Im Jahr 2012 wurden im Personen- und Güterverkehr an den neun österreichischen Donauschleusen (exklusive dem Grenzkraftwerk Jochenstein an der österreichisch-deutschen Grenze) in Summe **93.016 Schiffseinheiten** zu Berg und zu Tal geschleust. Darunter befanden sich 40.131 Motorgüter- und Motortankschiffe (-6,3 % gegenüber 2011), 19.312 Schubschiffe (-7,0 %) und 33.573 Personenschiffe (-2,0 %). Als Teil der in Verbandsform fahrenden Schiffseinheiten wurden 45.712 Güter- und Tankleichter bzw. -kähne (-10,7 %) geschleust. Betrachtet über alle Schiffs- und Verbandstypen im Güter- und Personenverkehr bedeutet dies gegenüber 2011 ein Minus von 5,1 % an geschleusten Schiffseinheiten. Im Vergleich zum Jahr 2011 musste auf der österreichischen Donau sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr ein Rückgang in der Zahl der geschleusten Schiffseinheiten verzeichnet werden. Im **Güterverkehr** betrug das Minus 6,8 %, im **Personenverkehr** waren es 2,0 %. Allerdings nahm die Zahl der geschleusten Personenschiffe über die letzten zehn Jahre (2003–2012) konstant zu, sodass gegenüber dem Jahr 2003 eine beachtliche Steigerung von rund 46 % oder knapp 11.000 geschleusten Schiffseinheiten zu beobachten war. Am gesamten Schiffsaufkommen im Jahr 2012 hatte der Güterverkehr einen Anteil von 63,9 % (-1,2 % gegenüber 2011), der Personenverkehr von 36,1 % (-1,2 %). Die geringeren Schiffsbewegungen im **Februar** sind auf die 17-tägige Sperre der Schifffahrt infolge kritischer Eisbildung zurückzuführen. Darüber hinaus musste im **April** der Wechselverkehr mit dem Main und dem Rhein aufgrund von 22 Tagen dauernden Erhaltungsarbeiten am Main-Donau-Kanal unterbrochen werden.

Bezogen auf das Gesamtjahr 2012 betrug das **durchschnittliche Schiffs-aufkommen** an einer österreichischen Donauschleuse 10.335 Verbände und einzeln fahrende Schiffe (ein Minus von 558 Schiffseinheiten gegenüber 2011) – pro Monat waren dies 861 (-47) Schiffsbewegungen und somit im Durchschnitt pro Tag und Schleuse 28 geschleuste Einheiten. Das **größte Schiffsaufkommen** verzeichnete auch im Jahr 2012 die Schleuse Freudenau (Wien) mit 13.141 geschleusten Schiffseinheiten (-5,0 % gegenüber 2011), gefolgt von der Schleuse Greifenstein mit 10.668 Einheiten und der Schleuse Abwinden mit 10.599 Einheiten. Das geringste Aufkommen meldete erneut die Schleuse Aschach, die westlichste österreichische Donauschleuse, mit 8.892 Einheiten (-7,8 %). Hinsichtlich der **Schiffskonfigurationen** ergab sich für 2012 im Güterverkehr durch die Schleuse Freudenau, der österreichischen Donauschleuse mit dem höchsten Schiffsaufkommen, ein Verhältnis der Fahrten von Einzelfahrern zu jenen von Schiffsverbänden von 51 zu 49 % (3.930 bzw. 3.722 Fahrten). Damit ist seit Jahren erstmals der Anteil von Einzelfahrern am Verkehrsaufkommen höher als jener von Schiffsverbänden. Beim überwiegenden Teil der geschleusten **Schubverbände** (Motorschubschiff + Leichter) handelte es sich um 2er-Verbände (72 % bzw. 2.044 Fahrten); 16 % der Schubverbände waren mit einem Leichter unterwegs (448 Fahrten), 10 % mit vier Leichtern (275 Fahrten) und 2 % mit drei Leichtern (70 Fahrten). Bei den **Koppelverbänden** (Motorgüter- oder Motortankschiff + Leichter) führten 95 % einen Leichter, 3 % zwei Leichter und 2 % drei Leichter mit sich (839, 28 bzw. 18 Fahrten).



Quelle: via donau

VERFÜGBARKEIT DER SCHLEUSENKAMMERN

LÄNGERE SPERREN NUR IM WINTER
AUSLASTUNG IM SCHNITT BEI 14 %

Da es sich bei den neun österreichischen Donauschleusen um technische Großanlagen handelt, müssen diese periodisch gewartet werden, um ihre Funktionsfähigkeit, die Sicherheit des Betriebes und somit auch die Flüssigkeit des Schiffsverkehrs gewährleisten zu können. Diese sogenannten **Schleusenrevisionen sowie nötige Großreparaturen** machten 2012 rund 75 % aller Sperrtage der insgesamt 18 Schleusenammern aus, wobei die durchschnittliche Dauer der Revisionen rund 145 Tage pro Kammer betrug. Seit dem Jahr 2008 werden Revisionen nur noch in der verkehrsarmen Zeit von November bis März durchgeführt, um in den verkehrstarken Sommermonaten längere Wartezeiten an den Schleusen zu vermeiden. Weitere Ursachen von Schleusensperren sind **unterjährige kurzfristige Reparaturen** aufgrund von technischen Gebrechen sowie Anlagenbeschädigungen durch Schiffe, die 2012 in Summe 3 % aller Sperrtage ausmachten. Darüber hinaus waren 21 % der Sperrtage durch eine Eissperre im Februar 2012 verursacht, während die restlichen 1 % auf Umbau- und Wartungsarbeiten, Erhaltungsbaggerungen und Ähnliches zurückgehen.

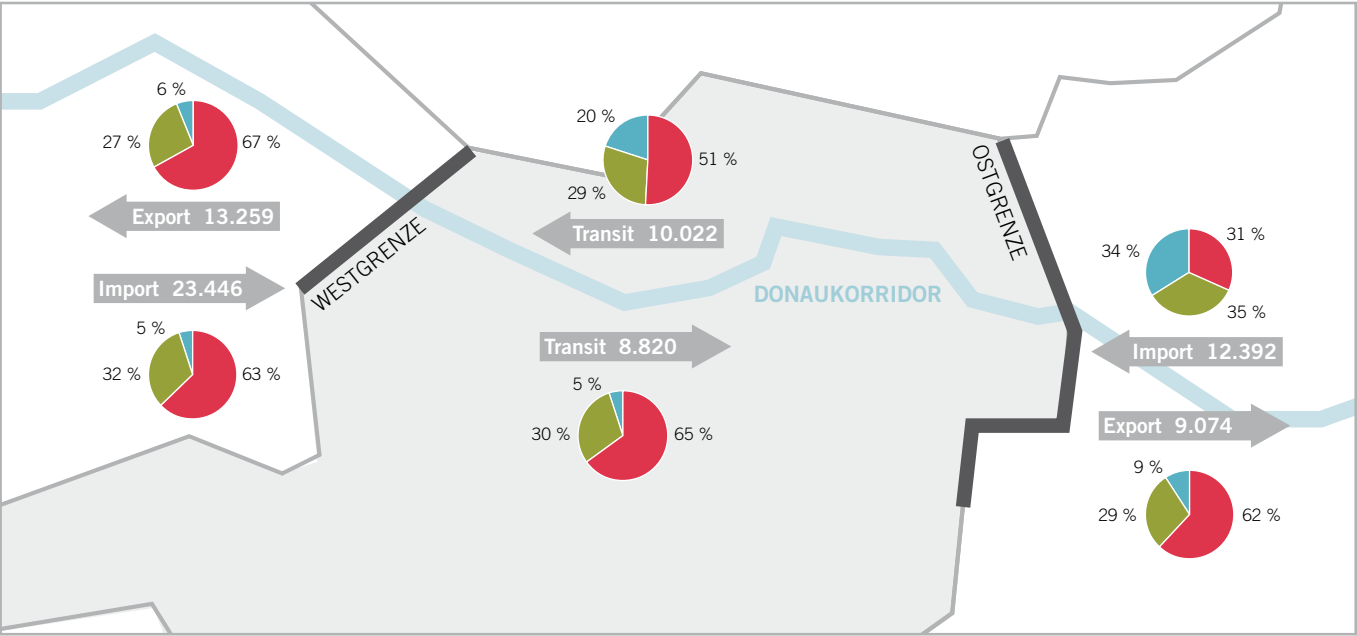
In den aufgrund der Hauptsaison der Personen-, Sport- und Freizeitschifffahrt **verkehrsreichsten Monaten April bis Oktober** waren die 18 Schleusenammern der österreichischen Donauschleusen mit einigen wenigen Ausnahmen für die Schifffahrt durchgängig verfügbar. In der Regel waren nur kurzfristige Sperren einzelner Kammern vor allem aufgrund technischer Gebrechen, Wartungsarbeiten und Baggerungen nötig. In 91 % der Fälle dauerten diese weniger als einen Tag und im Durchschnitt 4,5 Stunden.

In den **verkehrsärmsten Monaten November bis März** waren im Schnitt vier Schleusenammern zum überwiegenden Teil aufgrund von Revisionen und Großreparaturen gleichzeitig außer Betrieb. Revisionen wurden an einzelnen Kammern der Schleusen Aschach, Wallsee, Melk, Altenwörth und Greifenstein durchgeführt. Im Februar 2012 mussten aufgrund kritischer Eisbildung einzelne Schleusenammern für eine Dauer von acht bis 17 Tagen gesperrt werden.

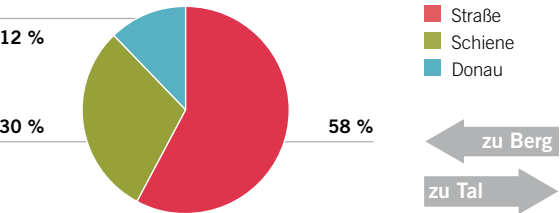
Im Mittel mussten im Jahr 2012 nur knapp über 8 % aller Schiffe **Wartezeiten vor Schleusen** in Kauf nehmen, wobei eine durchschnittliche Wartezeit von 36 Minuten zu verzeichnen war. Während Sperrzeiten einzelner Schleusenammern kam es für rund 22 % aller Schiffe zu Wartezeiten mit einer mittleren Dauer von 43 Minuten. Im Falle der vollständigen Verfügbarkeit der Schleusenanlagen (kurzfristige Sperren inkludiert) entstanden für knapp 95 % aller Schiffe keine Wartezeiten. Die restlichen 5 % mussten im Mittel für 34 Minuten ihre Fahrt unterbrechen.

Hinsichtlich der **Auslastung** der insgesamt 18 österreichischen Schleusenammern ergab sich für 2012 ein Mittelwert von etwas mehr als 14 %. Die höchste mittlere Auslastung meldete erneut die Schleuse Freudenau mit knapp 22 %, die geringste Auslastung die Schleuse Ottensheim mit knapp unter 11 %. Der Auslastungsgrad einer Schleusenammer entspricht hier ihrer «Belegungszeit», d.h. dem gesamten Zeitraum von der Einfahrt des ersten bis zur Ausfahrt des letzten gemeinsam geschleusten Schiffes unter Annahme einer Verfügbarkeit der Schleusenammern an 24 Stunden des Tages und an sieben Tagen der Woche.

GÜTERVERKEHR IN 1.000 TONNEN/JAHR



Gesamt: 77.013 (+2,5 % gegenüber 2011)



Westgrenze

Donau: Passau
Straße: Suben, Neuhaus, Simbach
Schiene: Passau

Ostgrenze

Donau: Hainburg
Straße: Berg, Kittsee, Nickelsdorf, Klingenbach, Deutschkreutz
Schiene: Marchegg, Kittsee, Hegyeshalom, Sopron, Deutschkreutz

MODAL SPLIT

STARKE DOMINANZ DER STRASSE
ANTEIL DER DONAU BEI 12 %

Das Verkehrsaufkommen im **österreichischen Donaukorridor** hat seit Mitte der 1990er-Jahre rasant zugenommen. Im Jahr 2012 lag es bei 77,0 Mio. Tonnen und ist damit in den letzten 20 Jahren (1993–2012) um bemerkenswerte 202 % angestiegen. (Für 2012 basieren die Daten für den Verkehrsträger Straße aufgrund noch fehlender offizieller Zahlen auf einer Schätzung des Österreichischen Instituts für Raumplanung.) Im Vergleich zu 2011 ist das Transportaufkommen im Korridor im Jahr 2012 um 2,5 % oder 1,9 Mio. Tonnen gestiegen und lag mit 77,0 Mio. Tonnen nur noch wenig unter der transportierten Gütermenge des Vorkrisenjahres 2008, die sich auf 78,9 Mio. Tonnen belief.

Die Grafik zeigt das **grenzüberschreitende Transportaufkommen** (Nettononnen) der drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße im österreichischen Donaukorridor (Passau–Hainburg) differenziert nach der Verkehrsart (Import, Export und Transit). In Betrachtung aller Verkehrsträger wird deutlich, dass der **Westverkehr** in Bezug auf die Transportmengen deutlich größer ist als der Verkehr an der **Ostgrenze** Österreichs: 2012 gingen über die Westgrenze des österreichischen Donaukorridors inklusive Transit 55,5 Mio. Tonnen an Gütern (+2,6 % bzw. 1,4 Mio. Tonnen gegenüber 2011), an der Ostgrenze waren es 39,7 Mio. Tonnen (+4,6 % bzw. 1,7 Mio. Tonnen) – dies entspricht einem Verhältnis von 1,4 zu 1.

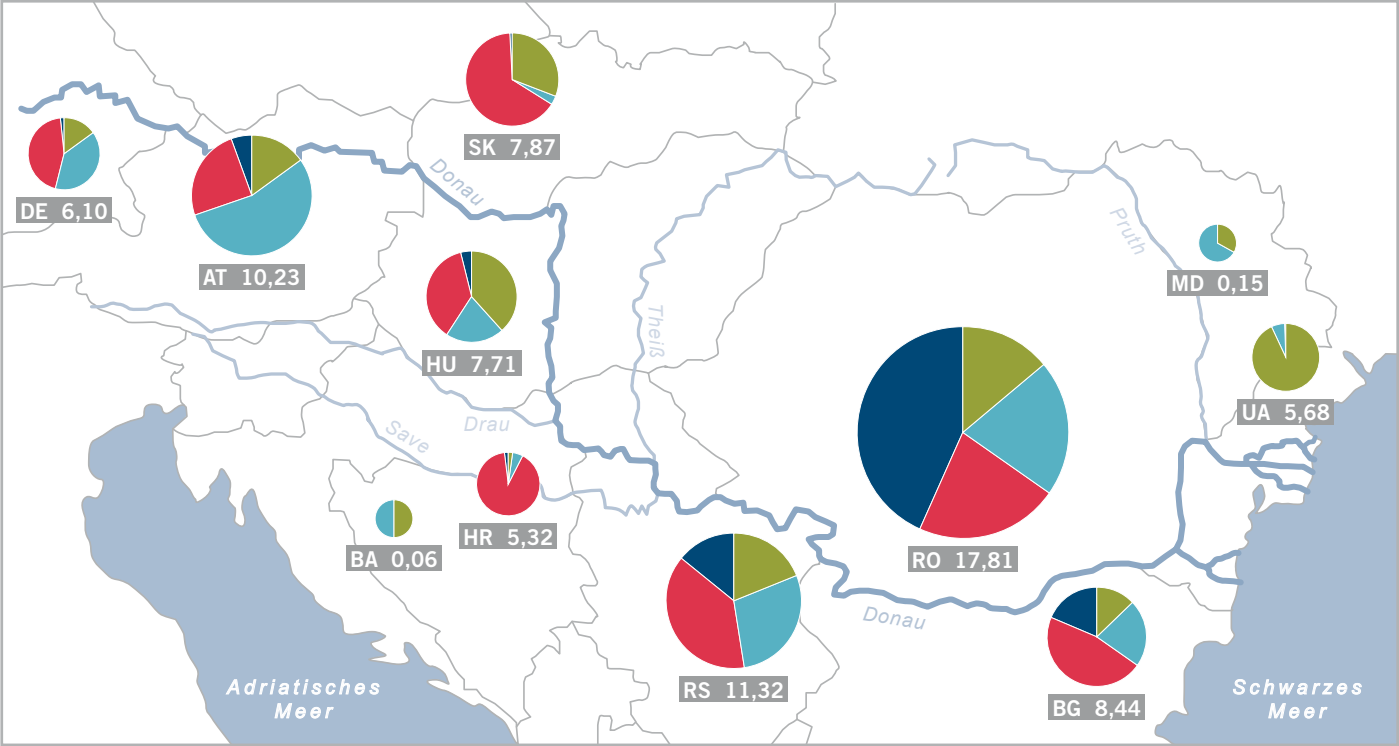
Der **bilaterale Verkehr** (in Summe von West- und Ostgrenze) ist im Jahr 2012 mit 58,2 Mio. Tonnen deutlich höher als der **Transit** mit 18,8 Mio. Tonnen. Vor allem der Transit ist jedoch in den letzten 20 Jahren merklich angestiegen: Er ist heute 4,4-mal höher als noch im Jahr 1993, auf der Straße sogar 10,6-mal höher.

Dementsprechend dominiert auch die **Straße** den Modal Split im österreichischen Donaukorridor mit einem Anteil von 58 %. Damit werden auf der Straße nach wie vor mehr Güter transportiert als von den beiden anderen Verkehrsträgern zusammen. In den vergangenen 20 Jahren hat die Schiene im Import, aber vor allem im Export an der Ostgrenze des Korridors merklich Gütervolumina zugunsten der Straße eingebüßt, während hier der Anteil der Schifffahrt am Modal Split mit einer Schwankungsbreite von rund fünf Prozentpunkten in etwa gleich geblieben ist. Umgekehrt konnte in den vergangenen sechs Jahren die **Schiene** ihren Modal-Split-Anteil bei den Exporten in den Westen auf Kosten der Donau um rund 15 Prozentpunkte steigern. Der Anteil der **Donau** an den Transitverkehren ging in den letzten sechs Jahren von vormals knapp unter 20 % um rund 13 Prozentpunkte zurück, wiederum zugunsten der Straße.

Dennoch spielt die **Donauschifffahrt** als Verkehrsträger trotz der Dominanz des Straßentransports im Korridor eine wichtige Rolle. Ihre Bedeutung zeigt sich vor allem im **Transport zu Berg**: Im Import hatte die Donau hier im Jahr 2012 an der Ostgrenze einen beachtlichen Anteil von 34 %, im Transit waren es 20 %. Damit lag das Binnenschiff im Import zu Berg anteilsmäßig gleichauf mit der Schiene und lag noch zwei Prozentpunkte vor der Straße. Vor allem im Import und im Export an der Westgrenze sowie im Transit zu Tal geht ihre Bedeutung merklich zurück – hier dominiert die Straße mit einem Modal-Split-Anteil von jeweils mehr als 60 % deutlich.

Quelle: ÖIR, Bearbeitung via donau

GÜTERVERKEHR IN MIO. TONNEN/JAHR



Mio. t	DE	AT	SK	HU	HR	BA	RS	BG	RO	MD	UA
Export	0,92	1,55	2,43	2,96	0,12	0,03	2,14	1,08	2,49	0,05	5,30
Import	2,38	5,60	0,25	1,62	0,28	0,03	3,25	1,86	3,70	0,10	0,36
Transit	2,71	2,52	5,13	2,84	4,83	0,00	4,36	3,94	3,94	0,00	0,00
Inland	0,09	0,56	0,06	0,29	0,09	0,00	1,57	1,56	7,68	0,00	0,02
Summe	6,10	10,23	7,87	7,71	5,32	0,06	11,32	8,44	17,81	0,15	5,68

Quelle: Eurostat, nationale Verkehrsstatistiken, via donau; Bearbeitung via donau

GÜTERVERKEHR DONAU GESAMT

EINBRUCH IM TRANSPORTAUFKOMMEN
KNAPP 38 MIO. TONNEN IM JAHR 2011

Die aktuellsten verfügbaren Zahlen zum Gesamtaufkommen im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen im Donauraum stammen aus dem **Jahr 2011**. In Summe wurden in diesem Jahr knapp **38 Mio. Tonnen** an Gütern auf der Wasserstraße Donau und ihren Nebenflüssen transportiert – dies bedeutet gegenüber 2010 ein bemerkenswertes Minus von 13,1 % oder rund 5,7 Mio. Tonnen. Im Folgenden sowie in der links stehenden Grafik samt Tabelle werden die Zahlen für donauinterne Verkehre dargestellt, während auf Fluss-Seeverkehre auf der maritimen Donau sowie auf dem rumänischen Donau-Schwarzmeer-Kanal am Ende dieses Textes eingegangen wird.

Die mit Abstand größte Transportmenge für 2011 konnte erneut **Rumänien** mit **17,8 Mio. Tonnen** verzeichnen (-17,3 % gegenüber 2010), gefolgt von Serbien mit 11,3 Mio. Tonnen (-20,8 %) und Österreich mit 10,2 Mio. Tonnen (-9,6 %).

Der **größte Exporteur** auf der Donau war auch im Jahr 2011 **Ukraine**. So wurden in diesem Jahr insgesamt **5,3 Mio. Tonnen** von der Ukraine ausgehend verschifft (-22,2 % gegenüber 2010). Hierin enthalten sind rund 1,3 Mio. Tonnen Güterexporte auf der Donau nach Österreich – zum Großteil Erze, die an das Stahlwerk der voestalpine in Linz geliefert wurden. Ungarn war 2011 mit 3,0 Mio. Tonnen (-37,4 %) das zweitstärkste Exportland auf der Donau, gefolgt von Rumänien mit 2,5 Mio. Tonnen (-10,3 %). Die stärksten Einbußen im Export per Binnenschiff musste neben Ungarn die Slowakei mit einem Minus von 32,3 % hinzunehmen. **Österreich** wies mit **5,6 Mio. Tonnen** im Jahr 2011 die **meisten Importe** aller Donauanrainerstaaten auf (-10,4 % gegenüber 2010). Die größten Importmengen stammten hier aus Slowakei, Ukraine, Niederlande und

Ungarn. Das zweitstärkste Importland auf der Wasserstraße Donau war Rumänien mit 3,7 Mio. Tonnen Gütern, wobei das Transportaufkommen in diesem Verkehrsbereich gegenüber 2010 um dramatische 47,9 % eingebrochen war. An dritter Stelle lag Serbien mit Importen im Umfang von 3,2 Mio. Gütertonnen (-20,3 %).

Im **Transitverkehr** auf der Donau wurden mit **5,1 Mio. Tonnen** die größten Transportmengen in der **Slowakei** registriert, gefolgt von Kroatien mit 4,8 Mio. Tonnen und Serbien mit 4,4 Mio. Tonnen.

Im **Inlandverkehr** war erneut **Rumänien** mit **7,7 Mio. Tonnen** mit großem Abstand das bedeutendste Land. An zweiter Stelle lagen Serbien und Bulgarien mit rund 1,6 Mio. Tonnen in etwa gleichauf.

Auf dem rumänischen **Donau-Schwarzmeer-Kanal** sowie auf dessen nördlichem Seitenkanal wurden im Jahr 2011 **11,6 Mio. Tonnen** transportiert (inkl. Fluss-Seeverkehre im Ausmaß von knapp 0,4 Mio. Tonnen). Gegenüber 2010 bedeutet dies ein Minus von 6,0 % bzw. 0,7 Mio. Tonnen.

Im **Wechselverkehr** der Donau mit dem **Main-Donau-Kanal** registrierte die Schleuse Kelheim für 2011 insgesamt **4,1 Mio. Tonnen** (-20,6 % bzw. 1,1 Mio. Tonnen gegenüber 2010), wovon 2,2 Mio. Tonnen zu Tal in Richtung Donau (-15,3 %) und 1,9 Mio. Tonnen zu Berg in Richtung Rhein (-26,0 %) zu verzeichnen waren.

Maritime Verkehre auf der Donau – also Transporte per Fluss-See- oder Seeschiff – machten im Jahr 2011 in Summe **4,6 Mio. Tonnen** aus (-6,5 % bzw. 0,3 Mio. Tonnen gegenüber 2010). Der Großteil dieser Verkehre ging mit 3,1 Mio. Tonnen an beförderten Gütern über den rumänischen Sulina-Kanal, während 1,2 Mio. Tonnen auf dem ukrainischen Bystroe- bzw. Kilia-Arm transportiert wurden.



PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN



▲ DER ÖSTERREICHISCHE EU-KOMMISSAR FÜR REGIONALPOLITIK, JOHANNES HAHN, NAHM AN DER DRITTEN SITZUNG DES LENKUNGSAUSSCHUSSES FÜR DEN SCHWERPUNKTBEREICH 1A – BINNENWASSERSTRASSEN TEIL, DIE IM MAI 2012 IN BRATISLAVA STATTFAND

◀ DIE DONAURAUMSTRATEGIE SOLL DIE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE DONAUSCHIFFFAHRT ANHAND FÜNF KONKRETER ZIELE VERBESSERN

DONAURAUMSTRATEGIE

EIN JAHR IN UMSETZUNG ERSTE KONKRETE ERGEBNISSE

Die Strategie der Europäischen Union für den Donauraum ist eine makroregionale Strategie, welche im Dezember 2010 durch die Europäische Kommission verabschiedet wurde und deren Umsetzung 2011 startete. Österreich koordiniert gemeinsam mit Rumänien den Schwerpunktbereich 1a der Strategie – **Verbesserung der Mobilität und Multimodalität: Binnenwasserstraßen**. In Österreich ist das BMVIT für die Wahrnehmung der Koordinatorenrolle zuständig, die operative Umsetzung erfolgt durch ein Technisches Sekretariat, welches gemeinsam von via donau und dem rumänischen Verkehrsministerium geleitet wird.

Der die Strategie begleitende **Aktionsplan** sieht in Summe 129 Maßnahmen in den insgesamt elf Schwerpunktbereichen der Donauraumstrategie vor. Die Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen soll durch konkrete Projekte sichergestellt werden. Der Aktionsplan versteht sich als eine maßgebliche Richtlinie für die Vergabe von europäischen Fördermitteln für konkrete Projekte in der bevorstehenden EU-Finanzperiode 2014 bis 2020.

Im ersten Jahr der Umsetzung wurden im Schwerpunktbereich 1a ein **Lenkungsausschuss** und fünf thematische **Arbeitsgruppen** eingerichtet, welche die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen steuern bzw. fachlich unterstützen sollen. Im Lenkungsausschuss finden sich Vertreter der zuständigen Ministerien aller 14 Donaustaaten, der Europäischen Kommission, der Flusskommissionen sowie weiterer relevanter internationaler Organisationen. Sitzungen des Lenkungsausschusses und der Arbeitsgruppen werden zweimal jährlich vom Technischen Sekretariat der Koordinatoren inhaltlich und organisatorisch vorbereitet und einberufen.

Ziel der genannten Sitzungen ist es, die Akteure des Schwerpunktbereichs 1a zusammenzubringen, um die Umsetzung der Strategie anhand

konkreter Maßnahmen und aktueller Themen zu diskutieren. Fachspezifische Themen werden auf einer Expertenebene im Rahmen der Arbeitsgruppen besprochen. Bisher fanden vier Arbeitsgruppen- und fünf Lenkungsausschusstreffen statt.

Das Kernstück der Donauraumstrategie sind die konkreten **Projekte**, die der Erreichung der für den Bereich Binnenwasserstraßen definierten fünf Ziele dienen sollen. Bislang wurden mehr als 90 Projekte an die Koordinatoren gemeldet bzw. von diesen identifiziert. Um die Aktualität der Informationen zu gewährleisten, werden die entsprechenden Datenblätter vom Technischen Sekretariat laufend auf den neuesten Stand gebracht und auf der Website des Schwerpunktbereichs veröffentlicht.

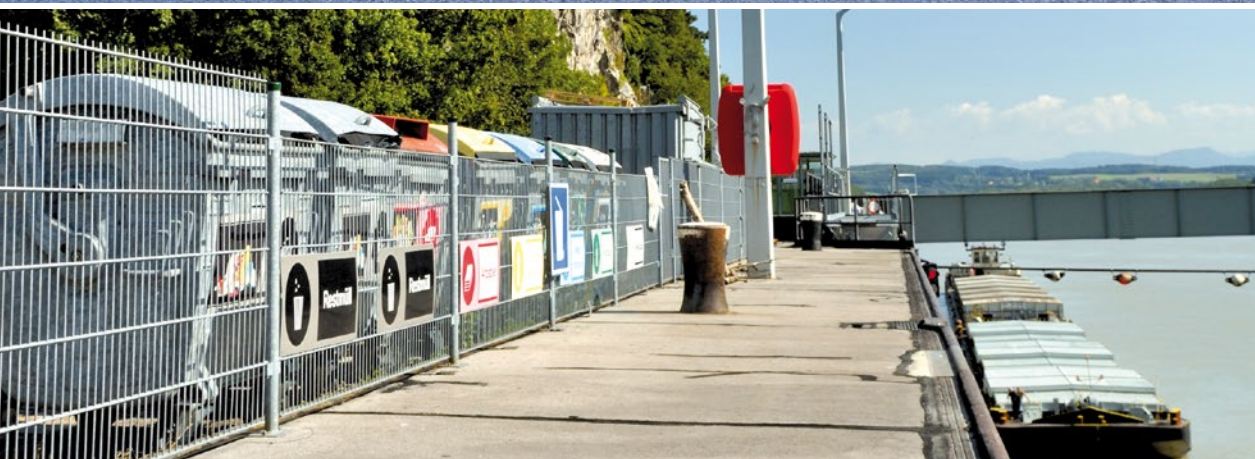
Im ersten Halbjahr 2012 wurde ein **erster Fortschrittsbericht** zur Umsetzung der Strategie im Schwerpunktbereich 1a vom Technischen Sekretariat erarbeitet und von den Koordinatoren im Juni 2012 an die zuständige Generaldirektion «Regionalpolitik und Stadtentwicklung» der Europäischen Kommission übermittelt.

Vom Binnenschifffahrtssektor angestoßen, kam es im Juni 2012 in Luxemburg zu einem ersten gemeinsamen Treffen der Verkehrsminister der Donau-Anliegerstaaten, die eine **Deklaration zur effektiven Wasserstraßen-Infrastrukturhaltung** auf der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen unterzeichneten. Alle Anliegerstaaten haben sich bislang mit Ausnahme von Ungarn und Ukraine zur Deklaration bekannt.

WEITERE INFORMATIONEN

➤ www.danube-navigation.eu

➤ www.danube-region.eu



▲ DIE DIREKTORINNEN UND DIREKTOREN DER DONAU-WASSERSTRASSEN-VERWALTUNGEN TRAFEN SICH IM OKTOBER 2012 ZUM KICK-OFF VON NEWADA DUO IM UNGARISCHEN VISEGRÁD

◀ SAMMELSYSTEM FÜR SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLE AN DER SCHLEUSE PERSENBEUG

DONAURAUM

GEMEINSAM FÜR DIE DONAU ZUSAMMENARBEIT OHNE GRENZEN

Im Donauraum wurden 2012 unter Beteiligung von via donau und mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union zahlreiche **transnationale Projekte** bearbeitet.

Die erfolgreiche **Kooperation der Donau-Wasserstraßenverwaltungen** konnte mit dem Start von NEWADA duo im April 2012 weitergeführt werden. Vorrangiges Ziel des Projektes ist die Etablierung eines harmonisierten Service-Levels für die Wasserstraße Donau. Dies umfasst die Qualitätssteigerung der Wasserstraßeninstandhaltung und der zugehörigen Grunddaten, die Implementierung eines Donau-Webportals für Fahrwasser-Informationsdienste und die Entwicklung innovativer Tools für das Management von Wasserstraßen.

Im Bereich der **Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt** lieferte das im März 2012 abgeschlossene Projekt NELI zahlreiche sichtbare Ergebnisse im Donauraum. Neben der Erstellung von Kurs- und Unterrichtsmaterialien lag der Schwerpunkt auf der Verbreitung der Lernplattform «INeS Danube» in den Donauanrainerstaaten und der Pilotierung der vier im Rahmen des Projektes errichteten Donau-Informations- bzw. Ausbildungszentren. Das im Dezember 2012 gestartete Projekt HINT setzt die Arbeiten von NELI fort.

Im Zusammenhang mit der **Entsorgung von Schiffsbetriebsabfällen** konnte das Projekt WANDA im März 2012 erfolgreich beendet werden. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt im Nachfolgeprojekt CO-WANDA, dessen Schwerpunkte in der Weiterentwicklung der vorhandenen Schiffsabfallwirtschaftssysteme entlang der Donau, umfangreichen Pilottests sowie der Entwicklung eines internationalen Abkommens inklusive praktikabler Regelungen zum Management von Schiffsabfällen liegen.

Auf europäischer Ebene stellte der erfolgreiche Abschluss von **PLATINA**, der Umsetzungsplattform für das europäische Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt (NAIADES), einen wesentlichen Meilenstein dar. 2012 konnte u.a. eine strategische Forschungs- und Innovationsagenda für die Binnenschifffahrt publiziert werden. Im Umweltbereich wurden wesentliche Beiträge zur Expertengruppe der Europäischen Kommission zum Thema «Greening the Fleet» und zur Überarbeitung einer Richtlinie geleistet, in welcher neue Grenzwerte für den Schadstoffausstoß von Binnenschiffen definiert werden sollen.

Im Bereich der **Binnenschifffahrtswasserstraßeninformationssysteme** (River Information Services – RIS) startete das Projekt IRIS Europe 3 zur Fortführung der koordinierten RIS-Umsetzung in Europa. Dieses setzt die Arbeiten der Vergangenheit fort und legt spezielles Augenmerk auf funktionelle und qualitative Weiterentwicklung sowie harmonisierte Umsetzung der RIS-Angebote. Weiters wurden die Ergebnisse des 2012 abgeschlossenen EU-Projekts RISING aufgegriffen und aktiv an der Erhöhung des Serviceangebotes von RIS für logistische Nutzer gearbeitet. Wichtiges Mittel hierzu ist der internationale RIS-Datenaustausch, der im zweiten Projektjahr im Donauraum operativ starten soll.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.newada-duo.eu
- www.neliproject.eu
- co-wandaproject.eu
- www.naiades.info/platina
- www.iris-europe.net
- www.rising.eu



▲ VERBESSERTE DARSTELLUNG DER VERFÜGBAREN FAHRWASSERTIEFEN AN SEICHTSTELLEN BEZOGEN AUF REGULIERUNGSNIEDERWASSER 2010 AM BEISPIEL DER FURT WEISSENKIRCHEN IN DER WACHAU

◀ DER FURTBEREICH WEISSENKIRCHEN AUF DER ELEKTRONISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSKARTE

► HINWEIS AUF EINEN W-LAN-HOTSPOT AN DER SCHLEUSE WIEN-FREUDENAU, DER IM ZUGE DES VON DER EU GEFÖRDERTEN PROJEKTES NEWADA INSTALLIERT WURDE



WASSERSTRASSE

SERVICES FÜR DIE SCHIFFFAHRT FOKUS KUNDENORIENTIERUNG

Im Rahmen des **Kundenorientierten Wasserstraßenmanagements** (KWSM) von via donau, das aus den Elementen Beobachten, Planen, Durchführen und Informieren besteht und das im Jahr 2012 in die unternehmensweite Prozesslandschaft überführt wurde, konnten einige zentrale Services für die Schifffahrt erneuert bzw. verbessert werden. Basierend auf den monatlichen Vermessungsaufnahmen und einer neuen Modellierungsmethode werden seit 2012 die **aktuellen Seichtstellen an der österreichischen Donau** mithilfe einer aktualisierten Kartengestaltung auf der DoRIS-Website übersichtlich dargestellt. Die wichtigste Änderung besteht in einer flächenhaften Darstellung der Tiefenwerte, die dem Nutzer einen schnellen Überblick über die Stellen mit den geringsten Fahrwassertiefen innerhalb der Fahrrinne ermöglicht. Die flächenhaft dargestellten Fahrwassertiefen werden durch eine berechnete Konturlinie in die Klassen «mehr» und «weniger» als 2,50 Meter bezogen auf Regulierungsniederwasser (RNW 2010) eingeteilt und entsprechend rot oder blau visualisiert. Aufgrund dieser farblichen Unterscheidung lässt sich Tiefeninformation in der Fahrrinne unkompliziert und rasch aus den aktuellen Vermessungsaufnahmen herauslesen.

In den von via donau publizierten **elektronischen Binnenschifffahrtskarten**, den sogenannten Inland ENC's (Electronic Navigational Charts), wurden 2012 die halbjährlichen Tiefendaten für die beiden freien Fließstrecken integriert und die Tiefendaten für mehrere Stauräume aktualisiert. Die topografischen Daten wurden um zahlreiche neue Objekte/Informationen wie z.B. Pegelstellen, Brückenpegel und Länden erweitert

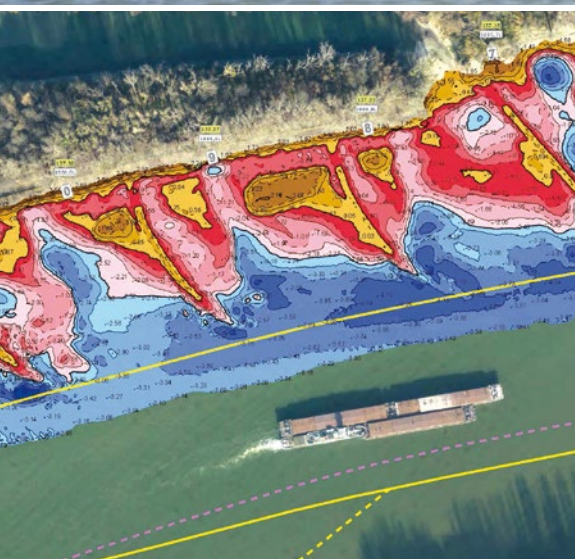
und die Uferlinien anhand von aktuellen Luftbilddaufnahmen angepasst. Darüber hinaus gab es mehrere Aktualisierungen der schifffahrtspolizeilichen Informationen.

Um Nutzern der Wasserstraße den Zugang zu den aktuellen Infrastrukturdaten zu erleichtern, wurden auf den beiden Schleusen Freudenau und Abwinden **W-LAN-Hotspots** in Betrieb genommen. Weiters startete im Jahr 2012 die Entwicklung einer Applikation, die alle Infrastrukturdaten wie z.B. Wasserpegel, Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Strecken- und Eisperren sowie Schleusenbetriebszustände komfortabel auf gängigen Smartphones anzeigen kann.

Die österreichische Website mit **Nachrichten für die Binnenschifffahrt** (NfB), welche Schifffahrtstreibende über Sperren, Einschränkungen, Verzögerungen und andere schifffahrtsrelevante Ereignisse informieren, wurde 2012 mit den deutschen und slowakischen NfB-Servern verbunden, wodurch eine Abfrage der Nachrichten dieser Nachbarländer direkt und bequem in der gewohnten DoRIS-Suchmaske möglich ist. Die Nachrichtenseiten anderer Länder in Europa können über Internet-Links erreicht werden.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.doris.bmvit.gv.at/pegel_und_seichtstellen
- www.doris.bmvit.gv.at/inland_ecdis
- nts.doris.bmvit.gv.at



▲ ABTRAG ALTER BUHNEN
GEGENÜBER VON HAINBURG

◀ LINKSUFRIG NEU ERRICH-
TETE SICHELFORMIGE UND
DEKLINANTE BUHNEN IN EINER
MULTIBEAM-AUFNAHME

▶ BEGINN DER ERDARBEITEN
ZUR WIEDERANBINDUNG DES
JOHLER ARMES: ENTFERNUNG
DER FEINSEDIMENTSCHICHT



UMWELT

INTEGRATIVE UMSETZUNG PILOTPROJEKT ÖSTLICH VON WIEN GESTARTET

Im Februar 2012 konnte das **Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg** auf einer drei Kilometer langen Strecke der Donau östlich von Wien gestartet werden. Hier sollen wichtige Erkenntnisse für zukünftige Maßnahmen zur Verhinderung der Eintiefung der Donausohle, zur Verbesserung der ökologischen Verhältnisse im Nationalpark Donau-Auen und zur Verbesserung der Fahrwasserbedingungen für die Schifffahrt gewonnen werden. Ein wissenschaftliches Monitoring, eine ökologische Bauaufsicht sowie ein begleitendes Beteiligungsmodell unter Einbeziehung der wesentlichen Stakeholder sichern eine hohe Transparenz der Bauarbeiten.

Die **geplanten Maßnahmen** wurden in einem mehrjährigen Prozess erarbeitet, an dem Ökologen sowie Experten der Schifffahrt und des Wasserbaus beteiligt waren. Sie umfassen den Uferrückbau, eine Uferabsenkung, den Umbau von Buhnen, die Anbindung des Johler Armes sowie die Sohlstabilisierung. Nach der sicherheitstechnisch erforderlichen Suche bzw. Bergung von etwaigen im Baufeld vorhandenen Kriegsmitteln konnte mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden. Linksufrig wurde der Uferrückbau im Bereich des Thurnhaufens vollständig umgesetzt und der Umbau der Buhnen gestartet. Auf der rechten Uferseite wurde beim Johler Haufen ebenfalls mit dem Uferrückbau begonnen. Geplantes Ende der Bauarbeiten ist die erste Hälfte des Jahres 2014. Die fortlaufende Eintiefung der Donau auf ihrer freien Fließstrecke östlich von Wien hat für den Nationalpark Donau-Auen negative Auswirkungen. Daher zählen Erkenntnisse zur **Stabilisierung der Flusssohle** zu den wichtigsten Ergebnissen aus dem Pilotprojekt. Im Rahmen dieser Maßnahme wird weltweit erstmals ein Verfahren getestet, bei dem mit Schiffen Donaukies einer speziellen Körnungsgröße mittels GPS-Steuerung über

Hydroklappschuten auf die Flusssohle eingebracht wird. Der Uferrückbau und die Anbindung des Johler Altarmes im Rahmen des Pilotprojektes stellen wichtige **Renaturierungsmaßnahmen** für die Erhaltung bzw. Verbesserung der ökologischen Verhältnisse der Auen dar. Diese Maßnahmen schaffen neue Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt. Die zur optimierten Niederwasserregulierung für die Schifffahrt umgebauten Buhnen werden im Uferbereich tiefergelegt, sodass hier gleichzeitig für Jungfische ein geschützter Bereich entsteht, welcher ein Wandern zwischen den Buhnenfeldern ermöglicht.

Aufgrund der Querschnittserweiterung des Flusses durch Uferrückbau und Uferabsenkung wird auch der **Hochwasserschutz** für die angrenzenden Gemeinden verbessert.

Das seit Sommer 2010 bestehende und gemeinsam von der Universität für Bodenkultur Wien und via donau gegründete **Christian-Doppler-Forschungslabor «Im Fluss»** befasste sich im Jahr 2012 hauptsächlich mit der Analyse der morphologischen Wirkungen des Buhnenumbaus im Bereich des Pilotprojektes Witzelsdorf. Hier werden die Umlagerungsprozesse der Flusssohle durch die Absenkung und Umgestaltung der Buhnen deutlich beeinflusst. Die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt Witzelsdorf sollen künftig bei der Planung von ähnlichen Wasserbauprojekten herangezogen werden.

WEITERE INFORMATIONEN

- lebendige-wasserstrasse.at
- cdlabor-imfluss.boku.ac.at
- www.donauauen.at



VIA DONAU BETEILIGT SICH AN MEHRE-
REN INTERNATIONALEN FORSCHUNG-
PROJEKTEN, UM DIE AUSWIRKUNGEN
DES KLIMAWANDELS UND EXTREMER
WETTEREREIGNISSE AUF DIE BINNEN-
SCHIFFFAHRT ZU UNTERSUCHEN



UMWELT

GEZIELTE ANPASSUNGSSTRATEGIEN FORSCHUNG ZUR BINNENSCHIFFFAHRT

Das EU-Projekt ECCONET untersuchte die **Auswirkungen des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt in Europa** mit Schwerpunkt Rhein-Main-Donau-Korridor. Die Untersuchung geeigneter Adaptionenmaßnahmen betraf unter anderem den operativen Schiffsbetrieb, die Schiffstechnik, wasserbauliche Aktivitäten sowie Methoden zur Vorhersage von Wasserverhältnissen. Die Projektergebnisse deuten darauf hin, dass bis zur Mitte des 21. Jahrhunderts die Auswirkungen des Klimawandels eher in geringem Ausmaß auftreten werden. Sie belegen aber auch klar, dass die Berücksichtigung entsprechender Anpassungsstrategien mit relevanten Maßnahmen Teil einer umfassenden, zukunftsorientierten Binnenschifffahrtspolitik sein muss. Im EU-Projekt EWENT wurden die **Auswirkungen von extremen Wetterereignissen auf das Transportsystem der Europäischen Union** mit dem Ziel untersucht, die Risiken und Konsequenzen für das Transportwesen zu identifizieren und einer monetären Beurteilung zu unterziehen. Erste Maßnahmen zum besseren Umgang mit extremen Wetterereignissen wurden ausgearbeitet und Handlungsempfehlungen für Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Infrastrukturbetrieb und Politik formuliert.

Repräsentative europäische Transportkorridore hinsichtlich **Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des europäischen Transportsystems** wurden im EU-Projekt SUPERGREEN analysiert. Hinsichtlich der CO₂-Emissionen bezogen auf die Transportleistung konnte die klare Überlegenheit der Binnenschifffahrt gegenüber dem Transport auf der Straße bestätigt werden. Das Projekt wurde mit einer genaueren Analyse der Anwendung «grüner» Technologien auf die ausgewählten Transport-

korridore abgeschlossen, wobei Empfehlungen hinsichtlich Forschung und Entwicklung als auch Maßnahmen für Entscheidungsträger aus der Politik formuliert wurden.

Das gemeinsam mit der TU Wien und der Salzburg AG entwickelte und durch den österreichischen Klima- und Energiefonds geförderte Projekt **LDS – LNG-Antriebe für die Donau-Binnenschifffahrt** zeigte, dass die Verwendung von verflüssigtem Erdgas (LNG) als Alternative zum derzeit verwendeten Gasöl prinzipiell machbar ist. Diesbezüglich wurde durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ein wichtiger Meilenstein gesetzt: Erstmals konnte die Nutzung von LNG als Kraftstoff für Verbrennungsmotoren in ihren Empfehlungen für den Betrieb eines Motortank-schiffes genehmigt werden.

Mit dem Ziel, den Verkehrsträger Binnenschifffahrt in der Klimapolitik Österreichs zu verankern, war via donau in den Beteiligungsprozess zur Unterstützung der Erarbeitung der **nationalen Klimawandel-Anpassungsstrategie** – Aktivitätsfeld Verkehrsinfrastruktur – eingebunden. Die Veröffentlichung der Handlungsempfehlungen erfolgte 2012.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.ecconet.eu
- ewent.vtt.fi
- www.supergreenproject.eu
- www.klimawandelanpassung.at



SICHERHEIT

SICHERSTER VERKEHRSTRÄGER INNOVATIONEN FÜR DIE SCHIFFFAHRT

Im Vergleich der Landverkehrsträger ist die Binnenschifffahrt hinsichtlich der **Unfallbilanz** ungeschlagen: Auf dem österreichischen Abschnitt der Wasserstraße Donau ereigneten sich im gesamten Jahr 2012 nur 19 Verkehrsunfälle mit Schadenswirkung. Wie in den Vorjahren gab es auch 2012 auf der Wasserstraße keine Toten zu beklagen, allerdings wurden bei einem Unfall mit einem Personenschiff sieben Personen leicht verletzt. An 15 Unfällen waren Güterschiffe beteiligt, in fünf Fällen kamen Personenschiffe zu Schaden. Differenziert nach der Unfallart ereigneten sich zwei Schiffskollisionen, bei den restlichen 17 Fällen handelte es sich um Ufer- und Anlagenbeschädigungen (vorrangig im Schleusenbereich) oder um Grundberührungen von Schiffen.

Mit dem Ziel, einen wesentlichen Beitrag zur **Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotte** und damit zur Verkehrssicherheit auf europäischen Binnenwasserstraßen zu leisten, wurde im EU-Projekt MoVe IT! (Modernisation of Vessels for Inland Waterway Freight Transport) u.a. die wirtschaftliche Anpassung der Flotte an die Anforderungen der Vorschriften für den Transport von gefährlichen Gütern untersucht. Dies kann durch entsprechende konstruktive und materialtechnische Maßnahmen erreicht werden. Weitere Schwerpunkte beziehen sich auf die Verbesserung der Manövrierfähigkeit, der Energieeffizienz und des Umweltverhaltens von Binnenschiffen. Ergänzend werden die Verwendung von alternativen Kraftstoffen zum Dieselkraftstoff und die Erschließung neuer Märkte untersucht.

Im Rahmen der Weiterentwicklung von **Binnenschifffahrtsinformationsdiensten** (River Information Services – RIS) wurden in dem von der EU geförderten Projekt IRIS Europe 3 die Aktivitäten hinsichtlich der Erhöhung der Sicherheit im Wasserstraßenverkehr weitergeführt.

So wurden der Pilotbetrieb des elektronischen Meldens von gefährlichen Gütern fortgeführt und bereits erste Rückmeldungen der Nutzer gesammelt. Weiters wurde mit vorbereitenden Arbeiten zur Bereitstellung verbesserter Informationen über verfügbare Durchfahrtshöhen unter kritischen Brücken sowie zur Erhöhung der Positionsgenauigkeit von Binnenschiffen in Österreich begonnen.

Die genannten Aktivitäten sind ein erster Schritt in Richtung der Einführung von **Navigationsassistenzsystemen**, welche im Jahr 2012 in zwei Projekten erprobt wurden. Das nationale Projekt NAVWAT II konnte die Nutzung eines Assistenzsystems für die Einfahrt in Schleusenammern demonstrieren. Im EU-Projekt ARIADNA wurde erstmalig ein System zur Kollisionsvermeidung mittels 3D-Modellierung der Schiffsdimensionen eingesetzt. Dieses errechnet dynamische Risikozonen rund um das eigene Schiff, welche von der Bewegung des Schiffes und der Umgebung abhängig sind. Nähern sich andere Schiffe, feste Objekte (Brückenpfeiler) oder Seichtstellen einer derartigen Risikozone, wird auf der Schiffsbrücke ein Alarm angezeigt. Zukünftig können solche Systeme dazu beitragen, die ohnehin bereits sehr zuverlässige Binnenschifffahrt noch sicherer zu machen.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.iris-europe.net
- www.navwat.at
- www.ariadna-fp7.eu



▲ SICHERER, LEISER UND UMWELTFREUNDLICHER GEFÄHRGUTTRANSPORT PER BINNENSCHIFF

◀ NAVIGATIONSASSISTENZSYSTEM FÜR DIE EINFART IN SCHLEUSEN, DAS IM PROJEKT NAVWAT II ENTWICKELT WURDE



▲ TRANSPORT VON ÜBER-
MASSGÜTERN AUF DER DONAU:
UMSCHLAG VON WINDKRAFT-
ANLAGEN AN DER LÄNDE BAD
DEUTSCH-ALTENBURG

◀ UMSCHLAG VON NACHWACH-
SENDEN ROHSTOFFEN IM
ENNSHAFEN

► DAS «DANUBE BUSINESS
DATING» BIETET EINE
NEUTRALE PLATTFORM FÜR
DIE DONAULOGISTIK



WIRTSCHAFT

TRENDS UND POTENZIALE NUTZEN NEUE MÄRKTE FÜR DIE DONAULOGISTIK

via donau hat 2012 eine umfangreiche **Branchenanalyse** verfasst, die sektorspezifische Potenziale für die Verlagerung von Transporten auf die Wasserstraße Donau aufzeigt. Die Analyse soll Einblicke in Zukunftsmärkte der Donauschifffahrt geben; besonders vielversprechende Branchen werden von via donau im Rahmen von Arbeitsinitiativen in enger Abstimmung mit Partnern aus der Wirtschaft näher untersucht.

So wurde 2012 ein zwei Jahre lang laufender Schwerpunkt zum Thema **Transport von Schwer- und Übermaßgütern** auf der Donau abgeschlossen. Durch diese Initiative konnte ein Projekt angestoßen werden, das die Anlieferung von Windkraftanlagen von Deutschland nach Österreich per Binnenschiff optimiert. 2012 wurden Betonturmteile für rund 30 Windkraftanlagen an der Lände in Bad Deutsch-Altenburg umgeschlagen, was einer Einsparung von mehr als 300 Tonnen CO₂ entspricht. Im Dezember 2012 wurde im Rahmen eines gemeinsamen Auftaktworkshops mit Wirtschaftsvertretern eine neue Initiative zum **Transport von nachwachsenden Rohstoffen** per Binnenschiff gestartet.

Im März 2012 traf sich die europäische Binnenschifffahrt bei **Barge to Business** in Wien. Die Veranstaltung hatte die verbesserte Zusammenarbeit zwischen Industrie und Binnenschifffahrt zum Ziel. Beim parallel stattfindenden «Danube Business Dating» konnten gezielt Kontakte geknüpft und neue Geschäftspartner gefunden werden. Auch bei der Folgeveranstaltung im Dezember 2012 in Rotterdam vertrat via donau mit Logistikanbietern den Donaulogistiksektor an einem gemeinsamen Stand. Im November nutzten das BMVIT und via donau gleich zwei Veranstaltungen in Istanbul, um in der Türkei für die Donaulogistik und die österreichische Binnenschifffahrtsbranche zu werben: **die internationale Trans-**

portlogistikmesse Logitrans und das vom türkischen Verkehrsministerium initiierte **Danube Transport Seminar**. Aufgrund des im Sektor ständig steigenden Interesses an Transporten auf der Wasserstraße Donau in die Türkei und vice versa wird sich via donau in Zukunft auch verstärkt den in diesem Wachstumsmarkt vorhandenen Potenzialen widmen.

Multimodale Transport- und Logistikketten benötigen eine Vielzahl an Informationen für deren Planung und Durchführung. **Binnenschifffahrtsinformationsdienste** (River Information Services – RIS) können auch für Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche kommerzielle Vorteile bieten. Im Rahmen des EU-Projektes RISING entwickelte und testete die Industrie-Logistik-Linz GmbH & Co KG in Österreich neue RIS-Dienste, beispielsweise zur Verfolgung von Gütertransporten auf Binnenschiffen, welche auch in Zukunft zur Verwendung kommen sollen.

Im Juni 2012 wurde ein Kooperationsabkommen zwischen dem Logistikum Steyr der FH Oberösterreich und via donau abgeschlossen. Ziel der Kooperation ist es, eine Bildungs- und Forschungszelle im Bereich Logistik mit dem Binnenschiff aufzubauen. Unter dem Titel **REWWay – Research and Education in Inland Waterway Logistics** werden künftig Lernmaterialien und Weiterbildungsmöglichkeiten angeboten, um Schifffahrtsthemen in der Logistikausbildung nachhaltig zu verankern.

WEITERE INFORMATIONEN

- www.via-donau.org/wirtschaft
- www.donauschifffahrt.info/transport/initiativen_donaulogistik
- www.bargetobusiness.eu
- www.logistikum.at/forschung/verkehrslogistik/rewway.html



DANUBE DAY 2012, 29. JUNI, LINZ: VIA DONAU UNTERSTÜTZT DEN DANUBE DAY SEIT VIELEN JAHREN UND WAR 2012 MIT DER AUSSTELLUNG «DONAU ON TOUR» AUF DEM MS NEGRELLI UND EINEM EIGENEN SPECIAL ZUM DANUBE DAY DABEI

WANDA FINAL EVENT, 7. MÄRZ, WIEN: ABSCHLUSS VON WANDA (WASTE MANAGEMENT FOR INLAND NAVIGATION ON THE DANUBE) IM FESTLICHEN RAHMEN DER UNIVERSITÄT WIEN



BARGE TO BUSINESS, 14. & 15. MÄRZ, WIEN: MITTE MÄRZ TRAF SICH DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT ERSTMALS ZU «BARGE TO BUSINESS» IN WIEN – DAS KONZEPT DES «DANUBE BUSINESS DATING», EINE EIGENS GENERIERTE PLATTFORM ZUR OPTIMISIERTEN TERMINKOORDINATION, ERMÖGLICHTE ÜBER 200 WIRTSCHAFTSKONTAKTE



TÖCHTERTAG 2012, 26. APRIL, WIEN: WIE SCHON TRADITION, BEKAMEN 11- BIS 15-JÄHRIGE MÄDCHEN AUCH IN DIESEM JAHR GELEGENHEIT, DIE VIELFÄLTIGEN AUFGABENGEBIETE UND BERUFSFELDER BEI VIA DONAU KENNENZULERNEN

SEMINAR DER ÖVG, 8. MÄRZ, WIEN: UNTER DEM TITEL «SPEZIELLE FÄLLE BRAUCHEN GEMEINSAME LÖSUNGEN» VERANSTALTETE DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT (ÖVG) IN KOOPERATION MIT VIA DONAU UND DER INDUSTRIELLENVEREINIGUNG EIN SEMINAR ZUM THEMA HIGH-&HEAVY-TRANSPORTE



NATIONALER RIS-TAG FÜR TRANSPORT UND LOGISTIK, 16. MAI, ENNSHAFEN: DER RIS-TAG GAB WIRTSCHAFTSUNTERNEHMEN DES HEIMISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSSEKTORS DIE MÖGLICHKEIT, MEHR ÜBER RIVER INFORMATION SERVICES ZU ERFAHREN

EVENTS 2012



NEWADA FINAL EVENT, 22. FEBRUAR, BUDAPEST: DAS PROJEKTTEAM FEIERTE ZUSAMMEN MIT SEINEN PARTNERN UND STAKEHOLDERN DEN ERFOLGREICHEN ABSCHLUSS DES PROJEKTS IN BUDAPEST



EVENTS 2012



IRIS EUROPE 3 KICK-OFF, 6. SEPTEMBER, BUKAREST: DAS DRITTE PROJEKT DER IRIS EUROPE-INITIATIVE STARTETE AUF EINLADUNG DES RUMÄNISCHEN PROJEKTPARTNERS AFDJ IN BUKAREST

CO-WANDA KICK-OFF, 10. OKTOBER, WIEN: NACH DEM ERFOLG DES VORLÄUFERS WANDA STARTETE DAS NACHFOLGEPROJEKT CO-WANDA MIT EINEM KICK-OFF IN WIEN



NEWADA DUO KICK-OFF, 17. & 18. OKTOBER, VISEGRÁD: MIT NEWADA DUO SOLLEN AUFBAUEND AUF DEN ERGEBNISSEN VON NEWADA WEITERE SCHRITTE ZUR BESSEREN ZUSAMMENARBEIT DER WASSER-STRASSENVERWALTUNGEN IM DONAURAUM GESETZT WERDEN – DAS KICK-OFF FAND MITTE OKTOBER IM UNGARISCHEN VISEGRÁD STATT

ITS WORLD CONGRESS, 22.–26. OKTOBER, MESSE WIEN: DIE WELTWEIT WICHTIGSTE VERANSTALTUNG ZU INTELLIGENTEN VERKEHRSSYSTEMEN WAR ZU GAST IN WIEN



20 JAHRE LIFE+, 24. OKTOBER, MARCHEGG: ANLÄSSLICH DES 20-JÄHRIGEN JUBILÄUMS VON LIFE-NATUR-PROJEKTEN IN NIEDER-ÖSTERREICH WURDE ENDE OKTOBER IM SCHLOSSPARK MARCHEGG DIE ERSTE VON INSGESAMT ZEHN GEPLANTEN NISTHILFEN FÜR STÖRCH UND GREIFVÖGEL ERRICHTET



SPATENSTICH SCHÖNBÜHEL, 15. NOVEMBER: MIT DER ANBINDUNG DES NEBENARMS SCHÖNBÜHEL WURDE DER LETZTE MEILENSTEIN DES LIFE-PROJEKTES «FLUSSLEBENSRAUM MOSTVIERTEL-WACHAU» IN ANGRIF GENOMMEN

LOGITRANS ISTANBUL, 15.–17. NOVEMBER: VIA DONAU ERSTMALS ZU GAST BEI DER INTERNATIONALEN TRANSPORTLOGISTIKMESSE LOGITRANS IN ISTANBUL



DONAU ON TOUR: EIN TOLLES JAHR 2012 FÜR DIE SCHWIMMENDE AUSSTELLUNG «DONAU ON TOUR» AM MS NEGRELLI





Wasserstraße Donau

UN/ECE-Klassen

- VII
- VIa, b, c
- Va, b
- IV
- III
- I, II
- Schleuse
- Kilometrierung

Häfen

- Binnenhafen
- Seehafen

Städte

- Hauptstadt
- Sonstige

Länder

- Europäische Union
- Andere
- Staatsgrenze



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens. gugler*print, Melk, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at

viadonau

Ein Unternehmen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie



bm



Ein Projekt im Rahmen des Nationalen Aktionsplanes Donauschifffahrt

Herausgeber: via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien; Tel.: +43 (0)50 4321-1000, www.via-donau.org

Gestaltung: Starmühler Agentur & Verlag, www.starmuehler.at; Fotos: via donau, Andi Bruckner, Andreas Dessl, EHG Ennshafen GmbH, Thomas Hartl, Christian Houdek, Chantal Lamarre, Alexander Paltram, Reinhard Reidinger, Peter Rigaud, Robert Tögel; Druck: gugler GmbH; gedruckt auf: Munken Lynx; © via donau 2013