

DONAUKOMMISSION
- Sekretariat -

INFORMATION DES SEKRETARIATS
zum Thema
„Marktbeobachtung der Donauschifffahrt:
Ergebnisse im ersten Quartal 2021“

1. Ausgangslage auf dem Markt im ersten Quartal 2021

- 1.1. Die Ausgangslage der wichtigsten Segmente des Güterverkehrsmarkts der Donauschifffahrt war zu Beginn des Jahres 2021 von der Entwicklung im dritten und vierten Quartal 2020 und den Gesamtergebnissen für das Jahr 2020 geprägt, sowie von der Prognose eines Wachstums des Bruttoinlandprodukts der Staaten der Eurozone um 4 % gegenüber 2020 (Prognose vom März 2021).
- 1.2. Im dritten und vierten Quartal 2020 trat die erwartete Erholung des Güterverkehrsmarkts gegenüber dem zweiten Quartal des Jahres nicht ein, wobei sich die Gesamtergebnisse auf dem Verkehrsmarkt im Jahr 2020 in unterschiedlicher Hinsicht veränderten.

Dementsprechend wurden bei den Güterbeförderungsmengen im Jahr 2020 folgende Werte verzeichnet:¹

- im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) 2.332.000 t, das entspricht 70,2 % des Umfangs im Jahr 2019;
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) 5.011.000 t, das entspricht 85,9 % des Umfangs im Jahr 2019;
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) 6.113.000 t, das entspricht 109,5 % des Umfangs im Jahr 2019, wobei der größte Anstieg (um das 3-fache) bei der Beförderung von Getreide in die Häfen des Donaudeltas (Constanța) verzeichnet wurde;
- der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal kam auf 16.507.000 t, das entspricht 98,6 % des Umfangs im Jahr 2019, wobei der Umfang des internationalen Güterverkehrs 10.599.000 t betrug, was 119 % der Kennzahl im Jahr 2019 entspricht;
- der Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal kam auf 4.549.000 t, das entspricht 82,9 % des Umfangs im Jahr 2019.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Güterbasis im Jahr 2019, auf welcher der Vergleich der Güterbeförderungsmengen beruht, aus recht schwachen Grundlagen zu Ende des Jahres 2018 entstand, gekennzeichnet durch einen deutlichen Rückgang (ca. 13,3 %) der beförderten Gütermengen infolge des kritischen Niedrigwassers im Jahr 2018.

Eine gewisse Ausgeglichenheit des Güterverkehrs auf der Donau wurde im Jahr 2020 durch das Wachstum der Beförderungsmenge von Getreide vor allem aus den Häfen an

¹ Information des Sekretariats zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Bilanz 2020“ (AD V.4.1 (2021-1))

der mittleren Donau ermöglicht; der Umschlag von Getreide in den rumänischen Häfen kam auf 9.712.000 t, das sind 103,4 % im Vergleich zum Umfang im Jahr 2019.

Im dritten und vierten Quartal erhöhte sich die Beförderungsmenge von Eisenerzen geringfügig; die Beförderungsmengen von chemischen Erzeugnissen (Düngemitteln) und Erdölprodukten waren stabil.

Die Frachtraten für Gütertransporte blieben im Jahresverlauf auf stabilem Niveau, wobei der mittlere Preis von Bunkertreibstoff gegenüber 2019 zurückging.

- 1.3. Die Fahrgastbeförderung mit Kabinenschiffen, die im Jahr 2019 einen Höchststand im gesamten Zeitraum der Marktbeobachtung verzeichnet hatte (im Jahr 2019 wurden insgesamt ca. 190 Schiffe auf der Donau betrieben), wurde im März eingestellt, und erst im Juni fanden wieder einzelne Fahrten von Kreuzfahrtschiffen statt, unter Einhaltung der vorgeschriebenen Beschränkungen der Fahrgastzahlen. Im November wurde die Fahrgastbeförderung mit Schiffen bis zum Jahresende eingestellt.
- 1.4. Der Güterumschlag der Donauhäfen kam im Jahr 2020 insgesamt auf 64,9 Mio. t (93,3 % des Umfangs im Jahr 2019), wobei er sich sowohl nach Quartalen als auch in der Jahresbilanz 2020 gegenüber 2019 in unterschiedlicher Hinsicht veränderte (Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1
Güterumschlag in den Häfen der Donauländer 2019-2020

Häfen (Tsd. t)	2019	2020	2020 in % zu 2019
Deutschland	3.274	3.511	107,2
Österreich	6.452	6.645	103
Slowakei	1.664	1.553	93,3
Ungarn	6.742	6.064	111
Kroatien	814	948	116,4
Serbien	9.735	8.164	83,9
Bulgarien	5.385	5.431	100,9
Rumänien	28.474	27.307	95,9
Republik Moldau	1.299	1.185	91,2
Ukraine	5.629	4.055	72

Im Verlauf der letzten 10 Jahre verzeichneten 14 bis 16 Donauhäfen, darunter der Hafen Constanța, einen Güterumschlag von über 1 Mio. t. Der größte Güterumschlag wird in Häfen verzeichnet, in denen Rohstoffe (Erze, Pellets, Kohle), Fertigerzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie und Getreide umgeschlagen werden (Tabelle 1.2).

Tabelle 1.2
Güterumschlag in ausgewählten Häfen der Donauländer 2019-2020

Häfen (Tsd. t)	2019	2020	2020 in % zu 2019
Constanța*	14.555	14.505	99,7
Regensburg	1.387	1.553	112
Linz	3.280	3.411	104
Bratislava	1.663	1.553	93,3
Budapest-Csepel	1.130	1.192	105,5
Smederevo	4.040	2.612	64,7
Pančevo	1.517	2.051	135,2
Novi Sad	1.413	1.632	115,5
Prahovo	1.109	1.198	108
Tulcea**	1.675	1.225	73,1
Galați**	5.138	5.256	102,3
Giurgiulești**	1.299	1.185	91,2
Ismail**	4.283	3.245	75,8

* Güterumschlag mit Binnenschiffen

** Güterumschlag mit Binnenschiffen und Seeschiffen

- 1.5. Die von der Donaukommission im Verlauf des Jahres 2020 gesetzten Sondermaßnahmen zur Unterstützung des Flottenbetriebs während des Geltungszeitraums unterschiedlicher Einschränkungen in verschiedenen Ländern trugen in gewissem Maße zur Aufrechterhaltung des Betriebs bei, sowie zur Stabilisierung des Hafenbetriebs und der technischen Wartung der Schiffe, und zur Gewährleistung eines stabilen Betriebs der Kommunikations- und RIS-Systeme.

2. Schifffahrtsbedingungen im ersten Quartal 2021

Zu Anfang des Jahres 2021 wurden in den alpinen und Flachlandbereichen des Donaubeckens und in den Flussbecken der Zuflüsse in die obere Donau sowie die mittlere und untere Donau (Drau-, Save- und Theißbecken) geringfügige Schneevorräte verzeichnet, die insbesondere unter den langjährigen Mittelwerten lagen.

- 2.1. Im **Januar** 2021 lagen die Wasserstände auf der oberen Donau (Abb. 1) in der ersten und zweiten Dekade während 15 bis 18 Tagen unter dem RNW; erst ab der zweiten Hälfte der dritten Dekade setzte ein heftiger Anstieg bis zum MW ein, dessen Amplitude diesen Wert um 2,5 bis 3 m überstieg. Auf der mittleren Donau (Abb. 2) sanken die Wasserstände im Verlauf der ersten und zweiten Dekade vom MW zu Anfang des Monats bis auf den RNW und darunter; erst ab der Hälfte der dritten Dekade setzte ein Anstieg bis zum MW und darüber (um 1,2 bis 1,3 m) bis zum Monatsende ein. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände in der ersten Dekade grundsätzlich über dem MW und schwankten in der zweiten und dritten Dekade um den MW, bei zeitweiligen, geringfügigen Rückgängen unter diesen Wert und einem heftigen Anstieg zum Monatsende (erste Welle des Winterhochwassers).

- 2.2. Im **Februar** setzte auf der oberen Donau ab Monatsanfang ein stetiger Rückgang der Wasserstände unter den Amplitudenwert ein; zum Monatsende hatte der Rückgang den Stand des MW erreicht. Auf der mittleren Donau war der Monatsanfang von einem heftigen Wasseranstieg mit einer Amplitude von ca. 3 m über dem MW gekennzeichnet; ab Beginn der zweiten Dekade und bis zum Monatsende wurde ein stetiger Rückgang der Wasserstände verzeichnet, die jedoch nicht unter den MW fielen. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände am Monatsanfang um 1,5 bis 2,4 m über dem MW; im Verlauf der zweiten Dekade folgte die zweite Welle des Winterhochwassers mit Amplituden von 1,9 bis 3,1 m, wodurch in der gesamten Folgeperiode die Wasserstände über dem MW lagen.
- 2.3. Im **März** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich von 50 bis 40 cm unter dem MW. Auf der mittleren Donau setzte ab der Hälfte der ersten Dekade ein langsamer Rückgang der Wasserstände und ihre Stabilisierung um den MW ein, bei Schwankungen im geringfügigen Bereich (5 bis 10 cm pro Tag). Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände grundsätzlich über dem MW, mit zeitweiligen Rückgängen (zu Ende der zweiten Dekade) unter den MW.
- 2.4. Im **April** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich von 40 bis 20 cm unter dem MW; am Ende der dritten Dekade näherten sich die Werte dem RNW. Auf der mittleren Donau blieben die Wasserstände im Monatsverlauf beständig um 30 bis 50 cm unter MW. Auf der unteren Donau schwankten die Wasserstände im Bereich von 20 bis 30 cm über bzw. unter dem MW.

3. Charakteristik des Güterverkehrsmarktes im ersten Quartal 2021

3.1. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2021 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet. Ein ausreichendes Wasserangebot war nur im März gewährleistet, was die Beladung von Güterschiffen bei einer Abladetiefe von 2,5 m und zweitweise bei einer maximalen Abladetiefe von 2,7 m erlaubte.

3.2. Güterverkehrsaufkommen und Güterumschlag der Häfen im ersten Quartal 2021

Die Marktlage des Güterverkehrs auf der Donau beruhte im ersten Quartal (Q₁) 2021 auf den Ergebnissen für das Jahr 2020 und positiven Prognosen für die wichtigsten Industriesektoren und den Landwirtschaftssektor im Donaubecken, wobei sich die Lage im Jahr 2020 nach Quartalen in unterschiedlicher Hinsicht entwickelte.

- 3.2.1. Im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) (Tabelle 3.1):

Tabelle 3.1

Quartal 2020 / 2021	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄	Q ₁ 2021
Güteraufkommen in Tsd. t	801,8	822,4	342	365,5	

3.2.2. Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK):

- Das verzeichnete Güterverkehrsaufkommen durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) kam im Q₁ 2021 auf 1.220.000 t, das entspricht 87,8 % des Umfangs im Q₁ 2020 (Tabelle 3.2).

Tabelle 3.2

Quartal 2020 / 2021	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄	Q ₁ 2021
Güteraufkommen in Tsd. t	1.389	1.342	1.197	1.083	1.220

- Die Beförderungsmengen nach Güterarten im Q₁ 2021 sind in Abb. 3 dargestellt; die wichtigsten Anteile in Gegenüberstellung zum Q₁ 2020 sind in den Tabellen 3.3 und 3.4 dargestellt.

Tabelle 3.3

Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK zu Berg (nach Güterarten)

Jahr, Tsd. t Güterart	2016	2017	2018	2019	2020	Q ₁ 2020	Q ₁ 2021	2021 in % zu 2020
Nahrungs- und Futtermittel	1.316 37,8 %	1.389 38,7 %	1.022 35,1 %	1.774 48 % ²	1.321	405,2	216	53,3
Eisenerze	862 24,8 %	803 22,3 %	669 23 %	841 22 %	948	254,8	244,5	96
Getreide	298 8,6 %	308 8,5 %	252 8,6 %	271 7,3 %	352	73,3	74	101
Metallerzeugnisse	417 12 %	473 13,1 %	418 14,3 %	340 9,2 %	117	41,1	17,6	42,8
Erdölerzeugnisse	233 6,7 %	286 7,9 %	317 10,9 %	241 6,5 %	212	40	20	50
Natürliche und künstliche Düngemittel	167 4,8 %	165 4,6 %	86,2 3 %	91,5 2,5 %	75,2	14	35,2	251

² In % der zu Berg beförderten Gesamtmenge.

Tabelle 3.4
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK zu Tal
(nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2016	2017	2018	2019	2020	Q ₁ 2020	Q ₁ 2021	2021 in % zu 2020
Natürliche und künstliche Düngemittel	563 30,5 %	513 26,6 %	317 20,1 %	535 25 %	505	172,9	122,4	70,8
Erdölerzeugnisse	530 28,7 %	631 32,7 %	585 37,1 %	671,3 31,4 %	578	142,6	197,5	138,5
Metallerzeugnisse	493 26,7 %	432 22,4 %	435 27,6 %	380,4 17,8 %	96,5	39,9	37,1	93

3.2.3. Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS):

- Der verzeichnete Ladungsdurchgang durch Mohács (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien, HU/HR/RS) kam im Q₁ 2021 auf 1.680.000 t (Tabelle 3.5), das entspricht 111,3 % des Ladungsdurchgangs im Q₁ 2020, wobei 648.7000 t (38,5 %) auf den Transit zu Berg entfielen.

Tabelle 3.5

Quartal 2020 / 2021	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄	Q ₁ 2021
Güteraufkommen in Tsd. t	1.509	1.575	1.564	1.465	1.680

In Gegenüberstellung zum Transportaufkommen auf diesem Donauabschnitt im Jahr 2020 wurde im Q₁ 2021 das größte Mengenwachstum bei der Beförderung von Getreide zu Tal (Anstieg um 46,4 %) und von Eisenerzen zu Berg (Anstieg um 5,8 %) verzeichnet.

- Die Beförderungsmengen nach Güterarten im Q₁ 2021 sind in Abb. 4 dargestellt; die wichtigsten Anteile in Gegenüberstellung zum Q₁ 2020 sind in den Tabellen 3.6 und 3.7 dargestellt.

Tabelle 3.6
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS zu Berg
(nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2016	2017	2018	2019	2020	Q ₁ 2020	Q ₁ 2021	2021 in % zu 2020
Eisenerze	985 36,6 %	1.023 37 %	1.061 40,8 %	1.247 37,6 %	954	258,5	273,4	105,8

Kohle (Koks)	433 16,1 %	435 15,7 %	369 14,2 %	479 14,4 %	323	93,9	63,9	68
Düngemittel	359 13,3 %	354 9,2 %	362 13,9 %	392 11,8 %	436	123	105,7	85,9
Erdölerzeugnisse	200 7,4 %	168 6,1 %	106 4,1 %	109 3,2 %	106	23,8	21,5	90,3
Metallerzeugnisse	264 9,8 %	269 9,7 %	297 11,4 %	270 8,1 %	243	70,4	60,3	85,6

Tabelle 3.7
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS zu Tal
(nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2016	2017	2018	2019	2020	Q ₁ 2020	Q ₁ 2021	2021 in % zu 2020
Getreide	1.249 39,8 %	1.028 34,5 %	414 21,5 %	479 21,1 %	1.471	279,5	409,3	146,4
Erdölerzeugnisse	465 14,8 %	558 18,7 %	509 26,4 %	428 18,9 %	528	121,5	169,8	139,8
Metallerzeugnisse	543 17,3 %	454 15,2 %	444 23,6 %	316 13,9 %	295	92,4	94,8	102,6
Nahrungs- und Futtermittel	257 8,2 %	382 12,8 %	179 3,3 %	203 9 %	520	71,2	74,5	105,8
Düngemittel	261 8,3 %	255 8,5 %	126 6,5 %	272 12 %	364	122	70,8	58

3.2.4. Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Im Q₁ 2021 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 4.377.000 t, das sind 112,3 % der entsprechenden Kennzahl im Q₁ 2020 (Tabelle 3.8), davon:

- internationaler Güterverkehr: 2.943.000 t, das entspricht 200 % im Vergleich zum Q₁ 2020;
- Inlandverkehr: 1.433.000 t.

Tabelle 3.8

Quartal 2020 / 2021	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄	Q ₁ 2021
Güteraufkommen in Tsd. t	3.897	4.132	4.086	4.392	4.377

3.2.5. Der Güterumschlag der Häfen veränderte sich im ersten Quartal (Q₁) 2021 in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 3.9).

Tabelle 3.9
**Güterumschlag in den Häfen der Donauländer
im ersten Quartal (Q₁) 2019-2021**

Häfen (Tsd. t)	Q ₁ 2019	Q ₁ 2020	Q ₁ 2021
Deutschland	899	765,4	821
Österreich	2.016	1.709	2.050
Slowakei	533,1	390	443
Ungarn	1.526	1.597	1.540
Kroatien	137,2	210,5	175
Serbien	2.655	1.843	3.703
Bulgarien	1.192	1.212	1.374
Rumänien	6.212	6.668	6.553
Republik Moldau	284	296,4	239
Ukraine	1.569	1.281	1.047

Der Güterumschlag im Hafen Constanța in Bezug auf Binnenschiffe betrug 4.108.000 t, das entspricht 115,3 % des Güterumschlags im Q₁ 2020.

4. Prognosen für den Verkehrsmarkt im Jahr 2021

- Laut den Prognosen von EUROFER (Angaben vom Mai 2021) wird die Stahlnachfrage in den EU-Staaten im Jahr 2021 gegenüber dem Stand zu Ende 2020 um 11,7 % steigen, was jedoch nicht ihren Rückgang um 11,7 % zu Ende 2020 gegenüber dem bereits recht niedrigem Niveau von 2019 ausgleicht. Der Anstieg der Stahlnachfrage wird aufgrund der Industrieproduktion (erwartetes Wachstum von 15,9 % im Autobau und von 8,5 % im Maschinenbau) und des Aufschwungs in der Baubranche (+ 5 %) erwartet. Es ist hierbei anzumerken, dass die globalen Preise für Eisenerze auf dem Weltmarkt im ersten Quartal ihren Höchststand der letzten sechs Jahre erreichten.
- Auswirkungen auf den Güterverkehrsmarkt im Jahr 2021 können sich aus der Beibehaltung der Einfuhrkontingente für Stahl in den EU-Ländern ergeben, sowie aus der erwarteten Einführung einer CO₂-Steuer auf Einfuhren von Eisen- und Stahlerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen, Erdöl und Erdölerzeugnissen in die EU (die CO₂-Steuer basiert auf der CO₂-Bilanz, worunter die in Kohlendioxid (CO₂) konvertierte Menge an Treibhausgasen verstanden wird, die bei der Herstellung der Erzeugnisse freigesetzt wird).
- Wie im Jahr 2020 kann im Jahr 2021 eine gewisse Ausgeglichenheit des Güterverkehrs auf der Donau durch die Beförderung von Getreide, vor allem aus den Häfen an der mittleren Donau in die Deltahäfen (Constanța), gewährleistet werden. Laut den Prognosen von *Strategie Grains* und *USDA* (Angaben für Februar-Mai 2021) können in den Ländern der Eurozone sowie in anderen Donauländern die Getreidevorräte für die Saison 2020/2021 diese Ausgeglichenheit gewährleisten.

- Es wird erwartet, dass die Beförderung von Nahrungsmitteln und chemischen Erzeugnissen (Düngemitteln) sowie von Erdölerzeugnissen stabil bleibt.
- Die Prognosen für das Segment der Fahrgastbeförderung auf der Donau gehen von einer möglichen Wiederaufnahme des grundlegenden Betriebs im Jahr 2022 aus, die in erster Linie von der Pandemielage abhängen wird. Dafür gibt es drei mögliche Szenarien: vollständige Aufhebung der Quarantäne in allen Donauländern; Lockerung der Quarantänemaßnahmen oder Beibehaltung nur in manchen Ländern; Beibehaltung der Einschränkungen in der Fahrgastbeförderung. Gleichzeitig ist bei Lockerung der örtlichen Einschränkungen eine Wiederaufnahme der Fahrten auf gewissen Strecken sowohl im Bereich der Kreuzfahrten als auch im Nahverkehr im Juni 2021 möglich.

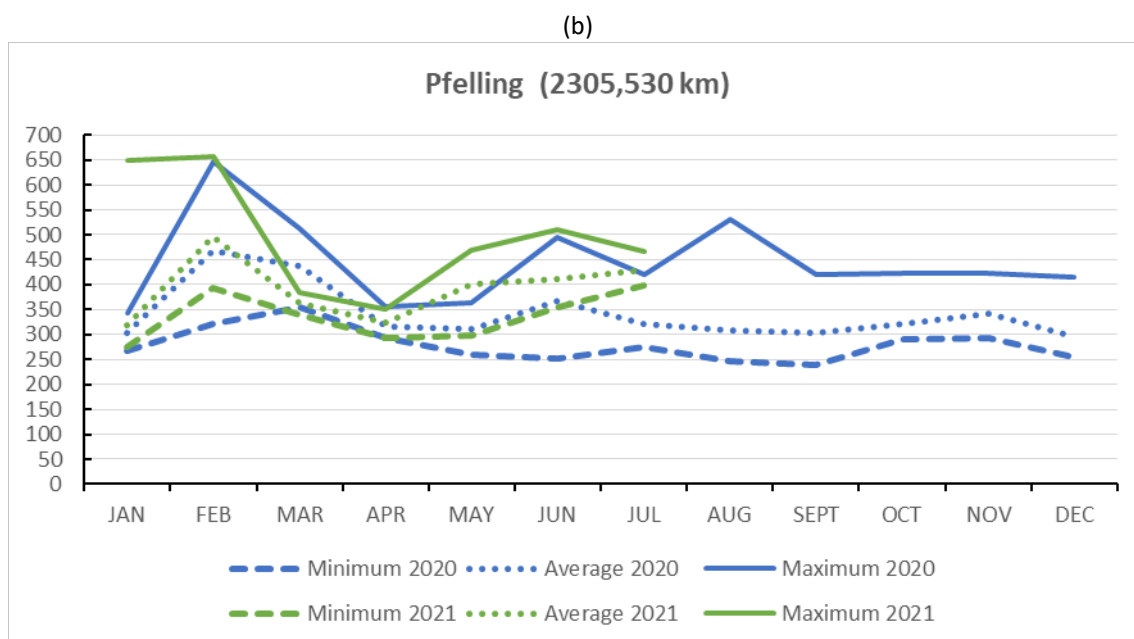
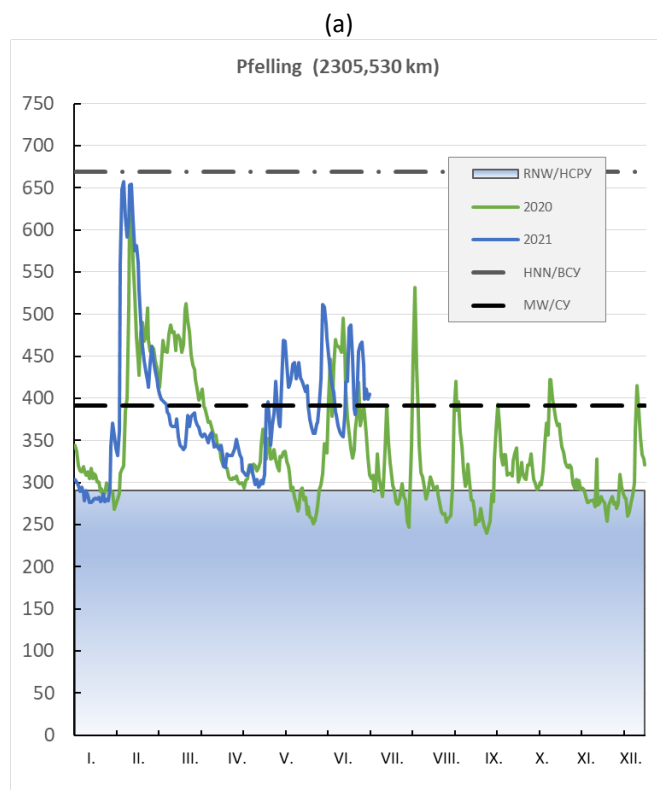
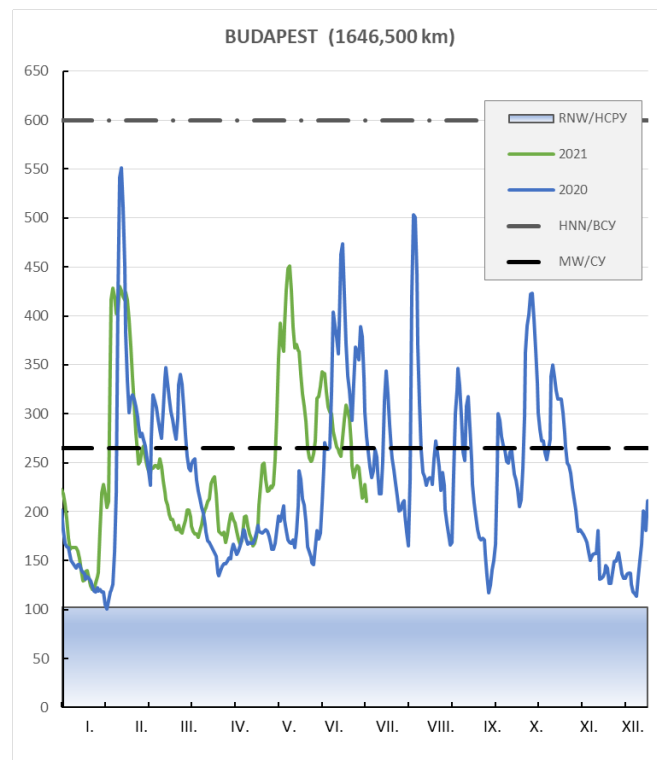


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

(a)



(b)

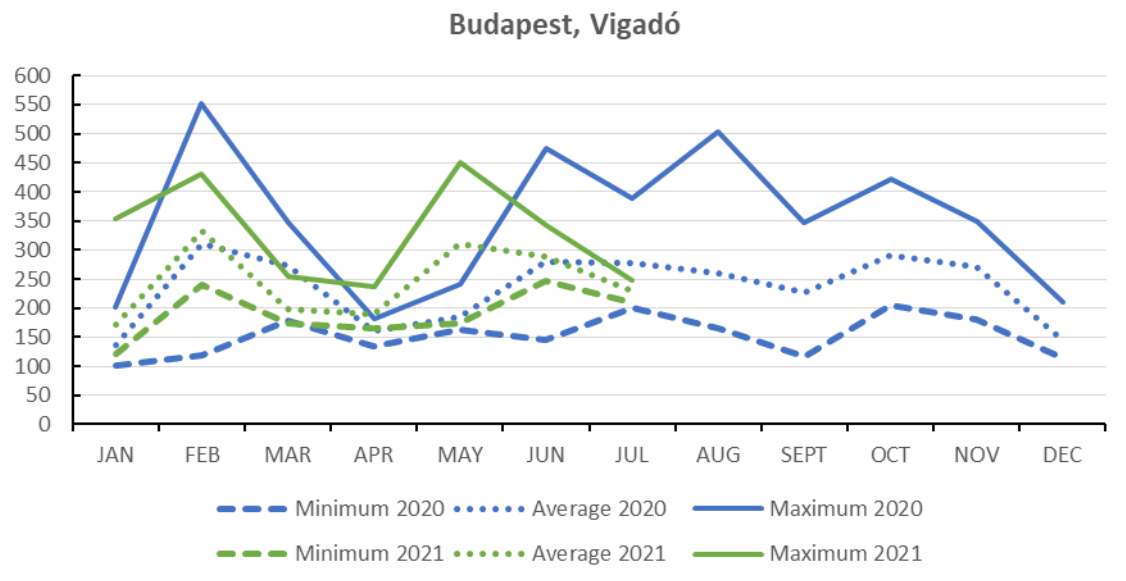


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm

Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

Рис. 2. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

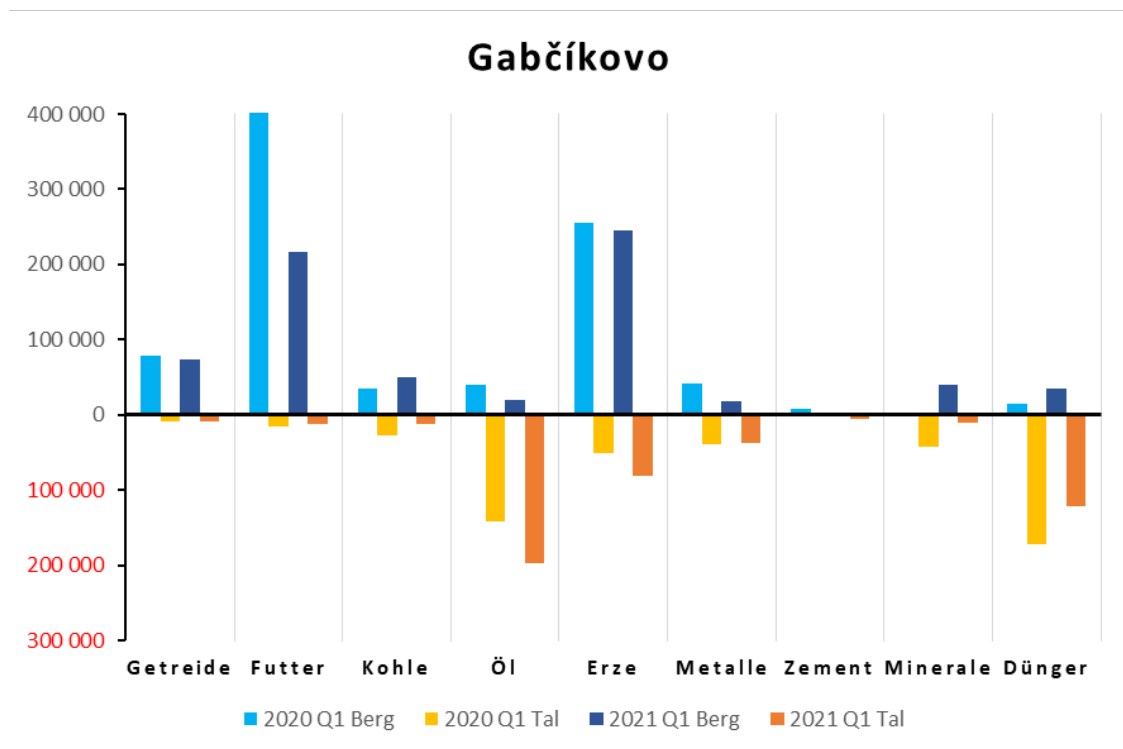


Abb. 3: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2020-2021 in Tonnen

Fig. 3 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en 2020-2021, en tonnes

Рис. 3. Товарная структура перевозок грузов вверх / вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2020 -2021 гг., в тоннах

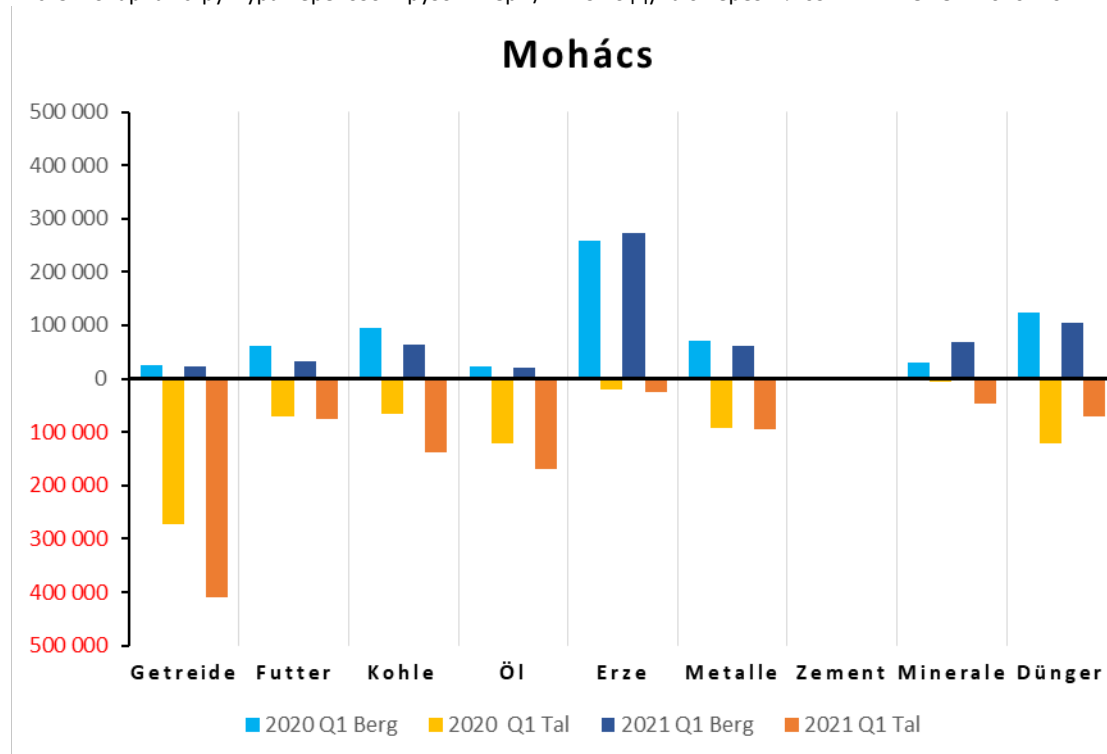


Abb. 4: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr in MOHÁCS 2020-2021 in Tonnen

Fig. 4 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par MOHÁCS en 2020-2021, en tonnes

Рис. 4. Объёмы международных и национальных перевозок грузов через МОХАЧ в 2020-2021 гг., в тоннах