

Donaukommission



Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Bilanz 2013

Budapest - 2014

Inhalt

Abschnitt 1	Charakteristik der aktuellen Schifffahrtsbedingungen auf der Donau in 2013	Seite 3
	1.1 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Januar - Juni 2013	3
	1.2 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Juni 2013	5
	1.3 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Juli-Dezember 2013	7
Abschnitt 2	Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs	9
	2.1 Fahrgastschiffsverkehr	9
	2.2 Güterverkehr	11
	2.3 Verkehr zwischen den Strombecken	27
	2.4 Schlussfolgerungen zu den Abschnitten 1 und 2	29
Abschnitt 3	Indikatoren für die Effizienz des Donauschifffahrtsmarktes in 2013	30
Abschnitt 4	Information des Sekretariats über den Nutzen der Marktbeobachtung bei der Realisierung der Projekte der „Strategie der Europäischen Union für den Donaauraum“ (EUSDR)	32

Abschnitt 1

Charakteristik der aktuellen Schifffahrtsbedingungen auf der Donau in 2013

1.1 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau von Januar – Juni 2013

Im 1. Quartal 2013 wurde die Situation auf der Donau im Wesentlichen durch folgende Faktoren bestimmt:

- bedeutender Anstieg der Wasserstände ab Mitte Dezember 2012,
- Ausbleiben anhaltender, starker Frostperioden im Dezember 2012 und Januar 2013, so dass es nicht zu Eiserscheinungen kam, die zur Sperrung der Schifffahrt hätten führen können.

Die starken Wasserstandsschwankungen auf der Oberen und Mittleren Donau führten selbst bei zeitweilig nah am HSW liegenden Werten nicht zur Einstellung der Schifffahrt. Gegen Ende Februar lagen die Wasserstände verhältnismäßig stabil

- auf der Oberen Donau – geringfügig über MW (Abb.1),

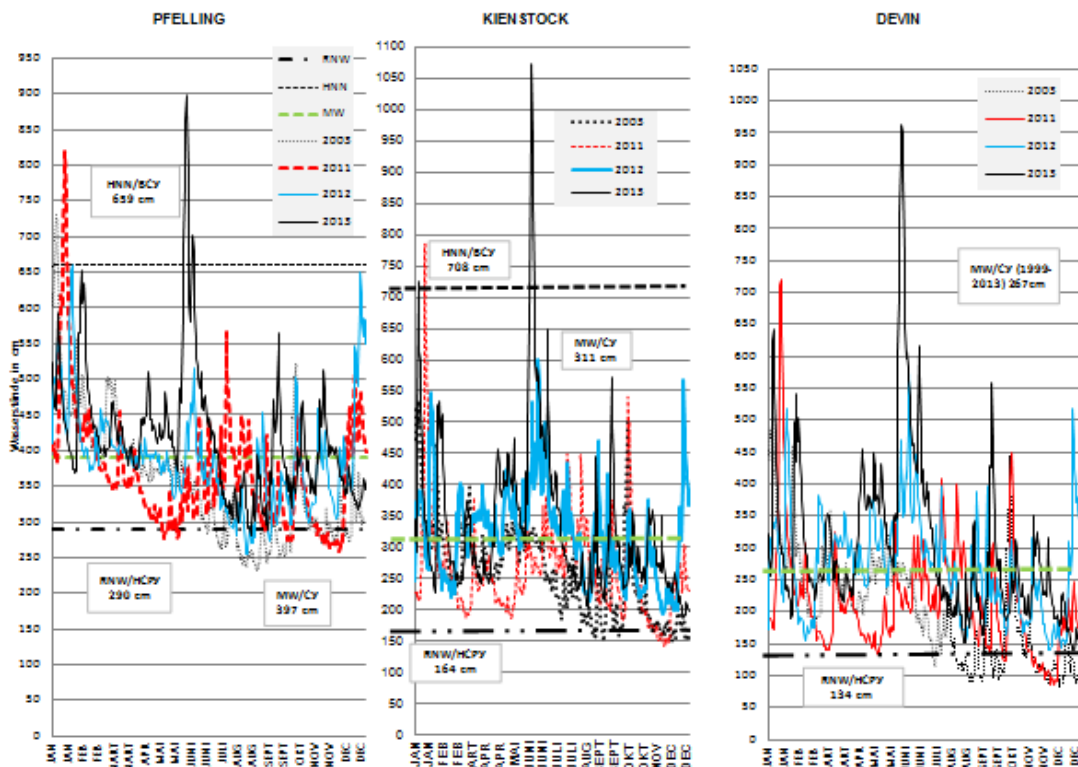


Abb. 1 Pegelanzeigen (Durchschnittswerte) an der Oberen Donau: 2003, 2011, 2012 und 2013

- auf der Mittleren Donau – wesentlich über MW (Abb. 2).

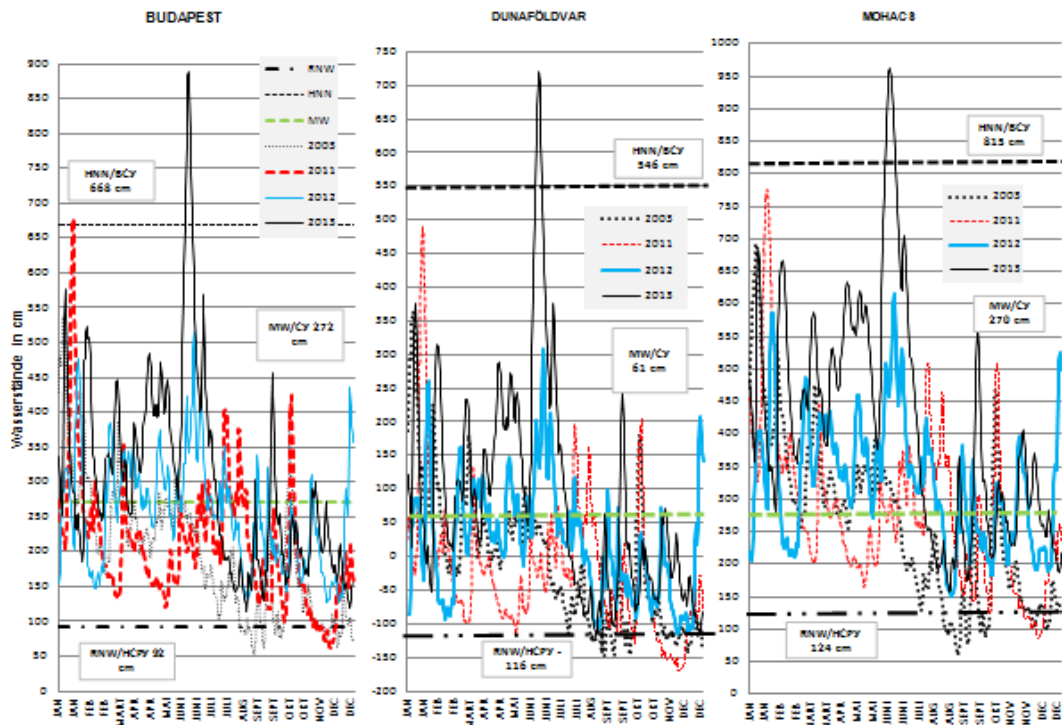


Abb. 2 Pegelanzeigen (Durchschnittswerte) an der Mittleren Donau: 2003, 2011 - 2013

Auf der Unteren Donau schwankten die Wasserstände im Januar um den MW, ab Anfang Februar wurde jedoch ein bedeutender Anstieg beobachtet (Abb. 3); auf einzelnen Strecken erreichte die Belastung der Schutzdämme den kritischen Bereich.

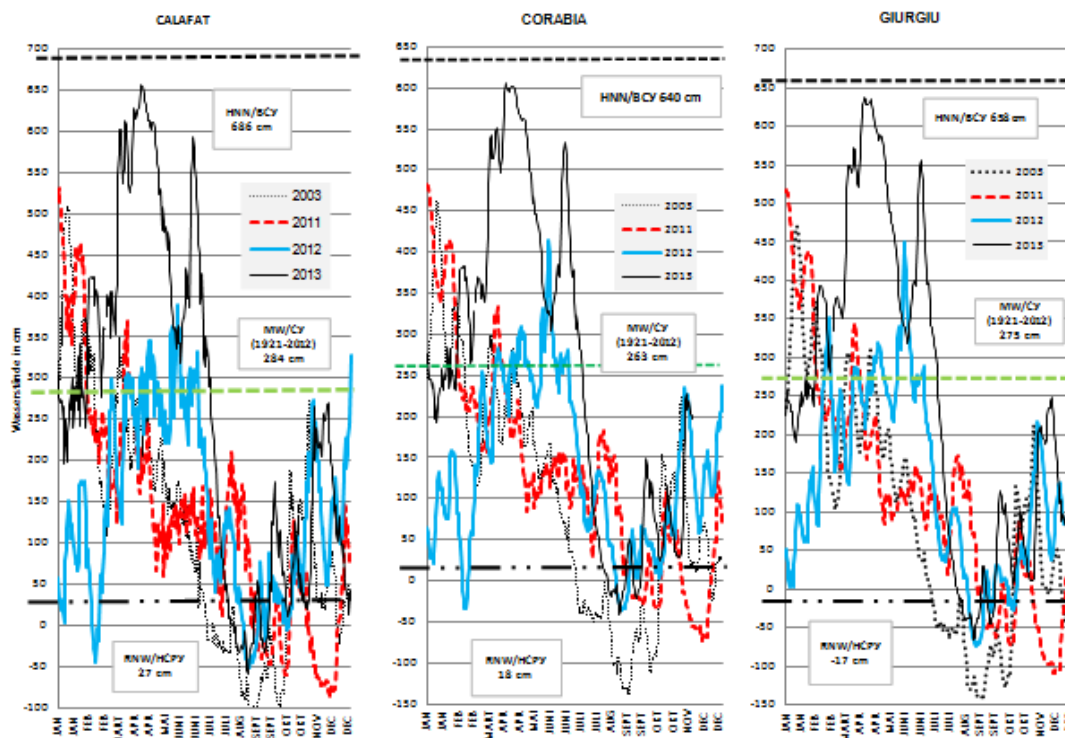


Abb. 3 Pegelanzeigen (Durchschnittswerte) an der Unteren Donau: 2003, 2011, 2012, 2013

Vom Februar-April lagen die Wasserstände

- auf der Oberen Donau um den MW, wobei der absolute Wert die in 2011 und 2012 gemessenen Werte überschritt (Abb. 1),
- auf der Mittleren Donau über dem MW, wobei der absolute Wert die in 2011 und 2012 gemessenen Werte wesentlich überschritt (Abb. 2),
- auf der Unteren Donau wesentlich über dem MW, wobei dieser Prozess seinem Ablauf nach ein klassisches Frühjahrshochwasser darstellte, der Scheitel wurde in der ersten Hälfte des Monats April erreicht, die Werte der wichtigsten Pegel näherten sich sogar dem HSW (Abb. 3).

Insgesamt können die Schifffahrtsbedingungen in diesem Zeitraum im Vergleich zu den entsprechenden Zeiträumen von 2011 und 2012 als günstiger bezeichnet werden.

1.2 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Juni 2013

In der letzten Dekade des Monats Mai 2013 führten ausgiebige Regenfälle auf der Oberen Donau zu einem kritischen Anstieg der Wasserstände auf diesem Abschnitt und demzufolge, gemäß der Verlagerung der Hochwasserwelle flussabwärts zu einer Einschränkung und anschließend zur vollständigen Einstellung der Schifffahrt.

Bei dieser Erscheinung handelt es sich, ähnlich wie in 2002, um ein extremes, durch Regenfälle ausgelöstes Hochwasser. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schifffahrt war es mit dem extremen Frühjahrshochwasser von 2006 und 2010 vergleichbar. Eine Besonderheit des Hochwassers auf der Mittleren Donau ist der annähernd sinusförmige Wasserstandverlauf des Flusses auf den freifließenden Abschnitten (Mittlere Donau bis zur Staustufe „Eisernes Tor I“) bei einer Durchgangszeit von 16-18 Tagen.

Der auf der Donau beobachtete Naturprozess kann als „hydrometeorologisches Naturereignis“ bezeichnet werden. Mit diesem Begriff werden Erscheinungen erfasst, die aufgrund ihrer Ausmaße, Intensität, Dauer oder des Zeitpunkts ihres Eintretens der Bevölkerung und einzelnen Wirtschaftszweigen bedeutenden Schaden zufügen und die Sicherheit der Bevölkerung sowie der Umwelt gefährden können.

Der rasche Anstieg der Wasserstände setzte am 29.-30. Mai 2013 ein – in den darauf folgenden zwei Tagen lagen die Wasserstände an den Pegeln der Oberen Donau wesentlich über dem HSW und dem kritischen Wasserstand, bei dem die Bewegung der Flotte gemäß den „Lokalen Schifffahrtsregeln auf der Donau (Sonderbestimmungen)“ verboten wird.

Dementsprechend wurde die Schifffahrt auf der Oberen Donau vom 1. bis zum 4. Juni 2013 vollständig eingestellt.

Die Geschwindigkeit der Verlagerung der Hochwasserwelle (Beginn des Anstiegs und Höhe des Scheitels) auf freifließenden Strecken (auf der Mittleren Donau) lag bei 120-140 km/Tag.

Beim Herannahen des Beginns des Anstiegs haben die zuständigen Behörden in Bekanntmachungen für die Schifffahrt zuerst die Geschwindigkeit der Schiffe eingeschränkt, darauf folgte ein Verbot der Schifffahrt. Ab dem 13. Juni 2013 wurde der Schiffsverkehr auf der Mittleren Donau in den Zuständigkeitsbereichen der Häfen Vukovar, Apatin und Bezdán (km 1363-1215, km 1297-1187) verboten.

Die Scheitelwerte der Hochwasserwelle lagen an den Pegeln der Oberen Donau und teilweise der Mittleren Donau über den bei einem ähnlichen Hochwasser im August 2002 beobachteten Werten (Abb. 4).

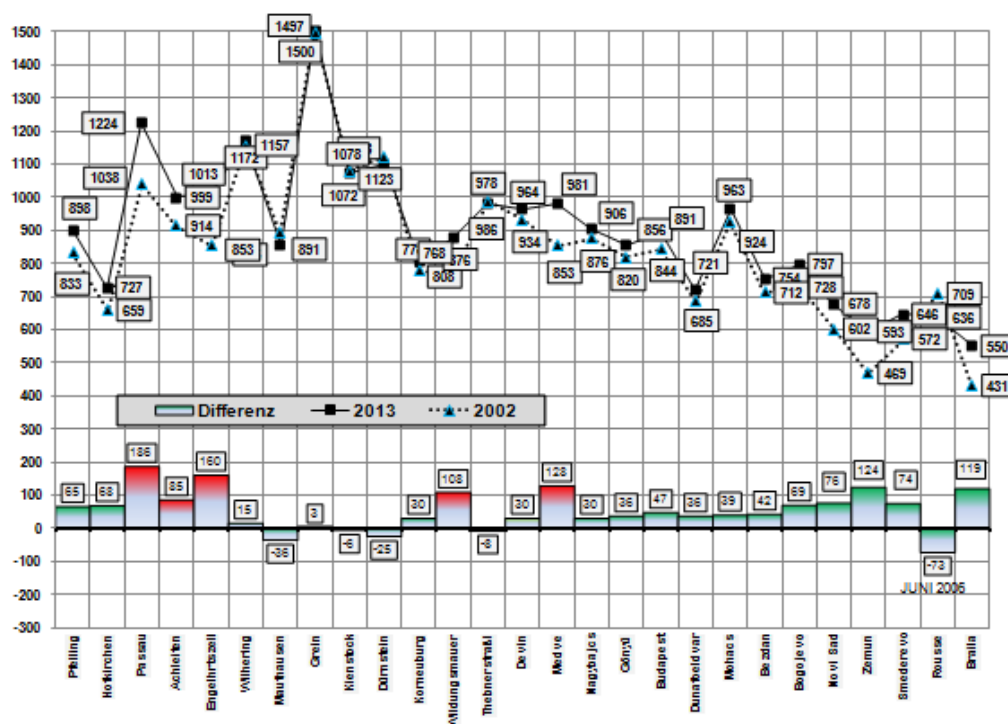


Abb. 4 Höchstwerte der Wasserstände an den wichtigsten Pegeln beim Hochwasser im Juni 2013 im Vergleich zum Hochwasser in 2002 / 2006

Mit der Verlagerung der Hochwasserwelle auf der Mittleren Donau und mit ihrem Eintritt in den Hauptabschnitt der freifließenden Strecke zeigten die Scheitelwerte im Vergleich zum Scheitelwert des Frühjahrshochwassers 2013 abfallende Tendenz.

Nach dem Durchlauf der Staustufen Eisernes Tor I und II verringerte sich der Scheitelwert noch mehr und die Form der Welle „verflachte sich.“

Am 5. Juni 2013 setzte auf der Oberen Donau eine jähe Abnahme der Wasserstände mit 20-60 cm/Tag ein.

Ab dem 11. Juni 2013 wurde das Schifffahrtsverbot auf der österreichischen und der deutschen Strecke teilweise aufgehoben und ab dem 17. Juni 2013 die Freigabe des Verkehrs auf der slowakischen Donaustrecke bekannt gegeben.

Am 20. Juni wurde der Verkehr auf dem Abschnitt km 1363-1433,5 der Mittleren Donau freigegeben.

Am 17. Juni 2013 näherten sich die Wasserstände auf der Oberen Donau bereits den vor dem Hochwasser gemessenen Werten.

Die negativen Auswirkungen des Hochwassers im Juni 2013 zeigten sich nicht nur in den großen unmittelbaren Schäden an Wirtschaft und Umwelt der Donaustaaten, sondern auch in dessen Folgen.

Für die Schifffahrt hatte das einen bedeutenden Kostenaufwand für die Wiederherstellung der Fahrwasserbezeichnung und die durch eine gewisse Änderung des Zustands der wichtigsten kritischen Furten bedingte Korrektur des Fahrwasserverlaufs zur Folge.

Der Stillstand der Schifffahrt auf dem aktivsten Abschnitt des Flusses, der Oberen Donau, zumal in einer Zeit, in der sich der Güterverkehr gewöhnlich stabilisiert und die wirtschaftliche Entwicklung für das ganze Jahr vorgibt, führte im Juni zu hohen Verlusten auf dem Verkehrsmarkt.

1.3 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Juli-Dezember 2013

Da dem regenbedingten kritischen Hochwasser in den ersten beiden Junidekaden 2013 keine weiteren Niederschläge im Stromgebiet folgten, kam es gegen Ende des Monats zu einem jähen, praktisch geradlinigen Rückgang der Wasserstände:

- auf der Oberen Donau lagen sie Mitte Juli unter dem MW und näherten sich Anfang August dem RNW; im Folgenden entsprachen die Wasserstandschwankungen annähernd dem Zustand, der im vergleichbaren Zeitraum in 2011 herrschte (Abb. 1),
- auf der Mittleren Donau lagen sie Mitte Juli unter MW, und zum Ende der zweiten Augustdekade unter bzw. nahe dem RNW (Abb. 2),
- auf der Unteren Donau lagen sie zum Ende der ersten Augustdekade unter dem RNW – im Folgenden entsprachen die Wasserstandschwankungen dem Zustand, der im vergleichbaren Zeitraum in 2011 herrschte (Abb. 3).

Am Ende der zweiten Augustdekade blieben auf den kritischen, frei fließenden Streckenabschnitten der Mittleren Donau bis zum Wasserstand, bei dem die Schifffahrt verboten werden kann, nur 50-60 cm.

Ende August betrug der tatsächliche Wasserstand auf den kritischen Streckenabschnitten der Unteren Donau (besonders unterhalb von km 610) 2,0-2,3 m, was zum Stillstand der Güterflotte mit einem Tiefgang von 2,0-2,2 m führte. Außerdem verringerte sich auf einigen Streckenabschnitten die Fahrrinnenbreite (z.B. bei km 568-567 auf weniger als 80 m).

Infolge geringfügiger Niederschläge Ende August kam es auf der Oberen Donau zu einem kurzzeitigen Anstieg der Wasserstände, gefolgt von einem Rückgang zum Ende der ersten Septemberdekade.

Hinsichtlich der Anzahl der Tage, an denen an den wichtigsten Erfassungsstellen nicht nur der MW, sondern auch der RNW unterschritten wurde, ist der betrachtete Zeitraum von 2013 mit den negativen Werten von 2011 vergleichbar (Abb. 5).

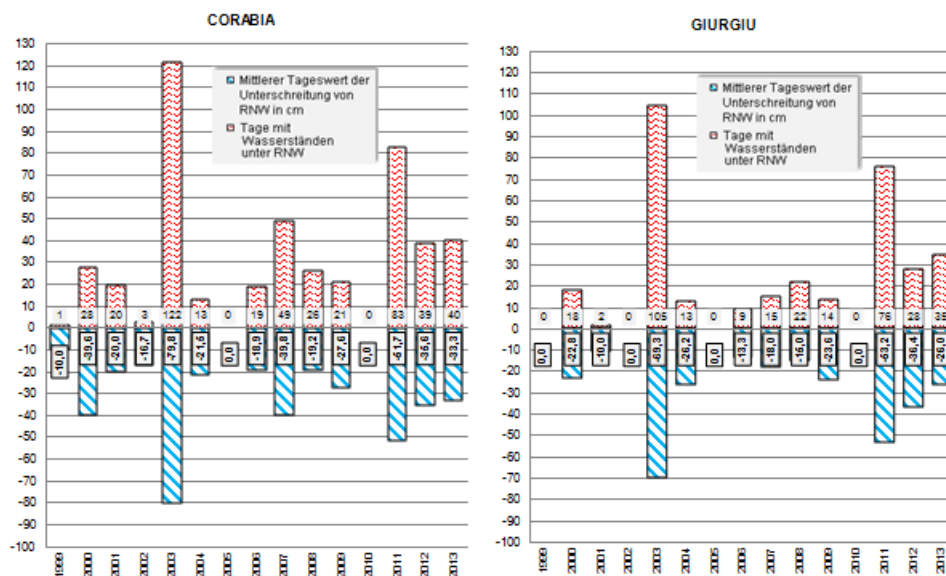


Abb. 5 Darstellung der Zeiträume mit Wasserständen unter RNW pro Jahr

Gleichzeitig lässt sich hinsichtlich des RNW-Indexes (Produkt der Anzahl der Tage und des Unterschreitungswerts des RNW in cm) auch eine Analogie zu 2012 feststellen, wobei diese Kennziffern besser sind als im Jahr 2011 (Abb. 6).

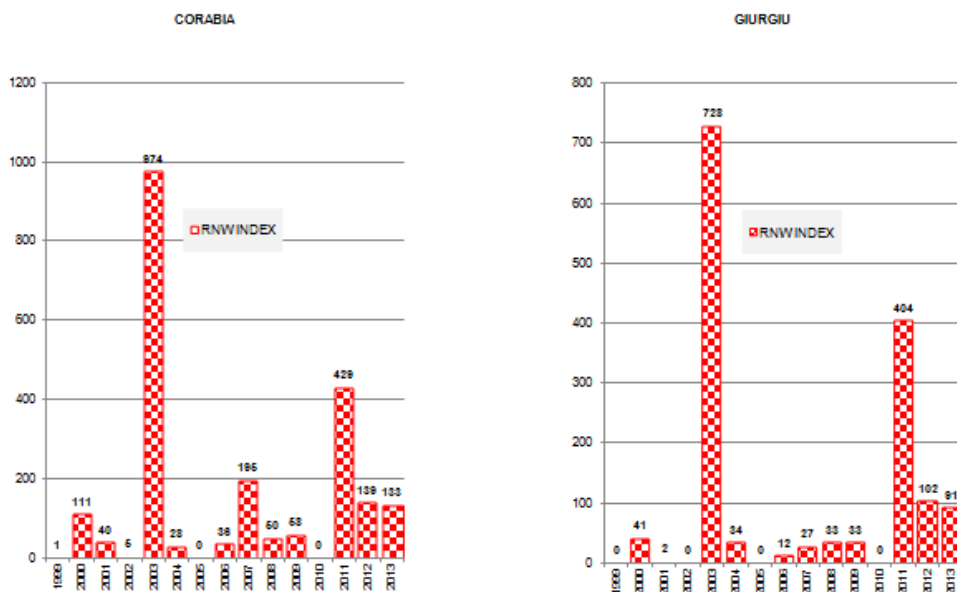


Abb. 6 RNW INDEX – kumulative Unterschreitung von RNW pro Kalenderjahr

Zu Beginn der zweiten Septemberdekade war infolge der Niederschläge im oberen und mittleren Donaubecken ein kurzzeitiger Anstieg des Wasserstands zu verzeichnen, der auf den freifließenden Strecken annähernd sinusförmig verlief. Zum Monatsende setzte sich der Rückgang der Wasserstände fort.

Im Oktober wurden die MW-Werte auf der mittleren Donau nur in der zweiten und dritten Dekade erreicht. Im November und Dezember lagen die Wasserstände unter MW (Ende Dezember wurde der MW um 90-100 cm unterschritten).

Auf der unteren Donau wurde der MW-Wert von 120-220 cm im Oktober nicht erreicht; Ende November-Anfang Dezember wurde ein Anstieg des Wasserstands beobachtet, der jedoch den MW-Wert nicht erreicht hat; ab Mitte Dezember setzte sich der Rückgang der Wasserstände fort (die Unterschreitung des MW betrug Ende Dezember 160-220 cm. Die Tauchtiefen der Flotte betrugen in diesem Zeitraum im Durchschnitt 2,0 - 2,1 m.

Abschnitt 2

Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs

2.1 Fahrgastschiffsverkehr

2.1.1 Verkehr auf der oberen Donau

Der Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen setzte in 2013, wie auch in 2012, im März ein. Im April und Mai war der Verkehr um 80 % stärker als im vergleichbaren Zeitraum 2012.

Den Hauptanteil der Fahrgastbeförderung mit Kabinenschiffen bildeten Kurzreisen auf der Linie Passau-Wien-Bratislava-Budapest. 90 % der mit Fahrgastschiffen auf der oberen Donau beförderten Fahrgäste entfiel auf Routen mit Ausgangspunkt Passau. Insgesamt verkehrten auf diesen Linien in 2013 ca. 120 Schiffe, davon 35 % unter Flaggen von DK-Mitgliedstaaten.

Durch die Schleuse Jochenstein wurden 368 Tausend Fahrgäste (zu Berg 180 Tausend, zu Tal 188 Tausend) befördert, das sind 6,66 % weniger als in 2012. Grund dafür war der jähe Rückgang des Verkehrs im Juni (um 85 %) infolge des kritischen regenbedingten Hochwassers (Abb. 7).

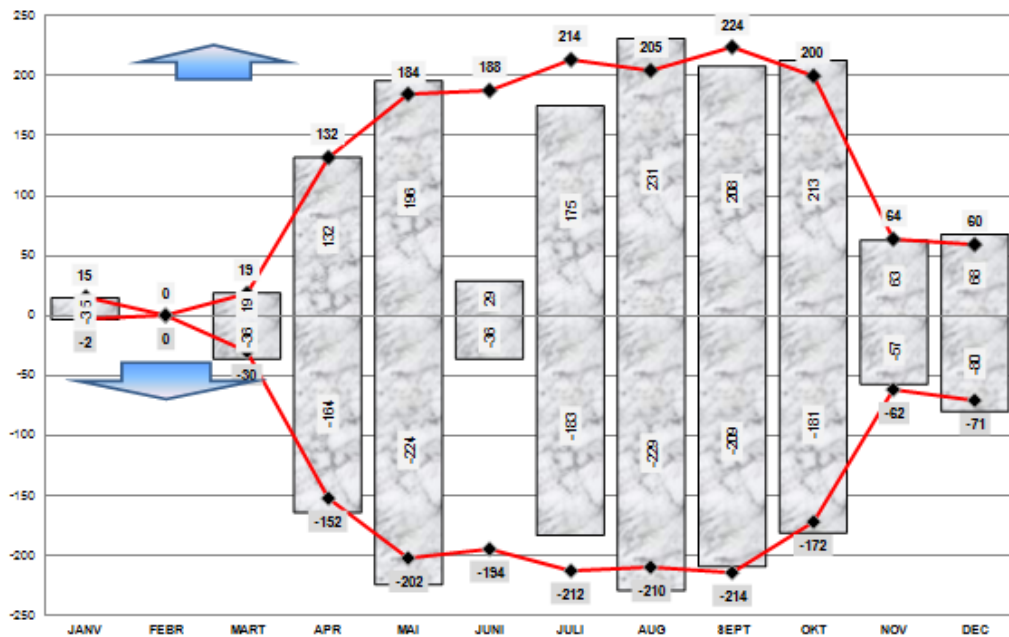


Abb. 7 Durchgang v von Kabinenschiffen durch die Schleuse Jochenstein in 2012 und 2013

Gleichzeitig wurden in 2013 durch die Staustufe Gabčíkovo 404 Tausend Fahrgäste befördert, das sind 23 % mehr als in 2012. Dabei führte das kritische regenbedingte Hochwasser im Juni zu einem Rückgang des Schiffsverkehrs um 50 % (Abb. 8).

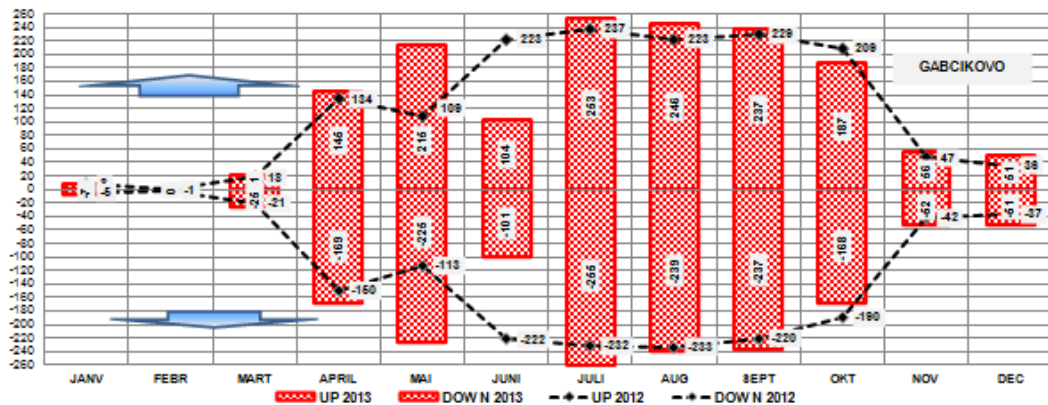


Abb. 8 Durchgang v von Kabinenschiffen durch die Schleuse Gabčíkovo nach Monaten in 2012-2013

20 % (in 2012 – 60 %) des Fahrgastschiffsverkehrs erfolgte mit Schiffen unter deutscher, 7,4 % unter bulgarischer, 5,3 % unter rumänischer und 2,5 % unter ukrainischer Flagge.

Schiffe unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (Schweiz, Malta, Niederlande, Frankreich) waren zu ca. 64 % (in 2012 – 60 %) am Fahrgastschiffsverkehr beteiligt.

2.1.2 Verkehr auf der mittleren Donau

Der Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen (den Hauptanteil dieser Verkehrsart bilden Routen von Passau zum Donaudelta) begann Ende März und endete im November (Abb. 9).

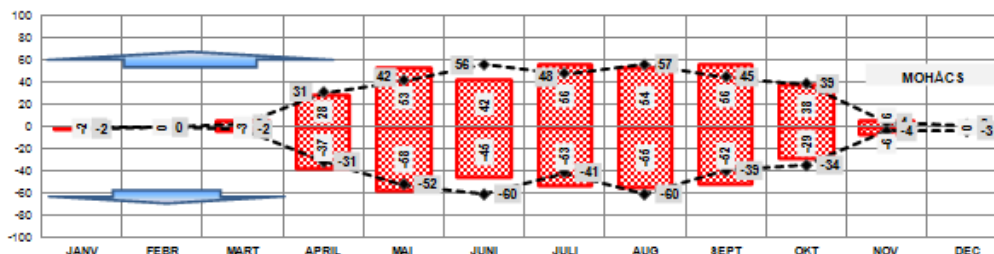


Abb. 9 Durchgang v von Kabinenschiffen durch die Schleuse Mohács nach Monaten in 2012-2013

Auf Kabinenschiffen wurden insgesamt ca. 84 Tausend Fahrgäste befördert, d.h. 2,2 % mehr als in 2012. Am Fahrgastschiffsverkehr waren folgende Flaggen beteiligt: Deutschland zu 14 %, die Ukraine zu 13 %, Bulgarien zu 8 %, Rumänien zu 5 %, Nicht-DK-Mitgliedstaaten zu 60 %.

Dieses Verhältnis entspricht den Kennziffern von 2012.

Mit einem Rückgang des Schiffsverkehrs von 25 % waren die Folgen des kritischen regenbedingten Hochwassers im Juni auf der mittleren und der unteren Donau geringer als auf der oberen Donau.

2.2 **Güterverkehr**

2.2.1 Verkehr auf der oberen Donau

2.2.1.1 Der Umfang des Güterverkehrs durch die Schleuse Jochenstein betrug in 2013 über 5,6 Mio. t (3,15 Mio. t zu Berg und 2,42 Mio. t zu Tal) und lag damit um 15,5 % höher als in 2012. Besonders auffällig war die Zunahme des Verkehrs aus deutschen und anderen Rheinhäfen zu Tal (um 35,6 %).

Durch die Staustufe Gabčíkovo wurden in 2013 über 6 Mio. t Güter befördert, davon 4,29 Mio. t im Transitverkehr zu Berg, d.h. 72,5 % des Gesamtgüterverkehrs (in 2012: 6,045 Mio. t, davon 4,38 Mio. t im Transitverkehr zu Berg).

In den Monaten Januar-Juni war das Güteraufkommen auf der oberen Donau stabil, das Verhältnis der zu Berg bzw. zu Tal beförderten Gütermengen entsprach dem Verhältnis von 2012.

Die Unterbrechung der Schifffahrt im Juni führte zum Rückgang des Verkehrs: 47 % der „verlorenen“ Gütermenge wurde beim Ladungsdurchgang durch Jochenstein, 33 % beim Ladungsdurchgang durch Gabčíkovo verzeichnet.

Der Ladungsdurchgang durch die Staustufe Gabčíkovo mit Güter- und Tankmotorschiffen im Juni betrug

- zu Berg – ca. 30 %
- zu Tal – ca. 48 %

des im Mai registrierten Güteraufkommens.

Mit Schiffsverbänden wurden

- zu Berg – ca. 30 %
- zu Tal – ca. 20 %

des im Mai registrierten Güteraufkommens befördert.

Die im Juni auf der oberen Donau „verlorene“ Gütermenge wurde durch den Anstieg im Juli praktisch wieder ausgeglichen (Abb. 10).

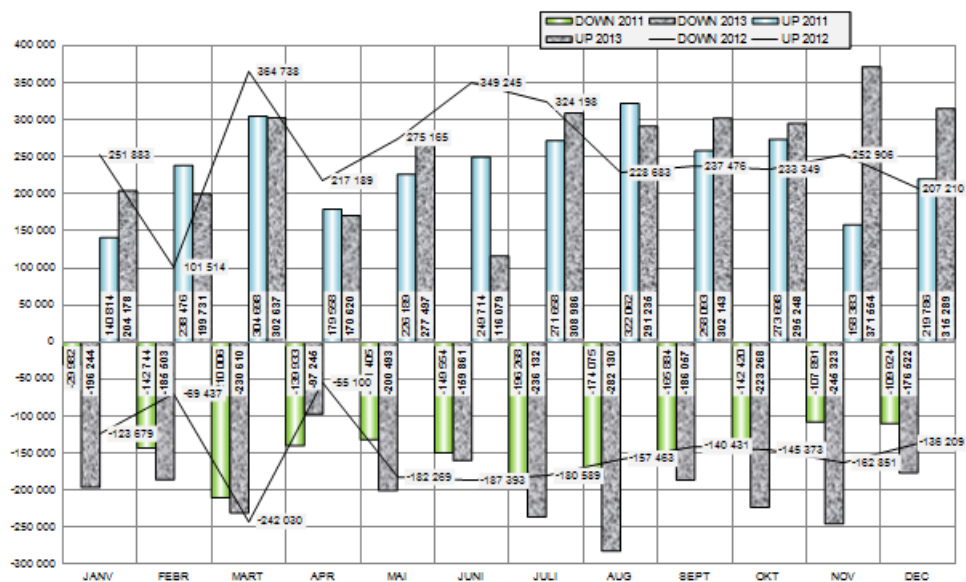


Abb. 10 Güterverkehr durch die Schleuse Jochenstein in Tonnen pro Monat in 2011-2013

So betrug der Ladungsdurchgang durch die Staustufe Gabčíkovo im Juli 606 Tausend t, davon 74 % zu Berg. Dies bedeutet, dass die Flotte ungeachtet einzelner Einschränkungen auf der mittleren Donau die Bergfahrt fortgesetzt hat und die Häfen der oberen Donau mit Gütervorrat versorgt hat.

Im August-September kam es auf der oberen Donau zu einem Rückgang der Beförderungsmenge aufgrund des sprunghaften Anstiegs im Juni; zudem wurde im Talverkehr eine bedeutende Anzahl von mit Ballast beladenen Motorschiffen (Abb. 10) und Einheiten ohne Maschinenantrieb (Abb. 11) registriert.

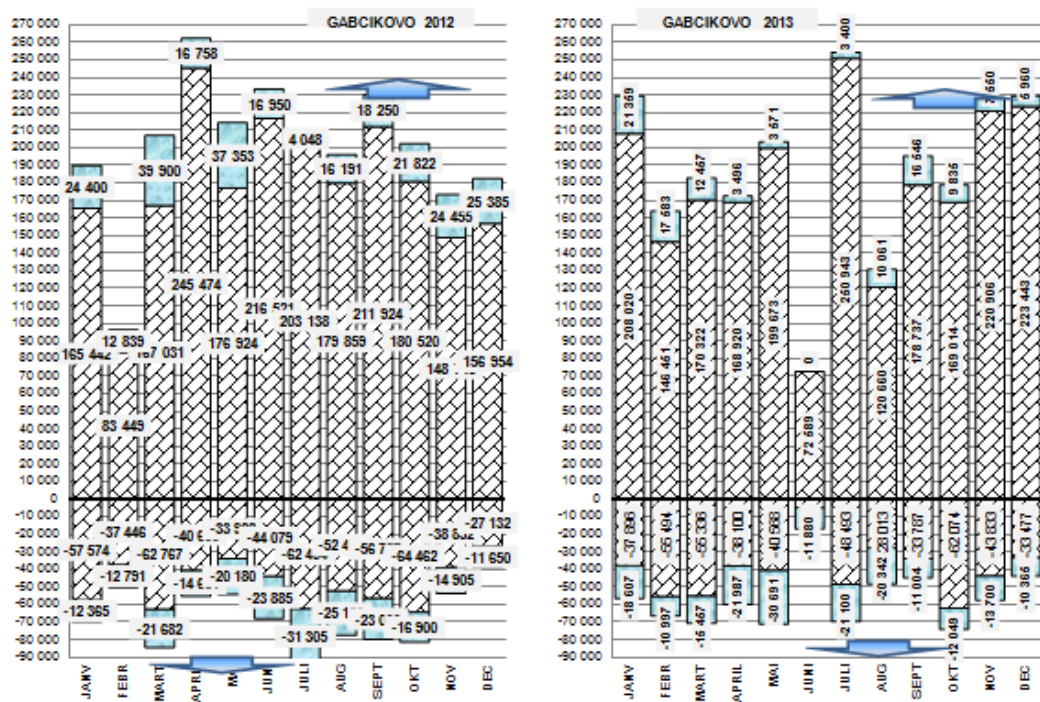


Abb. 11 Struktur des Güterverkehrs mit Tankschiffen und Trockengutleichtern durch Gabčíkovo in Tonnen nach Monaten

2.2.1.2 Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden (Staustufe Gabčíkovo)

Mit Schubverbänden wurden in 2013 (Abb. 11) insgesamt ca. 2,9 Mio. t Güter (2012: 3,2 Mio. t), d.h. 49 % des Gesamtverkehrsaufkommens durch die Staustufe Gabčíkovo befördert, davon 2,24 Mio. t (2012: 2,4 Mio. t) zu Berg.

- An Trockengütern wurden in Schubverbänden folgende Mengen befördert (Abb. 11)
 - zu Berg: 2,13 Mio. t, was den 2012 mit Schubverbänden beförderten Mengen entspricht (2,14 Mio. t)
 - zu Tal: 476 Tausend t, d.h. 8,2 % weniger als in 2012 (578,5 Tausend t).
- Erdölerzeugnisse wurden mit Tankleichtern in Tankverbänden befördert.
Das mit Tankleichtern beförderte Gesamtgüteraufkommen von 309 Tausend t (2012: 487 Tausend t) teilte sich wie folgt auf:
 - zu Berg: 111 Tausend t, d.h. 47 % weniger als in 2012 (258 Tausend t)
 - zu Tal: 198 Tausend t (2012: 229 Tausend t).

In Perioden stabiler Schifffahrtsbedingungen werden in der Staustufe Gabčíkovo im Durchschnitt 100-110 Durchfahrten von Schiffsverbänden pro Monat registriert (Abb. 12).

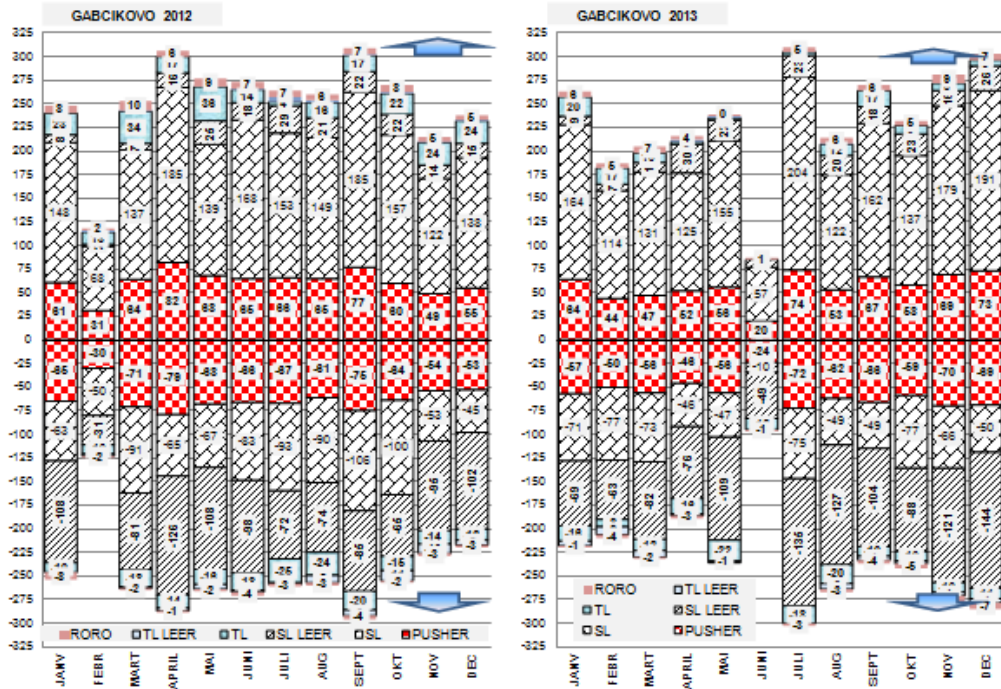


Abb. 12 Schiffsdurchgänge durch Gabčíkovo nach Typen der Verbandseinheiten pro Monat

Der Verkehr von Schubverbänden erfolgte vor allem unter Flaggen von Österreich (295 Durchfahrten), der Ukraine (285), Rumänien (247), der Slowakei (241), Ungarn (145), Deutschland (93) (Abb. 13).

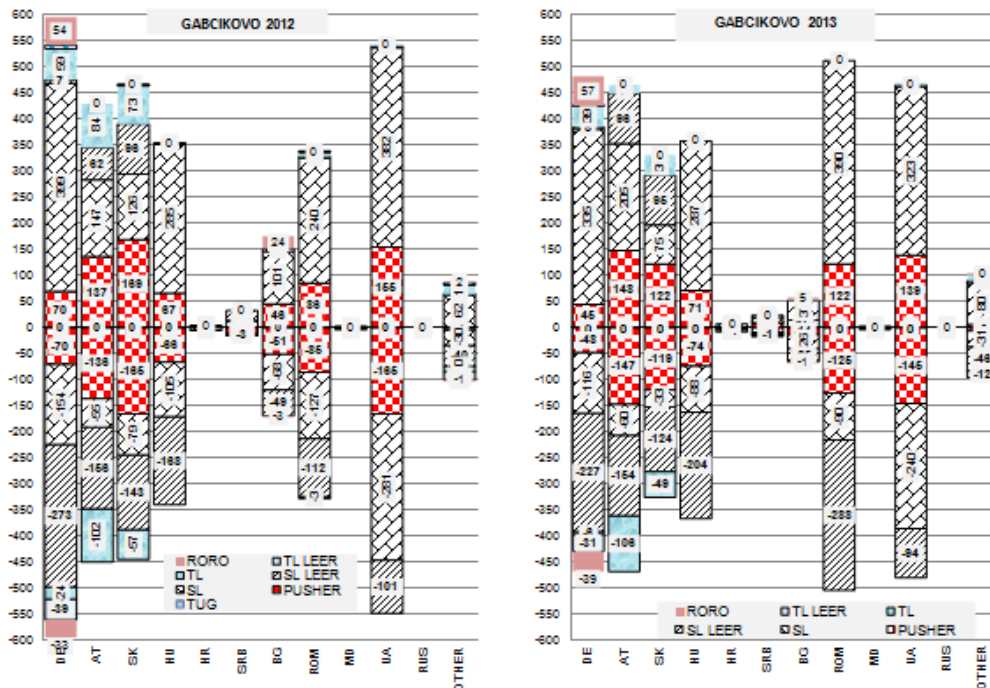


Abb. 13 Schiffsdurchgänge durch Gabčíkovo nach Typen der Verbandseinheiten und Ländern der Registrierung der Schiffe

Insgesamt führen 1952 Trockengutleichter in Schubverbänden durch, davon nur 11 % mit Ballast. Gleichzeitig waren die zu Tal durchgeführten Trockengutleichter (insgesamt 1848 Einheiten) zu 63 % mit Ballast beladen, was von der Unausgeglichenheit der Güterbasis zeugt. Die entsprechenden Gesamtmengen der mit Schubverbänden beförderten Güter nach Flaggenstaat werden in Abb. 14 dargestellt.

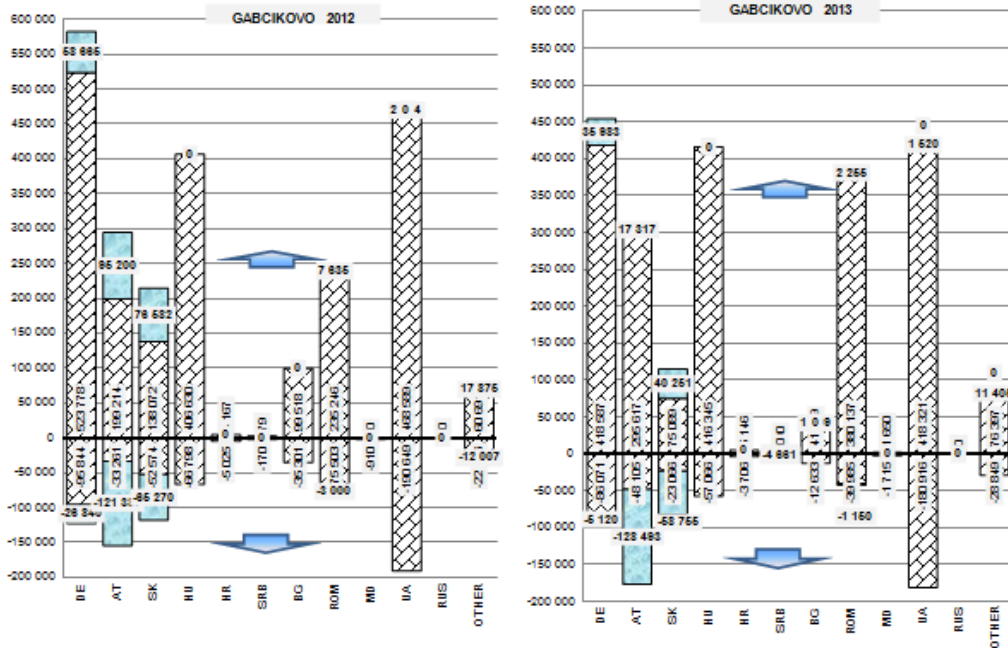


Abb. 14 Struktur des Güterverkehrs mit Tankschiffen und Trockengutleichtern durch Gabčíkovo in Tonnen nach Ländern der Registrierung der Schiffe

Güterverkehr mit Motorschiffen (Abb. 15)

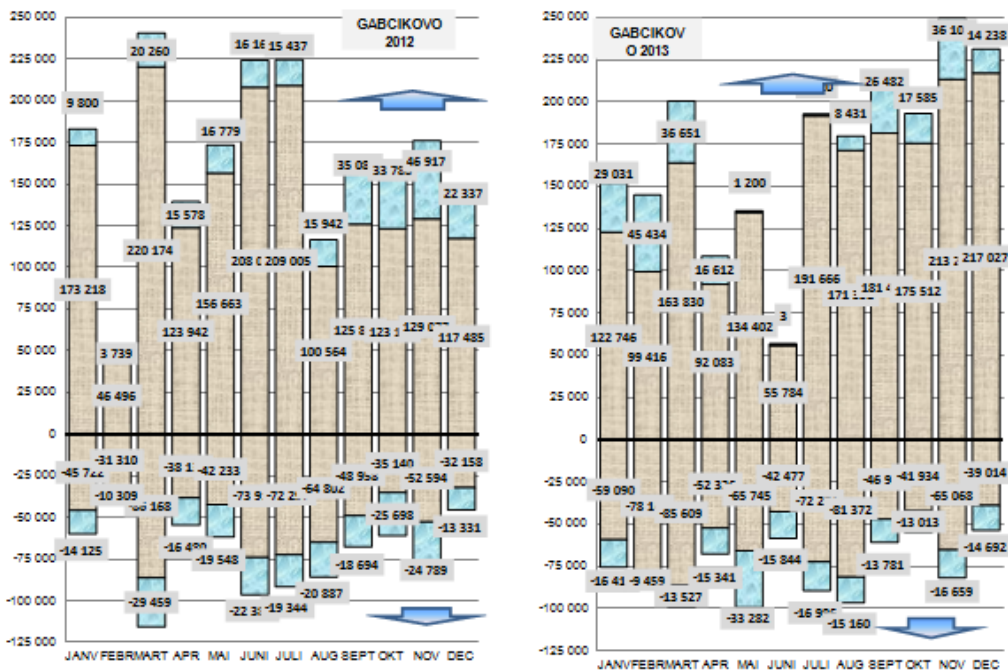


Abb. 15 Struktur des Güterverkehrs mit Tank- und Trockengütermotorschiffen durch Gabčíkovo in Tonnen nach Monaten

Diese Verkehrsart war im Jahr 2013 mit 2,97 Mio t. zu 51 % (2012: 47 %) am Gesamtverkehrsaufkommen beteiligt. Dabei wurden mit Trockengüterschiffen 2,35 Mio. t befördert, davon

- zu Berg: 1,74 Mio. t
- zu Tal: 623 Tausend t.

a) Mit Motorgüterschiffen wurde befördert (Abb. 15)

- zu Berg: 18,2 Mio. t (2012: 1,73 Mio. t), d.h. 89 % der zu Berg beförderten Gütermenge; 41 % der Trockengüter wurden unter der Flagge von Deutschland (Abb. 16), je 5 % von Bulgarien und Rumänien transportiert. 42,6 % wurden unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.
- Zu Tal: 727 Tausend t, d.h. 16 % mehr als in 2012 (623 Tausend t). 36 % des Verkehrs entfällt auf die Flagge von Deutschland, je 7,5 % auf Bulgarien und Rumänien. 42,6 % wurden unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.

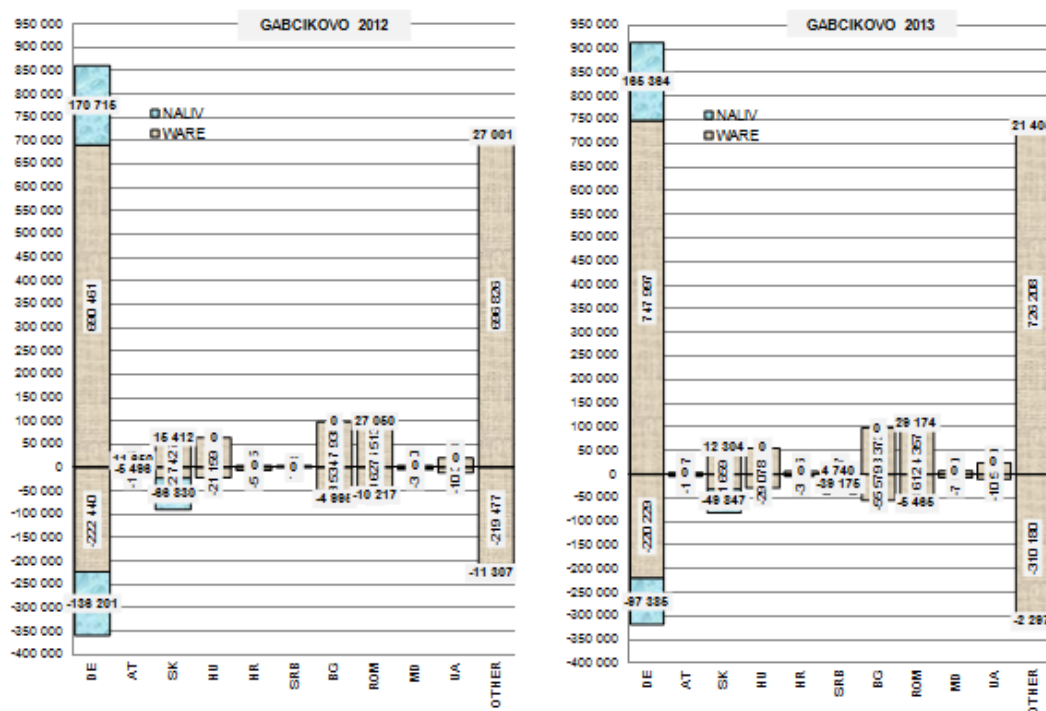


Abb. 16 Struktur des Güterverkehrs mit Tank- und Trockengütermotorschiffen durch Gabcikovo in Tonnen nach Ländern der Registrierung der Schiffe

b) Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 425 Tausend t Flüssiggut (2012: 487 Tausend t) befördert, davon

- zu Berg: 232 Tausend t (2012: 252 Tausend t). 75 % des Flüssigguts wurde mit Schiffen unter deutscher Flagge (Abb. 16), 5,2 % unter slowakischer Flagge, 9 % unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.
- zu Tal: 193 Tausend t (2012: 235 Tausend t). 30 % wurde mit Schiffen unter deutscher Flagge, 26 % unter slowakischer Flagge, 2,8 % unter rumänischer Flagge befördert.

In Perioden stabiler Schifffahrtsbedingungen passieren die Staustufe Gabčíkovo im Durchschnitt 380-420 Motorschiffseinheiten (Abb. 17). Die größte Zahl der Durchfahrten entfällt auf Schiffe unter der Flagge von Deutschland (Abb. 18).

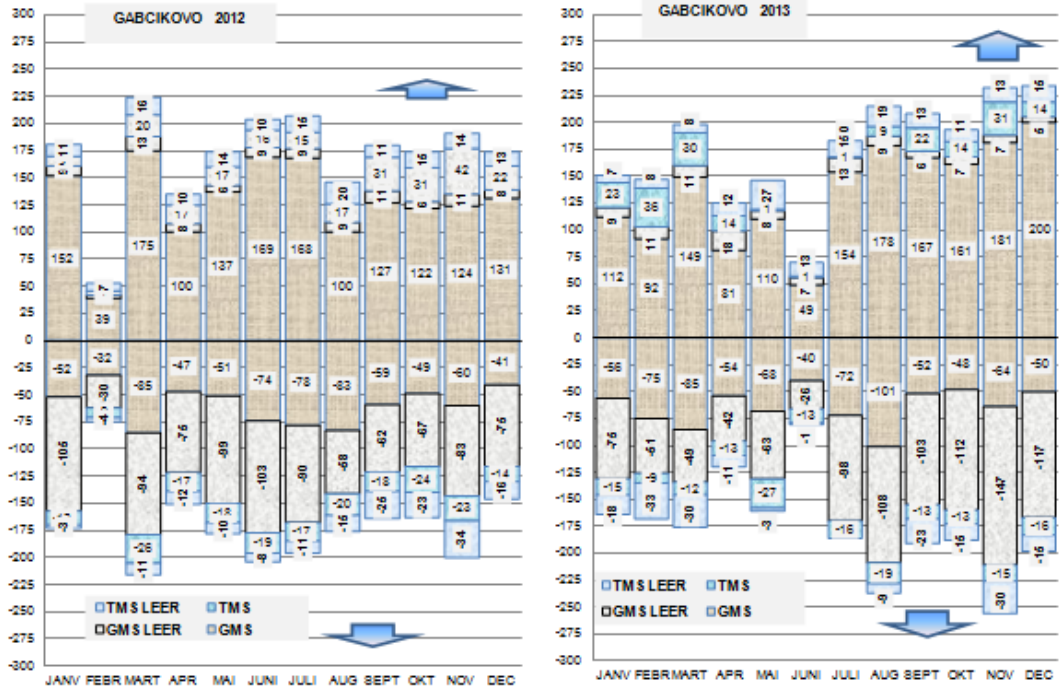


Abb. 17 Schiffsdurchgänge durch Gabčíkovo nach Typen der Motorschiffe und nach Monaten

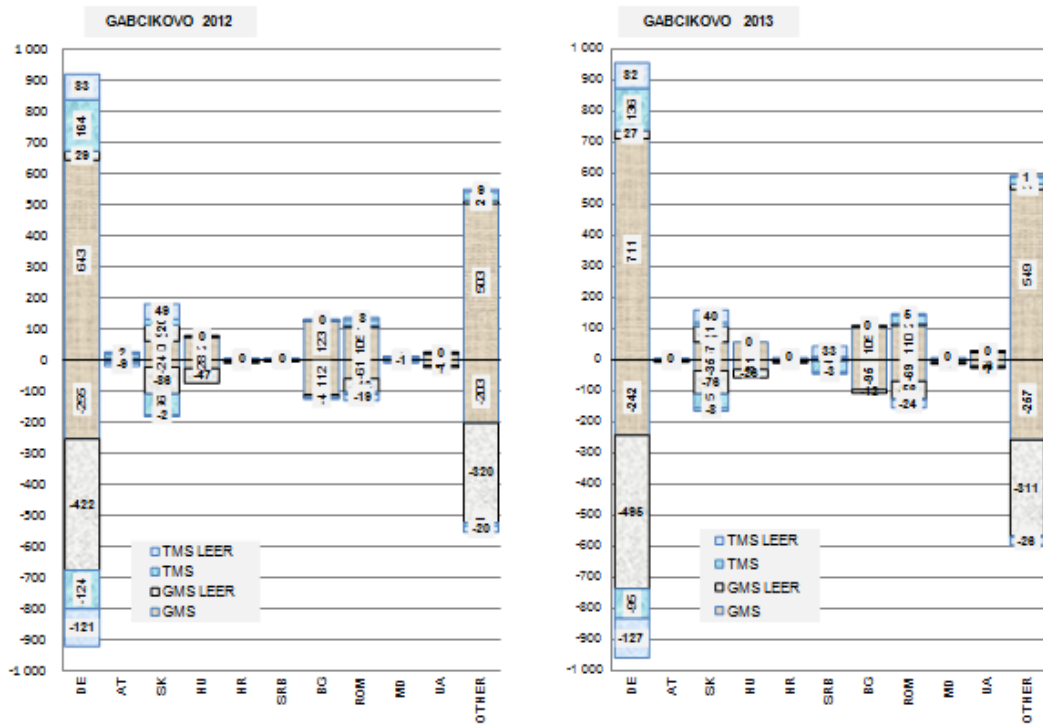


Abb. 18 Schiffsdurchgänge durch Gabčíkovo nach Typen der Motorschiffe und Ländern ihrer Registrierung

2.2.1.3 Nach Güterarten (Abb. 19)

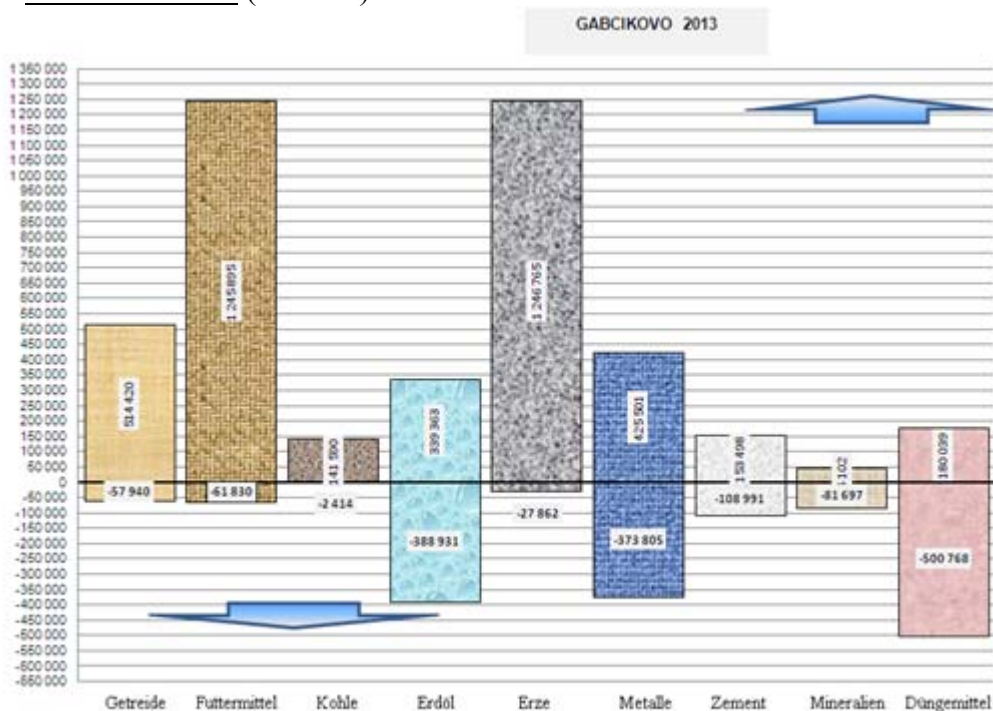


Abb. 19 Struktur des Güterverkehrs auf der Donau durch Gabčíkovo in 2013 in Tonnen

Der größte Anteil am Ladungsdurchgang durch die Staustufe Gabčíkovo entfiel auf folgende Güterarten:

- zu Berg:
 - Nahrungs- und Futtermittel: insgesamt 1,25 Mio. t, d.h. 25 % weniger als in 2012 (1,66 Mio. t), 21 % des gesamten Bergverkehrs (2012: 38 %).
45 % dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 39 % unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.
Die größte Gütermenge (208 Tausend t) wurde im Dezember registriert.
 - Eisenerze: insgesamt 1,25 Mio. t, d.h. 10 % weniger als in 2012 (1,13 Mio. t), 21 % des gesamten Bergverkehrs (2012: 26%).
Diese Güter wurden mit Schiffen unter ungarischer (30 %), ukrainischer (28,5 %) und deutscher bzw. österreichischer (je 19 %) befördert. Das Güteraufkommen war über das ganze Jahr gleichmäßig auf die Monate verteilt.
 - Getreide: insgesamt 514 Tausend t, d.h. das 3,5fache des Güteraufkommens von 2012 (145 Tausend t), 12 % des gesamten Bergverkehrs.
42 % dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Ungarn und 45 % von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert. Die größte Gütermenge (69 Tausend t) wurde im August registriert.

- Metallzeugnisse: insgesamt 425 Tausend t, d.h. 9 % mehr als in 2012 (391 Tausend t), 9 % des gesamten Bergverkehrs. 29 % dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien, 24 % von Deutschland, 12 % von Bulgarien und 20 % von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert. Das Güteraufkommen war über das ganze Jahr gleichmäßig auf die Monate verteilt.
- Erdölzeugnisse: insgesamt 339 Tausend t, d.h. 33 % weniger als in 2012 (505 Tausend t), 7,9 % des gesamten Bergverkehrs. 57,8 % dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 15 % von der Slowakei und 6,7 % von Rumänien befördert. Der Verkehr erfolgte im Laufe des Jahres nicht gleichmäßig, das größte Güteraufkommen wurde mit 61 Tausend t im Februar registriert.
- zu Tal:
 - Natürliche und künstliche Düngemittel: insgesamt 501 Tausend t, d.h. 10 % weniger als in 2012 (557 Tausend t), 31 % des gesamten Talverkehrs (2012: 33 %). Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland (29 %), der Ukraine (18 %), von Rumänien (7 %) und von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (24 %) befördert. Der umfangreichste Güterverkehr erfolgte im Januar-April, das größte Güteraufkommen (90 Tausend t) wurde im Februar erreicht.
 - Erdölzeugnisse: insgesamt 389 Tausend t, d.h. 14 % weniger als in 2012 (425 Tausend t), 24 % des gesamten Talverkehrs (2012: 27 %). Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Österreich (32 %), der Slowakei (28 %), von Deutschland (26 %) und von Serbien (11 %) befördert.
 - Metallzeugnisse: insgesamt 374 Tausend t, d.h. 33 % mehr als in 2012 (280 Tausend t), 23 % des gesamten Talverkehrs (2012: 17 %). Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland (14 %), der Ukraine (12 %) von Bulgarien (11 %), von Rumänien (8 %) und von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (39 %) befördert.

2.2.2 Verkehr auf der mittleren Donau (durch die Erfassungsstelle Mohács)

2.2.2.1 Der Ladungsdurchgang durch Mohács betrug in 2013 mehr als 5,52 Mio t, davon 3,21 Mio. t (58 %) zu Berg (2012: 5,6 Mio. t, davon 2,9 Mio. t, d.h. 51 % zu Berg).

Im Januar-Mai gestaltete sich der Verkehr auf der mittleren Donau stabil, der Transitverkehr zu Berg lag bei 61 %, d.h. 10 % höher als im Vergleichszeitraum von 2012.

Im Juni verringerte sich die Verkehrsleistung gegenüber dem Ergebnis im Mai

- zu Berg um 13 %,

- zu Tal um 40 %.

Die im Juni auf der mittleren Donau „verlorene“ Gütermenge wurde durch den sprunghaften Anstieg im Juli und die relative Stabilisierung des Verkehrs im August-September praktisch wieder ausgeglichen. Gleichzeitig hat sich im Zeitraum Juli-Dezember die Anzahl der mit Ballast beladenen Flotte im Talverkehr gegenüber dem Zeitraum Januar-Mai verdoppelt.

2.2.2.2 Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden

Durch die Erfassungsstelle Mohács wurden mit dieser Verkehrsart im Jahr 2013 insgesamt ca. 4,1 Mio. t Güter, d.h. 75 % des gesamten Verkehrsaufkommens (einschließlich Flüssiggut) befördert, davon 2,6 Mio. t zu Berg. Dies entspricht den vergleichbaren Angaben von 2012 (4,1 Mio. t, davon 2,3 Mio. t zu Berg) (Abb. 20).

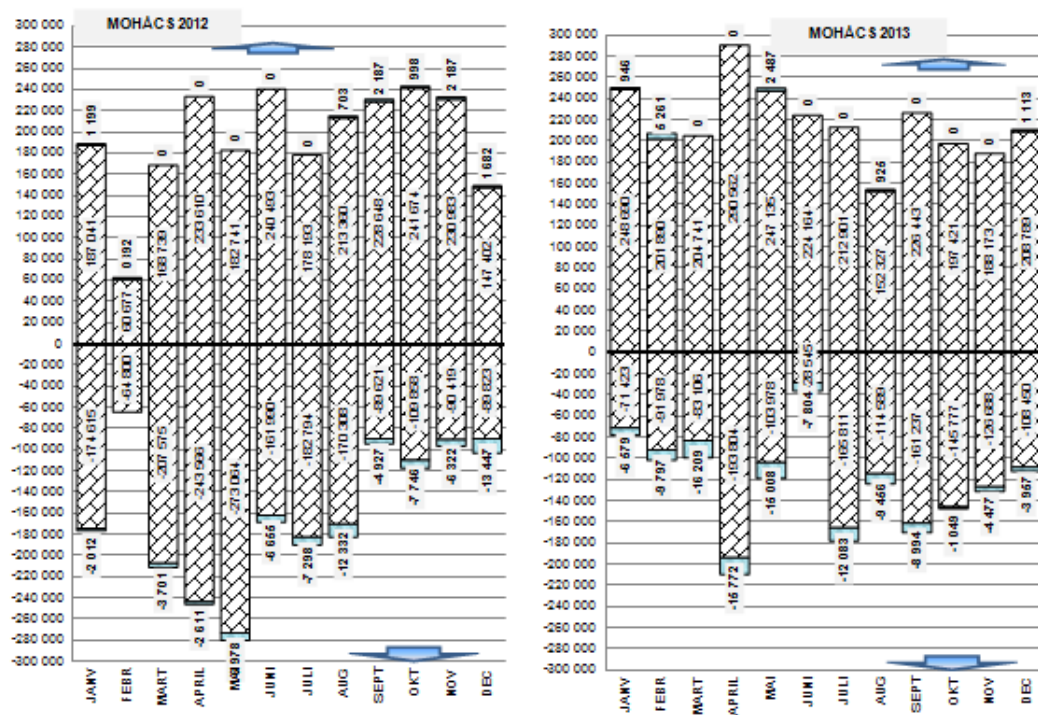


Abb. 20 Struktur des Güterverkehrs mit Tankschiffen und Trockengutleichtern durch Mohács in Tonnen nach Monaten

Im Durchschnitt führen durch die Erfassungsstelle Mohács monatlich 35-40 Schubverbände zu Berg und zu Tal (Abb. 21).

a) Mit Schubverbänden wurden folgende Mengen an Trockengütern befördert: (Abb. 20)

- zu Berg: 2,6 Mio. t
- zu Tal: 1,4 Mio. t.

Der Anteil der beladenen Trockengüterleichter in Verbänden (Abb. 21) betrug:

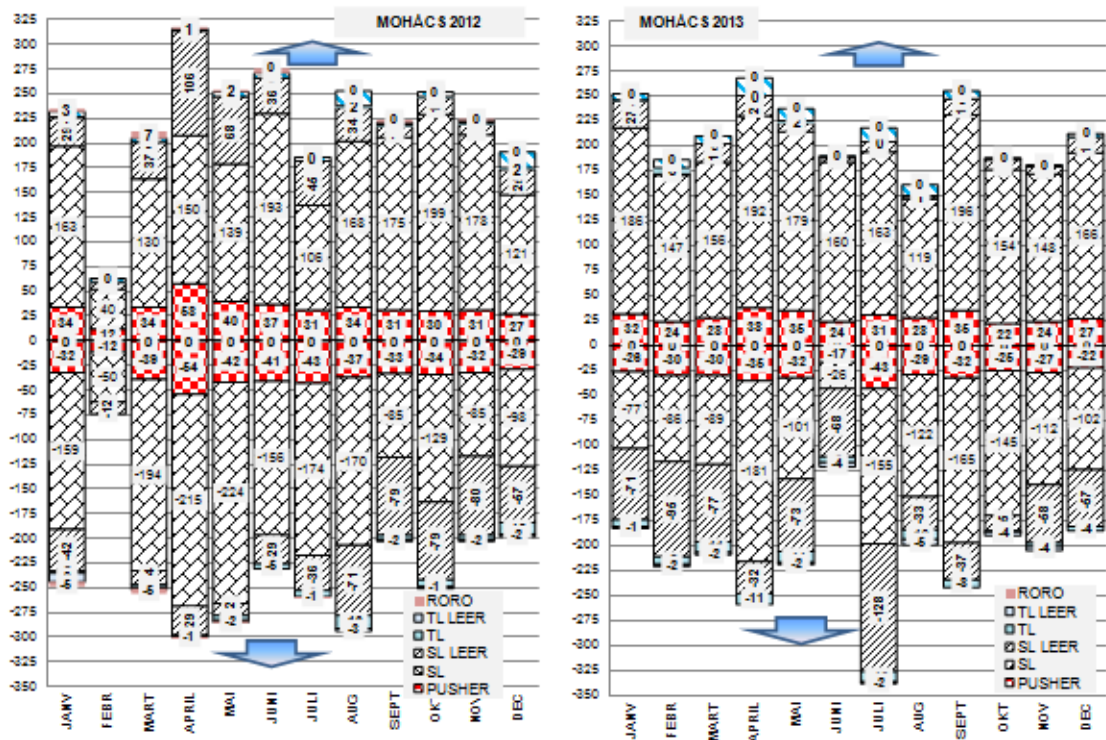


Abb. 21 Schiffsdurchgänge durch Mohács nach Typen der Verbandseinheiten pro Monat

- zu Berg: 90 % (der Rest verkehrte unbeladen, zur Beladung auf der oberen Donau),
- zu Tal: 60-70 %.

b) Erdölzeugnisse wurden in Verbänden mit Tankleichtern befördert:

- zu Berg: 10,5 Tausend t (2012: 10,3 Tausend t)
- zu Tal: 107 Tausend t, d.h. 45 % mehr als in 2012 (74 Tausend t).

Die Schubverbanddurchfahrten erfolgten hauptsächlich mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien (219), Deutschland (199), der Ukraine (94), Ungarn (58), Österreich (58), Bulgarien (49) (Abb. 22).

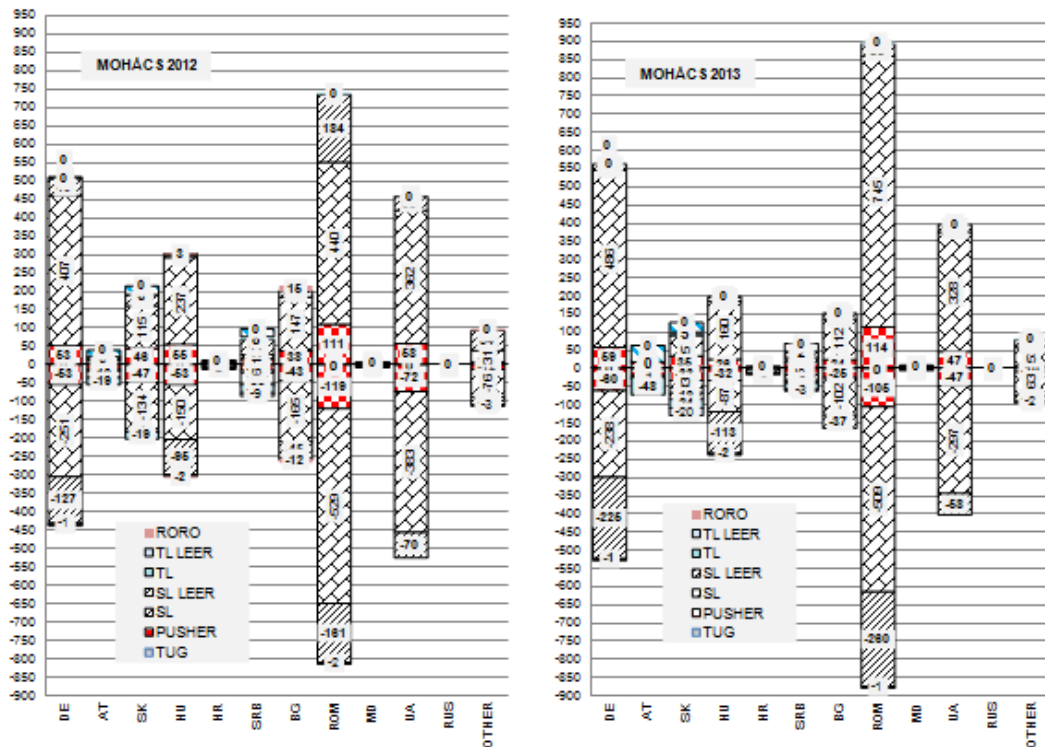


Abb. 22 Schiffsdurchgänge durch Mohács nach Typen der Verbandseinheiten und Ländern ihrer Registrierung

Dementsprechend wurden die größten Gütermengen mit Schubverbänden unter der Flagge von Rumänien (2,47 Mio. t, 40 % mehr als in 2012), Deutschland (1,02 Mio. t, 10 % mehr als in 2012), der Ukraine (852 Tausend t), Ungarn, Österreich, Bulgarien (je über 250 Tausend t) befördert (Abb. 23).

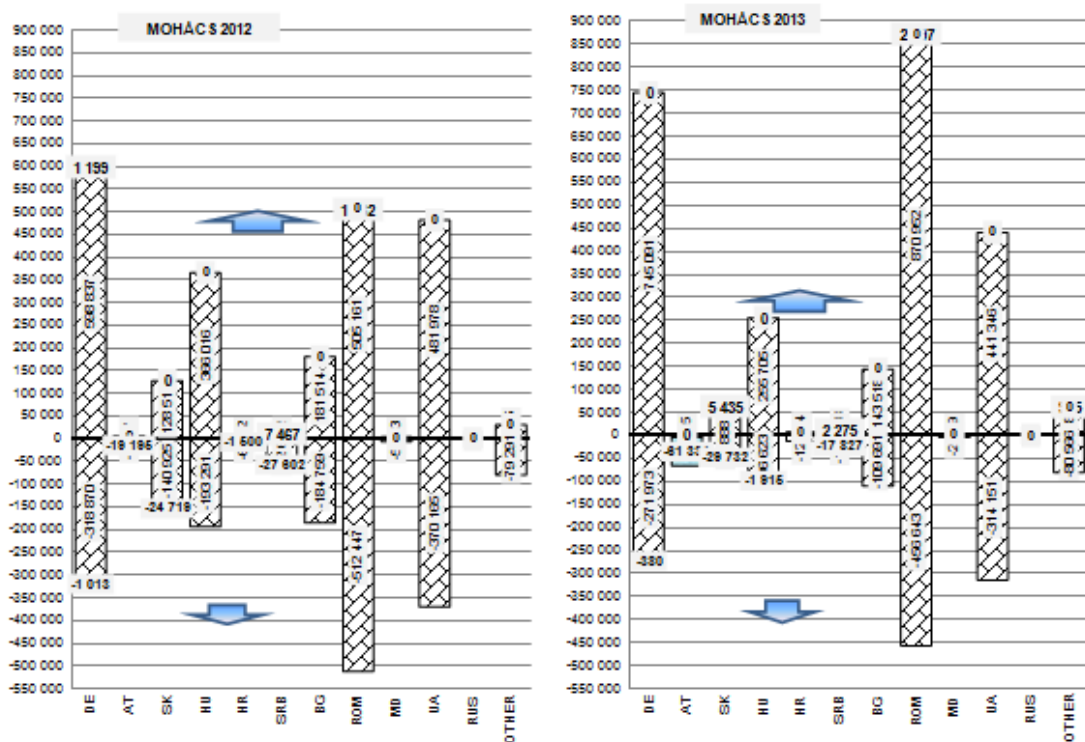


Abb. 23 Struktur des Güterverkehrs mit Tankschiffen und Trockengutleichtern durch Mohács in Tonnen nach Ländern der Registrierung der Schiffe

Verkehr von Motorschiffen

Diese Verkehrsart war in 2013, wie auch im Vorjahr, zu ca. 25 % am Verkehrsaufkommen der Erfassungsstelle Mohács beteiligt, wobei im Talverkehr (759 Tausend t) mehr Güter befördert wurden als im Bergverkehr (Abb. 24).

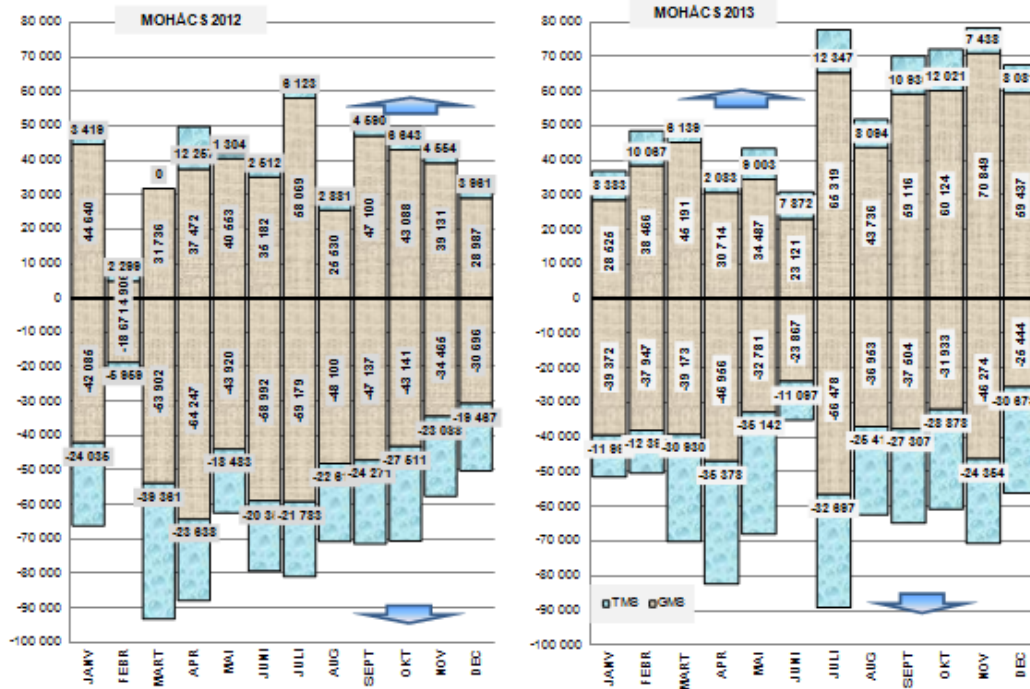


Abb. 24 Struktur des Güterverkehrs mit Tank- und Trockenguttermotorschiffen durch Mohács in Tonnen nach Monaten

Im Durchschnitt führen durch die Erfassungsstelle Mohács im Jahr 2013 (außer Juni) monatlich 160-180 Motorschiffe (Abb. 25).

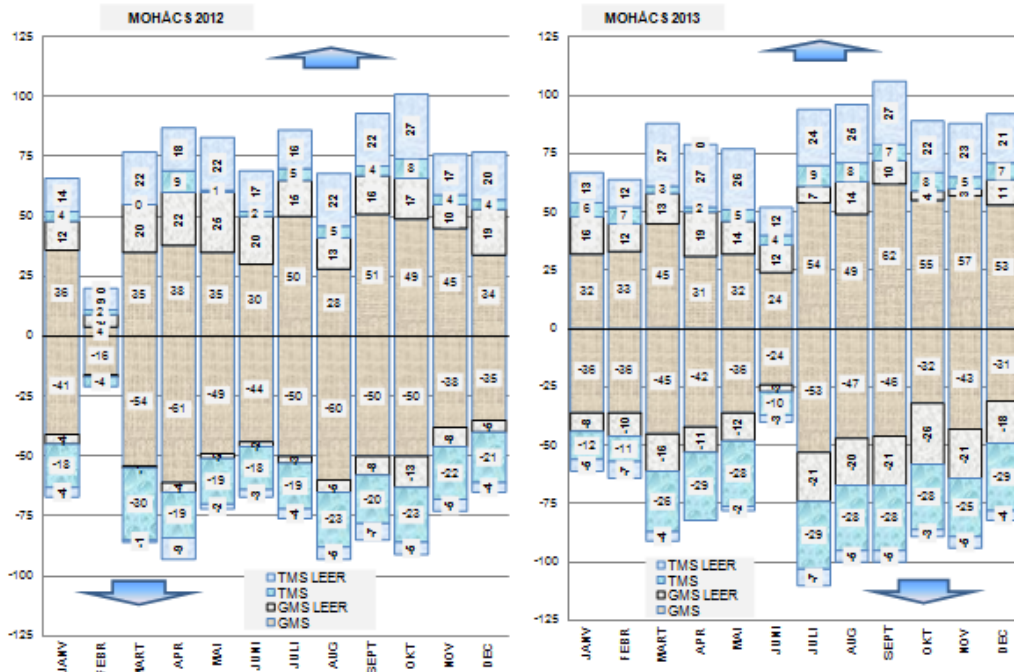


Abb. 25 Schiffsdurchgänge durch Mohács nach Typen der Motorschiffe und nach Monaten

Die meisten Durchfahrten erfolgten mit Schiffen unter der Flagge von Serbien, Deutschland, Rumänien und Bulgarien (Abb. 26).

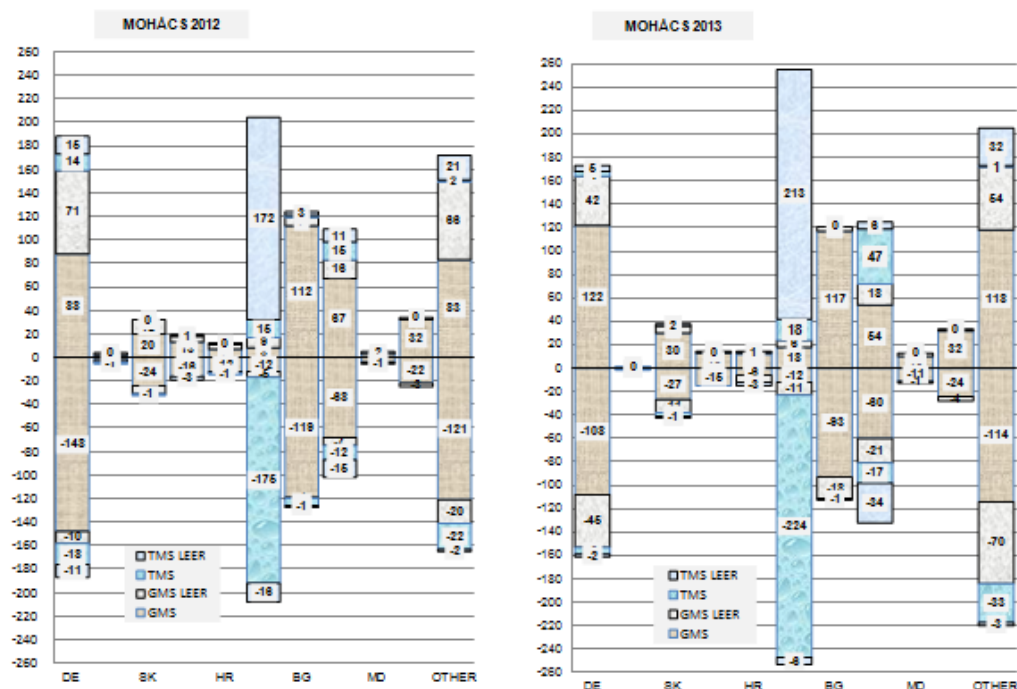


Abb. 26 Schiffsdurchgänge durch Mohács nach Typen der Motorschiffe und Ländern ihrer Registrierung

- a) Mit Gütermotorschiffen wurde befördert:
- zu Berg: 560 Tausend t, d.h. 85 % der mit Motorschiffen zu Berg beförderten Gütermenge.
Die Trockengutbeförderung erfolgte mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland (22 %), Bulgarien (19 %), Rumänien (8 %) bzw. von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (28 %, Anstieg um 76 %).
 - zu Tal: 453 Tausend t, d.h. 60 % der mit Motorschiffen zu Tal beförderten Gütermenge.
Der Verkehr erfolgte mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland (23 %), Bulgarien (14 %), Rumänien (11 %) bzw. von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (30 %).

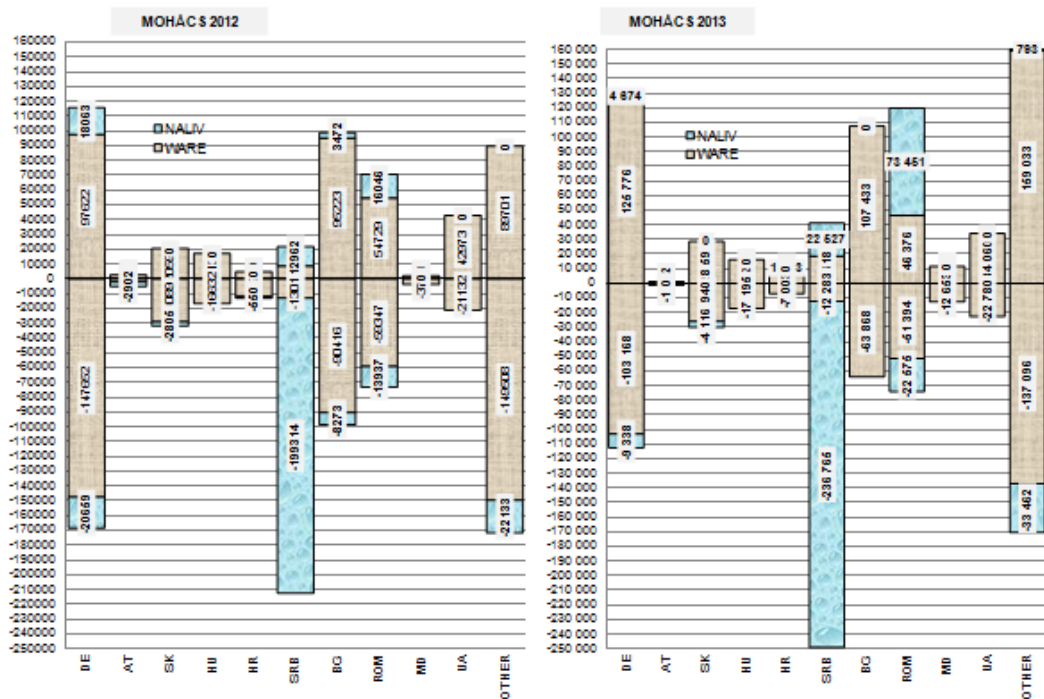


Abb. 27 Struktur des Güterverkehrs mit Tank- und Trockengütermotorschiffen durch Mohács in Tonnen nach Ländern der Registrierung der Schiffe

- b) Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 470 Tausend t, d.h. 27 % mehr als in 2012 (320 Tausend t) befördert, davon:
- zu Berg: 101 Tausend t, d.h. 50 % mehr als in 2012, Die Beförderung erfolgte mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien (77 %) (Anstieg um das 4,5fache) und Serbien (22 %).
 - zu Tal: 306 Tausend t, d.h. 12,5 % mehr als in 2012 (271 Tausend t). Die Beförderung erfolgte mit Schiffen unter der Flagge von Serbien (77 %) (Anstieg um 18,5 %), Rumänien (7,4 %) und von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (10 %).

2.2.2.3 Nach Güterarten: Der größte Anteil am Ladungsdurchgang durch die Erfassungsstelle Mohács (Abb. 28) entfiel auf folgende Güterarten:

- zu Berg:
 - Eisenerze: insgesamt 1,35 Mio. t, was der in 2012 beförderten Menge (1,34 Mio. t) entspricht und 42 % des gesamten Bergverkehrs darstellt (2012: 45 %). Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland (51 %), der Ukraine (25 %) und Ungarn (18 %) befördert. Das Güteraufkommen war über das ganze Jahr gleichmäßig auf die Monate verteilt.
 - Feste mineralische Brennstoffe: insgesamt 879 Tausend t, d.h. 38 % mehr als in 2012 (636 Tausend t), 27 % des gesamten Bergverkehrs (2012: 23 %). 75 % dieser Güter wurde mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien, 9 % von Bulgarien befördert. Das Güteraufkommen war über das ganze Jahr gleichmäßig auf die Monate verteilt.

- Düngemittel: 241 Tausend t, was der Menge von 2012 (236 Tausend t) entspricht und 7,5 % des gesamten Bergverkehrs darstellt.
Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien (45 %), Deutschland (11 %), der Ukraine (10 %) und von Serbien (6,5 %) befördert.
- Getreide: 224 Tausend t, das Dreifache der Verkehrsleistung von 2012 (76 Tausend t), 7 % des gesamten Bergverkehrs.
Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland (21 %), Bulgarien (14 %), Rumänien (12 %) und von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (34 %) befördert. Das Güteraufkommen war ungleichmäßig auf die Monate verteilt: die größte Menge (104 Tausend t, d.h. 46 % der Gesamtjahresleistung) wurde im Oktober-November transportiert.
- Metallerzeugnisse: 190 Tausend t, d.h. 22 % mehr als in 2012 (156 Tausend t), 6 % des gesamten Bergverkehrs. Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Bulgarien (46 %), der Ukraine (14 %), Deutschland und Rumänien (je 11 %) befördert.

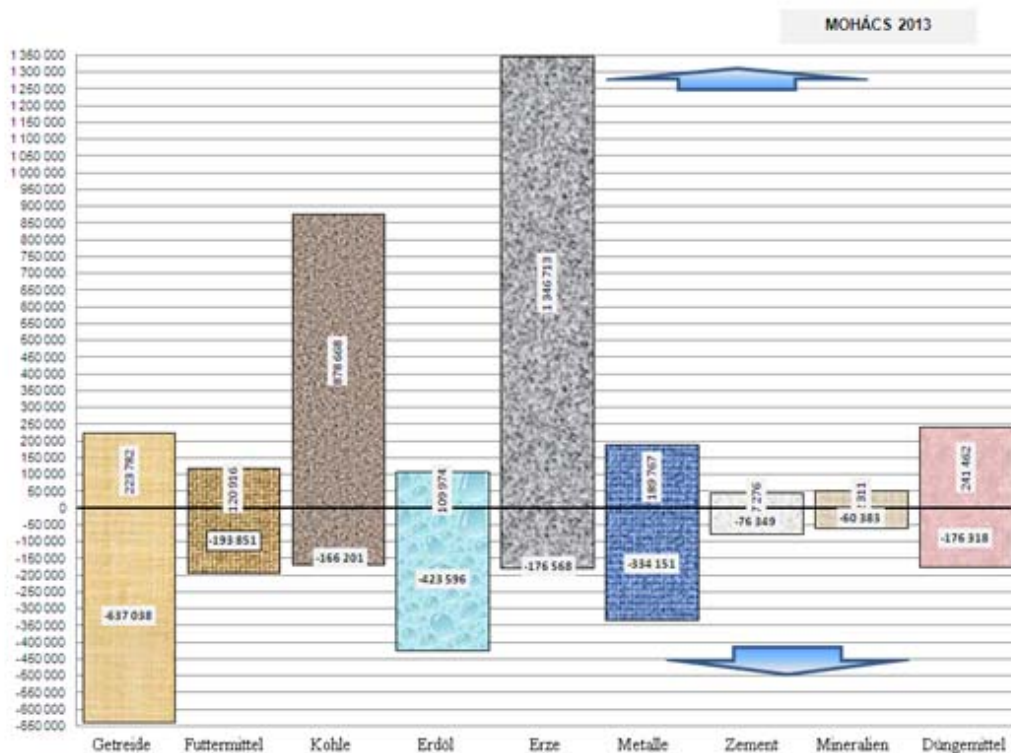


Abb. 28 Warenstruktur der auf der Donau durch Mohács beförderten Güter in 2013 in Tonnen

- zu Tal:
 - Getreide: 637 Tausend t, d.h. 40 % weniger als in 2012 (1,1 Mio. t), 28 % des gesamten Talverkehrs (2012: 41 %). Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland (27 %), der Ukraine und Rumänien (je 15 %), Bulgarien (12 %) und von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (17 %) befördert.

- Erdölzeugnisse: 424 Tausend t, d.h. 33 % mehr als in 2012 (318 Tausend t), 19 % des gesamten Talverkehrs (2012: 12 %). Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Serbien (67 %, über das ganze Jahr gleichmäßig verteilt), Österreich (14 %) und der Slowakei (8 %) befördert.
- Metallerzeugnisse: 334 Tausend t, d.h. 21 % mehr als in 2012 (275 Tausend t), 15 % des gesamten Talverkehrs (2012: 11 %). Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien (32 %), Bulgarien (19 %), Deutschland (15 %), der Ukraine (14 %) und von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (13 %) befördert.
- Nahrungs- und Futtermittel: insgesamt 194 Tausend t, d.h. 55 % weniger als in 2012 (354 Tausend t), 8,6 % des gesamten Talverkehrs (2012: 14 %). Diese Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland (22 %), Bulgarien und Rumänien (je 11 %) und der Slowakei (9 %) befördert

2.3 Verkehr zwischen den Strombecken

2.3.1 Verkehr auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal

2.3.1.1 Durch die Schleuse Kelheim führen in 2013 816 Kabinenschiffe, d.h. 3,16 % mehr als in 2012, davon 396 Schiffe in Richtung Donau (Abb. 29).

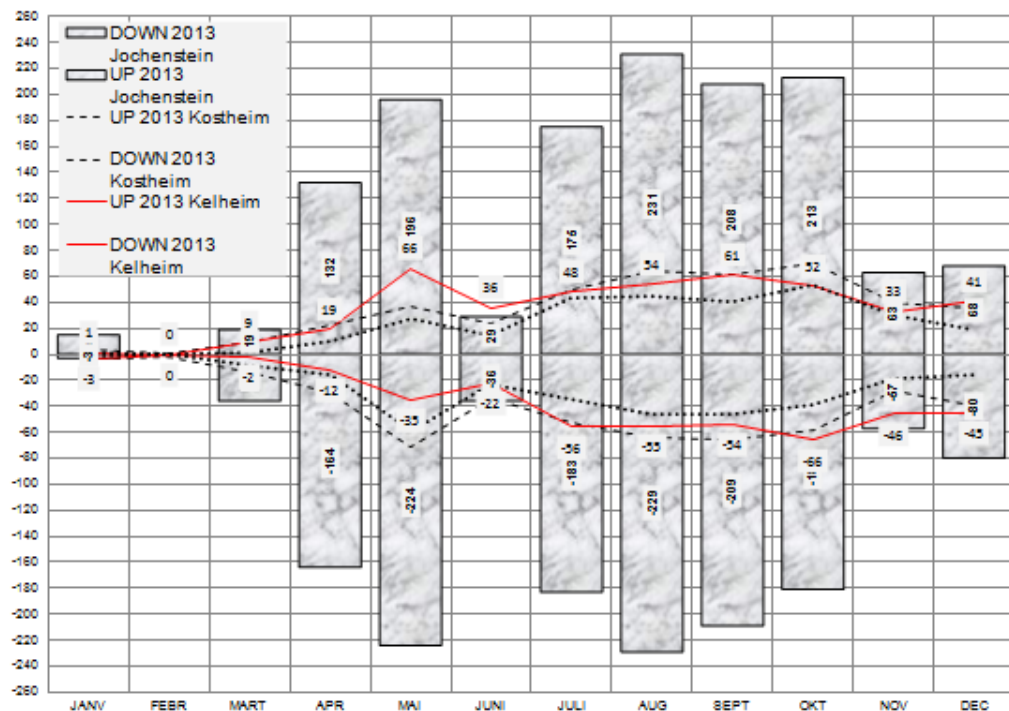
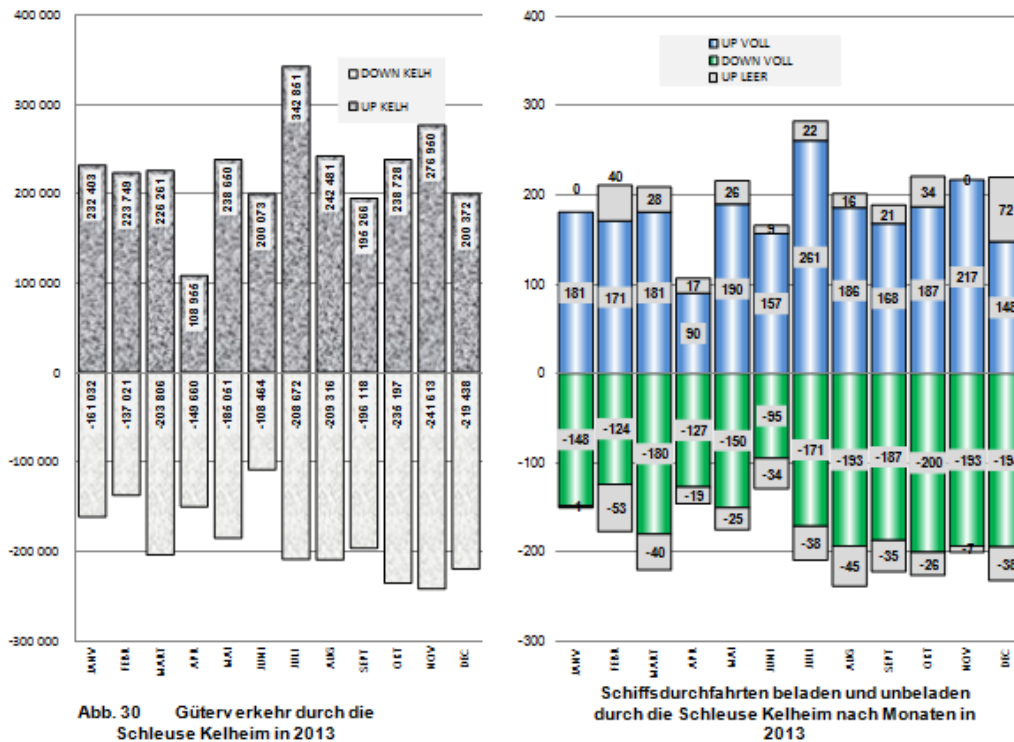


Abb. 29 Durchfahrten von Kabinenschiffen durch die Schleusen Kostheim, Viereth, Kelheim, Jochenstein in 2013

Auf diesen Schiffen wurden insgesamt 132 Tausend Fahrgäste befördert, d.h. 5,3 % mehr als in 2012.

Außerdem wurden auf Tagesausflugsschiffen über 55 Tausend Fahrgäste befördert, die meisten davon (15, 6 Tausend Fahrgäste) im Dezember.

2.3.1.2 Durch die Schleuse Kelheim führen in 2013 über 4,7 Tausend Güterschiffseinheiten, davon ca. 87 % beladen. Insgesamt wurden über 4,98 Mio. t, d.h. 1,3 % mehr als in 2012 befördert, davon 2,26 Mio. t zu Tal in die Donau, 2,72 Mio. t aus der Donau kommend (zu den Main- und Rheinhäfen), was für ein ausgewogenes Verhältnis spricht (Abb. 30).



Richtung der Güter, die die Schleuse Kelheim passierten:

- zu Berg:
 - ca. 60 % - zu deutschen Häfen
 - ca. 30 % - zu niederländischen Häfen
 - ca. 9 % - zu belgischen Häfen.
- zu Tal:
 - ca. 75 % - zu österreichischen Häfen
 - ca. 11 % - zu ungarischen Häfen
 - ca. 4,5 % - zu serbischen Häfen.

Die größte Gütermenge wurde mit Motorschiffen befördert, darunter mit Schiffen mit einer Länge von 135 m (135 x 11,1) unter der Flagge der Niederlande (über 20 Schiffe) und von Belgien.

2.3.2 Donau-Schwarzmeer-Donau-Verkehr

Mit 2,7 Mio. t lag die Verkehrsleistung auf dem Sulina-Kanal in 2013 über dem Vorjahresergebnis (2,27 Mio. t).

Der Umfang des Verkehrs auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal in 2013 wird auf ca. 14 Mio. t geschätzt, davon 5,3 Mio. in Kabotage.

2.4 Schlussfolgerungen zu den Abschnitten 1 und 2

2.4.1 Infolge der günstigen Schifffahrtsbedingungen, des Ausbleibens von Eisgang und Frühjahrshochwasser im Januar-Mai 2013 gestaltete sich der Verkehrsmarkt ausreichend stabil, dabei wurde die Flotte auf der ganzen Donau ohne Einschränkungen der Abmessungen (für Verbände) und der Tauchtiefen betrieben.

Anhand der im ersten Quartal 2013 registrierten Kennziffern des Fahrgast- und Güterverkehrs konnte angenommen werden, dass im ersten Halbjahr 2013 ein besseres Ergebnis erreicht wird als in den Jahren 2011 und 2012.

Angesichts der eher günstigen nautischen Bedingungen auf der ganzen Donau stabilisierten sich die Beförderungsmengen im Januar-Mai 2013 auf dem Vorjahresniveau.

Die ab dem 1. Juni 2013 erfolgte Einschränkung, gefolgt vom Stillstand der Schifffahrt auf der oberen, und danach auf der mittleren Donau für 10-12 Tage gerade während der relativen Stabilisierung des Markts führte im Juni zum Rückgang der Beförderungsmengen.

Das im Juli verzeichnete relative Aufholen der im Juni verlorenen Beförderungsmengen ist dem Umstand zu verdanken, dass die Schiffe teilweise trotz schwieriger Schifffahrtsbedingungen ihre Fahrt auf der Mittleren und auch auf der Unteren Donau im Juni fortsetzten.

2.4.2 Das jähe Absinken der Wasserstände im Juli-August führte nicht nur zur Verringerung der Tauchtiefe der Flotte (bis zu 1,8 – 1,7 m), sondern auch zum Stillstand der Fahrgast- und Güterschiffsflotte auf den kritischen Streckenabschnitten der Unteren Donau.

2.4.3 Die niedrigen Wasserstände auf der ganzen Donau im September-Dezember machten sich auch bei der Beladung der Schiffe, besonders der mit Massengut beladenen Trockengüterleichter bemerkbar. Die Tauchtiefe lag im Durchschnitt unter 2,0-2,2 m.

2.4.4 Am stabilsten unter den Verkehrsarten ist die Fahrgastbeförderung auf Kabinenschiffen. Die Kennziffern dieser Verkehrsart in Bezug auf die Anzahl der beförderten Fahrgäste liegen über den entsprechenden Zahlen von 2012.

2.4.5 Im betrachteten Zeitraum wurde die größte Verkehrsleistung auf der oberen Donau im Bergverkehr bei der Beförderung von Nahrungs- und Futtermitteln (33 % mehr als in 2012) sowie von Eisenerzen und Erdölerzeugnissen, im Talverkehr bei der Beförderung von natürlichen und künstlichen Düngemitteln und Erdölerzeugnissen erreicht. Am stabilsten

war dabei die Güterbasis der Gütermotorschiffe, so dass diese Schiffe in beiden Richtungen (zu Berg und zu Tal) beladen werden konnten.

- 2.4.6 Die größte Verkehrsleistung auf der mittleren Donau wurde im Bergverkehr bei der Beförderung von Eisenerzen und festen mineralischen Brennstoffen, im Talverkehr bei der Beförderung von Getreide (mit deutlich saisonalem Charakter) und von Erdölerzeugnissen erreicht.
- 2.4.7 Am ausgewogensten ist der Verkehr auf der oberen Donau, wobei der Gütermarkt für Motorschiffe als der sicherste bezeichnet werden kann.
- 2.4.8 In 2012-2013 lässt sich eine gewisse Stabilisierung der Beförderung von Eisenerz und Metallerzeugnissen feststellen, was einen wichtigen Faktor für den Donauschiffahrtmarkt darstellt.

A b s c h n i t t 3

Indikatoren für die Effizienz des Donauschiffahrtmarktes in 2013

Vorbehaltlich der noch eingehenden offiziellen statistischen Angaben lässt sich die Lage des Donauschiffahrtmarktes in 2013 ungeachtet des Einflusses zahlreicher negativer Faktoren, darunter der schwierigen Schifffahrtsbedingungen und der Einschränkungen der Schifffahrt im Juni (kritisches regenbedingtes Hochwasser) sowie Niedrigwasser im Juli-August mit der Lage im Jahr 2012 vergleichen.

Dabei kann mit folgendem Ergebnis gerechnet werden:

3.1 Güterverkehr

- Güterbeförderung mit Güterschiffen der Binnenschifffahrt - ca. 36-36,5 Mio. t, davon ca. 8,8 Mio. t in Kabotage;
- Beförderte Güter, erreichte Beförderungsleistung und erzielte Einnahmen aus dem Export/Importverkehr (bei einem durchschnittlichen Treibstoffpreis von 1000 USD/t):
 - bei einer Beförderungsentfernung von ca. 1900 km und einem gewogenen Durchschnitt der Frachtsätze von 22 EUR/t:
1,9 Mio. t; 3,61 Mrd. tkm; 41,8 Mio. EUR;
 - bei einer Beförderungsentfernung von ca. 1500 km und einem gewogenen Durchschnitt der Frachtsätze von 20 EUR/t:
1,8 Mio. t; 2,7 Mrd. tkm; 36 Mio. EUR;
 - bei einer Beförderungsentfernung von ca. 1300 km und einem gewogenen Durchschnitt der Frachtsätze von 17,7 EUR/t:
4,8 Mio. t; 6,24 Mrd. tkm; 85 Mio. EUR;
 - bei einer Beförderungsentfernung von ca. 900 km, unter Berücksichtigung der Donaukomponente des Verkehrs in/aus dem Rheinbecken und einem gewogenen Durchschnitt der Frachtsätze von 12,5 EUR/t: 6,2 Mio. t; 5,58 Mrd. tkm; 77,5 Mio. EUR;

- bei einer Beförderungsentfernung von ca. 600 km, unter Berücksichtigung der Donaukomponente des Verkehrs in/aus dem Rheinbecken und einem gewogenen Durchschnitt der Frachtsätze von 10 EUR/t: 6,8 Mio. t; 4,08 Mrd. tkm; 68 Mio. EUR;
 - bei einer Beförderungsentfernung von ca. 400 km, unter Berücksichtigung der Donaukomponente des Verkehrs in/aus dem Rheinbecken und einem gewogenen Durchschnitt der Frachtsätze von 8,2 EUR/t: 3,1 Mio. t; 1,24 Mrd. tkm; 25,4 Mio. EUR;
 - bei einer Beförderungsentfernung von ca. 250 km und einem gewogenen Durchschnitt der Frachtsätze von 7 EUR/t: 2,2 Mio. t; 0,55 Mrd. tkm; 15,4 Mio. EUR;
- erreichte Beförderungsmengen im Kabotageverkehr bei einer durchschnittlichen Beförderungsentfernung von ca. 180 km und einem Frachtsatz von 4,5 EUR/t: 8,8 Mio. t; 1,58 Mrd. tkm; 39,6 Mio. EUR;
 - Gesamtbeförderungsleistung der Binnenschiffsflotte: ca. 25 Mrd. tkm, was den Ergebnissen des Jahres 2012 entspricht;
 - Gesamteinnahmen der Güterbeförderung mit der Binnenschiffsflotte: ca. 390 Mio. EUR, was den Ergebnissen des Jahres 2012 entspricht.

3.2 Fahrgastschiffsverkehr

- Einnahmen im Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen auf Langstreckenfahrten (Donaudelta, Giurgiu) bei einem durchschnittlichen Tagessatz von 80 EUR/Fahrgast, 42 Tausend Fahrgästen, und 15 Tagen pro Route inkl. kommerzieller Dienstleistungen: ca. 52 Mio. EUR;
- Einnahmen im Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen auf Kurzstreckenfahrten (Passau – Wien - Budapest) bei einem durchschnittlichen Tagessatz von 80 EUR/Fahrgast, 202 Tausend Fahrgästen und 8 Tagen pro Route inkl. kommerzieller Dienstleistungen: ca. 130 Mio. EUR;
- Gesamteinnahmen im Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen inkl. kommerzieller Dienstleistungen ca. 190 Mio. EUR, d.h. wesentlich mehr als im Vorjahr;
- Einnahmen im Fahrgastschiffsverkehr bei örtlichen Linien und Tagesausflugsschiffen: 1 Mio. x 25 EUR/Fahrgast = 25 Mio. EUR.

3.3 Güterumschlag in den Häfen

- Umfang des Güterumschlags in den Häfen: ca. 40 Mio. t;
- Durch Güterumschlag in den Häfen erzielte Einnahmen unter Berücksichtigung eines 45 %-igen Schüttgutanteils (Eisenerze, Kohle,

Koks und Getreide) bei einem durchschnittlichen Akkordsatz von 4,8 EUR/t:
ca. 190 Mio. EUR.

- 3.4 Die Gesamteinnahmen der Donauschifffahrt aus dem Güterverkehr auf der Donau und dem Güterumschlag in den Häfen können auf ca. 800 Mio. EUR geschätzt werden.

Da in den Berechnungen die Einnahmen aus

- Hafengebühren und Hafendienstleistungen (Lagerung der Güter usw.),
- Reparatur-, Instandhaltungs-, Flottenversorgungs- und sonstigen Leistungen der Unternehmen

nicht berücksichtigt wurden, kann davon ausgegangen werden, dass **sich die Gesamteinnahmen der Donauschifffahrt auf ca. 900-950 Mio. EUR belaufen.**

Abschnitt 4

Information des Sekretariats über den Nutzen der Marktbeobachtung bei der Realisierung der Projekte der „Strategie der Europäischen Union für den Donaauraum“ (EUSDR)

Das Sekretariat der Donaukommission betrachtet den Ausbau der Infrastruktur der Wasserstraße und vor allem die Beseitigung der „Engstellen“, die zu regelmäßigen Einstellungen der Schifffahrt, zu Beeinträchtigungen der Schifffahrtssicherheit führen und das Haupthindernis auf dem Wege der Entwicklung des Donauschifffahrtmarktes darstellen, als eines der wichtigsten Ziele der EUSDR.

Mit Beschluss Dok. DK/TAG 75/12 der 75. Tagung der Donaukommission vom 14. Dezember 2010 wurde ein Vorschlagspaket (Dok. DK/TAG 75/10) als Beitrag der Donaukommission zur Ausarbeitung der Strategie der Europäischen Union für den Donaauraum (EUSRD) angenommen und an die Europäischen Kommission übermittelt.

Im Weiteren nahm das Sekretariat, entsprechend der von der 75. Tagung der DK erteilten Vollmachten, die Zusammenarbeit mit den Koordinatoren des Schwerpunktbereichs 1 a) (PA 1 a)) „Verbesserung der Mobilität und Multimodalität/Binnenwasserstraßen“ auf. Auch an sie wurde das Vorschlagspaket der DK übersandt.

Das Sekretariat beteiligt sich nicht nur an der Lenkungsgruppe des Schwerpunktbereichs 1 a) (LG PA 1 a)), sondern auch auf ständiger Basis an den themenbezogenen Arbeitsgruppen gemäß einem von der 75. Tagung der DK angenommenen Plan.

Am 18. April 2013 fand in Linz die fünfte Sitzung der LG PA 1 a) statt, bei der der Vertreter des Sekretariats einen Vortrag über das Projekt der Donaukommission, „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt“ hielt. Der Bericht enthielt eine Auswertung des Ergebnisses von 2012 im Bereich der Güter- und Fahrgastbeförderung, des Hafensbetriebs und der Dynamik der Flottenbewegung sowie zusammenfassende finanzielle Kennziffern des Donauschifffahrtsmarktes.

Bei der sechsten Sitzung der LG PA 1 a) (20. – 21. November 2013, Budapest) legte das Sekretariat, ausgehend von den Ergebnissen der Marktbeobachtung in 2011-2013, eine Analyse der Risiken der Donauschifffahrt vor, die nicht nur auf den allgemeinen Rückgang der Güterbasis im Donaubecken zurückzuführen sind, sondern auch auf Verluste infolge der Auswirkungen der kritischen Streckenabschnitte, darunter der Unterbrechung der Schifffahrt aufgrund von außergewöhnlichen hydrologischen Ereignissen wie

- kritisches Niedrigwasser von August bis Dezember 2011,
- Eisstand im Februar-März 2012
- regenbedingtes Hochwasser im Juni und kritisches Niedrigwasser im Juli-September 2013.

Diese außergewöhnlichen Ereignisse führten zu einem lang anhaltenden Stillstand der Schifffahrt und zur Gefährdung der Schifffahrtssicherheit.

Die in diesem Bericht aufgeführten Angaben belegen, dass die Umsetzung der im „Plan der großen Arbeiten zur Erreichung der empfohlenen Abmessungen der Fahrrinne, der hydrotechnischen und sonstigen Anlagen an der Donau“ (Dok. DK/TAG 77/10) enthaltenen Projekte sowie der im Vorschlagpaket der DK für die EUSDR aufgeführten, vor allem auf die Verbesserung der Infrastruktur der Donauschifffahrt gerichteten nationalen Infrastrukturprojekte (Anlage zu Dok. DK/TAG 75/10) wesentlich zur Verringerung der kritischen Auswirkungen der klimatischen Prozesse und zur Verbesserung der logistischen Basis des Verkehrs auf der Donau beitragen kann.

* *
*

Die Materialien über die Marktbeobachtung im aufgeführten Zeitraum wurden auch an die Generaldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission übersandt.