

**MARKTBEOBACHTUNG  
DONAUBECKEN – BILANZ 2014**



**DONAUKOMMISSION**  
Budapest, 2015

## Inhalt

Inhalt .....	1
Abschnitt 1 .....	2
Allgemeine Charakteristik des Donauschiffahrtmarktes .....	2
1.    Grundlegend Probleme .....	2
2.    Allgemeine Charakteristik der Verkehrsnachfrage auf der Donau .....	4
2.1 Fahrgastverkehr .....	4
2.2 Güterverkehr .....	4
Abschnitt 2 .....	5
Bilanz der Donauschiffahrt im Jahr 2014 .....	5
1.    Schiffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2014 .....	5
2.    Flottenbewegung und Verkehrsaufkommen .....	8
2.1 Fahrgastschiffahrt .....	8
2.1.1 Fahrgastschiffahrt auf der oberen Donau .....	8
2.1.2 Fahrgastschiffahrt auf der mittleren Donau .....	9
2.2 Güterverkehr .....	10
2.2.1 Güterverkehr auf der oberen Donau – Verkehrsaufkommen durch die Erfassungsstelle Gabčíkovo .....	10
2.2.2 Güterverkehr auf der mittleren Donau – Verkehrsaufkommen durch die Erfassungsstelle Mohács .....	17
2.3 Verkehr zwischen den Strombecken .....	23
2.3.1 Verkehr auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal .....	23
2.3.2 Verkehr in Richtung Donau – Schwarzes Meer - Donau .....	24
Abschnitt 3 .....	24
Schlussfolgerungen und Ausblick .....	24

## Abschnitt 1

### Allgemeine Charakteristik des Donauschiffahrtsmarktes

#### 1. Grundlegend Probleme

Der Anteil der Donauschiffahrt am Gesamtverkehr auf den europäischen Binnenwasserstraßen betrug im Jahr 2014 weniger als 10 %, mit rückläufiger Tendenz, nur auf dem Fahrgastschiffahrtsmarkt (Flusskreuzfahrten) war eine positive Entwicklung zu beobachten.

Im Zeitraum 2009-2014 traten besonders folgende Probleme hervor:

- unzureichende eigene Güterbasis, vor allem bedingt durch den Zustand der Industriezweige in den Ländern des Donauraums
- ungenügend entwickelte Infrastruktur, insbesondere geringe Durchlassfähigkeit der Wasserstraße Donau und damit zusammenhängende Mängel der Verkehrslogistik.

Da die Schaffung einer zusätzlichen eigenen Güterbasis nur in Zusammenhang mit den globalen Prozessen in der europäischen Wirtschaft möglich ist, kann der Verkehrsmarkt auf der Donau vor allem durch Verlagerung des Güterverkehrs von anderen Verkehrsträgern auf den Wasserweg eine Entwicklung erfahren.

Um die Bedingungen für eine derartige Verlagerung zu schaffen und eine ausgewogene Entwicklung der Donauschiffahrt zu erreichen müssten folgende Aufgaben gelöst werden:

- Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Wasserstraße
- Gewährleistung konkurrenzfähiger Tarife für die Güterbeförderung
- Entwicklung der Logistik der multimodalen Verkehrsabläufe auf der Donau
- Förderung auf gesamteuropäischer Ebene.

Die Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Wasserstraße ist beim gegenwärtigen Stand der Nachfrage auf dem Markt die wichtigste Voraussetzung für einen Anstieg des Güterverkehrs.

Dabei sind folgende nautische Besonderheiten der Donau zu berücksichtigen:

- die Wasserstraße erstreckt sich auf über 2400 km und umfasst sowohl freifließende als auch durchgängig regulierte Streckenabschnitte
- der Seeabschnitt der Donau im Donaudelta wird sowohl von Seeschiffen als auch von großen Schubverbänden stark befahren
- in kritischen Niedrigwasserperioden (1,5 bis 3 Monate im Jahr) entstehen auf den freifließenden Strecken zahlreiche Furten, an denen die Leichter gesondert durchgestellt und umgruppiert werden müssen.

Die unzureichenden Parameter der Wasserstraße und die große Anzahl der Furten, die in den kritischen Witterungsperioden die Schifffahrt blockieren, stellen den Verkehr

auf der Donau vor größte Probleme. So führten im Zeitraum 2011-2014 auf der Donau außergewöhnliche hydrologische Ereignissen wie

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

zu einem lang anhaltenden Stillstand der Schifffahrt (z.B. im Zeitraum September-Dezember 2011 auf einzelnen Abschnitten bis zu 70 Tagen), und gefährdeten ihre Sicherheit.

Um dieser Situation entgegenzuwirken, setzen sich die Mitgliedstaaten der Donaukommission aktiv mit dem Problem der Beseitigung der Engstellen in der Donauschifffahrt auseinander. Die Donaukommission erstellte gemäß ihrer im Übereinkommen von 1948 über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau festgelegten Zuständigkeit grundlegende Dokumente, wie *„Empfehlungen über die Mindestanforderungen von Regelmaßen für die Fahrrinne sowie den wasserbaulichen und sonstigen Ausbau der Donau“* und *„Plan der großen Arbeiten zur Erreichung der empfohlenen Abmessungen der Fahrrinne, der hydrotechnischen und sonstigen Anlagen an der Donau“*. Diese Dokumente wurden bei der Ausarbeitung der Infrastrukturprojekte des Schwerpunktbereichs PA 1a der Strategie der Europäischen Union für den Donauroaum (EUSDR) sowie in anderen Projekten und Initiativen berücksichtigt.

In Auswertung der im Jahr 2012 in der Binnenschifffahrt erlittenen Verluste schlug die Europäische Kommission den Verkehrsministern der Donaustaaten vor, die Probleme der Donauschifffahrt bei einer Sondersitzung zu erörtern. Im Ergebnis dieser Sitzung wurde am 7. Juni 2012 in Luxemburg eine „Erklärung über die wirksame Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur auf der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen“ herausgeben.

Die Unterzeichnung der Luxemburger Erklärung bringt den politischen Willen der Mitgliedstaaten zum Ausdruck, für die regelmäßige Instandhaltung des Fahrwassers der Donau und ihrer Nebenflüsse zu sorgen, die dafür erforderlichen finanziellen Mittel bereit zu stellen, zuverlässige, effiziente Methoden der Fahrwasserinstandhaltung anzuwenden und entsprechende Ausrüstungen einzusetzen. In diesem Zusammenhang wurde im Rahmen des Schwerpunktbereichs PA 1a der EUSDR der „Masterplan für die Instandhaltung der Fahrrinne der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse“ (*Fairway Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries*) ausgearbeitet. Dieser soll gemäß den „Schlussfolgerungen über die wirksame Instandsetzung und Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur auf der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen“ des Ministertreffens am 3. Dezember 2014 in Brüssel die Durchlassfähigkeit der Wasserstraße der Donau erhöhen, die Infrastruktur sowie die logistische Basis des Verkehrs auf der Donau verbessern und die kritischen Auswirkungen der klimatischen Prozesse wesentlich verringern.

Bei der Umsetzung der genannten Dokumente ergeben sich zahlreiche Probleme, die nicht nur durch die hydrotechnischen und hydrologischen Besonderheiten der Donauschifffahrt bedingt sind, sondern auch mit Fragen in Bezug auf die technische

Ausstattung der Flotte, die Verwaltungsbehörden bzw. die wirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Unterschiede zwischen den nationalen Streckenabschnitten zusammenhängen.

## **2. Allgemeine Charakteristik der Verkehrsnachfrage auf der Donau**

### **2.1 Fahrgastverkehr**

Für die Donau sind folgende Arten der Fahrgastschifffahrt von Bedeutung:

- grenzüberschreitende Flusskreuzfahrten auf den Linien „Passau – Wien – Bratislava – Budapest“ und „Passau (Wien) – Donaudelta“
- Tagesreisen im Inland bzw. grenzüberschreitende Kurzstreckenfahrten mit Tagesausflugsschiffen, die hauptsächlich von Großstädten wie Wien, Budapest, Bratislava, Linz ausgehende Linien bedienen
- Gelegenheitsverkehr in den wichtigsten touristischen Zentren (Hauptstädte der Donauuferstaaten).

### **2.2 Güterverkehr**

Nachfrage nach Güterbeförderung auf der Donau haben vor allem

- Hüttenbetriebe im Donaubecken, die Rohstoffe für die Eisenmetallurgie (Eisenerze, Pellets) importieren und verschiedene Metallerzeugnisse exportieren. Der Güterumschlag erfolgt in den Häfen Linz (Voestalpine AG, Österreich), Dunaújváros (ISD Dunaferr, Ungarn), Smederevo (Zelezara Smederevo, Serbien), Galați (ArcelorMittal Galați, Rumänien) sowie in den Häfen, in denen die für diese Betriebe bestimmten Transitgüter (aus anderen Becken) eintreffen – Constanța (Rumänien), Ismail (Ukraine) und Bratislava (Slowakei)
- Häfen in den Zentren für den Anbau von Getreide und sonstigen landwirtschaftlichen Produkten: Baja, Győr, Paks u.a. (Ungarn), Novi Sad, Pančevo u.a. (Serbien), Galați, Brăila u.a. (Rumänien)
- Erdölraffinerien, deren Tätigkeit über die Häfen Wien (Österreich), Bratislava (Slowakei) und Százhalombatta (Ungarn) abgewickelt wird
- Transithäfen der chemischen Erzeugnisse: Linz (Österreich) und Ismail (Ukraine).

Die kommerziellen Bedingungen auf dem Verkehrsmarkt werden durch die für die wichtigsten Güterarten abgeschlossenen Verträge bestimmt. Für die Beförderung von Eisenerzen werden langfristige Verträge mit stabilen Frachtsätzen abgeschlossen, bei denen für starke Erhöhungen des Bunkerölpreises oder die Verringerung der Fahrrinntiefe der Wasserstraße Aufschläge berechnet werden können. Die Beförderung von Metallerzeugnissen und chemischen Erzeugnissen hat ebenfalls ganzjährig stabilen Charakter – die Verträge werden ebenfalls zu festen Bedingungen abgeschlossen. Die Beförderung von Getreide hat eindeutig saisonalen Charakter (von September bis Dezember), die Vertragsbedingungen richten sich nach der Lage des Verbrauchermarktes (Mittelmeerhäfen).

Hinsichtlich der Verkehrsdichte der Fahrgast- und Güterbeförderung lassen sich die einzelnen Donauabschnitte wie folgt einteilen:

- obere Donau (Streckenabschnitte von Deutschland, Österreich, der Slowakei und teilweise von Ungarn einschließlich Budapest)
- mittlere Donau (Streckenabschnitte von Ungarn, Kroatien und Serbien)
- untere Donau (Streckenabschnitte von Rumänien, Bulgarien, der Republik Moldau und der Ukraine).

Dementsprechend werden bei der operativen monatlichen Analyse des Verkehrsmarktes neben den offiziellen Angaben der DK-Mitgliedstaaten nach einer speziellen Methode auch die Angaben folgender Erfassungsstellen ausgewertet:

- obere Donau: Schleuse Kelheim, Jochenstein und Gabčíkovo
- mittlere Donau: Erfassungsstelle Mohács
- untere Donau: Schleuse Eisernes Tor 1.

## **A b s c h n i t t 2**

### **Bilanz der Donauschifffahrt im Jahr 2014**

#### **1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2014**

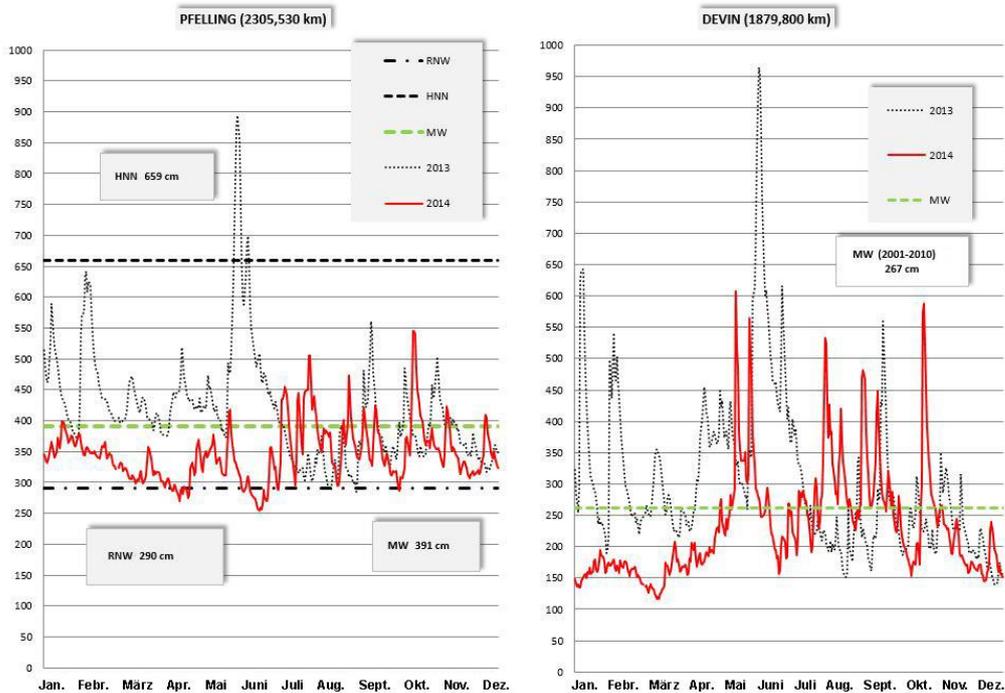
Im 1. Quartal 2014 wurde die Situation auf der Donau im Wesentlichen durch folgende Faktoren bestimmt:

- niedrige Wasserstände im Dezember 2013,
- Ausbleiben anhaltender, starker Frostperioden im Dezember 2013 und Januar 2014, so dass es nicht zu Eiserscheinungen kam, die zu längeren Einschränkungen oder zur Sperrung der Schifffahrt hätten führen können.

Eiserscheinungen wurden nur auf der unteren Donau beobachtet. Der stärkste Eisgang (40-70 %) wurde in der ersten Februardekade verzeichnet.

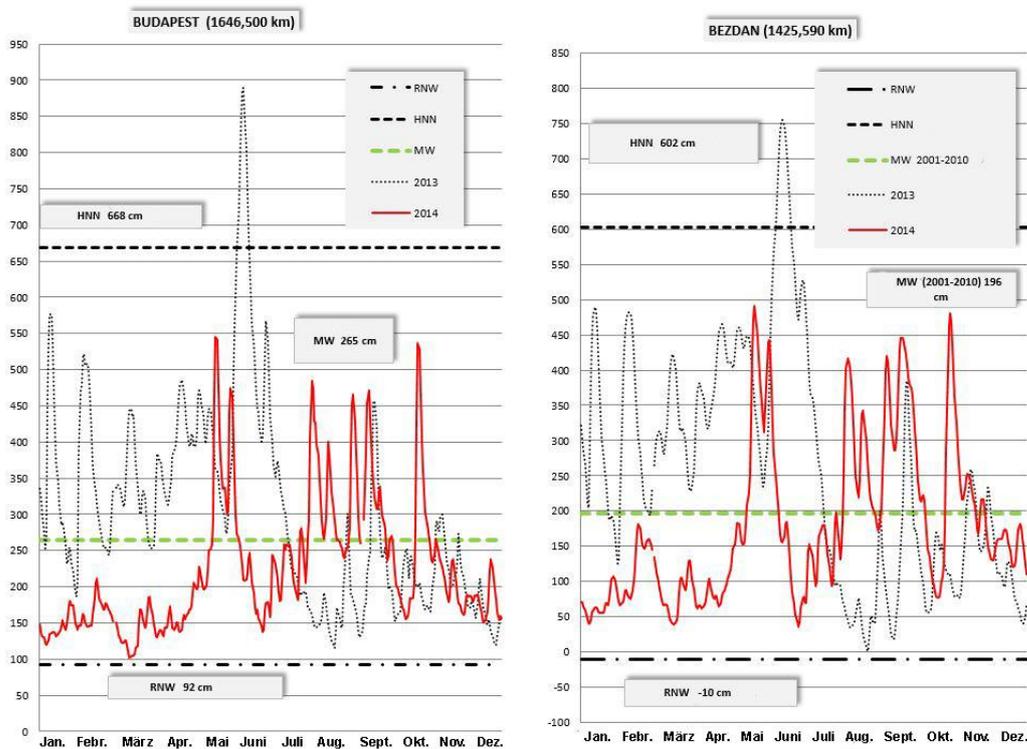
Im **Januar-Februar 2014** lagen die Wasserstände auf der ganzen Donau deutlich unter dem langjährigen Mittelwert (MW):

- obere Donau: 30-60 cm unter dem Wert des Vergleichszeitraums 2013 und 50-80 cm unter MW (Abb.1)



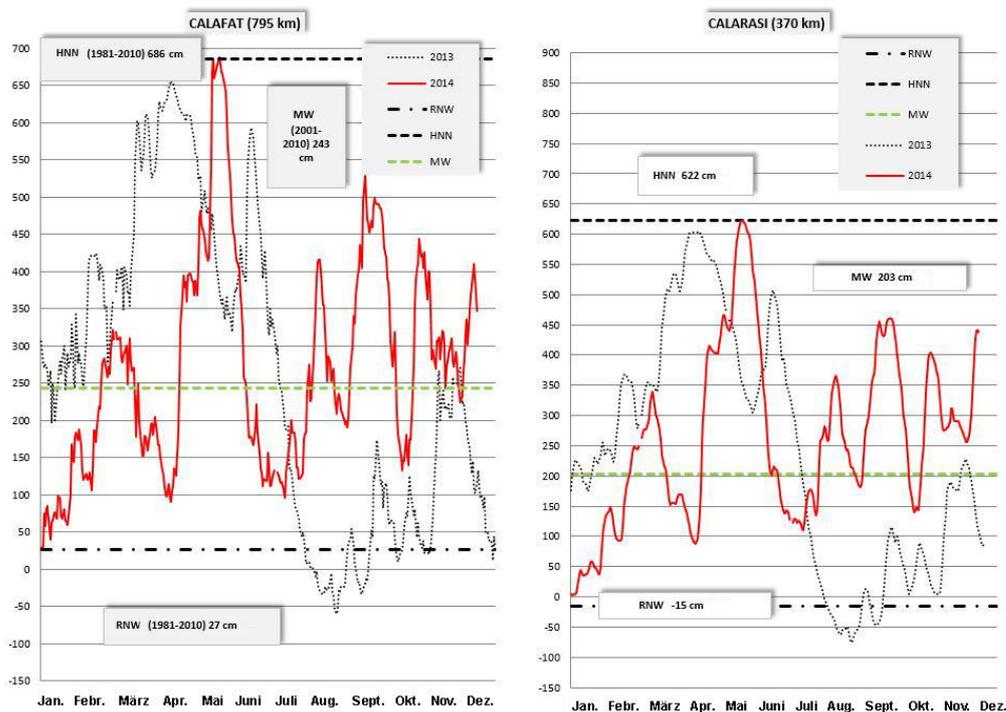
**Abb. 1 Durchschnittliche Pegelwerte auf der oberen Donau im Zeitraum 2013-2014**

- mittlere Donau: 120-160 cm unter dem Wert des Vergleichszeitraums 2013 und 150-180 cm unter MW (Abb.2),



**Abb. 2 Durchschnittliche Pegelwerte auf der mittleren Donau im Zeitraum 2013-2014**

- untere Donau: 150-180 cm unter dem Wert des Vergleichszeitraums 2013 und 120-150 cm unter MW (Abb.3).



**Abb. 3 Durchschnittliche Pegelwerte auf der unteren Donau im Zeitraum 2013-2014**

Im **März** wurde auf der oberen und der mittleren Donau ein Rückgang der Wasserstände bis zum RNW und sogar ein Unterschreiten der im Jahr 2011 beobachteten niedrigsten Wasserstände der letzten zehn Jahre verzeichnet.

Auf der unteren Donau stiegen die Wasserstände Ende Februar und Anfang März infolge des Wasserzuflusses aus Save, Theiß und Drau über den MW.

Die Schneevorräte in den Bergen und auf den flachen Abschnitten waren unbedeutend, so dass das Frühjahrshochwasser vor allem infolge von Niederschlägen auftrat. In der zweiten **Aprildekade** kam es auf der oberen und mittleren Donau infolge der Niederschläge zu einem Anstieg der Wasserstände, die starken Regenfälle am 16.-17. Mai führten in Serbien zu einer Flutkatastrophe. Der Wasserstand stieg auf der oberen und mittleren Donau täglich um 2,5-3 m (Abb. 1, 2), die Höchstwerte wurden innerhalb von 2-2,5 Tagen erreicht. Auf der unteren Donau näherte sich der Wasserstand dem HSW (Abb. 3).

Die Wasserstands-Höchstwerte lagen während des regenbedingten Hochwassers im **Mai** 2014 niedriger als in der vergleichbaren Situation im Juni 2013, als die Schifffahrt für 11-15 Tage eingestellt werden musste.

Im **Juni** bewegten sich die Wasserstände auf der Donau relativ stabil um den MW. Gegen Ende des Monats lagen sie auf der oberen und mittleren Donau um 50-185 cm, auf der unteren Donau um 35-95 cm unter dem MW.

Im **Juli** lagen die Wasserstände auf der gesamten Donau unter den langjährigen MW-Werten. Ende Juli wurde der MW infolge der starken Niederschläge auf der oberen und mittleren Donau um 65-150 cm, auf der unteren Donau um 50-100 cm

überschritten. Der Höchstwert des Wasserstandanstiegs erreichte auf einigen Abschnitten im Laufe von 3-3,5 Tagen 2-2,2 m.

Ab **August bis Dezember** kam es wegen des abrupten Anstiegs der Wasserstände vereinzelt zu Unterbrechungen der Schifffahrt.

Im **September** wurden im Abstand von 10-12 Tagen zwei bedeutende Wasserstandanstiege beobachtet, wobei der Höchstwert des Anstiegs 2-2,5 m erreichte.

Ende **Oktober** kam es erneut zum Anstieg des Wasserstands mit einem Höchstwert von 3,2-3,5 m, dabei lagen die Werte auf der oberen und mittleren Donau 50-100 cm, auf der unteren Donau 50-200 cm über dem MW.

Im **November-Dezember** lagen die Wasserstände auf der oberen und mittleren Donau unter MW, auf der unteren Donau 100-120 cm über MW.

## 2. Flottenbewegung und Verkehrsaufkommen

### 2.1 Fahrgastschifffahrt

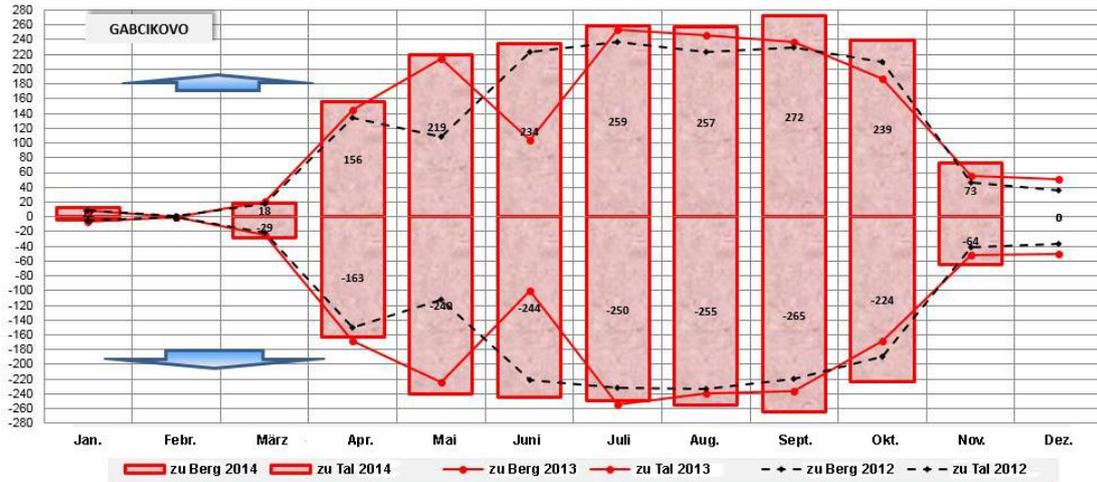
#### 2.1.1 Fahrgastschifffahrt auf der oberen Donau

Der stabile Verkehr der Fahrgastkabinenschiffe (Flusskreuzfahrtschiffe) setzte im Monat März ein. Bedingt durch die gestiegene Anzahl der auf der Donau eingesetzten Schiffe (vor allem vom Typ „Viking“, mit einer Transportkapazität von 190 Passagieren) war das ganze Jahr über ein stärkerer Fahrgastschiffsverkehr zu verzeichnen als in den Jahren 2012 und 2013.

Den Hauptanteil der Fahrgastbeförderung mit Fahrgastkabinenschiffen bildeten Kurzreisen mit einer Dauer von 5-8 Tagen auf der Linie Passau-Wien-Bratislava-Budapest-Passau. 90 % der mit Fahrgastkabinenschiffen auf der oberen Donau beförderten Fahrgäste entfiel auf Linien mit Ausgangspunkt Passau. Auf diesen Linien wurden 2014 insgesamt über 150 Schiffe mit über 30.000 Personenplätzen eingesetzt.

An der Schleusengruppe Jochenstein wurden 3.519 Durchfahrten registriert, das sind 28 % mehr als im Jahr 2013. Dabei wurden 480.000 Fahrgäste oder 30 % mehr als im Jahr 2013 befördert.

Durch die Schleuse Gabčíkovo (Abb. 4) wurden insgesamt 486.000 Fahrgäste befördert, das sind 20 % mehr als im Jahr 2013 und 48 % mehr als im Jahr 2012.



**Abb. 4 Kabinenschiffsverkehr durch die Schleuse Gabčíkovo pro Monat im Zeitraum 2012-2014**

16,5 % (2013: 20 %) der Fahrgastbeförderung erfolgte mit Fahrgastkabinenschiffen unter deutscher, 6% (2013: 5 %) unter bulgarischer, 3 % (2013: 5,3 %) unter rumänischer und 2 % (2013: 2,5 %) unter ukrainischer Flagge. Fahrgastkabinenschiffe unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (Schweiz, Malta, Niederlande, Frankreich) waren zu 72 % (2013: 64 %) an der Fahrgastbeförderung beteiligt.

Die Anzahl der durch die Schleuse Gabčíkovo in der Schifffahrtssaison 2014 durchgefahrenen Fahrgastkabinenschiffe betrug:

- Schiffe mit einer Länge von 110 m: 1.147 Durchfahrten, davon 17 % unter deutscher, 9,5 % unter bulgarischer, 5 % unter rumänischer Flagge und 67 % unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten; diese Schiffe waren zu 26 % an der Fahrgastbeförderung beteiligt;
- Schiffe mit einer Länge von 135 m: 1.165 Durchfahrten, davon 5,8 % unter deutscher Flagge, der Rest unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten; diese Schiffe waren zu 37 % an der Fahrgastbeförderung beteiligt.

Im April setzte der grenzüberschreitende Kurzstreckenverkehr ein. Auf der Linie Budapest-Bratislava-Wien wurden im Jahr 2014 ca. 17.000 Fahrgäste befördert.

### 2.1.2 Fahrgastschiffahrt auf der mittleren Donau

Der Verkehr mit Fahrgastkabinenschiffen (vor allem Fahrten von Passau zum Donaudelta mit einer Dauer von 14-16 Tagen) begann Ende März (Abb. 5). Die Anzahl der Durchfahrten durch Mohács betrug 713, was einem Anstieg um 9 % gegenüber 2013 entspricht.

Auf Fahrgastkabinenschiffen wurden insgesamt ca. 89.000 Fahrgäste befördert, 6 % mehr als 2013 und 8 % mehr als 2012. Am Verkehr waren Schiffe unter der Flagge von Deutschland zu 15 %, der Ukraine zu 10 %, von

Bulgarien zu 6 % und von Nicht-DK-Mitgliedstaaten zu 70 % (2013: 60 %) beteiligt.

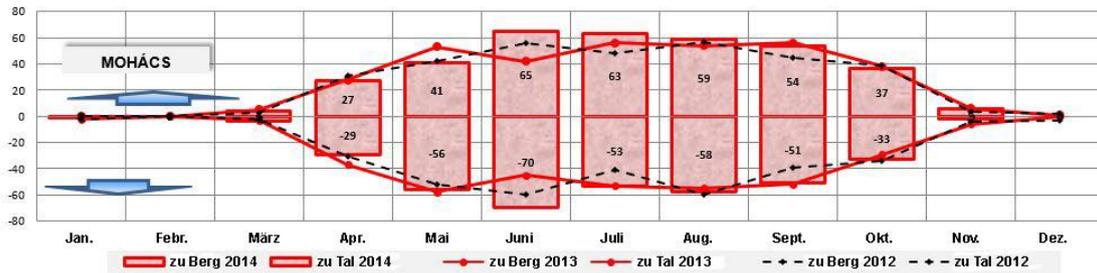


Abb. 5 Kabinenschiffsverkehr durch Mohács pro Monat im Zeitraum 2012-2014

## 2.2 Güterverkehr

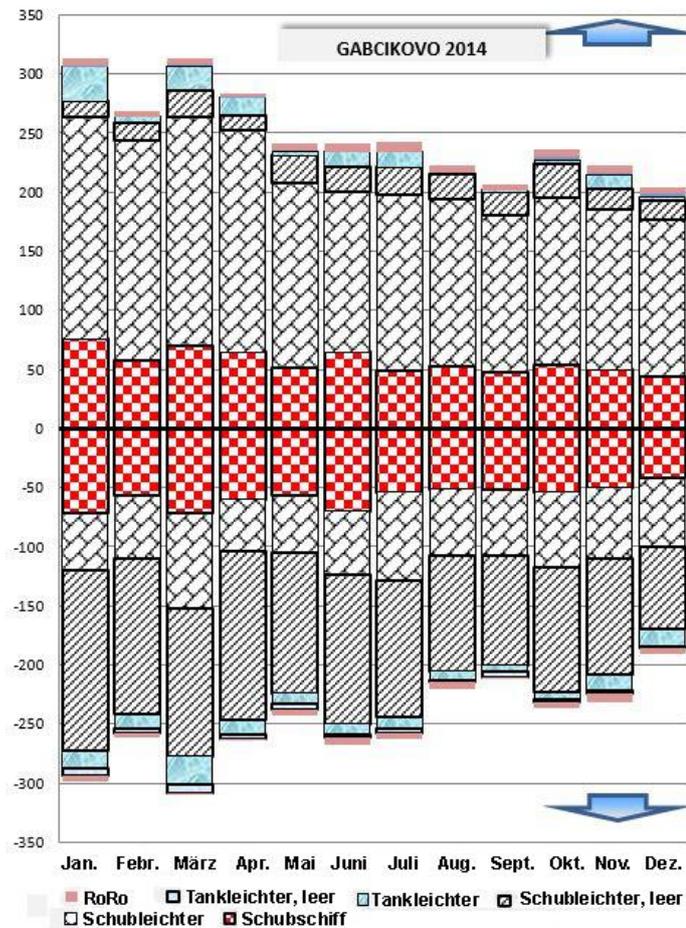
### 2.2.1 Güterverkehr auf der oberen Donau – Transportaufkommen gemäß Erfassungsstelle Gabčíkovo

Durch die Schleuse Gabčíkovo wurden im Jahr 2014 insgesamt ca. 5,38 Mio. t Güter befördert, das sind 9 % weniger als im Vorjahr. Das Transportaufkommen betrug ca. 4,04 Mio. t zu Berg und ca. 1,34 Mio. t zu Tal oder 75 % bzw. 25 % des Gesamtumfangs (2012 und 2013 war das Verhältnis ähnlich: 73 % zu 27 %). Im Vergleich dazu wurde an der Schleusengruppe Jochenstein im Jahr 2014 ein Transportaufkommen von über 5,0 Mio. t, davon 3,2 Mio. t zu Berg und 1,8 Mio. t zu Tal registriert, d.h. 10 % weniger als im Jahr 2013.

Im Folgenden wird der Anteil der verschiedenen Fahrzeugtypen und Güterarten am Gesamtergebnis der Schleusengruppe Gabčíkovo ausführlich dargestellt.

#### 2.2.1.1 Durchgang von Schubverbänden

Bei stabilen Schifffahrtsbedingungen passieren die Schleuse Gabčíkovo im Durchschnitt 110-130 Verbände pro Monat (Abb. 6).



**Abb. 6 Schleusen in Gabčíkovo im Berg- und Talverkehr nach Typen der Verbandseinheiten pro Monat im Jahr 2014**

Mit Schubverbänden (Güter- und Tankschubleichtern) wurden durch die Schleuse Gabčíkovo im Jahr 2014 insgesamt über 2,81 Mio. t oder 52,3 % der gesamten Gütermenge befördert, davon 2,24 Mio. t zu Berg, was 55,4 % des gesamten Bergverkehrs entspricht.

Der Verkehr von Schubverbänden (insgesamt 1.375 Durchfahrten) erfolgte vor allem unter Flaggen von Österreich und der Slowakei (je 21 %), Deutschland (19 %), Rumänien (18 %) und der Ukraine (14 %).

Bei der Aufteilung des Transportaufkommens auf Trocken- und Flüssiggut ergibt sich folgendes Bild (Abb. 7):

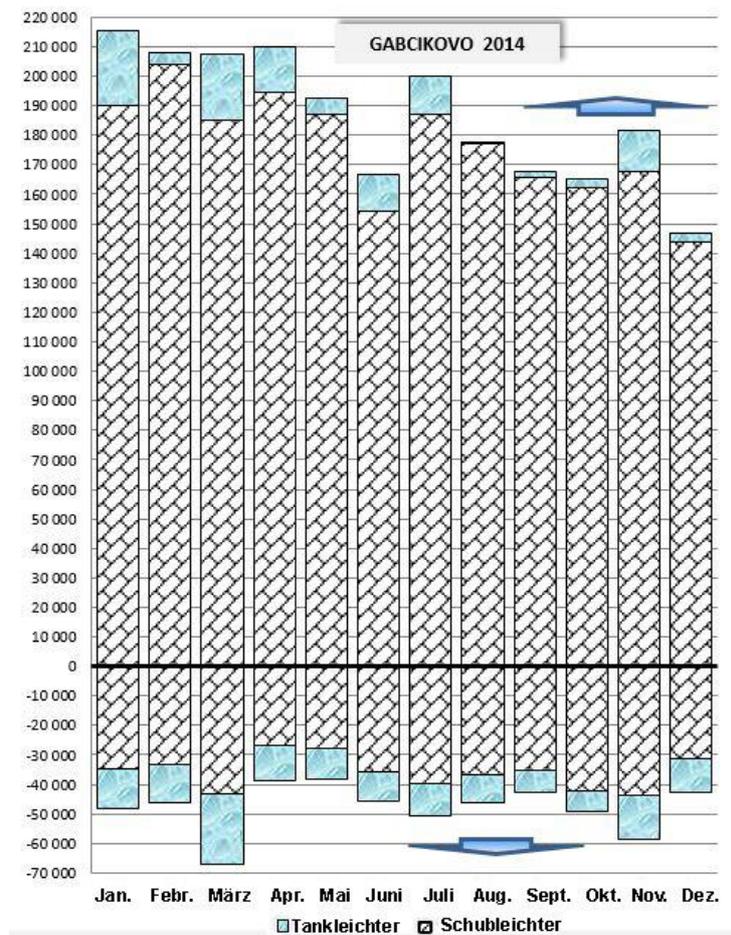


Abb. 7 Transportaufkommen an der Schleuse Gabčíkovo im Berg- und Talverkehr im Jahr 2014 nach Güter- und Tankschubleichtern in Tonnen

a) **Trockengüter:**

**zu Berg:** Mit Schubverbänden wurden ca. 2,12 Mio. t Trockengüter befördert, das sind 52,4 % des gesamten Transportaufkommens zu Berg bzw. 58,2 % der zu Berg beförderten Trockengüter, bei folgenden Flaggenanteilen: 44 % - Deutschland, 15 % Rumänien, 13 % Österreich, 10,5 % Ukraine, 5 % Ungarn, 4 % Slowakei,

**zu Tal:** Mit Schubverbänden wurden ca. 430.000 t Trockengüter befördert, das sind 32,2 % des gesamten Transportaufkommens zu Tal bzw. 42,6 % der zu Tal beförderten Trockengüter, bei folgenden Flaggenanteilen: 39 % - Ukraine, 16 % Deutschland, 8 % Slowakei, 7 % Österreich.

Das Verhältnis des Transportaufkommens mit Schubverbänden in Berg- zu Talverkehr beträgt 4,9:1 (2012 - 3,7:1, 2013 - 4,4:1). Zu Berg wurden im Jahr 2014 2.347 Schubleichter in Schubverbänden geschleust, davon nur 10 % unter Ballast. Zu Tal sind von den 2.072 Schubleichtern 66 % (2013: 63 %) unter Ballast gefahren, was von der Unausgewogenheit der Güterbasis für die Beförderung mit Schubverbänden auf der oberen Donau zeugt.

- b) **Flüssige Güter:** von der Gesamtmenge der 2014 beförderten flüssigen Gütern (730.000 t) wurden 36,3 % in Tankschubleichtern befördert (265.000 t), davon

*zu Berg:* 121.000 t, das sind 8,6 % mehr als im Jahr 2013, aber 53 % weniger als im Jahr 2012, bei folgenden Flaggenanteilen: 42 % - Slowakei, 32 % Deutschland, 12 % Österreich,

*zu Tal:* 144.000 t, das sind 27,5 % weniger als im Jahr 2013, und 37,1 % weniger als im Jahr 2012, bei folgenden Flaggenanteilen: 71 % - Österreich, 22 % Slowakei.

Das Verhältnis des Transportaufkommens im Berg- und Talverkehr beträgt 0,8:1 (2012 - 1,1:1, 2013 - 0,6:1). Dabei waren die im Jahr 2014 in Schubverbänden geschleusten Tankschubleichter im Talverkehr (127 Einheiten) zu 100 %, im Bergverkehr (182 Einheiten) zu 76 % beladen.

### 2.2.1.2 Durchgang von Motorschiffen

Im Durchschnitt passierten die Schleuse Gabčíkovo im Jahr 2014 monatlich 60-70 Tankmotorschiffe und 220-230 Gütermotorschiffe (Abb. 8), davon 22-25 Einheiten mit einer Länge von 110 m, 8-12 Einheiten mit einer Länge von 135 m (europäische Schiffe mit Überlänge) und 10-12 spezialisierte Schiffe (RoRo u.a.).

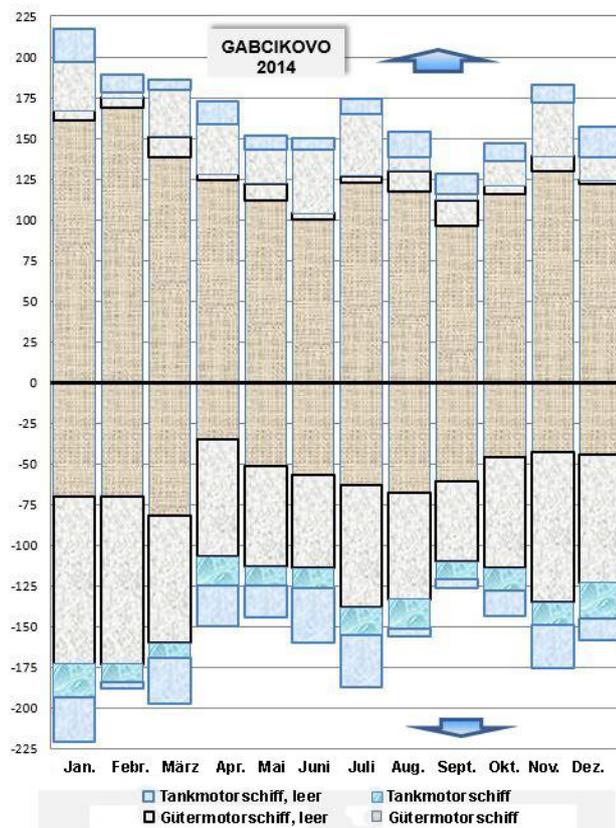
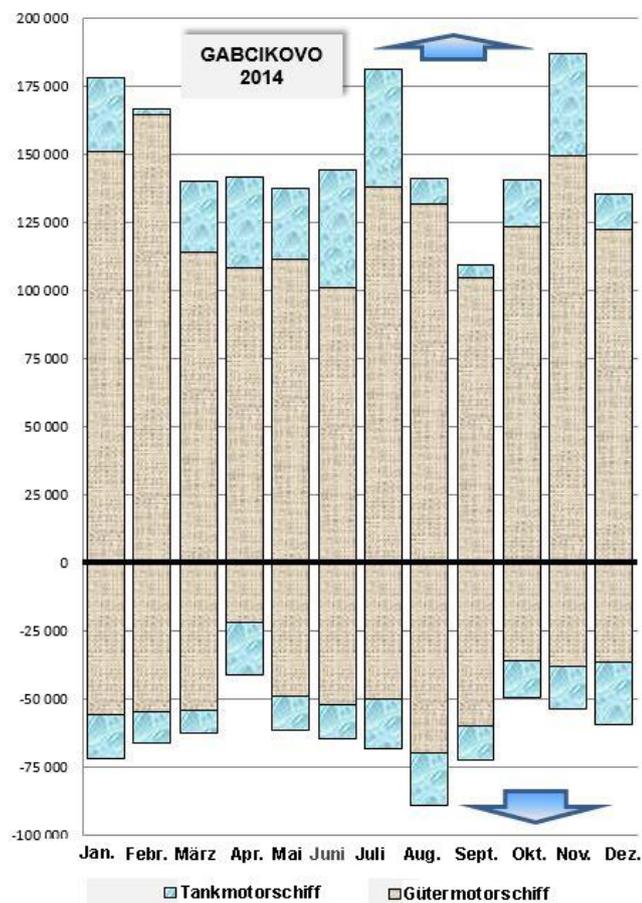


Abb. 8 Schleusen in Gabčíkovo im Berg- und Talverkehr nach Typen der Motorschiffe pro Monat im Jahr 2014

Der Verkehr mit Motorschiffen (insgesamt 3.870 Durchfahrten) erfolgte vor allem unter Flaggen von Deutschland (48 % der geschleusten Gütermotorschiffe und 58 % der Tankmotorschiffe), Bulgarien (8,7 % der Gütermotorschiffe) und von Rumänien (25 % der Tankmotorschiffe).

Im Jahr 2014 wurden insgesamt 2,56 Mio. t Güter mit Motorschiffen befördert, das sind 47,7 % (im Jahr 2012 – 47,0 %, im Jahr 2013 – 50,5 %) des gesamten Transportaufkommens, davon 1,80 Mio. t zu Berg, 0,76 Mio. t zu Tal, was ein Verhältnis von 2,4:1 ergibt (im Jahr 2013 betrug dieses Verhältnis 2,2:1).

Bei der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf Trocken- und Flüssiggut ergibt sich folgendes Bild (Abb. 9):



**Abb. 9 Transportaufkommen an der Schleuse Gabčíkovo nach Typen der Motorschiffe im Jahr 2014 im Berg- und Talverkehr in Tonnen**

- a) **Trockengüter**: Mit Motorschiffen wurden insgesamt 2,10 Mio. t Trockengüter befördert, davon
- zu Berg**: 1,52 Mio. t, das sind 37,6 % des gesamten Transportaufkommens zu Berg bzw. 41,8 % der zu Berg beförderten Trockengüter, bei folgenden Flaggenanteilen: 45 % (2013: 41 %) - Deutschland, je 6 – 7 % - Bulgarien und Rumänien, 4,5 % - Ungarn, 3,4 % - Slowakei, 30 % (2013: 43 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten.

**zu Tal:** 0,58 Mio. t, das sind 43,4 % des gesamten Transportaufkommens zu Tal bzw. 57,4 % der zu Tal beförderten Trockengüter, bei folgenden Flaggenanteilen: 34 % (2013: 36 %) - Deutschland, je 12 % - Bulgarien bzw. Rumänien, 46 % (2013: 43 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten.

Im Vergleich zum Talverkehr führen zu Berg doppelt so viele beladene Gütermotorschiffe. Das Verhältnis der beladenen und der leeren Gütermotorschiffe betrug zu Berg 18:1, zu Tal 1:1,3.

- b) Flüssige Güter:** Mit Motorschiffen wurden insgesamt 465.000 t befördert, das sind 63,7 % des gesamten Flüssiggutverkehrs im Jahr 2014, oder 9,0 % mehr als im Jahr 2013 und 4,4 % weniger als im Jahr 2012, davon:

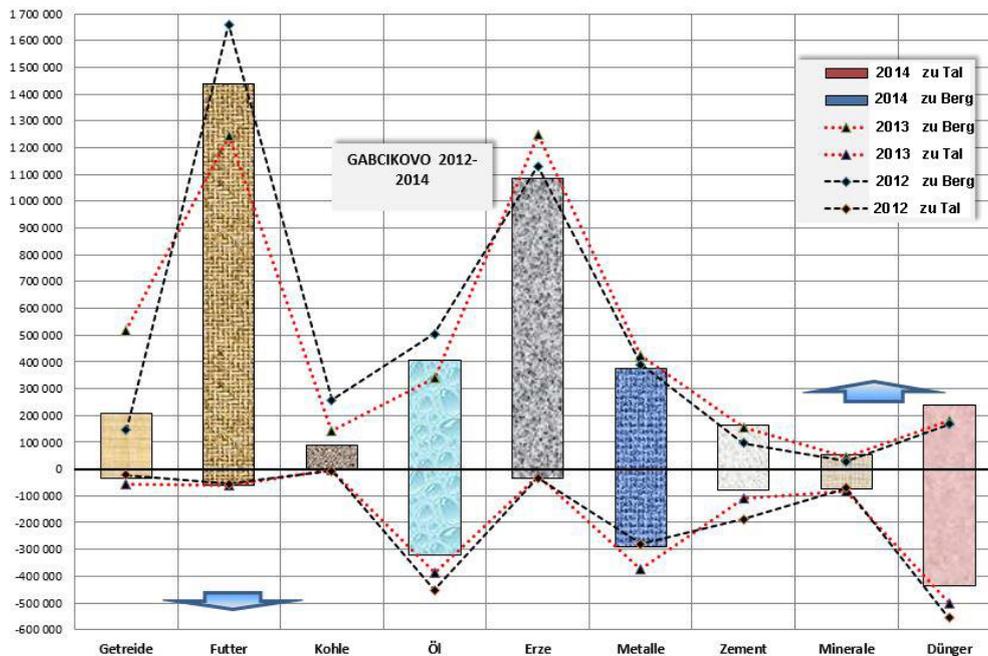
**zu Berg:** 283.000 t, das sind 70,0 % des gesamten Flüssiggutverkehrs zu Berg; bei folgenden Flaggenanteilen: 54 % (2013: 75 %) – Deutschland, 33 % - Rumänien.

**zu Tal:** 182.000 t, das sind 55,9 % des gesamten Flüssiggutverkehrs zu Tal; bei folgenden Flaggenanteilen: 57 % (2013: 30 %) - Deutschland, 19 % (2013: 26 %) - Slowakei, 12 % - Serbien.

Im Vergleich zum Talverkehr führen zu Berg doppelt so viele beladene Tankmotorschiffe. Das Verhältnis der beladenen und der leeren Tankmotorschiffe betrug zu Berg 2,3:1, zu Tal 1:2,7.

### 2.2.1.3 Beförderte Güterarten

Der Anteil der Güterarten am Transportaufkommen durch die Schleuse Gabčíkovo stellt sich wie folgt dar (Abb. 10):



**Abb. 10** Transportaufkommen an der Schleuse Gabčíkovo nach Güterabteilungen im Zeitraum 2012-2014 im Berg- und Talverkehr in Tonnen

**zu Berg:**

- *Nahrungs- und Futtermittel*: insgesamt 1,44 Mio. t, das sind 35 % des gesamten Bergverkehrs (2012: 38 %, 2013: 21 %). 52 % (2013: 45 %), bei folgenden Flaggenanteilen: 52 % (2013: 45 %) - Deutschland, 5 % - Ungarn, je 4 % - Slowakei und Österreich, 39 % - Nicht-DK-Mitgliedstaaten. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt; die höchste Gütermenge (172.000 t) wurde im Februar, die niedrigste (81.000 t) im April registriert.
- *Eisenerze*: insgesamt 1,08 Mio. t, das sind 26 % des gesamten Bergverkehrs (2012: 26%, 2013: 21 %), bei folgenden Flaggenanteilen: 59 % (2013: 19 %) - Deutschland, 23 % (2013: 19 %) - Österreich, 6 % (2013: 30 %) - Ungarn, 9 % (2013: 28,5 %) - Ukraine. Der Güterverkehr war gleichmäßig auf die Monate verteilt.
- *Getreide*: insgesamt 206.000 t, das sind 40 % weniger als im Jahr 2013 (514.000 t), und 5 % des gesamten Bergverkehrs (2013: 12 %), bei folgenden Flaggenanteilen: 41 % (2013: 42 %) – Deutschland, 35 % (2013: 45 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt – die höchste Gütermenge (35.000 t) wurde im Juli, die niedrigste (2.200 t) im April registriert.
- *Metallerzeugnisse*: insgesamt 376.000 t, das sind 9 % des gesamten Bergverkehrs (2013: 9 %), bei folgenden Flaggenanteilen: 23 % (2013: 24 %) - Deutschland, 17 % (2013: 29 %) - Rumänien, 15 % - Bulgarien, 18 % (2013: 20 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten. Der Güterverkehr war gleichmäßig auf die Monate verteilt.
- *Erdölerzeugnisse*: insgesamt 406.000 t, das sind 10 % (2013: 8 %) des gesamten Bergverkehrs, bei folgenden Flaggenanteilen: 48 % (2013: 57,8 %) - Deutschland, 14 % - Slowakei, 23 % (2013: 6,7 %) -Rumänien. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt – die höchste Gütermenge (56.000 t) wurde im Juni, die niedrigste (6.100 t) im Mai registriert.
- *Natürliche und künstliche Düngemittel*: insgesamt 238.000 t, das sind 5,8 % des gesamten Bergverkehrs, bei folgenden Flaggenanteilen: 50 % - Rumänien, je 10 % - Slowakei und Ukraine.

**zu Tal:**

- *Natürliche und künstliche Düngemittel*: insgesamt 434.000 t, das sind 33 % des gesamten Talverkehrs (2012: 33 %, 2013: 31 %), bei folgenden Flaggenanteilen: 26 % (2013: 29 %) -Deutschland, 24 % (2013: 18%) - Ukraine, 20 % (2013: 24 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt – die höchste Gütermenge (57.000 t) wurde im Februar, die niedrigste (7.000 t) im Mai registriert.
- *Erdölerzeugnisse*: insgesamt 323.000 t, das sind 24 % des gesamten Talverkehrs (2012: 27 %, 2013: 24 %), bei folgenden Flaggenanteilen: 32 % (2013: 32 %) - Österreich, 33 % (2013: 28 %) - Slowakei, 32 % - Deutschland, 7 % (2013: 11 %) - Serbien. Der Güterverkehr war gleichmäßig auf die Monate verteilt.

- *Metallerzeugnisse*: insgesamt 290.000 t, das sind 22 % des gesamten Talverkehrs (2012: 17 %, 2013: 23 %), bei folgenden Flaggenanteilen: 19 % (2013: 14 %) - Deutschland, 19 % (2013: 11 %) - Bulgarien, 8 % (2013: 12 %) - Ukraine, 10 % (2013: 8 %) – Rumänien, 30 % (2013 - 39 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt – die höchste Gütermenge (36.000 t) wurde im Mai, die niedrigste (10.000 t) im April registriert.

## 2.2.2 Güterverkehr auf der mittleren Donau – Transportaufkommen gemäß Erfassungsstelle Mohács

Das Transportaufkommen durch Mohács betrug im Jahr 2014 ca. 5,0 Mio. t, das sind 89,4 % der im Jahr 2013 beförderten Gütermenge (die Verringerung ist durch den Rückgang der Erz- und Kohletransporte zu Berg bedingt), davon 2,69 Mio. t (54,2 %) zu Berg (2012: 50,6 %, 2013: 59,1 %).

2014 verringerte sich das Transportaufkommen gegenüber dem Ergebnis des Vorjahres zu Berg um 17,9 %, bei gleichbleibender Gütermenge zu Tal.

Im Folgenden wird der Anteil der verschiedenen Fahrzeugtypen und Güterarten an diesem Gesamtergebnis ausführlich dargestellt.

### 2.2.2.1 Durchgang von Schubverbänden

Im Durchschnitt passierten Mohács im Jahr 2014 monatlich 45-50 Schubverbände (Abb. 11).

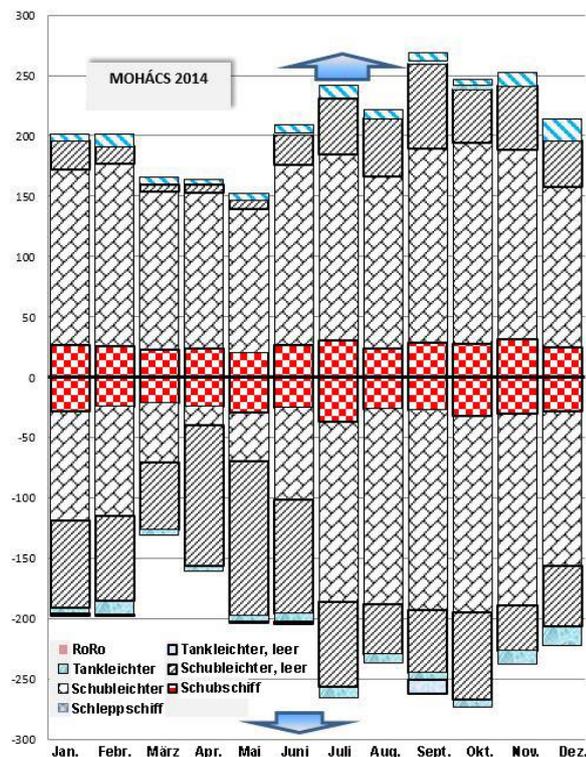


Abb. 11 Berg- und Talverkehr in Mohács nach Typen der Verbandseinheiten pro Monat im Jahr 2014

Mit Schubverbänden wurden im Jahr 2014 ca. 3,70 Mio. t Güter durch Mohács befördert, das sind 74,7 % des gesamten Transportaufkommens (2013: 74,3 %), davon 2,24 Mio. t zu Berg, was 83,5 % des gesamten Bergverkehrs entspricht (2013: 79,8 %).

Der Verkehr von Schubverbänden (insgesamt 648 Durchfahrten) erfolgte vor allem unter der Flagge von Rumänien (38 %), Deutschland (24 %), der Ukraine (15,8 %), der Slowakei (7 %), von Österreich (4,6 %) und Ungarn (3,5 %).

Bei der Aufteilung des Transportaufkommens auf Trocken- und Flüssiggut ergibt sich folgendes Bild (Abb. 12):

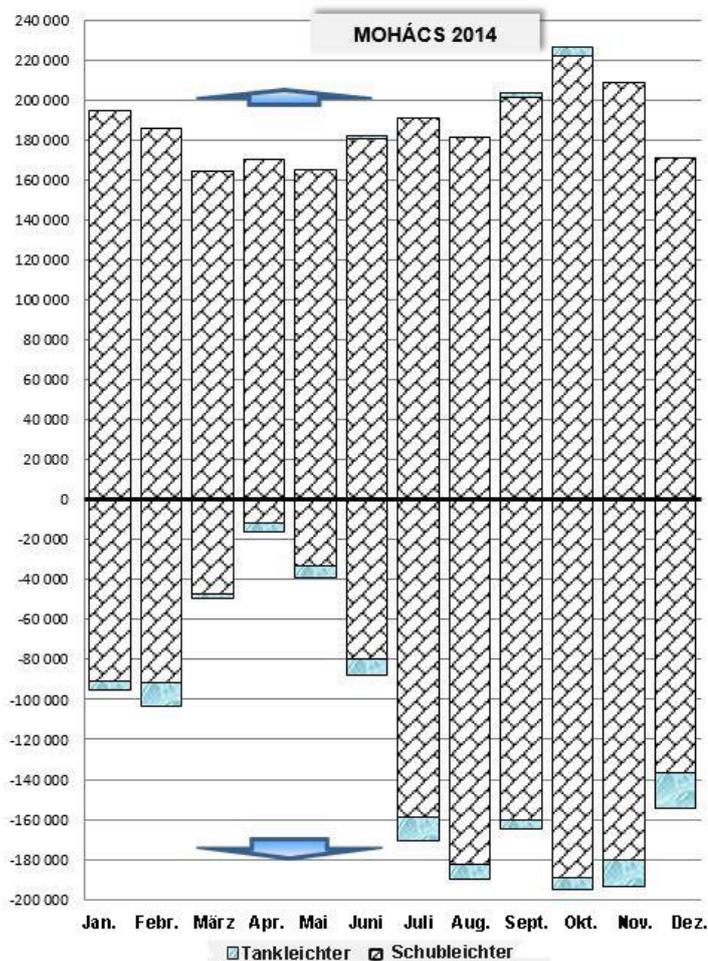


Abb. 12 Transportaufkommen in Mohács im Berg- und Talverkehr im Jahr 2014 nach Güter- und Tankschubleichtern in Tonnen

a) Trockengüter:

**zu Berg:** Mit Schubverbänden wurden 2,24 Mio. t Trockengüter befördert, das sind 83,2 % des gesamten Transportaufkommens zu Berg bzw. 85,9 % der zu Berg beförderten Trockengüter, bei folgenden Flaggenanteilen: 42 % - Deutschland, 38 % Rumänien, 10 % Ukraine,

**zu Tal:** Mit Schubverbänden wurden 1,36 Mio. t Trockengüter befördert, das sind 60,0 % des gesamten Transportaufkommens zu Tal bzw. 77,4 %

der zu Tal beförderten Trockengüter, bei folgenden Flaggenanteilen: 29 % - Ukraine, je 27 % Rumänien und Deutschland.

Das Verhältnis des Transportaufkommens mit Schubverbänden im Berg- zum Talverkehr beträgt 1,6:1 (2013 – 1,9:1). Zu Berg fahren im Jahr 2014 2.118 Schubleichter in Schubverbänden durch, davon 18 % unter Ballast. Bei den 2.084 zu Tal verkehrenden Einheiten waren 41 % unter Ballast.

#### b) Flüssige Güter:

**zu Berg:** Mit Schubverbänden wurden 1.700 t Flüssiggüter befördert.

**zu Tal:** Mit Schubverbänden wurden 96.600 t Flüssiggüter befördert, das sind 4,3 % des gesamten Transportaufkommens zu Tal und 19,1 % der zu Tal beförderten Flüssiggüter; bei folgenden Flaggenanteilen: 42 % - Serbien, 33 % Österreich, 26 % der Slowakei.

Insgesamt fuhren im Jahr 2014 zu Berg 104, zu Tal 103 Tankschubleichter – dabei waren die Bergfahrer zu 7 %, die Talfahrer zu 82,5 % beladen.

#### 2.2.2.2 Durchgang von Motorschiffen

Im Durchschnitt passierten Mohács im Jahr 2014 monatlich 120-160 Motorschiffe (Abb. 13).

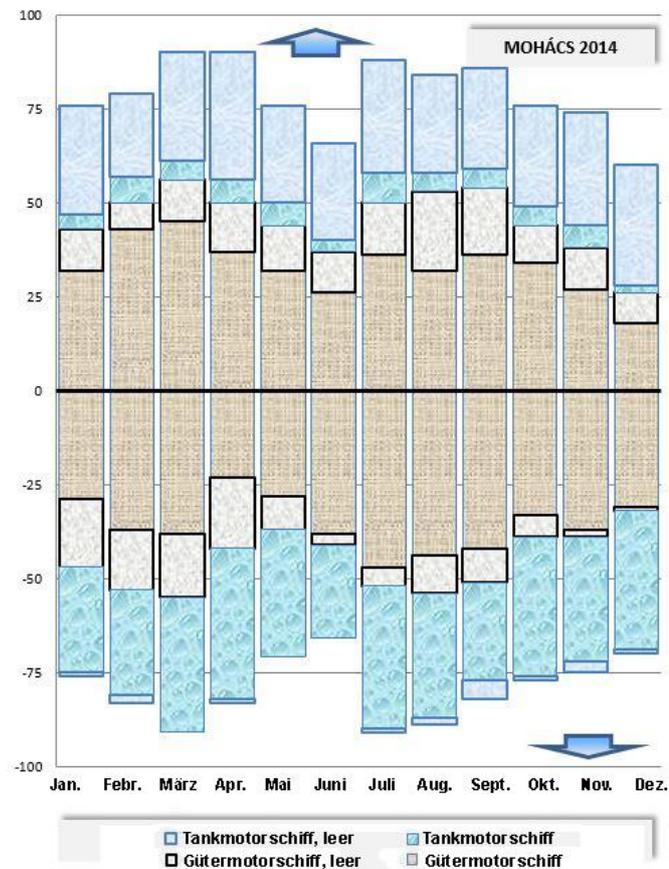


Abb. 13 Berg- und Talverkehr in Mohács nach Typen der Motorschiffe pro Monat im Jahr 2014

Motorschiffe waren mit ca. 1,25 Mio. t zu 25,3 % (2013 – 25,7 %) am gesamten Transportaufkommen in Mohács beteiligt. Dabei wurden zu Berg 440.000 t, zu Tal: 810.000 t Güter befördert, was einem Verhältnis von 0,5:1 entspricht. Es wurden insgesamt 1.900 Durchfahrten von Motorschiffen registriert, bei folgenden Flaggenanteilen: 44 % - Serbien (zu 96 % Tankmotorschiffe), 15 % - Deutschland (zu 95 % Gütermotorschiffe), 13 % - Bulgarien (zu 100 % Gütermotorschiffe), 16 % - Nicht-DK-Mitgliedstaaten.

Bei der Aufteilung des Transportaufkommens auf Trocken- und Flüssiggut ergibt sich folgendes Bild (Abb. 14):

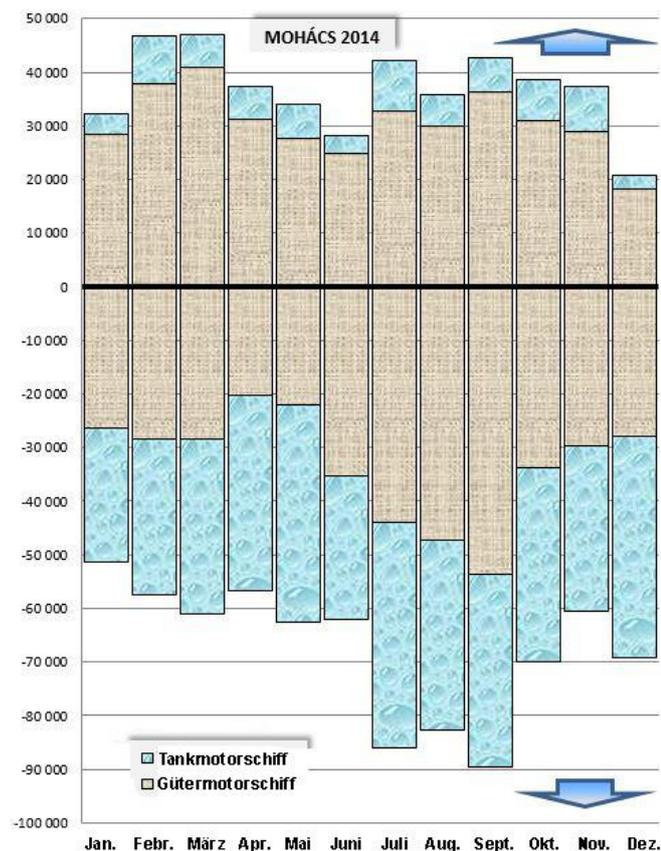


Abb. 14 Transportaufkommen im Berg- und Talverkehr in Mohács nach Typen der Motorschiffe im Jahr 2014 in Tonnen

a) **Trockengüter:** Mit Motorschiffen wurden insgesamt ca. 0,77 Mio. t Trockengüter befördert, davon

**zu Berg:** 368.000 t, d.h. 84 % (2013: 85 %) der mit Gütermotorschiffen zu Berg beförderten Gütermenge, bei folgenden Flaggenanteilen: 23 % (2013: 22 %) - Deutschland, 30 % (2013: 19 %) - Bulgarien, 6,5 % - Slowakei, 20 % (2013: 28 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten.

**zu Tal:** 397.000 t, d.h. 46 % (2013: 60 %) der mit Gütermotorschiffen zu Tal beförderten Gütermenge, bei folgenden Flaggenanteilen: 25 % (2013: 23 %) - Deutschland, 18 % (2013: 14 %) - Bulgarien, 7 % - Slowakei, 28 % (2013: 30 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten.

Das Verhältnis der beladenen Schiffe betrug hinsichtlich der Fahrtrichtung (Berg-/Talverkehr) 1,2:1. Das Verhältnis der beladenen Schiffe und der Schiffe unter Ballast betrug zu Berg 3,5:1, zu Tal 2:1.

**b) Flüssige Güter:** Mit Motorschiffen wurden insgesamt 487.000 t flüssige Güter befördert, davon:

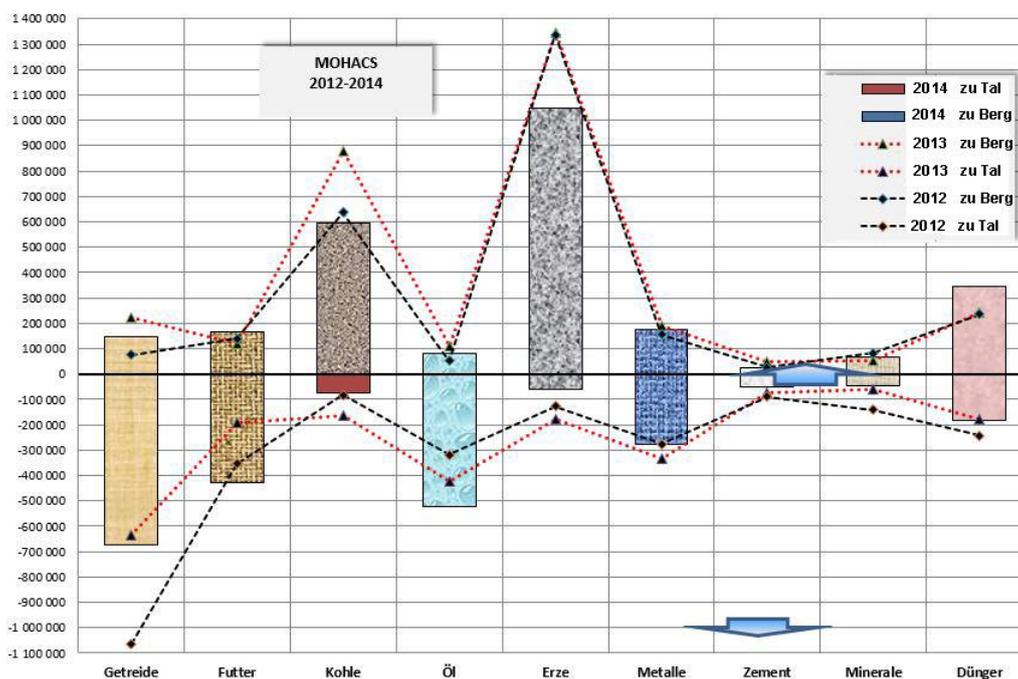
**zu Berg:** 75.000 t, bei folgenden Flaggenanteilen: 50 % - Rumänien, 40 % - Serbien.

**zu Tal:** 412.000 t, das sind 50,9 % der gesamten mit Motorschiffen zu Tal beförderten Gütermenge, bei folgenden Flaggenanteilen: 76 % (2013: 77 %) - Serbien, 10 % (2013: 7 %) - Rumänien, 7,5% (2013: 10 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten.

Die Bergfahrer waren zu 16 % beladen (84 % passierten die Erfassungsstelle unbeladen, zur Beladung auf der oberen Donau), die Talfahrer zu 98 %.

### 2.2.2.3 Beförderte Güterarten

Der Anteil der Güterarten am Transportaufkommen in Mohács stellt sich wie folgt dar (Abb. 15):



**Abb. 15** Transportaufkommen in Mohács nach Güterabteilungen im Zeitraum 2012-2014 im Berg- und Talverkehr in Tonnen

**zu Berg:**

- *Eisenerze:* insgesamt 1,0 Mio. t, d.h. 41 % aller zu Berg beförderten Güter (2012: 45 %, 2013: 42 %), 78 % des Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 88 % (2013: 51 %) - Deutschland, 5,6 %

(2013: 25 %) - Ukraine, 8,7 % (2013: 18 %) - Ungarn. Der Güterverkehr war über das ganze Jahr gleichmäßig auf die Monate verteilt.

- *Feste mineralische Brennstoffe*: insgesamt 0,6 Mio. t, d.h. 23 % aller zu Berg beförderten Güter (2012: 23 %, 2013: 27 %), 67,5 % des Vorjahresergebnisses. 93 % (2013: 75 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien befördert. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt – die höchste Gütermenge (82.000 t) wurde im September, die niedrigste (19.000 t) im Juni registriert.
- *Düngemittel*: insgesamt 344.000 t, d.h. 13 % aller zu Berg beförderten Güter (2013: 7,5 %), 143 % Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 60 % (2013: 45 %) - Rumänien, 16 % (2013: 10 %) - Ukraine, 6 % - Bulgarien. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt – die höchste Gütermenge (53.000 t) wurde im Juni, die niedrigste (3.000 t) im April registriert.
- *Getreide*: insgesamt 147.000 t, d.h. 5,7 % aller zu Berg beförderten Güter (2013: 7 %), 66 % des Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 13 % (2013: 21 %) - Deutschland, 9 % (2013: 14 %) - Bulgarien, 12 % - Rumänien, 25 % (2013: 34 %) - Nicht-DK-Mitgliedstaaten. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt – die höchste Gütermenge (35.000 t) wurde im Mai, die niedrigste (0 t) im November registriert.
- *Metallerzeugnisse*: insgesamt 176.000 t, d.h. 6,9 % aller zu Berg beförderten Güter (2013: 6 %), 93 % des Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 38 % (2013: 46 %) - Bulgarien, 22 % (2013: 14 %) - Ukraine, 18 % - Deutschland.

#### **zu Tal:**

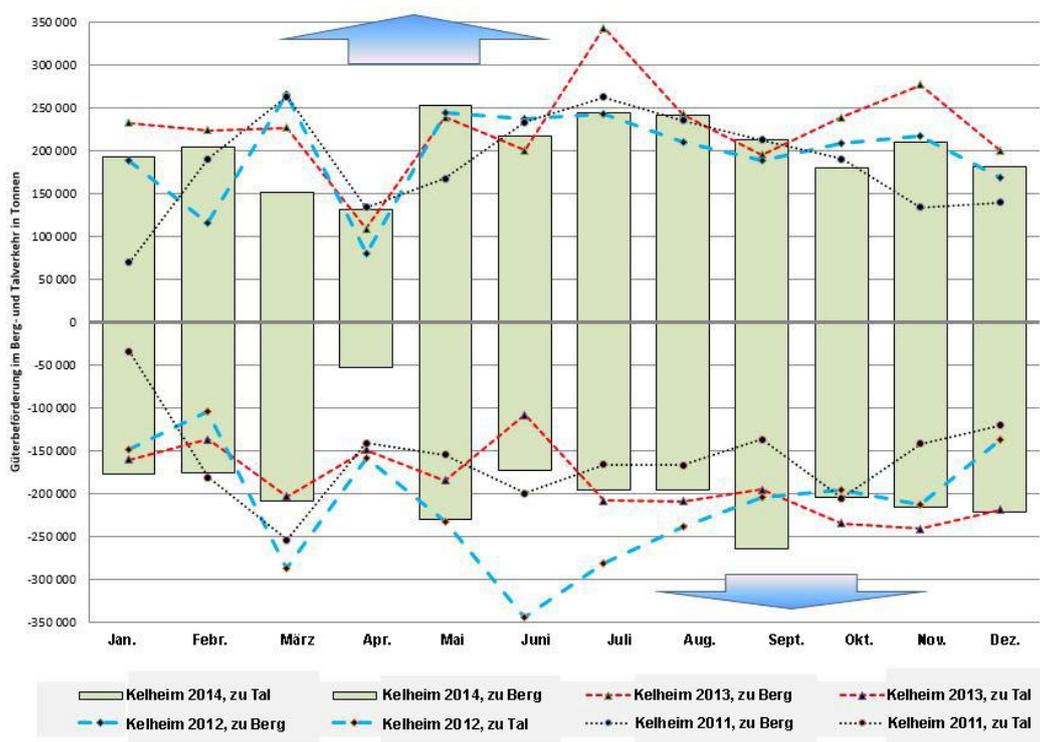
- *Getreide*: insgesamt 674.000 t, d.h. 29 % aller zu Tal beförderten Güter (2012: 41 %, 2013: 28 %), 106 % des Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 29 % (2013: 27 %) - Deutschland, 27 % (2013: 15 %) - Ukraine, 16 % (2013: 15 %) - Rumänien, 4 % - Bulgarien. Der Güterverkehr war ungleichmäßig auf die Monate verteilt – die höchste Gütermenge (119.000 t) wurde im September, die niedrigste (5.500 t) im April registriert. 77 % des Getreides wurde im zweiten Halbjahr 2014 befördert.
- *Erdölerzeugnisse*: insgesamt 0,52 Mio. t, d.h. 22,5 % aller zu Tal beförderten Güter (2012: 12 %, 2013: 19 %), 123 % des Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 69 % (2013: 67 %) - Serbien (gleichmäßig auf die Monate verteilt), 9 % - Rumänien, 6 % - Slowakei, 5 % - Österreich.
- *Metallerzeugnisse*: insgesamt 276.000 t, d.h. 12 % aller zu Tal beförderten Güter (2012: 11 %, 2013: 15 %), 83 % des Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 36 % (2013: 32 %) - Rumänien, 24 % (2013: 19 %) - Bulgarien, 16 % (2013: 14 %) - Ukraine, 10 % - Deutschland.

- *Nahrungs- und Futtermittel*: insgesamt 430.000 t, d.h. 18,6 % aller zu Tal beförderten Güter (2012: 14 %, 2013: 8,5 %), das 2,2fache des Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 38 % (2013: 22 %) - Deutschland, 24 % - Ukraine, 9 % - Rumänien. 88 % der Nahrungsmittel wurden im zweiten Halbjahr 2014 befördert, die größte Menge (91.000 t) im Oktober, die geringste (0 t) im Januar.
- *Düngemittel*: insgesamt 182.000 t, d.h. 7,9 % aller zu Tal beförderten Güter (2013: 7,5 %), 103 % des Vorjahresergebnisses, bei folgenden Flaggenanteilen: 26 % - Ukraine, 23 % - Rumänien, 12 % - Deutschland, 10 % - Bulgarien.

## 2.3 Verkehr zwischen den Strombecken

### 2.3.1 Verkehr auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal

Durch die Schleuse Kelheim fuhren im Jahr 2014 zu Berg 2.163 Güterschiffe, davon ca. 89 % beladen, zu Tal ebenfalls 2.163 Schiffe, davon 94 % beladen. Insgesamt wurden 4,74 Mio. t, d.h. 4,8 % weniger als im Jahr 2013 befördert, davon 2,32 Mio. t in Richtung Donau, 2,42 Mio. t in Richtung Rhein, was für ein ausgewogenes Verhältnis spricht (Abb. 16).



**Abb. 16 Transportaufkommen an der Schleuse KELHEIM im Zeitraum 2011-2014 im Berg- und Talverkehr in Tonnen**

Die Hauptgütermenge wurde mit Gütermotorschiffen, darunter mit 135 m langen Schiffen (135 x 11,4), vor allem unter der Flagge der Niederlande befördert.

### 2.3.2 Wechselverkehr zwischen Donau und Schwarzem Meer

Das Transportaufkommen im Sulina-Kanal betrug 3,67 Mio. t, 16 % mehr als im Vorjahr (Abb. 17).

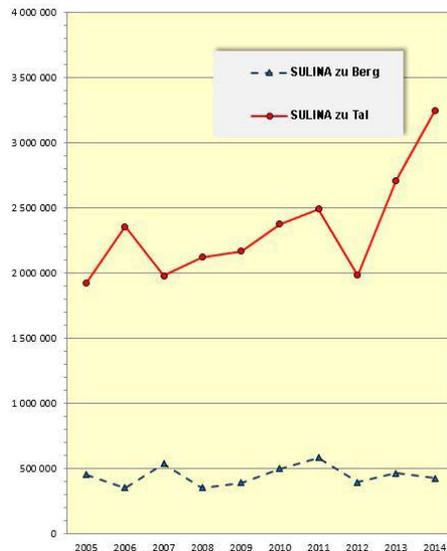


Abb. 17 Transportaufkommen im Sulina-Kanal in Tonnen



Abb. 18 Transportaufkommen im Donau-Schwarzmeer-Kanal in Tonnen

Die über den Donau-Schwarzmeerkanal im Jahr 2014 beförderte Gütermenge betrug 14,4 Mio. t. (Abb. 18).

## Abschnitt 3

### Schlussfolgerungen und Ausblick

Im Jahr 2014 gab es auf der Donau keine außergewöhnlichen hydrometeorologischen Ereignisse, so dass die Schifffahrtsbedingungen, auch infolge der bedeutenden Niederschläge im Juni, September und Oktober als zufriedenstellend bezeichnet werden können.

Die *Fahrgastbeförderung* mit Fahrgastkabinenschiffen ist der sich am dynamischsten entwickelnde Bestandteil der Donauschifffahrt. Im Kurzstreckenverkehr auf der oberen Donau wurde ein Anstieg von 20 %, im Verkehr zum Donaudelta ein Zuwachs von 6 % erreicht.

Der Zuwachs des Fahrgastschiffsverkehrs ist auf den Einsatz neuer Fahrgastkabinenschiffe zurückzuführen. Im Jahr 2015 könnte die Anzahl der auf der Donau eingesetzten Fahrgastkabinenschiffe bei 170 Einheiten liegen. Die Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung mit Kabinenschiffen und im Ortsverkehr werden auf ca. 280 Mio. EUR geschätzt, was wesentlich mehr ist als in den Jahren 2012 und 2013.

Der *Güterverkehr auf der oberen Donau* lag im ersten Halbjahr um 8,5 % höher als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Die Bilanz für 2014 zeigt jedoch ein um 9 % niedrigeres Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr. Dies ist auf den Rückgang des Trockengüterverkehrs um 10 %, vor allem bei der Beförderung von Eisenerzen zu Berg (- 13 %) und von Getreide (- 40 %) zu Berg zurückzuführen. Auch durch den Anstieg der Beförderung von Nahrungsmitteln zu Berg um 15 % konnte der Rückgang des gesamten Güterverkehrsaufkommens nicht kompensiert werden.

Dabei lag das Verhältnis der Beförderungsmengen von Eisenerzen und Nahrungsmitteln im Jahr 2014 bei 0,75:1, im Unterschied zum Vorjahresverhältnis von ca. 1:1.

Der Verkehr mit Schubverbänden blieb auf dem Niveau von 2013, während der Verkehr mit Gütermotorschiffen um 20 % sank.

Der *Güterverkehr auf der mittleren Donau* lag im Jahr 2014 infolge des Rückgangs der Erz- und Kohlebeförderung zu Berg (- 22 % bzw. - 37 %) um 9 % unter dem Vorjahresergebnis. Diese Verluste konnten auch durch den geringfügigen Anstieg der Beförderung von Düngemitteln zu Berg und Erdölerzeugnissen zu Tal nicht kompensiert werden.

Damit liegen die wirtschaftlichen Indikatoren der Donauschifffahrt im Jahr 2014 unter dem Ergebnis des Vorjahres, obwohl keine ungünstigen Schifffahrtsbedingungen bzw. größere Einschränkungen der Schifffahrt zu verzeichnen waren.

Vorbehaltlich der noch eingehenden offiziellen statistischen Angaben kann für das Jahr 2014 mit folgendem Ergebnis gerechnet werden:

- Transportaufkommen auf der Donau - ca. 34-34,5 Mio. t, davon ca. 11 Mio. t im Inlandverkehr;
- **erreichte Transportleistung: ca. 20,5 – 21,0 Mrd. TKM, erzielte Einnahmen aus dem grenzüberschreitenden Güterempfang/Güterversand** (bei einem durchschnittlichen Treibstoffpreis von 1000 USD/t im ersten und 700 USD/t im zweiten Halbjahr 2014) – **ca. 370 Mio. EUR.**

Die aus Beförderung auf der Donau und Güterumschlag in den Häfen geschätzten Gesamteinnahmen in der Donauschifffahrt liegen bei ca. **800 - 850 Mio. EUR.**

\*       \*  
\*

Quelle: Auf der Basis eines eigenen Erhebungssystems erstellte Arbeitsdokumente der Donaukommission zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt“