

Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Bilanz für das Jahr 2014



**Donaukommission
Budapest - 2015**

Abschnitt 1

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

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),

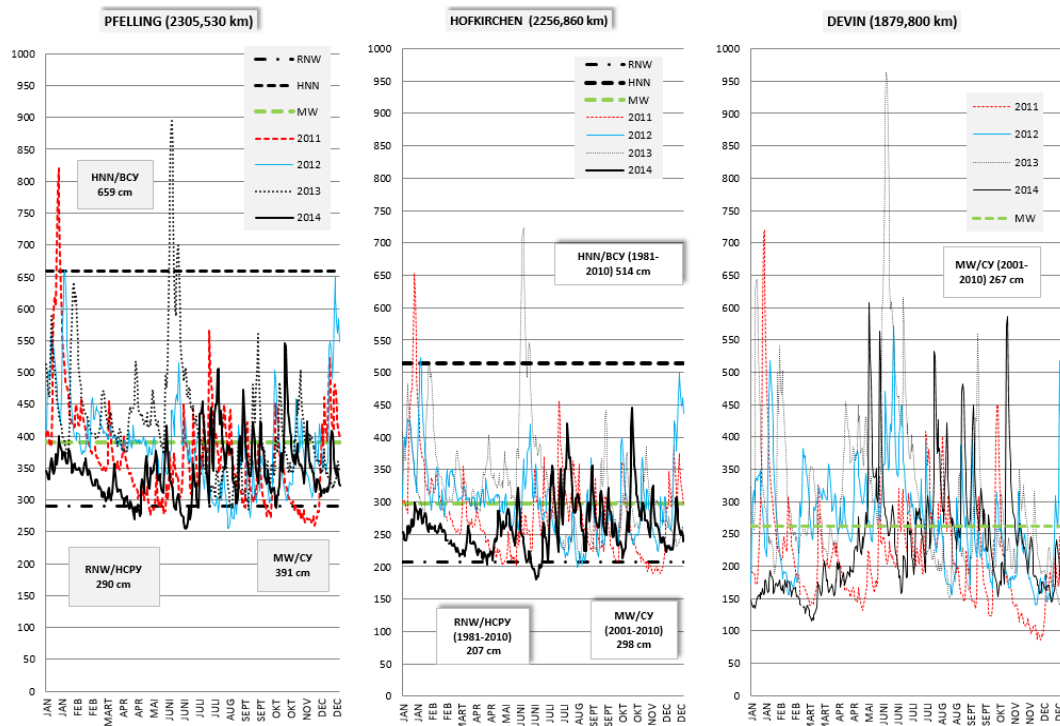


Abb. 1 Pegelanzeigen (Durchschnittswerte) an der oberen Donau: 2011 - 2014

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

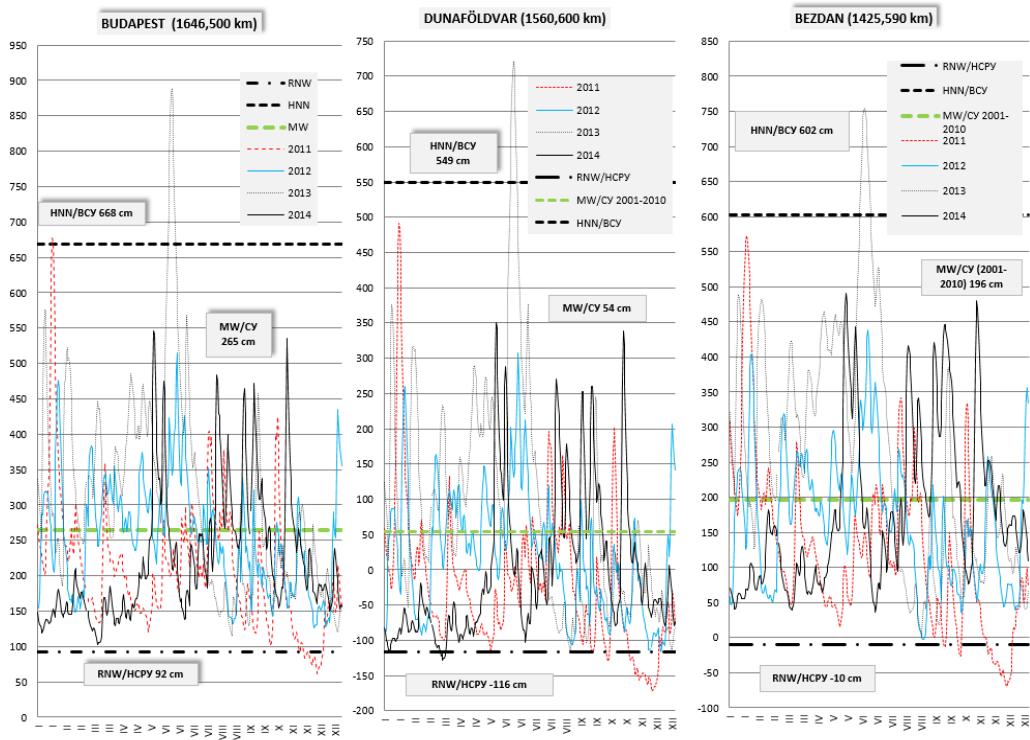


Abb. 2 Pegelanzeigen (Durchschnittswerte) an der mittleren Donau: 2011 - 2014

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

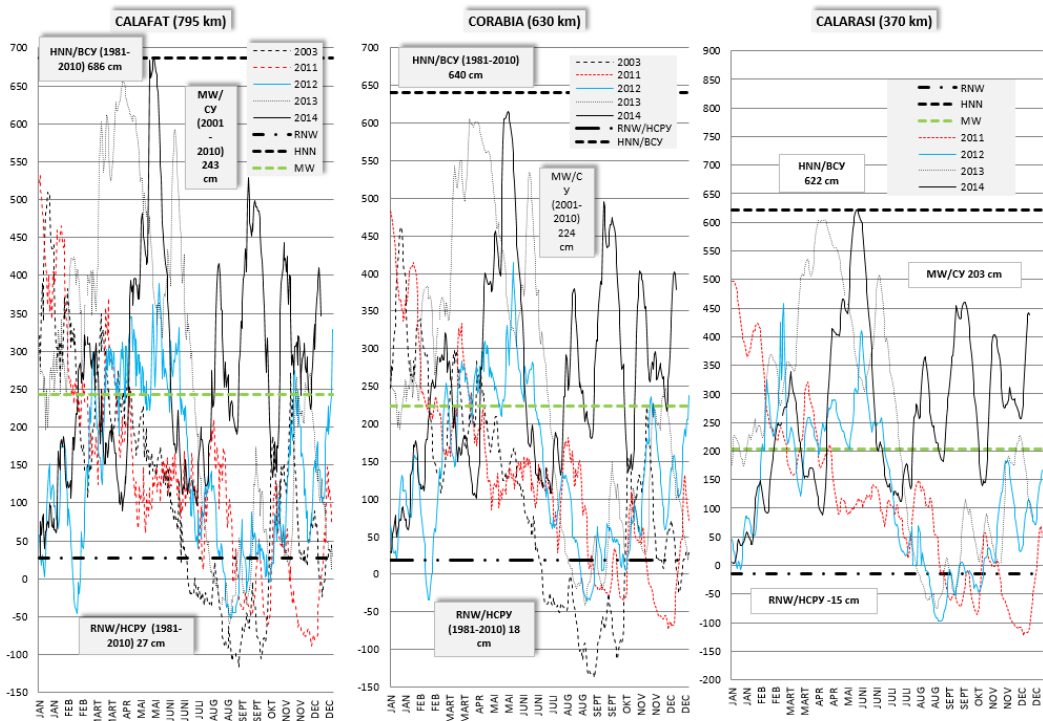


Abb. 3 Pegelanzeigen (Durchschnittswerte) an der unteren Donau: 2011 - 2014

Im März wurden auf der oberen und der mittleren Donau ein Rückgang der Wasserstände bis zum RNW und sogar ein Unterschreiten der in den letzten zehn Jahren niedrigsten Werte des Jahres 2011 beobachtet.

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

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

Die Schneevorräte in den Bergen und auf den flachen Abschnitten wurden als unbedeutend eingeschätzt, so dass davon ausgegangen wurde, dass das Frühjahrshochwasser vor allem infolge von Niederschlägen auftreten kann.

In der zweiten Aprildekade wurde ein Anstieg der Wasserstände infolge der Niederschläge auf der oberen und mittleren Donau beobachtet. Die starken Regenfälle vom 16.-17. Mai führten zu einem außergewöhnlichen, regenbedingten Hochwasser auf dem Hoheitsgebiet von Serbien. Der Wasserstand stieg auf der oberen und mittleren Donau täglich 2,5-3 m (Abb. 1, 2), die Höchstwerte wurden nach 2-2,5 Tagen erreicht. Auf der unteren Donau näherte sich dieser Wert dem HSW (Abb. 3).

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

Im Juni lagen die Wasserstände auf der Donau relativ stabil um den MW.

Gegen Ende des Monats lagen die Wasserstände unter dem MW:

- auf der oberen und mittleren Donau um 50-185 cm,
- auf der unteren Donau um 35-95 cm.

Im Juli lagen die Wasserstände auf der gesamten Donau unter den langjährigen MW-Werten. Ende Juli wurde der HSW 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 3-3,5 Tage lang 2-2,2 m.

Im September wurden zwei bedeutende Wasserstandanstiege mit einem Intervall von 10-12 beobachtet, dabei erreichte der Höchstwert des Anstiegs 2-2,5 m.

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.

Im Zeitraum August-Dezember kam es wegen des abrupten Anstiegs der Wasserstände vereinzelt zu Unterbrechungen der Schifffahrt.

Abschnitt 2

Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs

2.1 Fahrgastschiffsverkehr

2.1.1 Verkehr auf der oberen Donau

Der stabile Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen (Flusskreuzfahrtschiffen) setzte im Jahr 2014 in März ein. Bedingt durch gewachsene Zahl der auf der Donau eingesetzten Schiffe (vor allem vom Typ „Viking“, mit einer Transportkapazität von 190 Passagieren).

Den Hauptanteil der Fahrgastbeförderung mit Kabinenschiffen bildeten Kurzreisen mit einer Dauer von 5-7-8 Tagen auf der Linie Passau-Wien-Bratislava-Budapest-Passau. 90 % der mit Fahrgastschiffen auf der oberen Donau beförderten Fahrgäste entfiel auf Routen mit Ausgangspunkt Passau.

Auf diesen Linien wurden 2014 insgesamt über 150 Schiffe mit einer Gesamttransportkapazität von über 30.000 Personen eingesetzt.

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

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

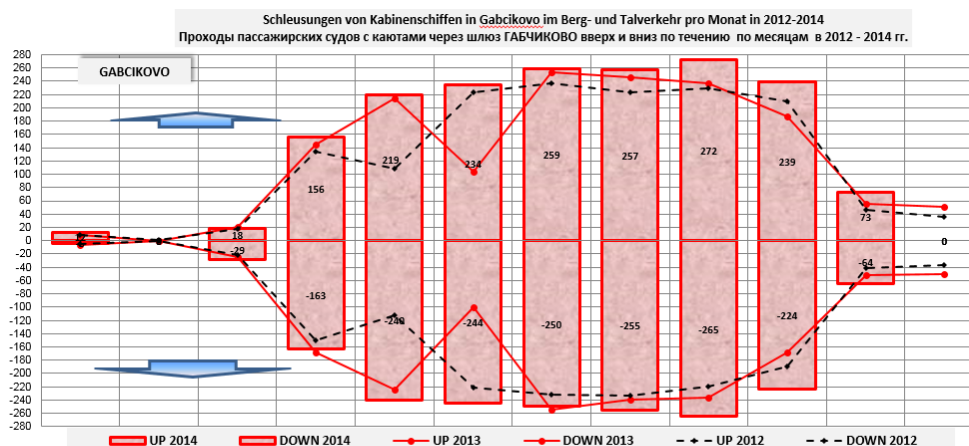


Abb. 4 SCHLEUSUNGEN VON KABINENSCHIFFEN IN GABČIKOVO pro Monat in 2012-2014

16,5 % (2013: 20 %) des Fahrgastschiffsverkehrs erfolgte mit Schiffen unter deutscher, 6% (2013: 5 %) unter bulgarischer, 3 % (2013: 5,3 %) unter rumänischer und 2 % (2013: 2,5 %) unter ukrainischer Flagge.

Schiffe unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (Schweiz, Malta, Niederlande, Frankreich) waren zu 72 % (2013: 64 %) am Fahrgastschiffsverkehr beteiligt.

In März-Juni fuhren durch die Staustufe Gabčíkovo Fahrgastschiffe mit einer Länge von ca.

- 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 % am Fahrgastverkehr beteiligt.
- 135 m: 1.165 Durchfahrten, davon 5,8 % unter deutscher Flagge, der Rest unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten; diese Schiffe waren zu 37 % am Fahrgastverkehr beteiligt.

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

2.1.2 Verkehr auf der mittleren Donau (Statistik der Erfassungsstelle Mohács)

Der Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen (den Hauptanteil dieser Verkehrsart bilden Fahrten von Passau zum Donaudelta mit einer Dauer von 14-15-16 Tagen) begann Ende März (Abb. 5). Die Anzahl der Durchfahrten betrug 713, was einem Anstieg um 9 % gegenüber 2013 entspricht.

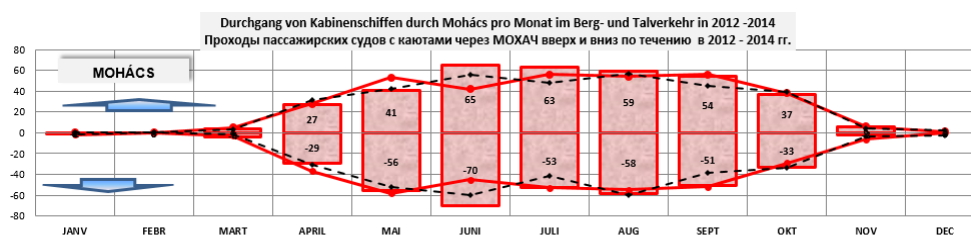


Abb. 5 DURCHGANG VON KABINENSCHIFFEN DURCH MOHÁCS pro Monat in 2012-2014

Auf Kabinenschiffen 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.

2.2 Güterverkehr

2.2.1 Verkehr auf der oberen Donau

2.2.1.1 Umfang

Der Umfang des Güterverkehrs durch die Schleusengruppe Jochenstein betrug im Jahr 2014 5,0 Mio. t (3,2 Mio. t zu Berg und 1,8 Mio. t zu Tal), das ist 10 % weniger als im Jahr 2013.

Durch die Staustufe Gabčíkovo wurden im Jahr 2014 5,38 Mio. t befördert, das sind 9 % weniger als im Vorjahr. Der Transitverkehr betrug ca. 4,04 Mio. t zu Berg und 1,34 Mio. t zu Tal oder 25 % (in 2012 und 2013 73% zu 27%).

2.2.1.2 Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden

Mit Schubverbänden wurden durch die Staustufe Gabčíkovo im Jahr 2014 insgesamt 2,81 Mio. t oder 52,3 % der Gesamtmenge (einschließlich Flüssiggut) befördert, davon 2,24 Mio. t zu Berg, was 55,4 % des gesamten Bergverkehrs entspricht.

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

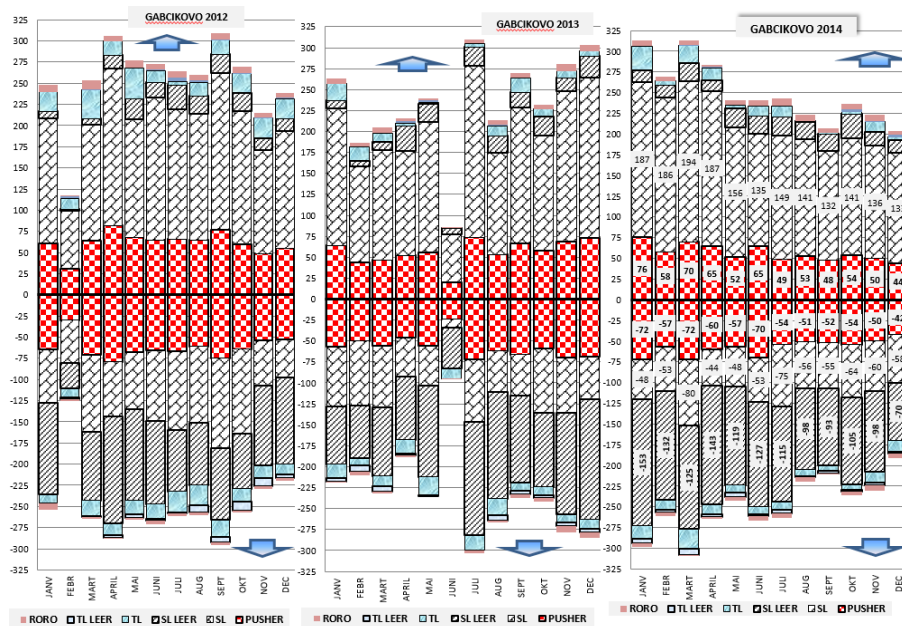


Abb. 6 SCHIFFSDURCHGÄNGE durch GABČIKOVO nach Typen der Verbandseinheiten pro Monat

a) An Trockengütern wurden in Schubverbänden folgende Mengen befördert (Abb. 7):

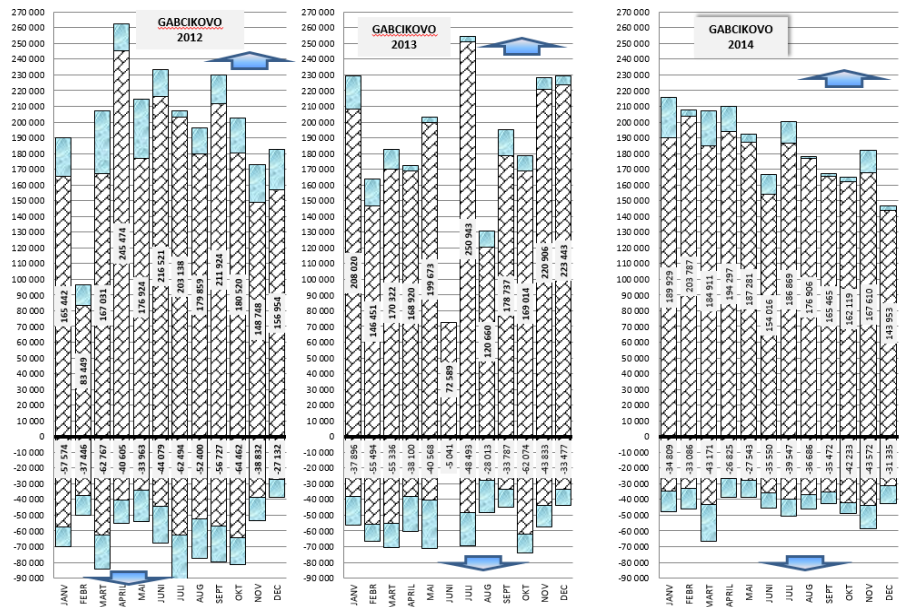


Abb. 7 STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS mit Tank- und Schubleichtern durch GABČIKOVO in Tonnen pro Monat

- zu Berg: 2,12 Mio. t, d.h. 52,4 % des gesamten Bergverkehrs (einschließlich Flüssiggut) und 58,2 % der zu Berg beförderten Trockengüter bei folgenden Flaggenanteilen: 44 % - Deutschland, 15 % Rumänien, 13 % Österreich, 10,5 % Ukraine, 5 % Ungarn, 4 % Slowakei (Abb. 8),

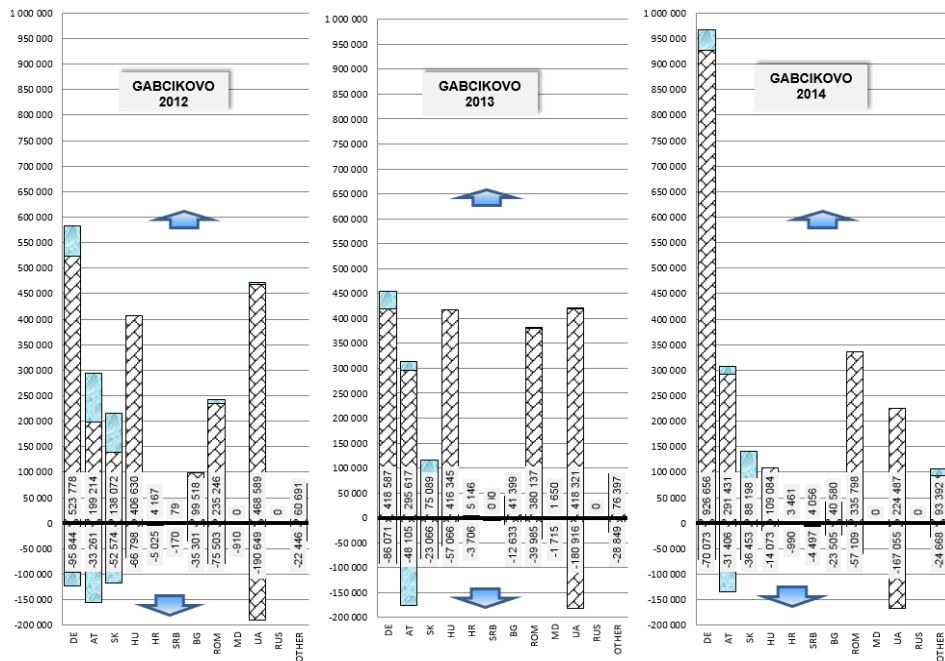


Abb. 8 STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS mit Tank- und Schubleichtern durch GABCIKOVO in Tonnen, nach Ländern der Registrierung der Schiffe

- zu Tal: 430.000 t, d.h. 32 % des gesamten Talverkehrs (einschließlich Flüssiggut) und 42 % der zu Tal beförderten Trockengüter bei folgenden Flaggenanteilen: 39 % - Ukraine, 16 % Deutschland, 8 % Slowakei, 7 % Österreich (Abb. 8).

Das Verhältnis von Berg- und Talverkehr beträgt 4,9:1 (2012 - 3,7:1, 2013 - 4,5:1).

Insgesamt fuhren im Jahr 2014 2.347 Schubleichter in Schubverbänden durch, davon nur 10 % mit Ballast. Gleichzeitig waren von den 2.072 zu Tal verkehrenden Einheiten 71 % (2013: 63 %) mit Ballast beladen, was von der Unausgeglichenheit der Güterbasis beim Verkehr mit Schubverbänden auf der oberen Donau zeugt.

- b) Flüssige Güter wurden mit Tankleichtern in Tankverbänden befördert.

Von der Gesamtmenge der 2014 beförderten flüssigen Gütern (730.000 t) wurden 265.000 t, d.h. 36,3 % in Tankleichtern befördert, davon

- zu Berg: 121.000 t, d.h. 6 % mehr als im Jahr 2013, aber 53 % weniger als im Jahr 2012, bei folgenden Flaggenanteilen: 42 % - Slowakei, 32 % Deutschland, 12 % Österreich (Abb. 8),

- zu Tal: 144.000 t, d.h. 27,5% weniger als im Jahr 2013, und 37,1 % weniger als im Jahr 2012, bei folgenden Flaggenanteilen: 71 % - Österreich, 22 % Slowakei (Abb. 8),

Das Verhältnis von Berg- und Talverkehr beträgt 0,8:1 (2012 - 1,1:1, 2013 - 0,6:1).

Insgesamt waren die im Jahr 2014 in Schubverbänden durchgeführten Tankleichter im Talverkehr (127 Einheiten) zu 100 %, im Bergverkehr (182 Einheiten) zu 76 % beladen.

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 %) (Abb. 9).

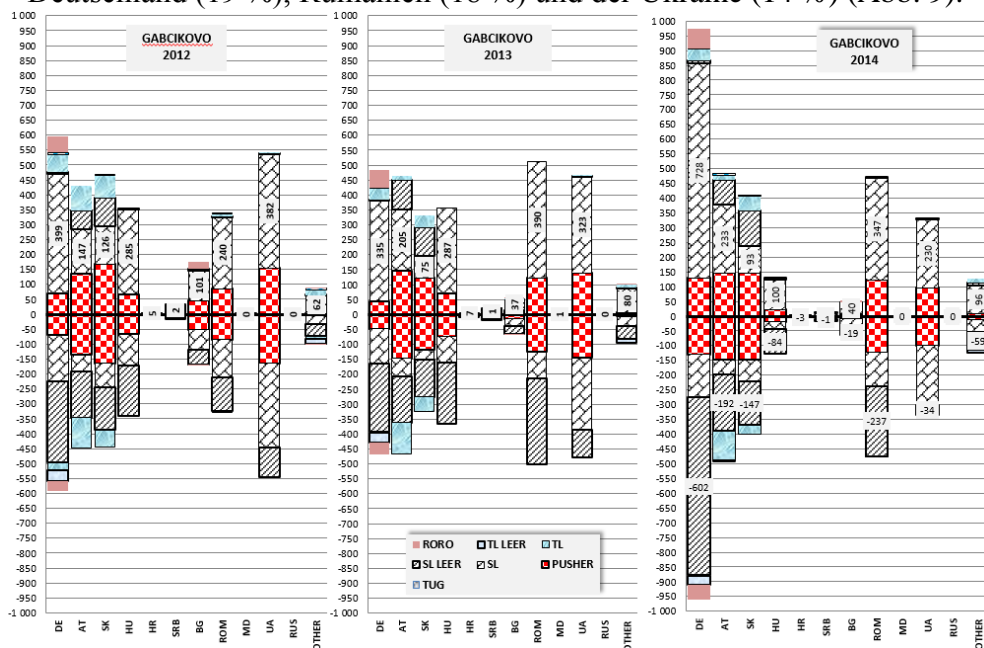


Abb. 9 SCHIFFSDURCHGÄNGE DURCH GABČIKOVO NACH TYPEN DER VERBANDSEINHEITEN
NACH LÄNDERN DER REGISTRIERUNG DER SCHIFFE

Güterverkehr mit Gütermotorschiffen

Mit Gütermotorschiffen wurden im Jahr 2014 insgesamt ca. 2,56 Mio. t oder 47,7 % der Gesamtmenge befördert (2012: 47 %, 2013: 50,5 %), davon

- zu Berg: 1,8 Mio. t
- zu Tal: 0,76 Mio. t

d.h. das Verhältnis beträgt 2,4:1 (2013: 2,2:1).

Im Durchschnitt passierten die Staustufe Gabčíkovo monatlich 220-230 Gütermotorschiffe (Abb. 10), davon

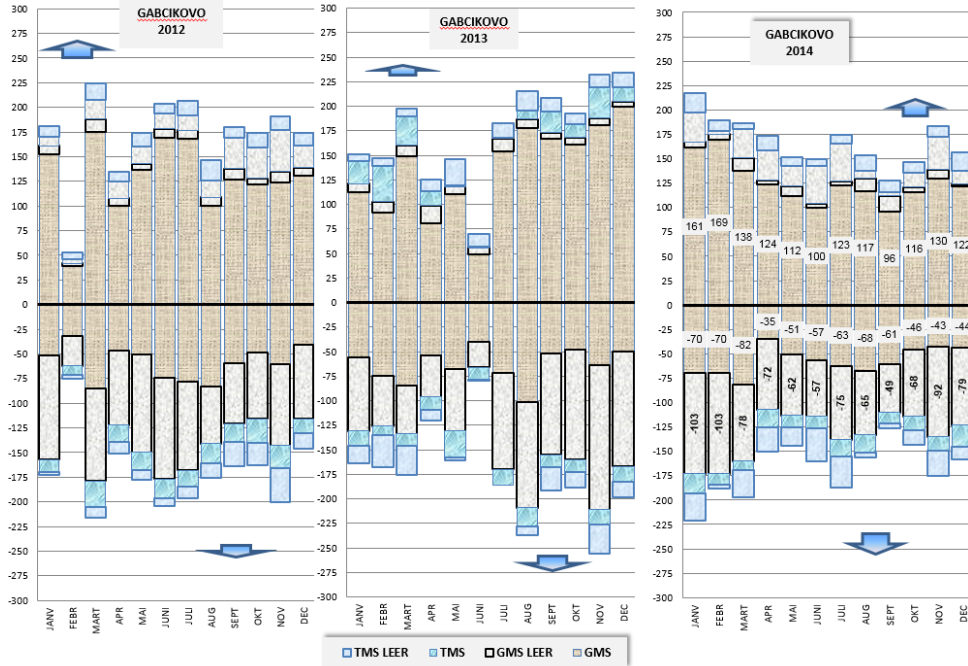


Abb. 10 SCHIFFSDURCHGÄNGE durch GABCIKOVO NACH MOTORSCHIFFSTYPEN pro Monat

- 22-25 Einheiten mit einer Länge von 110 m und
- 8-12 Einheiten mit einer Länge von 135 m (*große europäische Schiffe, Schiffe mit Überlänge*).

a) Mit Gütermotorschiffen wurden insgesamt 2,05 Mio. t Güter befördert (Abb. 11), davon

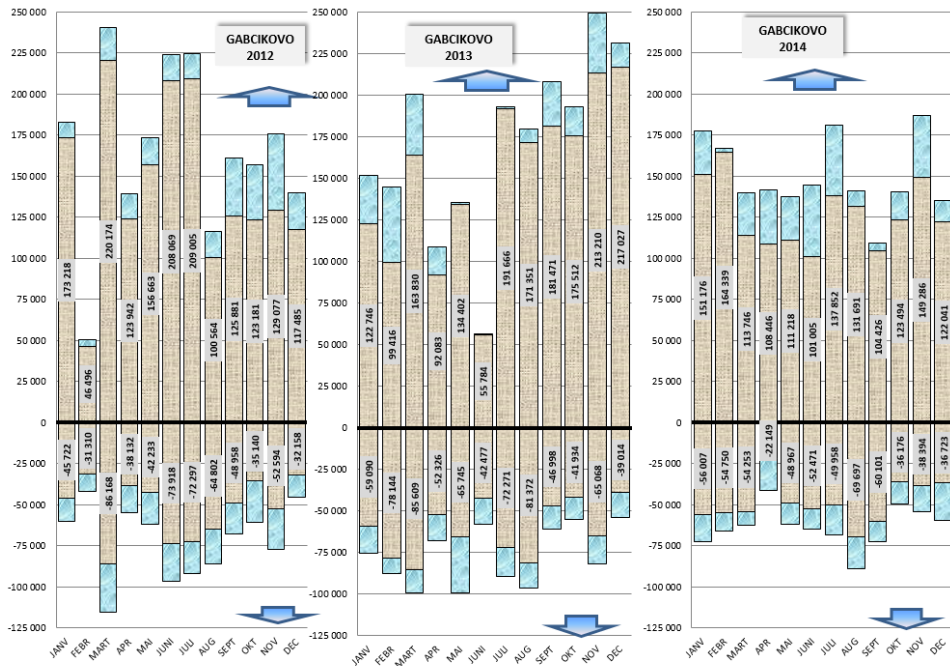


Abb. 11 STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS mit Tank- und Motorgüterschiffen durch GABCIKOVO in Tonnen pro Monat

- zu Berg: 1,52 Mio. t, d.h. 37,6 % des gesamten Güterverkehrs einschließlich Flüssigut und 41,8 % des Trockengutverkehrs zu Berg, 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 (Abb. 12).

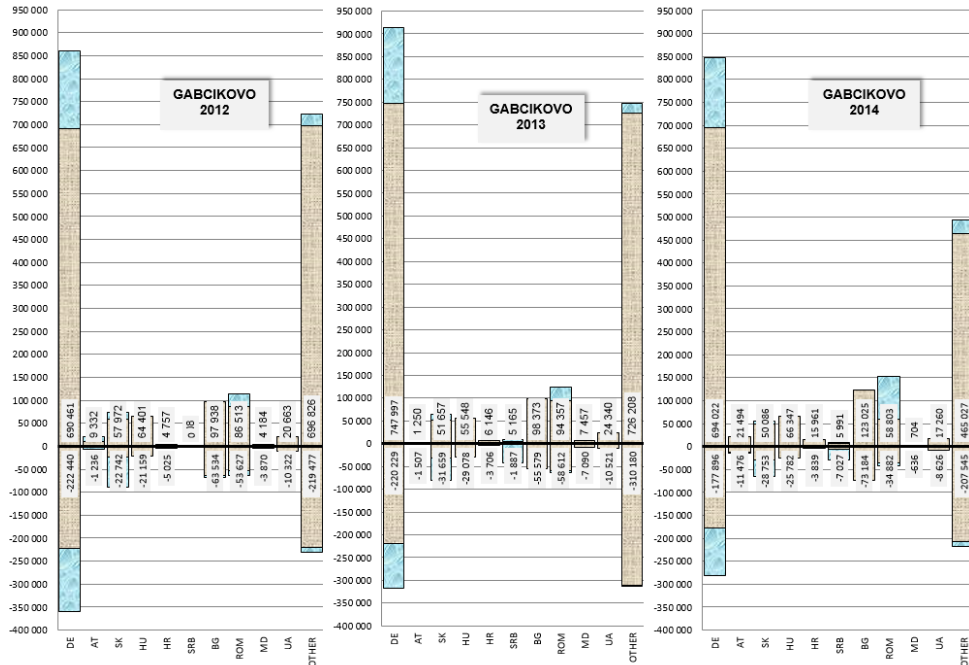


Abb. 12 STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS mit Tank- und Motorgüterschiffen durch GABCIKOVO in Tonnen nach Ländern der Registrierung der Schiffe

- zu Tal: 0,53 Mio. t, d.h. 43,4 % des gesamten Güterverkehrs und 57,4 % des Trockengüterverkehrs zu Tal; 34 % (2013: 36 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, je 12 % unter der Flagge von Bulgarien bzw. Rumänien, 46 % (2013: 43 %) unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert (Abb. 12).

Das Verhältnis der beladenen Gütermotorschiffe betrug hinsichtlich der Fahrtrichtung

- Berg/Talfahrt: 2:1

Das Verhältnis der beladenen Tankschiffe und der Gütermotorschiffe unter Ballast betrug

- zu Berg: 18 : 1
- zu Tal: 1 : 1,3.

- b) Mit Tankmotorschiffen wurden im Jahr 2014 insgesamt 465.000 t Flüssiggut befördert, d.h. 63,7 % des gesamten Flüssiggutverkehrs, 9% mehr als im Jahr 2013 und 4,4 % weniger als im Jahr 2012, davon:

- zu Berg: 283.000 t, d.h. 70 % des gesamten Flüssiggutverkehrs zu Berg; 54 % (2013: 75 %) des Flüssigguts wird unter der Flagge von Deutschland (Abb. 10), 33 % unter der Flagge von Rumänien transportiert (Abb. 12).

- zu Tal: 182.000 t, d.h. 55,9 % des gesamten Flüssiggutverkehrs zu Tal; 57 % (2013: 30 %) werden unter der Flagge von Deutschland 19 % unter der Flagge der Slowakei (2013: 26 %), 12 % unter der Flagge von Serbien transportiert (Abb. 12).

Im Durchschnitt passierten die Staustufe Gabčíkovo monatlich 60-70 Tankschiffe (Abb. 10).

Das Verhältnis der beladenen Tankschiffe betrug hinsichtlich der Fahrtrichtung (Abb. 10)

- Berg/Talfahrt: 2:1

Das Verhältnis der beladenen Tankschiffe und der Tankschiffe unter Ballast betrug

- zu Berg: 2,3 : 1
- zu Tal: 1 : 2,7.

Der Verkehr von Motorschiffen (insgesamt 3.870 Durchfahrten) erfolgte unter Flaggen von Deutschland (48 % der durchgefahrenden Gütermotorschiffe und 58 % der Tankmotorschiffe) Bulgarien (8,7 % der Gütermotorschiffe) und Rumänien (25 % der Tankmotorschiffe) (Abb. 13).

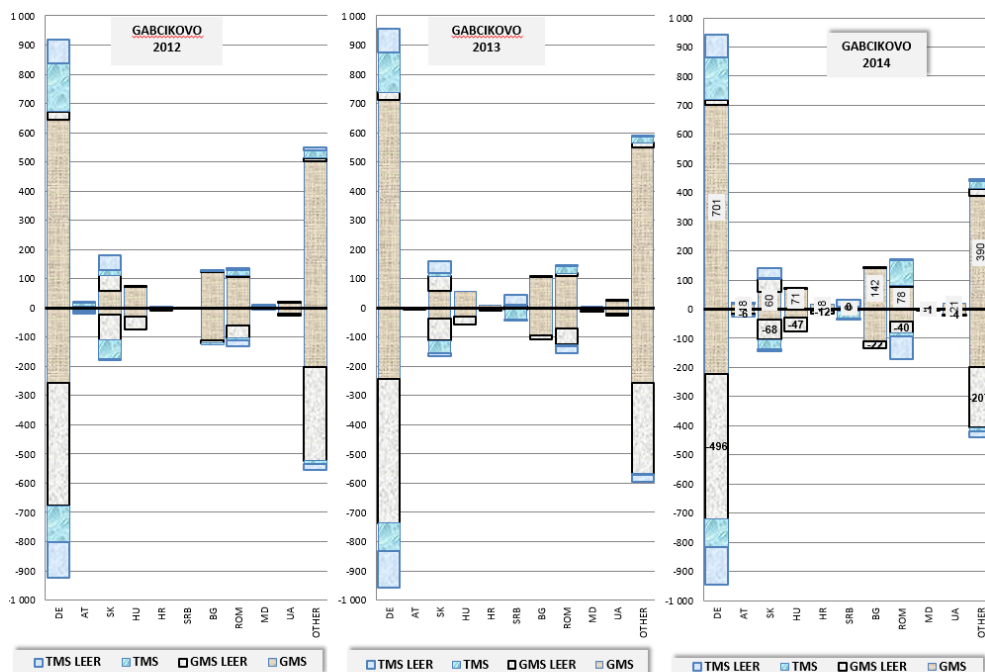


Abb. 13 SCHIFFSDURCHGÄNGE durch GABCIKOVO nach Motorschiffstypen und Ländern der Registrierung der Schiffe

2.2.1.3 Beförderte Güterarten (Abb. 14)

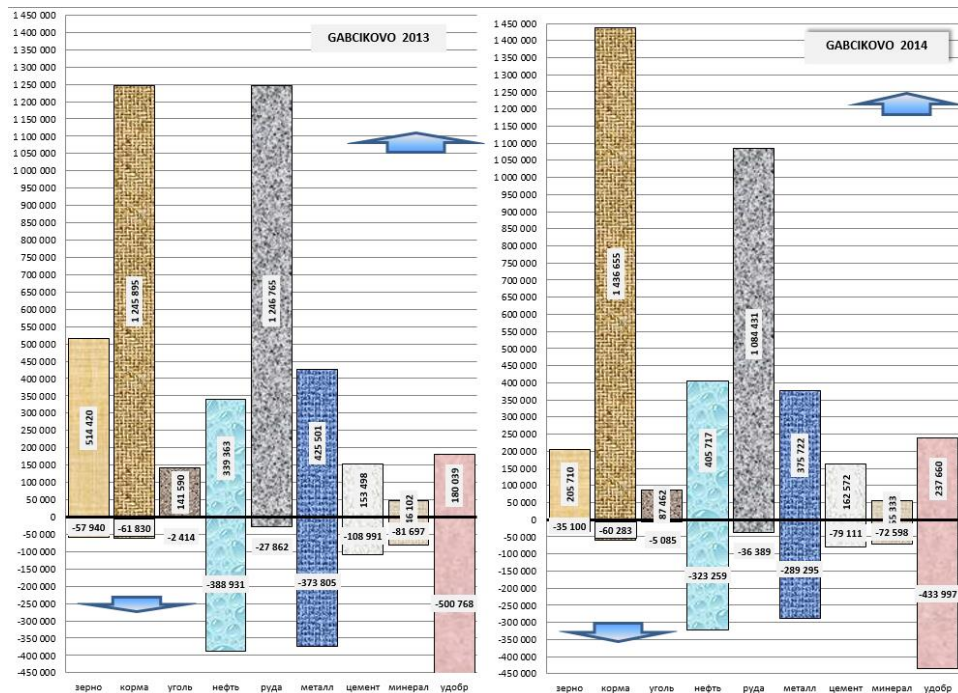


Abb. 14 WARENSTRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS AUF DER DONAU durch Gabčíkovo in Tonnen

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

- zu Berg:
 - *Nahrungs- und Futtermittel:* insgesamt 1,44 Mio. t oder 35 % des gesamten Bergverkehrs (2012: 38 %, 2013: 21 %). 52 % (2013: 45 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 5 % unter der Flagge von Ungarn, je 4 % unter der Flagge der Slowakei und von Österreich, 39 % unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.
 - Die Verteilung des Verkehrs auf die Monate war ungleichmäßig; 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 %).
 - 59 % (2013: 19 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 253% (2013: 19 %) unter der Flagge von Österreich, 6 % (2013: 30 %) unter der Flagge von Ungarn, 9 % (2013: 28,5 %) unter der Flagge der Ukraine befördert. Der Güterverkehr war gleichmäßig auf die Monate verteilt.
 - *Getreide:* insgesamt 206.000 t, 40 % weniger als im Jahr 2013 (514.000 t) und 5 % des gesamten Bergverkehrs (2013: 12 %). 41 % (2013: 42 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge

von Deutschland und 35 % (2013: 45 %) von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.

Die Verteilung der Güter auf die Monate war ungleichmäßig – 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 %). 23 % (2013: 24 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 17 % (2013: 29 %) unter der Flagge von Rumänien, 15 % unter der Flagge von Bulgarien, 18 % (2013: 20 %) unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.

Der Güterverkehr war gleichmäßig auf die Monate verteilt.

- *Erdölerzeugnisse*: insgesamt 406.000 t, das sind 10 % (2013: 8 %) des gesamten Bergverkehrs. 48 % (2013: 57,8 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 14 % unter der Flagge der Slowakei, 23 % (2013: 6,7 %) unter der Flagge von Rumänien befördert.

Die Verteilung der Güter auf die Monate war ungleichmäßig – die höchste Gütermenge (56.000 t) wurde im Juni, die niedrigste (6.100 t) im Mai registriert.

- zu Tal:

- *Natürliche und künstliche Düngemittel*: insgesamt 205.000 t, das sind 33 % des gesamten Talverkehrs (2012: 33 %, 2013: 31 %). 26 % (2013: 29 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 24 % (2013: 18%) unter der Flagge der Ukraine, 20 % (2013: 24 %) unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.

Die Verteilung der Güter auf die Monate war ungleichmäßig – 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 %).

32 % (2013: 32 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Österreich, 33 % (2013: 28 %) unter der Flagge der Slowakei, 32 % unter der Flagge von Deutschland, 7 % (2013: 11 %) unter der Flagge von Serbien befördert.

Der Güterverkehr war gleichmäßig auf die Monate verteilt.

- *Metallerzeugnisse*: insgesamt 290.000 t, das sind 22 % des gesamten Talverkehrs (2012: 17 %, 2013: 23 %). 19 % (2013: 14 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 19 % (2013: 11 %) unter der Flagge von Bulgarien, 8 % (2013: 12 %) unter der Flagge der Ukraine, 10 % (2013: 8 %) unter der Flagge von Rumänien und 30 % unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.

Die Verteilung der Güter auf die Monate war ungleichmäßig – die höchste Gütermenge (36.000 t) wurde im Mai, die niedrigste (10.000 t) im April registriert.

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

2.2.2.1 Umfang

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

Im ersten Halbjahr verringerte sich die Verkehrsleistung gegenüber dem Ergebnis des vergleichbaren Zeitraums im Jahr 2013

- zu Berg um 21 %,
- zu Tal um 27 %.

2.2.2.2 Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden

Durch die Erfassungsstelle Mohács wurden mit dieser Verkehrsart im Jahr 2014 insgesamt ca. 3,7 Mio. t Güter, d.h. 74,7 % des gesamten Verkehrsaufkommens einschließlich Flüssiggut befördert (2013: 74,3 %), davon 2,2 Mio. t zu Berg, was 83,5 % des gesamten Bergverkehrs entspricht (2013: 79,8 %).

Im Durchschnitt führen durch die Erfassungsstelle Mohács im Jahr 2014 45-50 Schubverbände im Monat zu Berg und zu Tal (Abb. 15).

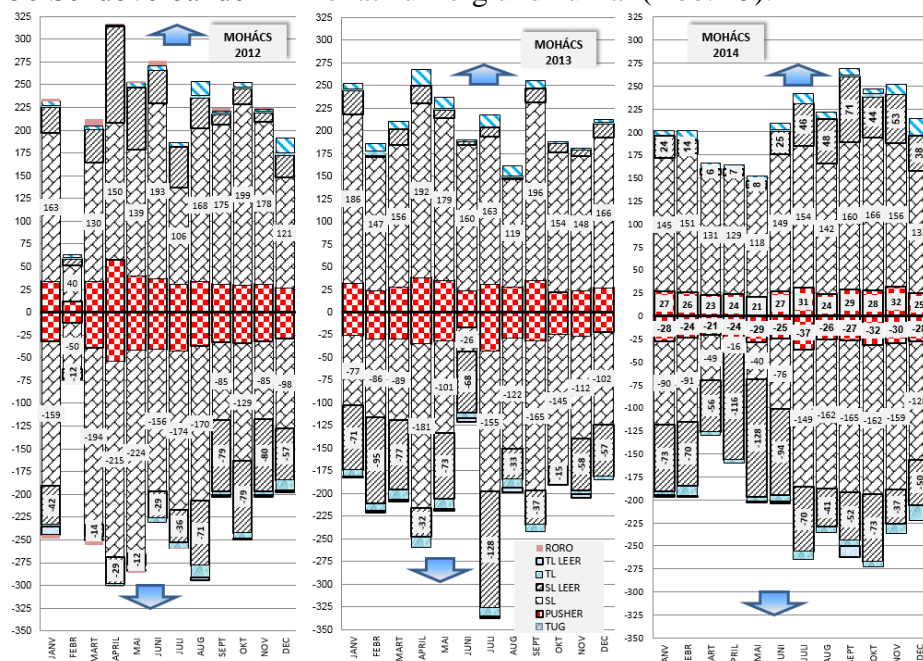


Abb. 15 SCHIFFSDURCHGÄNGE DURCH MOHÁCS NACH TYPEN DER VERBANDSEINHEITEN pro Monat

a) Mit Schubverbänden wurden folgende Mengen an Trockengütern befördert (Abb. 16):

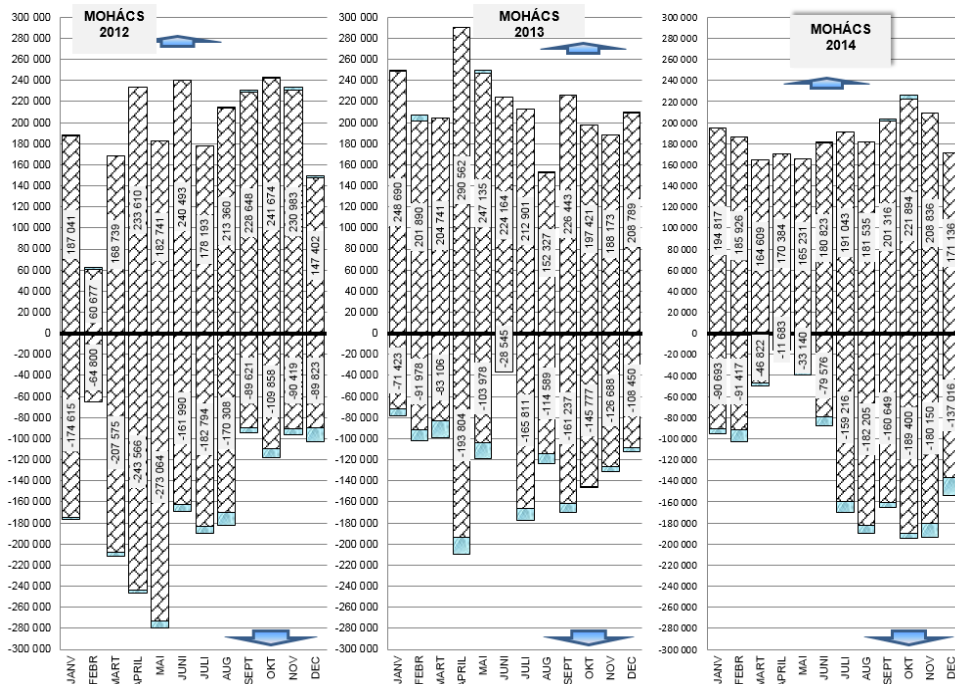


Abb. 16 STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS MIT TANK- UND SCHUBLEICHTERN durch MOHÁCS in Tonnen pro Monat

- zu Berg: 2,24 Mio. t, d.h. 83,2 % des gesamten Bergverkehrs einschließlich Flüssiggut und 85,9 % der zu Berg beförderten Trockengüter bei folgenden Flaggenanteilen: 42 % - Deutschland, 38 % Rumänien, 10 % Ukraine (Abb. 17),

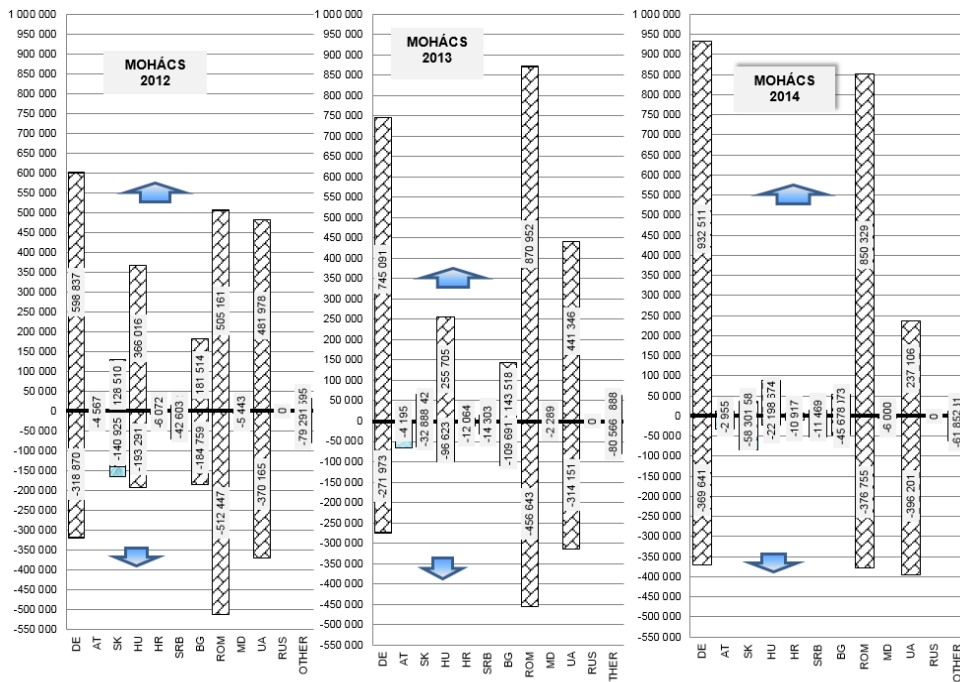


Abb. 17 STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS MIT TANK- UND SCHUBLEICHTERN durch MOHÁCS in Tonnen, nach Ländern der Registrierung der Schiffe

- zu Tal: 1,36 Mio. t, d.h. 60 % des gesamten Talverkehrs einschließlich Flüssiggut und 77,4 % der zu Tal beförderten Trockengüter bei folgenden Flaggenanteilen: 29 % - Ukraine, je 27 % Rumänien und Deutschland (Abb. 17).

Das Verhältnis von Berg- und Talverkehr beträgt 1,6:1 (2013 – 1,9:1).

Insgesamt fuhren im Jahr 2014 zu Berg 2.118 Schubleichter in Schubverbänden durch, davon 18 % mit Ballast. Bei den 2.084 zu Tal verkehrenden Einheiten waren 41 % mit Ballast beladen.

b) Flüssige Güter wurden mit Tankleichtern in Tankverbänden befördert, insgesamt:

- zu Berg: 1.100 t
- zu Tal: 96.000 t, d.h. 4,3 % des gesamten Bergverkehrs und 19,1 % der zu Tal beförderten Flüssiggüter bei folgenden Flaggenanteilen: 42 % - Serbien, 33 % Österreich, 26 % Ukraine (Abb. 17),

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

Der Verkehr von Schubverbänden (insgesamt 648 Durchfahrten) erfolgte vor allem unter der Flagge von Rumänien (38 %), der Slowakei (je 21 %), Deutschland (24 %), der Ukraine (15,8 %), der Slowakei (7 %), von Österreich (4,6 %) und Ungarn (3,5 %) (Abb. 18).

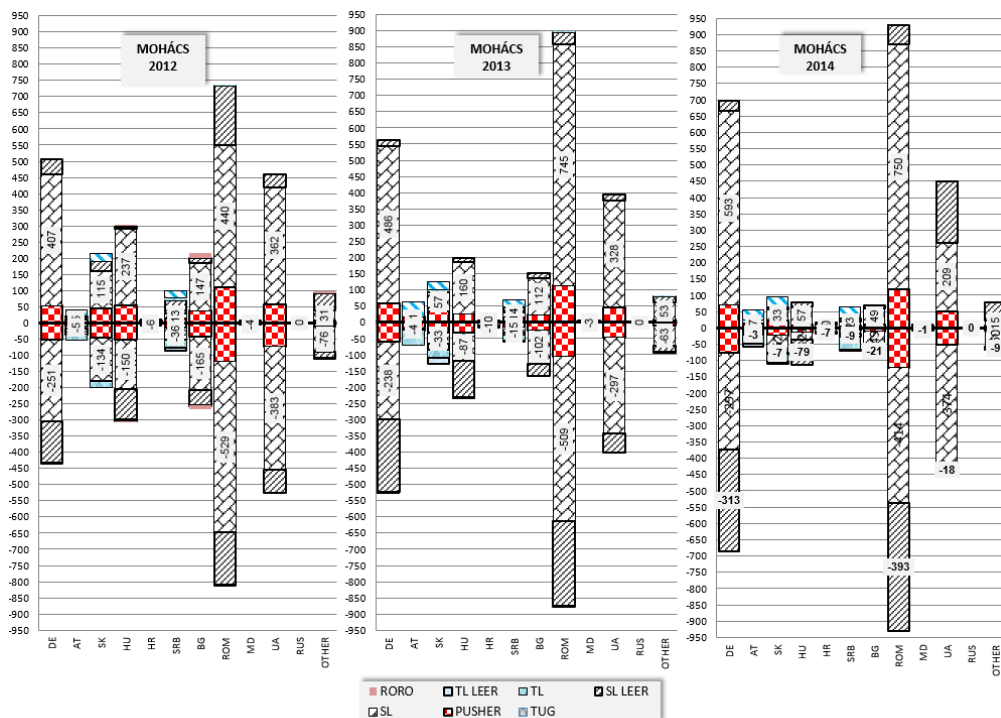


Abb. 18 SCHIFFSDURCHGÄNGE DURCH MOHÁCS nach Typen der Verbandseinheiten nach Ländern der Registrierung der Schiffe

Güterverkehr mit Gütermotorschiffen

Diese Verkehrsart ist mit ca. 1,25 Mio. t zu 25,3 % (2013 – 25,7 %) am Gesamtverkehrsaufkommen an der Erfassungsstelle Mohács beteiligt. Dabei wurden

- zu Berg: 440.000 t,
- zu Tal: 810.000 t

Güter befördert, was einem Verhältnis von 0,5 : 1 entspricht.

Im Durchschnitt passierten im Jahr 2014 monatlich 120-160 Motorschiffe die Erfassungsstelle Mohács (Abb. 19).

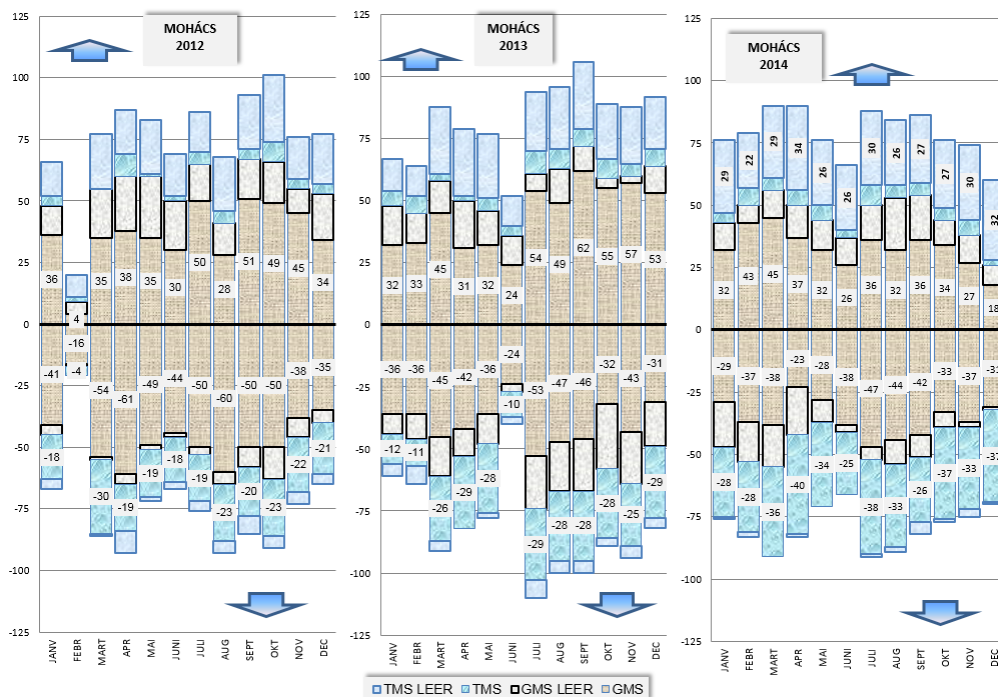


Abb. 19 SCHIFFSDURCHGÄNGE DURCH MOHÁCS nach Motorschiffstypen pro Monat

a) Mit Gütermotorschiffen wurden 0,77 Mio. t befördert (Abb. 20), davon:

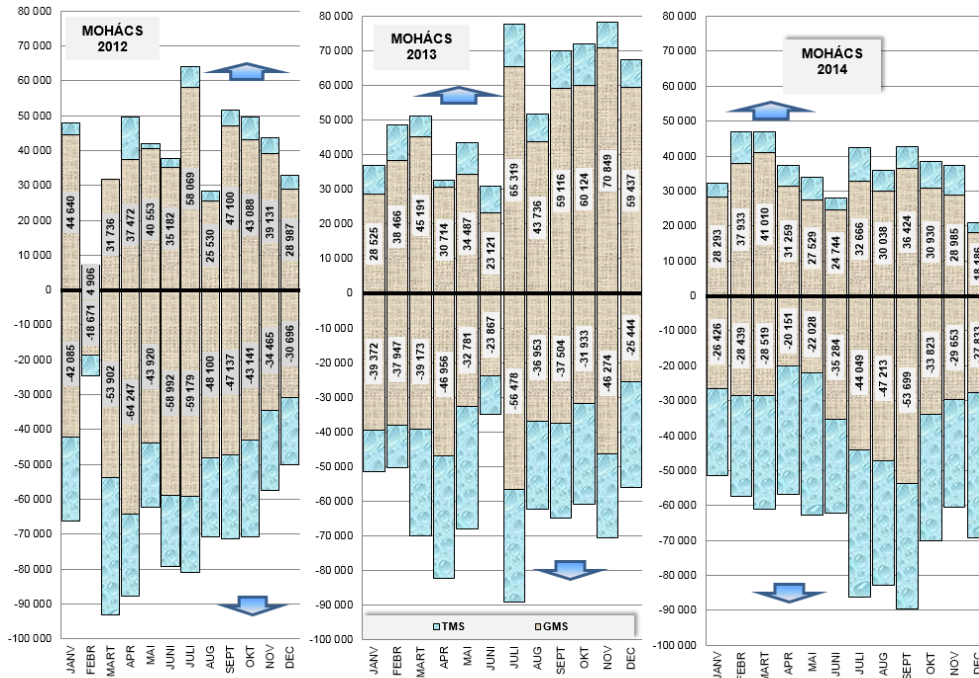


Abb. 20 STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS MIT TANK- UND GÜTERMOTORSCHIFFEN durch MOHÁCS in Tonnen pro Monat

- zu Berg: 368.000 t, d.h. 84 % (2013: 85 %) der mit Motorschiffen zu Berg beförderten Gütermenge. 23 % (2013: 22 %) der Trockengüter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 30 % (2013: 19 %) unter der Flagge von Bulgarien, 6,5 % der Slowakei, 20 % (2013: 28 %) unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert (Abb. 21).

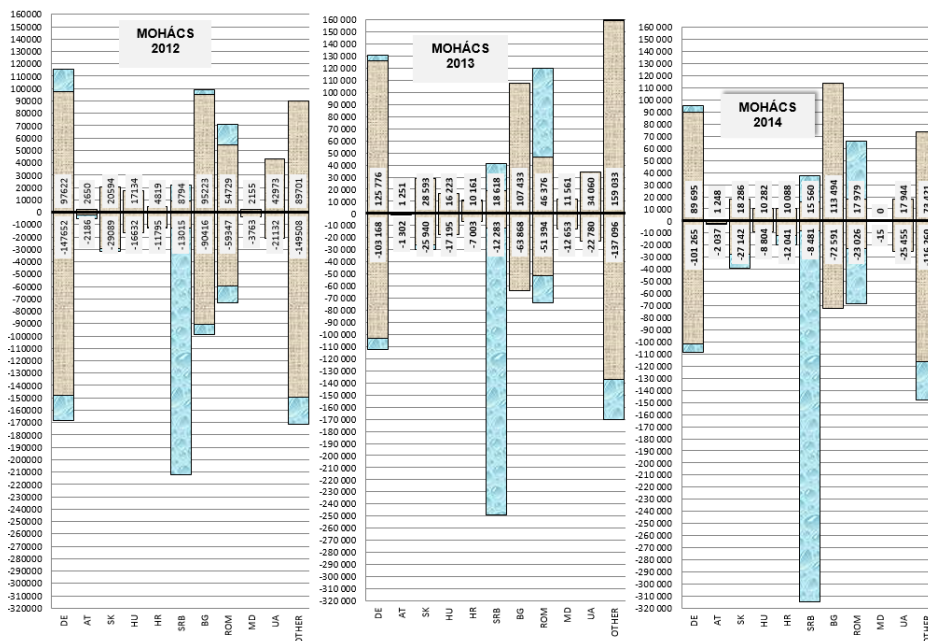


Abb. 21 STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS MIT TANK- UND GÜTERMOTORSCHIFFEN durch MOHÁCS in Tonnen, nach Ländern der Registrierung der Schiffe

- zu Tal: 397.000 t, d.h. 46 % (2013: 60 %) der mit Motorschiffen zu Tal beförderten Gütermenge. 25 % (2013: 23 %) der Trockengüter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 18 % (2013: 14 %) unter der Flagge von Bulgarien, 7 % (2013: 11 %) unter der Flagge der Slowakei, 28 % (2013: 30 %) unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert (Abb. 21).

Das Verhältnis der beladenen Schiffe betrug hinsichtlich der Fahrtrichtung 1,2:1 zu Berg/zu Tal.

Das Verhältnis der beladenen Schiffe und der Schiffe unter Ballast betrug

- zu Berg: 3,5 : 1
- zu Tal: 2 : 1.

b) Mit Tankmotorschiffen wurde 487.000 t Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg: 75.000 t.
50 % der Güter wurde mit Tankschiffen unter der Flagge von Rumänien, 40 % unter der Flagge von Serbien befördert (Abb. 21).
- zu Tal: 412.000 t, d.h. 59,9 % der mit Tankschiffen zu Tal beförderten Gütermenge. 76 % (2013: 77 %) der Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Serbien, 10 % (2013: 7 %) unter der Flagge von Rumänien, 7,5% (2013: 10 %) unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert (Abb. 21).

Das Verhältnis der beladenen Tankschiffe betrug hinsichtlich der Fahrtrichtung

- zu Berg: 16 % (die restlichen 84 % unbeladen, zur Beladung auf der Oberen Donau),
- zu Tal: 98 %.

Der Verkehr von Gütermotorschiffen (insgesamt 1.900 Durchfahrten) erfolgte unter der Flagge von Serbien (44 % der Durchfahrten, zu 96 % Tankschiffe), Deutschland (95 %, Trockengüterschiffe), Bulgarien (100 %, Trockengüterschiffe) bzw. zu 16 % von Nicht-DK-Mitgliedstaaten (Abb. 22).

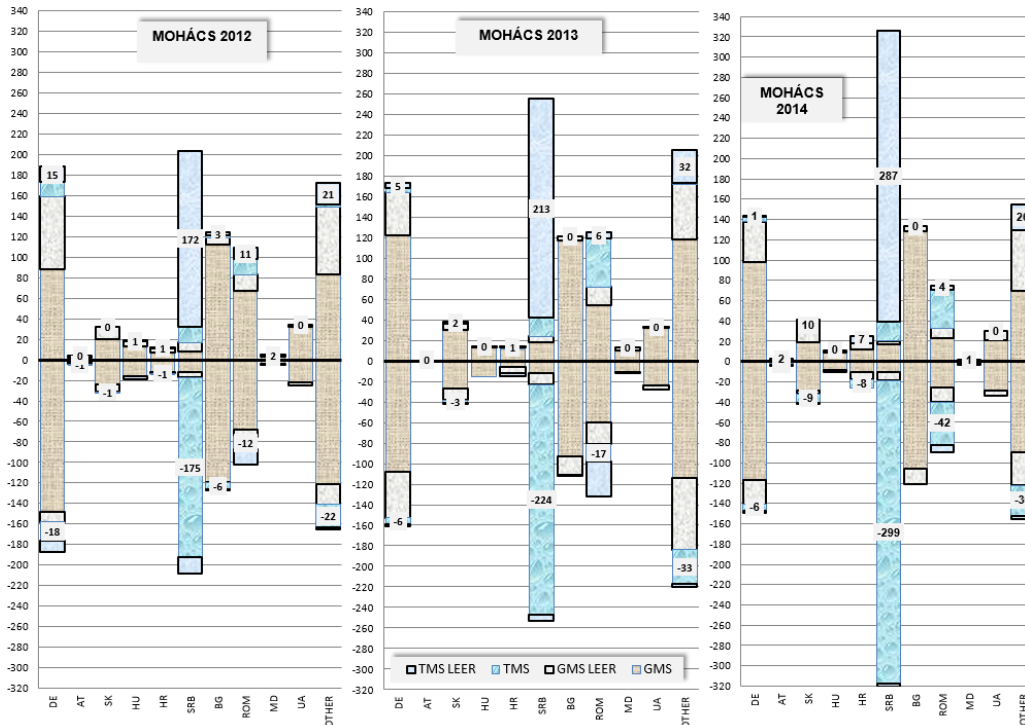


Abb. 22 SCHIFFSDURCHGÄNGE DURCH MOHÁCS NACH MOTORSCHIFFSTYPEN und nach Ländern der Registrierung der Schiffe

2.2.2.3 Beförderte Güterarten (Abb. 23):

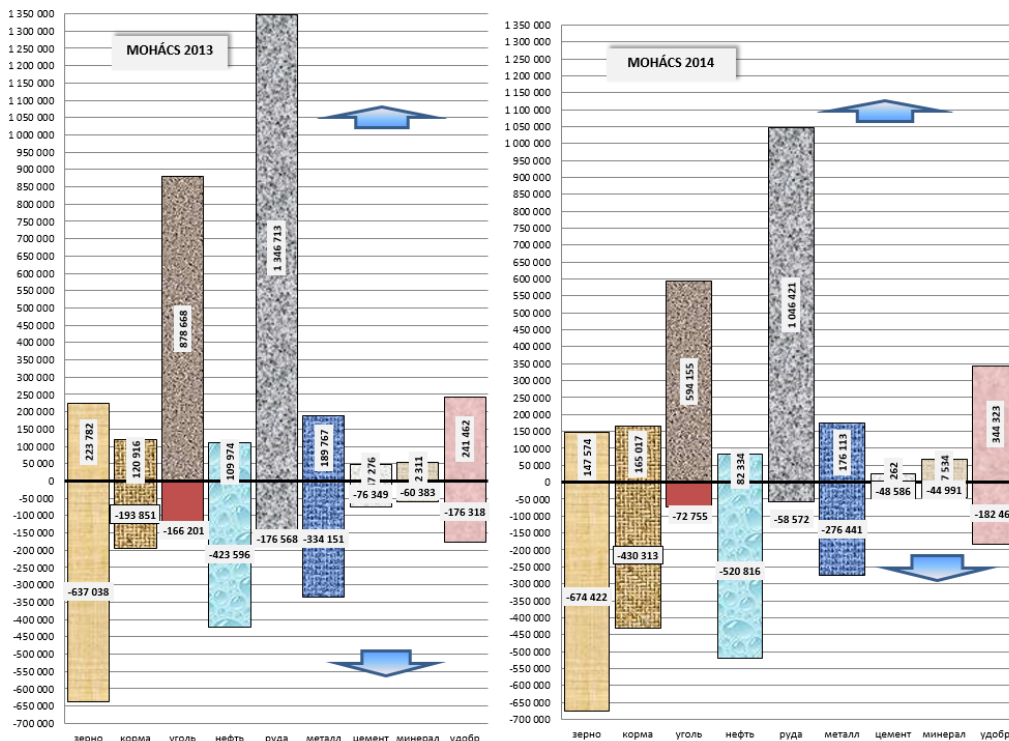


Abb. 23 WARENSTRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS auf der Donau durch Mohács in Tonnen

- zu Berg:
 - Eisenerze: insgesamt 1,0 Mio. t, d.h. 41 % aller zu Berg beförderten Güter (2012: 45 %, 2013: 42 %), 78 % des Vorjahresergebnisses;

88 % (2013: 51 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 5,6 % (2013: 25 %) unter der Flagge der Ukraine, 8,7 % (2013: 18 %) unter der Flagge von Ungarn befördert. 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. Die Verteilung der Güter auf die Monate war ungleichmäßig – die höchste Gütermenge (82.000 t) wurde im September, die niedrigste (19.000 t) im Juni registriert.
- *Düngemittel*: 344.000 t, d.h. 13 % aller zu Berg beförderten Güter (2013: 7,5 %), 143 % Vorjahresergebnisses. 60 % (2013: 45 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien, 16 % (2013: 10 %) unter der Flagge der Ukraine, 6 % unter der Flagge von Bulgarien befördert. Die Verteilung der Güter auf die Monate war ungleichmäßig – die höchste Gütermenge (53.000 t) wurde im Juni, die niedrigste (3.000 t) im April registriert.
- *Getreide*: 147.000 t, d.h. 5,7 % aller zu Berg beförderten Güter (2013: 7 %), 66 % des Vorjahresergebnisses. 13 % (2013: 21 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 9 % (2013: 14 %) unter der Flagge von Bulgarien, 12 % unter der Flagge von Rumänien, 25 % (2013: 34 %) unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten befördert.

Die Verteilung der Güter auf die Monate war ungleichmäßig – die höchste Gütermenge (35.000 t) wurde im Mai, die niedrigste (0 t) im November registriert.

- *Metallerzeugnisse*: 176.000 t, d.h. 6,9 % aller zu Berg beförderten Güter (2013: 6 %), 93 % des Vorjahresergebnisses. 38 % (2013: 46 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Bulgarien, 22 % (2013: 14 %) unter der Flagge der Ukraine, 18 % unter der Flagge von Deutschland befördert.

- zu Tal:

- *Getreide*: 674.000 t, d.h. 29 % aller zu Tal beförderten Güter (2012: 41 %, 2013: 28 %), 106 % des Vorjahresergebnisses. 29 % (2013: 27 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 27 % (2013: 15 %) unter der Flagge der Ukraine, 16 % (2013: 15 %) unter der Flagge von Rumänien, 4 % unter der Flagge von Bulgarien befördert.

Die Verteilung der Güter auf die Monate war ungleichmäßig – 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*: 0,52 Mio. t, d.h. 22,5 % aller zu Tal beförderten Güter (2012: 12 %, 2013: 19 %), 123 % des Vorjahresergebnisses.

69 % (2013: 67 %) dieser Güter wurde mit Tankschiffen unter der Flagge von Serbien (gleichmäßig auf die Monate verteilt), 9 % unter der Flagge von Rumänien, 6 % unter der Flagge der Slowakei und 5 % unter der Flagge von Österreich befördert.

- *Metallerzeugnisse*: 276.000 t, d.h. 12 % aller zu Tal beförderten Güter (2012: 11 %, 2013: 15 %), 83 % des Vorjahresergebnisses. 36 % (2013: 32 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Rumänien, 24 % (2013: 19 %) unter der Flagge von Bulgarien, 16 % (2013: 14 %) unter der Flagge der Ukraine, 10 % unter der Flagge von Deutschland befördert.
- *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. 38 % (2013: 22 %) dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge von Deutschland, 24 % unter der Flagge der Ukraine, 9 % unter der Flagge von Rumänien befördert.
88 % der Nahrungsmittel wurden im zweiten Halbjahr 2014 befördert, die größte Menge (91.000 t) im Oktober, die geringste (0 t) im Zeitraum Januar-März.
- *Düngemittel*: insgesamt 182.000 t, d.h. 7,9 % aller zu Tal beförderten Güter (2013: 7,5 %), 103 % des Vorjahresergebnisses. 26 % dieser Güter wurden mit Schiffen unter der Flagge der Ukraine, 23 % unter der Flagge von Rumänien, 12 % unter der Flagge von Deutschland und 10 % unter der Flagge von Bulgarien befördert.

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 zu Tal in die Donau, 2,42 Mio. t aus der Donau kommend (zu den Main- und Rheinhäfen), was für ein ausgewogenes Verhältnis spricht. Von der zu Tal beförderten Gütermenge von 2.32 Mio. t wurden 22 % in den deutschen Donauhäfen gelöscht.

Die restliche zu Tal zu den Donauhäfen beförderte Gütermenge wurde in den folgenden Häfen geladen:

- 70 % - Häfen der Niederlande
- 28 % - Häfen von Deutschland
- 7 % - Häfen von Belgien.

Die Hauptgütermenge wurde mit Gütermotorschiffen, darunter mit 135 m langen Schiffen (135x11,4), vor allem unter der Flagge der Niederlande befördert.

2.3.2 Verkehr auf der Strecke Donau – Schwarzes Meer - Donau

Der Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal betrug 3,67 Mio. t, 16 % mehr als im Vorjahr (3,17 Mio. t). Dabei liegt das Verhältnis der Beförderungsleistung in Richtung „Schwarzes Meer – Donau“ zur Beförderungsleistung in Richtung „Donau-Schwarzes Meer“ bei 1:1,59. Die über den Donau-Schwarzmeerkanal im Jahr 2014 beförderte Gütermenge wird auf 14,4 Mio. t geschätzt.

Abschnitt 3

Schlussfolgerungen zu den Abschnitten 1 und 2

- 3.1 Im Jahr 2014 gab es keine außergewöhnlichen hydrometeorologischen Ereignisse, so dass die Schifffahrtsbedingungen, auch bedingt durch die bedeutenden Niederschläge im Juni, September und Oktober als zufriedenstellend bezeichnet werden.
- 3.2 Die Fahrgastbeförderung auf Kabinenschiffen ist der sich am dynamischsten entwickelnde Bestandteil der Donauschifffahrt. Im Kurzstreckenverkehr auf der oberen Donau wurde ein Anstieg von 20 %, bei den Kreuzfahrten zum Donaudelta ein Zuwachs von 6 % erreicht.

Der Zuwachs der Fahrgastströme ist auf den Einsatz neuer Fahrgastsschiffe auf der Donau zurückzuführen.

- 3.3 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 10 %igen Rückgang des Trockengüterverkehrs, vor allem bei der Beförderung von Eisenerzen zu Berg (13 %) und von Getreide (40 %) zu Berg zurückzuführen.

Es sei angemerkt, dass das Verhältnis der Beförderungsmengen von Eisenerzen und Nahrungsmitteln im Jahr 2014 bei 0,75:1 lag, im Unterschied zum Vorjahresverhältnis von 1:1.

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

- 3.4 Der Umfang des Güterverkehrs 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 Erdölzerzeugnissen und Düngemitteln im Talverkehr nicht kompensiert werden.