

Statistik – Güterschifffahrt auf der Donau

([Binnenschifffahrts-Statistikverordnung 2005](#), BGBl. II Nr. 129/2005 i.d.F BGBl. II Nr. 443/2011, BGBl. II Nr. 18/2012)

Allgemeines

Vor der politischen und wirtschaftlichen Öffnung der Länder des ehemaligen Ostblocks dominierten staatliche Gesellschaften mit Monopolcharakter die Donauschifffahrt. Auch Österreich hatte bis in die 1990er Jahre nur einige wenige Schifffahrtsunternehmen neben der verstaatlichten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft (DDSG). Dies änderte sich mit dem Rückzug des Staates, verbunden mit dem Verkauf der Flotte.

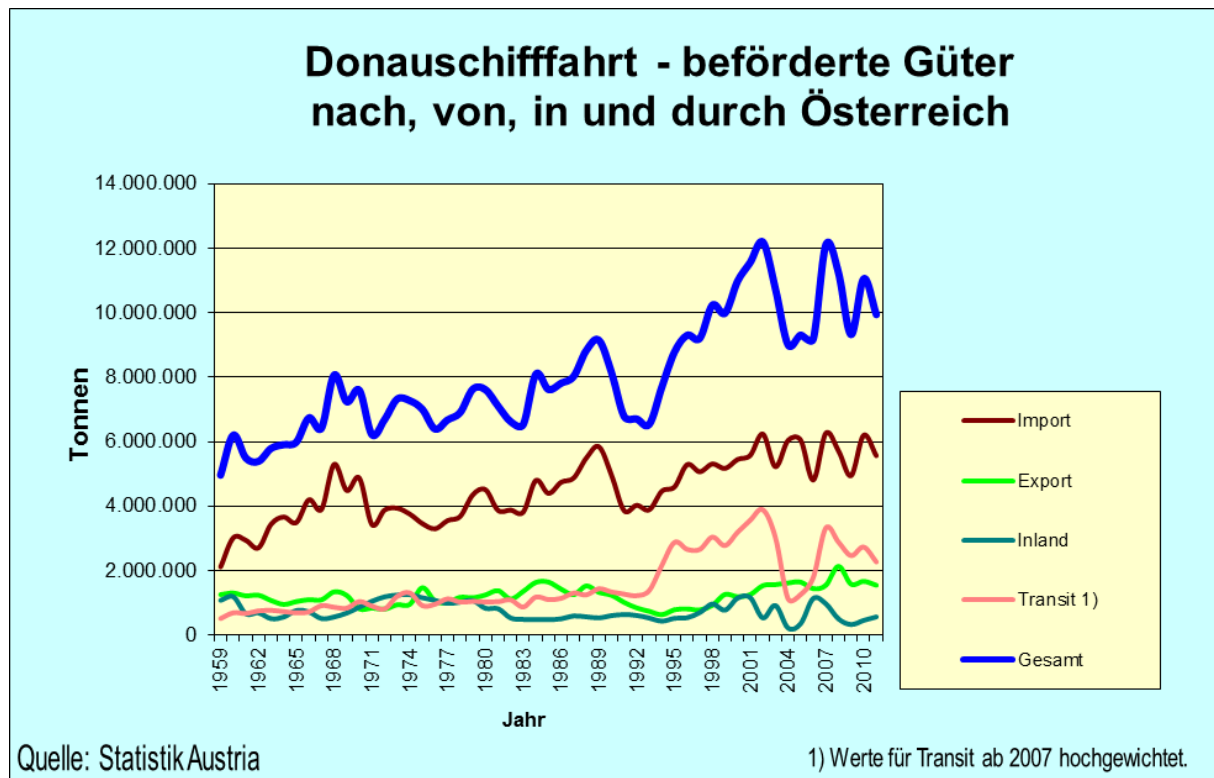
Die Unternehmen, die die Schiffe der ehemals staatlichen DDSG übernommen haben, konnten sich – so wie alle anderen, bestehende wie neu hinzugekommene – gut am Markt etablieren. Das Bemühen um neue Warengruppen führte zu einer steten Steigerung der Transportmengen.

Die Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals verschaffte Österreich den Zugang zum dicht verzweigten Netz der Wasserwege Westeuropas und die Möglichkeit zu deutlicher Erhöhung des Angebots unterschiedlicher Verkehrsleistungen, bislang dominiert durch importierte Rohstoffe, vor allem Erze und Kohle, Rohöl und dessen Produkte (Benzin, Dieselkraftstoff), aus östlichen Nachbarstaaten.

Beförderte Mengen

Auftragsbedingte Schwankungen im Güteraufkommen und die wegen einiger Lücken im Donauausbau noch immer nicht ganzjährig uneingeschränkte Verfügbarkeit der Wasserstraße bewirken starke Ausschläge der Mengenlinie. Ein komplexes System zwischenstaatlicher Verkehrsrechte, die dem liberal-ökonomischen Ansatz widersprechen, sowie politische Krisen sind weitere Störfaktoren. Dennoch ist im langjährigen Durchschnitt eine Zunahme der beförderten Gütermengen erkennbar.

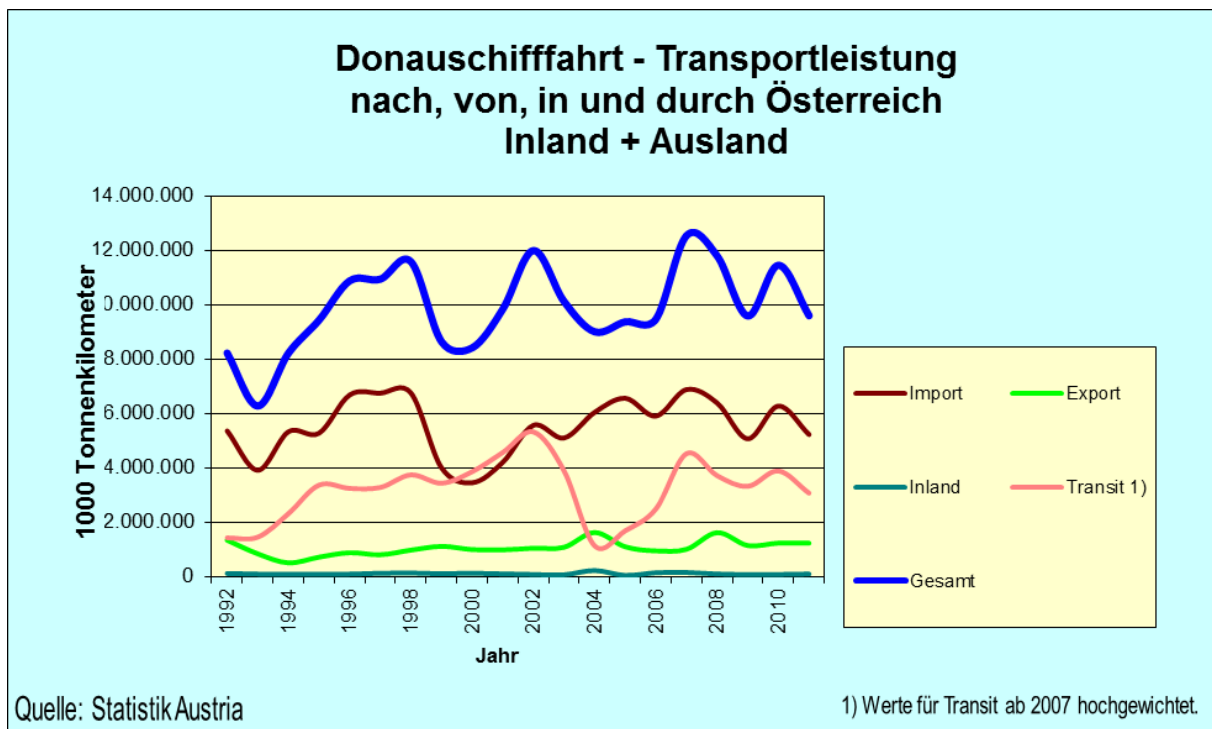
Den größten Anteil bilden seit jeher die Rohstoffimporte aus dem Osten. In diese Richtung erlauben die immer noch ungleich entwickelten Wirtschaftsstrukturen Osteuropas kaum Exporte, sodass die Schiffe teilweise leer zu Tal fahren. Man spricht von „unpaarigen Verkehren“, eines der Hauptprobleme der Donauschifffahrt.



Transportleistung

Die Transportleistung, Produkt aus Gütermenge und Wegstrecke (Einheit: Tonnenkilometer), erlaubt den Vergleich mit Schiene und Straße.

Die traditionelle Domäne der Schifffahrt ist der Rohstoffimport. Trotz steten Anstiegs der vom Schiff erbrachten Dienstleistungen verliert die Wasserstraße Anteile, in erster Linie geografisch bedingt: Österreich verfügt als Gebirgsland nicht über ein verzweigtes Wasserstraßennetz wie Westeuropa. Vor allem der steigende Bedarf an Inlandverkehren, verursacht einerseits durch allgemeines Wachstum, andererseits durch strukturelle Umgestaltung des zum Wirtschaften genutzten Raumes, ist für die Schifffahrt kaum ein Thema.



Eine Information der
Obersten Schifffahrtsbehörde
Postfach 201, A-1000 Wien
www.bmvit.gv.at

Kontakt: Rainer Gaupmann
Tel: +431 71162 65 5703
Fax: +431 71162 65 5799
E-Mail: Rainer.Gaupmann@bmvit.gv.at

Stand 05. Mai 2012