

DONAUKOMMISSION
- Sekretariat -

INFORMATION DES SEKRETARIATS

**zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt:
erstes Halbjahr 2021“**

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1 Allgemeine Charakteristik des Marktes der Donauschifffahrt.....	5
1.1. Ausgangslage des Verkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2021	5
1.2. Verkehrsmarktentwicklung im ersten Halbjahr 2021	6
Kapitel 2 Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr	7
2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2021	7
2.1.1. Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr 2021	7
2.1.2. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe	8
2.2. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs im Jahr 2021	9
2.2.1. Fahrgastschiffsverkehr.....	9
2.2.2. Güterverkehr	10
2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken	17
2.3. Änderung der Frachtraten	
Kapitel 3 Allgemeine Charakteristik des Güterumschlags in den Donauhäfen	16
3.1. Donauhäfen in Deutschland.....	16
3.2. Häfen in Österreich.....	17
3.3. Häfen in der Slowakei	18
3.4. Häfen in Ungarn	19
3.5. Häfen in Kroatien	20
3.6. Häfen in Serbien	21
3.7. Häfen in Rumänien.....	22
3.8. Häfen in Bulgarien.....	24
3.9. Häfen in der Republik Moldau	24
3.10. Häfen in der Ukraine	25
Kapitel 4 Schlussfolgerungen	26
Anhang Abbildungen	29

Kapitel 1

Allgemeine Charakteristik des Marktes der Donauschifffahrt

1.1. Ausgangslage des Verkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2021

Die Ausgangslage der wichtigsten Segmente des Güterverkehrsmarktes der Donauschifffahrt im Jahr 2021 ergab sich aus der Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens im dritten und vierten Quartal des Jahres 2020 und den Gesamtergebnissen im Jahr 2020¹, sowie der Prognose des Wachstums des Bruttoinlandsprodukts der Staaten der Eurozone im Jahr 2021 um 4,4% im Vergleich zu 2020 und von 4,0% im Jahr 2022.

Die Ergebnisse des ersten Quartals 2021 zeigten insgesamt eine positive Tendenz der Stabilisierung bzw. des Wachstums des Güterverkehrsaufkommens in unterschiedlichen Richtungen.

- Die Wirtschaftstätigkeit in der Region erholte sich im dritten Quartal 2020 allmählich dank einer erheblichen Wiederaufnahme der Produktion, die teilweise oder vollständig im zweiten Quartal 2020 zum Erliegen kam. Laut Prognose von EUROFER (Stand Mai 2021) wird die Stahlindustrie in der EU im Jahr 2021 um 11,7%, ausgehend vom Wachstum der Produktion in der Industrie (Auto- und Maschinenbau) und im Bauwesen zunehmen im Vergleich zu den relativ niedrigen Werten von 2019. Ein mäßigeres Wachstum von 4,9% wird für 2022 prognostiziert.
- Es ist anzumerken, dass der Preis für Eisenerz auf den Weltmarkt im Laufe des ersten Quartals seinen Höchststand für die letzten sechs Jahr erreicht hat.

Die Beibehaltung des Stahlimportkontingents in den EU-Staaten sowie die geplante Einführung der CO₂-Abgaben für EU-Importe (Übergangsfrist von 2023 bis 2025) von Produkten der metallverarbeitenden, chemischen und Erdölindustrie sowie von Erdölprodukten im Rahmen des CO₂-Grenzausgleichs (CBAM) können Einfluss auf den Verkehrsmarkt im Jahr 2021 haben.. Die CO₂-Grenzabgaben werden durch die Berechnung des CO₂-Fußabdrucks bestimmt, wobei die Menge der Treibhausgasemissionen, die bei der Herstellung eines Produktes ausgestoßen wird in Kohlendioxid CO₂umgerechnet wird. Folglich werden eine grundsätzliche Modernisierung der Produktion und bedeutende Mittel notwendig sein, um eine Veränderung auf dem Verkehrsmarkt auf der Donau herbeiführen zu können.

- Eine gewisse Ausgeglichenheit des Güterverkehrs auf der Donau kann im Jahr 2021 durch die Beförderung von Getreide vor allem aus den Häfen an der mittleren Donau und den Häfen im Delta (Constanța) gewährleistet werden. Laut Prognosen von *Stratégie Grains* und *USDA (Angaben für Februar bis Mai 2021)* kann aufgrund der Lagerbestände von Getreide in den Jahren 2020/2021 und des Lieferumfangs in den Jahren 2021/2022 in den Ländern der Eurozone und anderen Donauländer dieses Gleichgewicht beibehalten werden.

- Die Beförderung von Nahrungsmitteln und chemischen Erzeugnissen (Dünger), sowie Erdölerzeugnissen wird als stabil eingeschätzt.
- In der Prognose für den Fahrgastbeförderungssektor auf der Donau wird eine mögliche Wiederaufnahme seiner Kerntätigkeit für 2022 erwogen; dies hängt vor allem von der pandemischen Lage ab. Es bestehen drei Möglichkeiten: Die Quarantänemaßnahmen werden in allen Donauländern aufgehoben; die Quarantänemaßnahmen werden gelockert oder bleiben nur in einzelnen Ländern bestehen; Einschränkungen, die den Fahrgastverkehr behindern, bleiben bestehen. Gleichzeitig konnten durch Lockerungen lokaler Einschränkungen bestimmte Routen im Juni zeitweise wieder aufgenommen werden, sowohl auf Kreuzfahrtstrecken als auch auf Strecken des lokalen Verkehrs.

1.2. Verkehrsmarktentwicklung im ersten Halbjahr 2021

1.2.1 Die optimistischen Vorhersagen über die Belebung der Wirtschaft in den Staaten des Donaubeckens ab dem dritten/vierten Quartal 2020 und im Laufe des ersten Quartals 2021 (Q1 2021) haben sich insgesamt als richtig erwiesen.

Demzufolge betrug das Transportaufkommen in den Hauptrichtungen:

- Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK):

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

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

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

- Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal:

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

1.2.2. Der Güterumschlag der Häfen im ersten Quartal (Q1) 2021 stellt sich im Vergleich zum gleichen Zeitraum (Q1) 2020 unterschiedlich dar:

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

Kapitel 2

Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr

2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2021

2.1.1. Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr 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.

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).

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.

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.

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.

Im **Mai** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich von 40 bis 30 cm unter dem MW; ab der Hälfte der zweiten Dekade lagen die Wasserstände 30 bis 70 cm über den MW. Auf der mittleren Donau blieben im Laufe der ersten Dekade die Wasserstände beständig um 40 bis 50 cm unter dem MW, ab der Hälfte der zweiten Dekade setzte ein Anstieg mit Schwankungen von 1,6 bis 1,8 m, und in weiterer Folge eine Abnahme bis auf den MW zum Monatsende ein. Auf der unteren Donau schwankten die Wasserstände im Laufe der ersten Dekade um den MW in einem Schwankungsbereich von 20 bis 60 cm, in der zweiten Dekade setzte ein Anstieg mit zeitweiligen Überschreitungen des MW von 60 bis 80 cm ein, gefolgt von einem Rückgang zum Monatsende.

Im **Juni** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich des MW mit vorübergehenden Überschreitungen von 40 bis 80 cm. Auf der mittleren Donau schwankten im Laufe des Monats die Werte um den MW mit geringfügigen zeitweiligen Überschreitungen. Auf der unteren Donau schwankten die Wasserstände in Bezug auf den MW, zum Ende des Monats folgte ein Rückgang von 50-90 cm unter dem MW.

2.1.2. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2020 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. Im Folgezeitraum schwankten die Abladetiefen gemäß Tabelle 2.1:

Tabelle 2.1
Abladetiefen von Güterschiffen im Jahr 2021

Monat	Abladetiefe im Bergverkehr (cm)	Abladetiefe im Talverkehr (cm)
Januar	230 (230)*	210 (210)
Februar	250 (250 / 260)	210/220 (210 / 220)
März	250 (250 / 270)	210/220 (220 / 230)
April	250 (230 / 240)	210/220 (200 / 210)
Mai	250 (210 / 220)	210/220 (190 / 200)
Juni	230 (230)	210/220 (210 / 220)

* In Klammern stehen die Abladetiefen von Güterschiffen im entsprechenden Zeitraum 2020.

2.2. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs im Jahr 2021

2.2.1. Fahrgastschiffsverkehr

2.2.1.1. Verkehr auf der oberen Donau

Die Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen, die 2019 Rekordergebnisse erzielt hatte (Tabelle 2.2), fand im Zeitraum Januar -Mai 2021 nicht statt.

Tabelle 2.2
Entwicklung des Fahrgastverkehrs²
(Angaben in Tsd.)

Bereich	Jahr						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Obere Donau	486	534	564,7	595,5	548,8	720,8	56,1
In Richtung Donaodelta	89	83	86,9	97,7	103,6	135,04	5,15

Den Hauptanteil der Fahrgastbeförderung mit Kabinenschiffen bildeten Kurzreisen mit einer Dauer von 5, 7 oder 8 Tagen auf den Strecken Passau-Wien-Bratislava-Budapest-Passau und Wien-Bratislava-Budapest, sowie Reisen von und zu den Rhein- und Mainhäfen (Tabelle 2.2).

- Die hauptsächliche Verteilung der Fahrgastzahlen auf der oberen Donau nach Flaggenstaaten im Zeitraum 2021 - 2019 ist in Tabelle 2.3 dargestellt.
- An der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland (AT/DE)) wurden 25 Durchfahrten registriert, das entspricht 36,8 % der Kennziffer im Jahr 2019; davon entfielen 92 % auf Juni.
- Durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK)) wurden 13 Durchfahrten registriert und 1,7 Tsd. Fahrgäste befördert.

Tabelle 2.3
Verteilung der Fahrgastzahlen auf der oberen Donau nach Flaggenstaaten (2021 - 2019)

Flaggenstaat	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Deutschland	17 %	20 %	16,5 %	17,4 %	15 %	18,9 %	19,8 %	18,1 %
Bulgarien	6 %	5 %	6 %	4,3 %	6,9 %	5,1 %	5,3 %	5,2 %
Ukraine	4,7 %	2,5 %	2 %	1,8 %	3,9 %	5,0 %	4,5 %	5,0 %
Rumänien	6,2 %	5,3 %	3 %	1,9 %	1,3 %	-	-	-
Nicht-DK-Mitgliedstaaten	60 %	64 %	72 %	74 %	70,5 %	68,5 %	68,6 %	68,9 %

² Eigene Berechnungen des Sekretariats der Donaukommission auf Basis der Angaben von Gabčíkovo und Mohács.

2.2.1.2. Verkehr auf der mittleren Donau: grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS), Statistik der Erfassungsstelle Mohács

Im Zeitraum Januar - Mai 2021 gab es keinen Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen (Fahrten von Passau und von Wien zum Donaudelta mit einer Dauer von 14, 15 oder 16 Tagen), im Juni gab es 2 Durchfahrten.

2.2.2. Güterverkehr

2.2.2.1. Verkehr auf der oberen Donau

Umfang

a) Die Güterbeförderungsmenge durch die Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Deutschland/Österreich, DE/AT) kam im ersten Halbjahr 2021 auf 979.000 t, das sind um 39,7 % weniger als im Jahr 2020.

Dabei wurde gegenüber 2020 ein Rückgang der Beförderungsmenge im Talverkehr um 30,5 % und im Bergverkehr um 44,6 % verzeichnet.

Die Anzahl der Durchfahrten beladener Schiffe kam im ersten Halbjahr 2021 auf 60 % des Wertes im Jahr 2020.

b) Die Güterbeförderungsmenge durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) kam auf 2.628.000 t, das entspricht 96,2 % des Umfangs im Jahr 2020 (Abb. 3). Mit ca. 1.583.000 t machte der Transitverkehr zu Berg 60 % des Gesamtumfangs aus (2012 und 2013: 73 %, 2014: 75 %, 2015: 66 %, 2016: 65 %, 2017: 64,8 %, 2018: 65 %, 2019: 63,3 %).

Es wurden 2.137.000 t Trockengüter befördert, davon

- zu Berg 1.527.000 t und
- zu Tal 610.000 t, was ein Berg-Tal-Verhältnis von 2,2:1 ergibt (2018 - 2,6:1; 2019 - 2,35:1; 2020 2,74:1).

An Flüssiggut wurden 491.000 t befördert, davon

- zu Berg 56.000 t und
- zu Tal 435.000 t, was ein Berg-Tal-Verhältnis von 0,13:1 ergibt (2018 - 0,53:1; 2019 - 0,33:1; 2020 - 0,35:1).

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Mit Schubverbänden wurden durch die Staustufe Gabčíkovo im ersten Halbjahr 2021 insgesamt 1.262.000 t befördert (Abb. 4), das sind ca. 93,9 % der Menge im Jahr 2020 und 48 % der Gesamtmenge der durch die Staustufe Gabčíkovo beförderten Güter einschließlich Flüssiggut (2014 und 2015: 52 %, 2016: 56 %, 2017: 58,7 %, 2018: 58,2 %, 2019: 59,4 %, 2020: 49,2).

a) An Trockengütern wurde in Schubverbänden eine Gütermenge von 1.114.000 t befördert (Abb. 5), davon

- zu Berg 746.700 t, das sind 46,9 % der zu Berg beförderten Trockengüter (2014: 58 %, 2015: 55 %, 2016: 58 %, 2017: 59,7 %, 2018: 58,8 %, 2019: 56,4 %, 2020:31,8%);

- zu Tal 367.300 t, das sind 60,2 % der zu Tal beförderten Trockengüter.

Insgesamt verkehrten 641 Güterschubleichter in Schubverbänden zu Berg (2020: 684), davon nur 6,9 % unter Ballast (2014: 10 %, 2015: 14 %, 2016: 17,6 %, 2017: 17 %, 2018: 18,9 %, 2019: 14,6 %, 2020: 8,3). Gleichzeitig waren von den 638 in Schubverbänden zu Tal verkehrenden Güterschubleichtern 33,8 % mit Ballast beladen (2013: 63 %, 2014: 66 %, 2015: 56 %, 2016: 45 %, 2017: 51 %, 2018: 45 %, 2019: 33 %, 2020:34%), was von der anhaltenden Unausgeglichenheit der Güterbasis beim Verkehr mit Schubverbänden auf der oberen Donau zeugt.

b) An Flüssiggut wurde mit Tankleichtern in Verbänden eine Gütermenge von insgesamt 148.000 t befördert, davon

- zu Berg 3.000 t und
- zu Tal 144.8.00 t.

Insgesamt verkehrten in Schubverbänden zu Berg 4 beladene und 130 mit Ballast beladene Tankleichter, sowie zu Tal 134 beladene und 0 mit Ballast beladene Tankleichter.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Mit Motorschiffen (Abb. 6) wurden im ersten Halbjahr 2021 insgesamt ca. 1.366.000 t befördert, das sind 52 % der gesamten Gütermenge (2012: 47 %, 2013: 51 %, 2014 und 2015: 48 %, 2016: 44 %, 2017: 41,3 %, 2018: 41,8 %, 2019: 40,6 %, 2020:50,3), davon

- zu Berg 833.000 t und
 - zu Tal 533.000 t.
- a) Mit Gütermotorschiffen wurden insgesamt 1.023.000 t befördert, das entspricht 80,1 % des Umfangs im Jahr 2020, davon
- zu Berg 780.500 t und
 - zu Tal 242.500 t.

Im ersten Halbjahr 2021 verkehrten insgesamt 797 Gütermotorschiffe zu Berg (2020: 987), davon 93,6 % beladen (2020: 85 %), und 823 Gütermotorschiffe zu Tal (2020: 986), davon 65 % beladen, was von der Ausgeglichenheit des Verkehrs mit Gütermotorschiffen auf der Donau zeugt.

Die Kennzahlen (Verhältnisse) des Verkehrs mit Gütermotorschiffen sind in Tabelle 2.4.a dargestellt.

Tabelle 2.4.a

Kennzahlen (Verhältnisse) des Verkehrs mit Gütermotorschiffen auf der oberen Donau

Verhältnis	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q1+Q2
Beladen zu Berg / zu Tal	2:1	2,1:1	2,4:1	2,16:1	2,45:1	2,7:1	2,81:1	2,43:1
Beladen / unter Ballast zu Berg	18:1	8,8:1	13,7:1	16,3:1	10,9:1	13,8:1	16,3:1	14,6:1
Beladen / unter Ballast zu Tal	0,76:1	0,76:1	0,64:1	0,76:1	0,6:1	0,57:1	0,47:1	0,56:1

Die Staustufe Gabčíkovo passierten 1.620 Gütermotorschiffe (2020: 1.973), davon

- mit einer Länge von 110 m: 179 beladene Einheiten (2020: 138) wobei die Gesamtladung 216.000 t betrug und 118 Einheiten unter Ballast (2020:155.000);
 - mit einer Länge von 135 m (Schiffe mit Überlänge): 28 beladene Einheiten, wobei die Gesamtladung 30.000 t betrug (2020:64.700), und 32 Einheiten unter Ballast;
 - spezielle Schiffe (Ro-ro-Schiffe, Containerschiffe u. a.): insgesamt 65 Einheiten.
- b) Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 343.500 t Flüssiggut befördert, das entspricht 3,1-mal mehr als im Jahr 2020, davon
- zu Berg 52.700 t und
 - zu Tal 290.800 t.

Im ersten Halbjahr 2021 verkehrten insgesamt 275 Tankmotorschiffe zu Berg (2020: 100), davon 20 % beladen, und 268 Tankmotorschiffe zu Tal (2020: 107), davon 88,4 % beladen.

Die Kennzahlen der Verhältnisse des Verkehrs mit Tankmotorschiffen sind in Tabelle 2.4.b dargestellt.

Tabelle 2.4.b
**Kennzahlen (Verhältnisse) des Verkehrs mit Tankmotorschiffen
auf der oberen Donau**

Verhältnis	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q1+ Q2
Beladen zu Berg / zu Tal	0,48:1	0,41:1	0,51:1	0,41:1	0,63:1	0,24:1
Beladen / unter Ballast zu Berg	0,48:1	0,44:1	0,56:1	0,48:1	0,90:1	0,26:1
Beladen / unter Ballast zu Tal	2,1:1	2,7:1	2,4:1	3,6:1	2,33:1	7,65:1

Beförderte Güterarten (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Der größte Anteil am Transportaufkommen durch die Staustufe Gabčíkovo entfiel auf Nahrungsmittel, Eisenerze, Erdölzeugnisse und Getreide, Erzeugnisse der chemischen Industrie und Metallerzeugnisse (Abb. 7). Die Anteile der Güterarten am Transportaufkommen zu Berg und zu Tal (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) sind in den Tabellen 2.5 und 2.6 dargestellt.

Tabelle 2.5

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

Güterart \ Jahr, Tsd. t	Jahr, Tsd. t						2020	2021
	2016	2017	2018	2019	2020	Q1+ Q2	Q1+ Q2	
Nahrungs- und Futtermittel	1.316 37,8 %	1.389 38,7 %	1.022 35,1 %	1.774 48 % ³	1.321	800	523	
Eisenerze	862 24,8 %	803 22,3 %	669 23 %	841 22 %	948	495	538	
Getreide	298 8,6 %	308 8,5 %	252 8,6 %	271 7,3 %	352	152,5	157	
Metallerzeugnisse	417 12 %	473 13,1 %	418 14,3 %	340 9,2 %	117	72,5	32,2	
Erdölerzeugnisse	233 6,7 %	286 7,9 %	317 10,9 %	241 6,5 %	212	68,8	56,1	
Natürliche und künstliche Düngemittel	167 4,8 %	165 4,6 %	86,2 3 %	91,5 2,5 %	75,2	40	70	

Tabelle 2.6

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

Güterart \ Jahr, Tsd. t	Jahr, Tsd. t						2020	2021
	2016	2017	2018	2019	2020	Q1+ Q2	Q1+ Q2	
Natürliche und künstliche Düngemittel	563 30,5 %	513 26,6 %	317 20,1 %	535 25 %	505	309,3	241	
Erdölerzeugnisse	530 28,7 %	631 32,7 %	585 37,1 %	671,3 31,4 %	578	272	443	
Metallerzeugnisse	493 26,7 %	432 22,4 %	435 27,6 %	380,4 17,8 %	96,5	51	68,5	

2.2.2.2 Verkehr auf der mittleren Donau (Statistik der Erfassungsstelle Mohács, grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien, HU/HR/RS)

Umfang

Der Ladungsdurchgang durch Mohács betrug im ersten Halbjahr 2020 mehr als 3.060.000 t (Abb. 8), das entspricht 99,2 % der im Jahr 2020 beförderten Menge, wobei vom Ladungsdurchgang 1.409.000 t (46 %) auf den Transit zu Berg entfielen (2012: 51 %, 2013: 58 %, 2014: 51 %, 2015: 39 %, 2016: 46 %, 2017: 47,8 %, 2018: 57,4 %, 2019: 59,4 %, 2020:42,2%).

³ In % der zu Berg beförderten Gesamtmenge.

Es wurden 2.691.000 t Trockengüter befördert, davon

- zu Berg 1.356.000 t und
- zu Tal 1.335.000 t.

Es wurden 368.600 t Flüssiggüter befördert, davon

- zu Berg 54.400 t und
- zu Tal 315.200 t.

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden

Mit Schubverbänden wurden durch die Erfassungsstelle Mohács im ersten Halbjahr 2021 insgesamt 2.410.000 t Güter befördert (Abb. 9), das sind 78,8 % der gesamten Gütermenge einschließlich Flüssiggut (2013: 75 %, 2014: 75 %, 2015: 81,7 %, 2016: 79 %, 2017: 78 %, 2018: 78,7 %, 2019: 79,5 %, 2020:75,7%).

a) Mit Schubverbänden wurden 2.305.000 t an Trockengütern befördert (Abb. 10), davon

- zu Berg 1.170.000 t, das sind 86,3 % des gesamten Bergverkehrs an Trockengütern (2014: 86 %, 2015: 91,4 %, 2016: 86,5 %, 2018: 87,7 %, 2019: 79,5 %, 2020:79,9%);
- zu Tal 1.135.000 t, das sind 85 % des gesamten Talverkehrs an Trockengütern (2014: 76 %, 2015: 85 %, 2016: 84,4 %, 2018: 84,8 %, 2019: 82,3 %, 2020:56,1).

Insgesamt fuhren im ersten Halbjahr 2021 zu Berg 1.290 Güterschubleichter in Schubverbänden durch, davon 30 % unter Ballast (2014: 18 %, 2015: 42,7 %, 2016: 31 %, 2017: 27,8 %, 2018: 15 %, 2019: 11 %, 2020:39,4%). Im gleichen Zeitraum waren von 1.219 in Schubverbänden zu Tal verkehrenden Güterschubleichtern 17,3 % mit Ballast beladen.

b) Mit Tankleichtern in Schubverbänden wurden 104.500 t an Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 1.000 t und
- zu Tal 103.500 t.

Insgesamt fuhren 91 Tankleichter in Schubverbänden zu Berg, davon 98% mit Ballast, und zu Tal 85 Tankleichter, davon 97,6 % beladen.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Im ersten Halbjahr 2021 wurden mit Motorschiffen insgesamt 649.800 t durch die Erfassungsstelle Mohács befördert (Abb. 11), das sind 41,2 % des gesamten Ladungsdurchgangs (2013: 25 %, 2014: 24 %, 2015: 18,3 %, 2016: 21 %, 2017: 22 %, 2018: 21,3 %, 2019: 20,5 %, 2020:24,2%), davon

- zu Berg 237.600 t und
- zu Tal 412.200 t.

a) Mit Gütermotorschiffen wurden 385.700 t befördert (Abb. 12), davon

- zu Berg 185.200 t und
- zu Tal 200.500 t.

Insgesamt wurden durch die Erfassungsstelle Mohács 255 Motorschiffe zu Berg erfasst, davon 71,8% beladen, zu Tal 248 Motorschiffe davon 73,4% beladen.

b) Mit Tankmotorschiffen wurden 264.100 t Flüssiggut befördert (Abb. 13), davon

- zu Berg 52.400 t und
- zu Tal 211.700 t.

Insgesamt wurden durch die Erfassungsstelle Mohács 191 Tankmotorschiffe zu Berg erfasst, davon 23,6% beladen, zu Tal 189 Tankmotorschiffe davon 97,5% beladen.

Beförderte Güterarten

Der größte Anteil am Transportaufkommen durch die Erfassungsstelle Mohács entfiel auf Getreide, Eisenerze, Erzeugnisse der metallverarbeitenden Industrie und chemische Erzeugnisse (Abb. 14). Die Anteile der Güterarten am Transportaufkommen zu Berg und zu Tal (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien, HU/HR/RS) sind in den Tabellen 2.7 und 2.8 dargestellt.

Tabelle 2.7

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

Jahr, Tsd. t Güterart	2016	2017	2018	2019	2020	2020 Q1 + Q2	2021 Q1+ Q2
Eisenerze	985 36,6 %	1.023 37 %	1.061 40,8 %	1.247 37,6 %	954	479	550,7
Kohle (Koks)	433 16,1 %	435 15,7 %	369 14,2 %	479 14,4 %	323	203,5	137
Düngemittel	359 13,3 %	354 9,2 %	362 13,9 %	392 11,8 %	436	213,6	179
Erdölerzeugnisse	200 7,4 %	168 6,1 %	106 4,1 %	109 3,2 %	106	44,2	53,5
Metallerzeugnisse	264 9,8 %	269 9,7 %	297 11,4 %	270 8,1 %	243	128,3	116

Tabelle 2.8

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

Jahr, Tsd. t Güterart	2016	2017	2018	2019	2020	2020 Q1 + Q2	2021 Q1+ Q2
Getreide	1.249 39,8 %	1.028 34,5 %	414 21,5 %	479 21,1 %	1.471	775	523
Erdölerzeugnisse	465 14,8 %	558 18,7 %	509 26,4 %	428 18,9 %	528	257	315
Metallerzeugnisse	543 17,3 %	454 15,2 %	444 23,6 %	316 13,9 %	295	172	132,4

Nahrungs- und Futtermittel	257 8,2 %	382 12,8 %	179 3,3 %	203 9 %	520	113	96,3
Düngemittel	261 8,3 %	255 8,5 %	126 6,5 %	272 12 %	364	222	149

Hingewiesen wird auf die große Beförderungsmenge von Getreide zu Berg (105.400 t,) und mineralischen Rohstoffen zu Tal (182.400 t.).

2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken

2.2.3.1. Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Im ersten Halbjahr 2021 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 8.435.000 t,⁴ das sind 105 % der entsprechenden Kennzahl für 2020, davon:

- internationaler Güterverkehr: 5.423.000 t (102,7 % der Kennzahl für 2020);
- Inlandverkehr: 3.012.000 t (109,6 % der Kennzahl für 2020).

Die monatliche Entwicklung des Güterverkehrs ist in Abbildung 15 dargestellt. Die Verkehrsentwicklung nach Jahren ist in Tabelle 2.9 dargestellt.

Tabelle 2.9

Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal nach Jahren

Jahr, Mio. t	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Güterverkehr insgesamt	13,96	14,43	14,02	14,55	13,77	14,12	16,74	16,51
Internationaler Güterverkehr	8,63	7,90	8,62	8,03	6,91	6,42	8,89	10,60
Inlandverkehr	5,33	6,53	5,40	6,52	6,86	7,7	7,85	5,91

Kapitel 3

Allgemeine Charakteristik des Güterumschlags in den Donauhäfen

3.1. DONAUHÄFEN IN DEUTSCHLAND

3.1.1. Der Gesamtgüterumschlag der Donauhäfen in Deutschland⁵ betrug in der erste Hälfte des Jahres 2021 insgesamt 1.514.000 t, das sind 88,4 % des Güterumschlags in erstem Halbjahr 2020 (Tabelle 3.1).

Tabelle 3.1

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Güterumschlag	3.257	2.958	3.314	2.585	3.274	3.511	1.514

⁴ www.acn.ro

⁵ www.statistik.bayern.de

3.1.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Donauhäfen in Deutschland nach Jahren ist in Tabelle 3.2 dargestellt.

Tabelle 3.2

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Kelheim	Regensburg	Straubing- Sand	Deggendorf	Passau	Andere
2016	352,2	1.350	621	217,7	292,4	125,7
2017	347,5	1.502	795	235,5	328	106,7
2018	258,0	1.169	430	169	369	58
2019	369	1.387	660	216	359	282
2020	361,5	1.553	660,8	144	473	312,6
2021 Q1+Q2	215,2	632	350,4	63,6	113	139,5

3.2. HÄFEN IN ÖSTERREICH

3.2.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Österreich betrug in den ersten fünf Monaten (I-V) des Jahres 2021⁶ insgesamt 6.645.000 t, das entspricht 103 % des Güterumschlags im gleichen Zeitraum des Jahres 2020 (Tabelle 3.3).

Tabelle 3.3

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (I-V)
Geladen	2.444	2.584	2.770	2.053	2.259	2.061	984
Gelöscht	5.005	4.909	5.211	4.070	4.193	4.584*	2076*
Güterumschlag	7.449	7.493	7.981	6.123	6.452	6.645	3.060

* Die Gesamtmenge der im Inlandverkehr beförderten Güter betrug 381.000 t, was 12,5 % des Gesamtgüterumschlags der Häfen des Landes entspricht (wird nur bei gelöschten Gütern mitberücksichtigt);

3.2.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Österreich in den ersten fünf Monaten (I-IV) des Jahres 2021 ist in Tabelle 3.4 dargestellt.

Tabelle 3.4

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Wien	Linz	Krems	Enns
Geladen (I-V)	307,4	505,6	38,8	60,1
Gelöscht (I-V)	67,9	952	75	226,2
Güterumschlag 2019	952	3.280	305	776
Güterumschlag 2020	787	3.411	249	616

3.2.3. In Häfen anderer Länder ausgeführt wurden folgende Mengen an Gütern (Tabelle 3.5):

⁶ www.statistik.at

Tabelle 3.5

Land (Angaben in Tsd. t)	Deutschland	Ungarn	Rumänien	Niederlande	Belgien	Serbien
2017	451	560	487	273	297	182
2018	253	647	371	107	200	91
2019	361	784	466	155,5	200,5	135
2020	318,7	731	416	154,8	152,5	145
2021 (I-V)	170,2	339,6	180,4	52,9	99	61,8

Von den zur Ausfuhr geladenen Gütern entfielen

- 23,6 % auf Metallerzeugnisse (Gruppe 10), wovon 93 % im Hafen Linz geladen wurden;
- 28,3 % auf Erdölerzeugnisse (Gruppe 07), wobei 100 % im Hafen Wien geladen wurden;
- 26,1 % auf Erzeugnisse der chemischen Industrie (Gruppe 08), wovon 92,2 % im Hafen Linz geladen wurden.

3.2.4. Aus Häfen anderer Länder eingeführt wurden folgende Mengen an Gütern (Tabelle 3.6):

Tabelle 3.6

Land (Angaben in Tsd. t)	Slowakei	Niederlande	Ukraine	Ungarn	Deutschland	Rumänien
2017	1.653	763	974	675	331	201
2018	1.233	349	811	735	253	165
2019	1.108	539	832	679	285	215
2020	1.245	423	893	784	261	127
2021 (I-V)	503	201,4	405,9	314,2	113,9	74,6

- Eingeführte Eisenerze (Gruppe 03) im Umfang von 1.018.000 t machten 49,1 % der gelöschten Güter in den österreichischen Häfen aus, wobei ca. 89,8 % der Menge im Hafen Linz empfangen wurde;
- 6,6 % entfielen auf Erdölerzeugnisse (Gruppe 07), wovon 25,8 % im Hafen Linz und 10,9 % im Hafen Wien empfangen wurden;
- 17,7 % entfielen auf landwirtschaftliche Erzeugnisse (Gruppe 01), wovon 30,5 % im Hafen Enns empfangen wurden.

3.3. HÄFEN IN DER SLOWAKEI

3.3.1. Der Gesamtgüterumschlag der öffentlichen Häfen in der Slowakei wird im Wesentlichen vom Güterumschlag in den Häfen Bratislava und Komárno bestimmt (Tabelle 3.7), der sich im ersten Halbjahr 2021 auf 892.000 t belief; das entspricht 111,9 % des Güterumschlags im Jahr 2020.

Tabelle 3.7

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Geladen	1.922	1.879	1.952	1.464	1.515	1.443	826,4
Gelöscht	87,2	89,2	175	78	149	110	65,4
Güterumschlag	2.009	1.969	2.127	1.542	1.664	1.553	892

3.3.2. Geladene Güter stellen die wichtigsten Gütermengen (92,3 %) dar, davon:

- ca. 74,3 % Eisenerze (Erze, Pellets) und Erdölerzeugnisse nach Österreich;
- ca. 5 % Erdölerzeugnisse nach Ungarn.

3.4. HÄFEN IN UNGARN

3.4.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Ungarn im ersten Halbjahr 2021⁷ betrug 3.064.000 t, das entspricht 91,5 % des Umfangs im Jahr 2020 (Tabelle 3.8).

Tabelle 3.8

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Geladen	4.190	3.602	3.692	2.785	3.204	4.489	1.814
Gelöscht	1.788	1.836	2.107	2.415	2.860	2.253	1.250
Güterumschlag	5.978	5.439	5.799	5.200	6.064	6.742	3.064

Die Gesamtmenge der im Inlandverkehr beförderten Güter, d. h. der in ungarischen Häfen geladenen und gelöschten Güter betrug ca. 190.800 t, was 6,5 % des Gesamtgüterumschlags der Häfen des Landes entspricht.

In Bezug auf den internationalen Verkehr wurden 1.710.000 t Güter geladen und 1.154.000 t Güter gelöscht.

3.4.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Ungarn ist in Tabelle 3.9 dargestellt.

Tabelle 3.9

Hafen (Angaben in Tsd. t / Jahr)	Baja	Csepel	Győr-Gönyű	Andere
2014	655	758,5	221	4.038
2015	722,5	846,9	336	4.072
2016	506,5	1.045	164,3	3.722
2017	644	1.122	167	3.865
2018	347	918	105,6	3.829
2019	505	1.130	225,4	4.204
2020	845	1.192	280	4.424
2021 Q ₁ +Q ₂	346,5	642	166,2	1.909

⁷ www.ksh.hu

3.4.3 In Häfen anderer Länder ausgeführt wurden folgende Mengen an Gütern (Tabelle 3.10):

Tabelle 3.10

Land (Angaben in Tsd. t)	Rumänien	Deutschland	Serbien	Österreich	Niederlande
2015	2.290	482	423,8	357	173
2016	1.455	654,7	459,7	467	190,4
2017	1.433	731	393	608	79
2018	726	436,6	400	693	79
2019	752	877	356	641	79
2020	2.128	716	395	774	87
2021 Q ₁ +Q ₂	422	361	150,3	64,5	98,4

3.4.4. Die größten Mengen an eingeführten Gütern trafen aus rumänischen, deutschen, österreichischen und serbischen Häfen ein (Tabelle 3.11).

Tabelle 3.11

Land (Angaben in Tsd. t)	Rumänien	Österreich	Deutschland	Serbien
2015	843,8	382,7		24,7
2016	694	475,8		160
2017	276	268		68
2018	610,6	629,5		353
2019	823	777		501,4
2020	726	732,5	250	352
2021 Q ₁ +Q ₂	295,7	152,5	207,5	102,7

3.5. HÄFEN IN KROATIEN

3.5.1. Im ersten Halbjahr 2021⁸ betrug der Gesamtgüterumschlag der Binnenhäfen in Kroatien 320.300 t, das entspricht 79,9 % des Umfangs im Jahr 2020 (Tabelle 3.12).

Tabelle 3.12

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Geladen - Ausfuhren	346,4	380,5	336	279,3	277	393,3	166,0
Gelöscht - Einfuhren	168,4	200,5	181	239,9	472	463,1	135,5
Güterumschlag einschl. im Inlandverkehr beförderte Güter	566,0	677,0	631,6	591,7	814	947,8	320,3

⁸ www.dzs.hr

3.5.2. Landwirtschaftliche Erzeugnisse machten 12,6 % des Güterumschlags in den Häfen aus; auf Eisenerze entfielen 36 %, auf Stein- und Braunkohle 16,8 % und auf Metallerzeugnisse 17,5 %.

3.6. HÄFEN IN SERBIEN

3.6.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Serbien⁹ in erstem Halbjahr 2021 betrug 7.350.000 t, das sind 177,4 % des Umfangs im Jahr 2020 (Tabelle 3.13).

Tabelle 3.13

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Geladene, ausgeführte Güter	1.937	2.451	1.917	2.321	3.593	3.752	2.365
Gelöschte, eingeführte Güter	3.195	3.675	3.754	4.020	5.061	3.207	2.544
Im Inlandverkehr beförderte Güter	677	1.143	718	1.088	1.081	1.205	2.441
Güterumschlag	6.486	8.412	6.390	7.429	9.735	8.164	7.350

- 27,4 % des Güterumschlags entfielen auf Baustoffe (Kies und Sand),
- 9,7 % auf Eisenerze,
- 17,7 % auf Getreide,
- 13,7 % auf Erdöl und Erdölerzeugnisse,
- 13,8 % auf Kohle.

3.6.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Serbien ist in Tabelle 3.14 dargestellt.

Tabelle 3.14

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Pančevo	Smederevo	Belgrad	Novi Sad	Prahovo
2015	650	1.813	831	981	450
2016	1.040	2.466	828	1.325	673
2017	1.070	3.163	713	1.180	929
2018 ¹⁰	1.390	3.563	160	1.047	1.053
2019	1.517	4.040	196	1.413	1.109
2020 ¹¹	2.051	2.612	167	1.632	1.198
2021 ¹² Q ₁ +Q ₂	950	1.525	109	835	596

⁹ webrzs.stat.gov.rs, www.rzs.rs.ba

¹⁰ Angaben von der *Port Governance Agency*, Serbien, zur Verfügung gestellt.

¹¹ Angaben von der *Port Governance Agency*, Serbien, zur Verfügung gestellt.

¹² Angaben von der *Port Governance Agency*, Serbien, zur Verfügung gestellt.

3.7. HÄFEN IN RUMÄNIEN

3.7.1. Zum Gesamtgüterumschlag der Donauhäfen in Rumänien tragen bei:

- die Häfen an der Seedonau,
- die Häfen an der Flussdonau,
- die Häfen am Donau-Schwarzmeer-Kanal und der Hafen Constanța.

3.7.2. Der Gesamtgüterumschlag der wichtigsten rumänischen Häfen an der Seedonau ist in Tabelle 3.15 dargestellt¹³.

Tabelle 3.15

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Brăila	Tulcea	Galați
Güterumschlag:			
– Binnenschiffe			
2015	1.723 (328)	2.540 (1.503)	2.961
2016	352	1.545	3.287
2017	355	1.331	3.150
2018	476	1.748	3.031
2019	397	1.660	3.077
2020	281	1.213	2.831
2021 Q ₁ +Q ₂	120	823	1.450
– Seeschiffe			
2015	494	9	1.357
2016	490	9	1.248
2017	410	90	1.177
2018	481	56	1.320
2019	835	15	2.061
2020	327	12	2.425
2021 Q ₁ +Q ₂	112	3	1.024

Der Güterumschlag von Seeschiffen stellt den Hauptanteil am Güterverkehr im Sulina-Kanal dar. Im Jahr 2020 erreichte der Verkehr im Sulina-Kanal einen Umfang von 4.549.000 t, das entspricht 82,9 % des Umfangs im Jahr 2019.

Der Güterumschlag der rumänischen Häfen an der Flussdonau (ohne Galați, Tulcea und Brăila) kam in erstem Halbjahr 2021 auf ca. 2.700.000 t.

3.7.3. Mit 13.531.000 t entsprach der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Rumänien, einschließlich dem Hafen Constanța in Bezug auf Binnenschiffe (7.869.000 t), 100,5 % des Umfangs im Jahr 2020; er ist in Tabelle 3.16 dargestellt.

¹³ www.insse.ro

Tabelle 3.16

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Geladen:							
– Ausfuhr	3.861	3.469,3	3.872	4.008	5.609	5.112	2.693
– Inlandverkehr	6.575	6.879	6.835	7.549	8.190	6.602	3.346
Gelöscht:							
– Einfuhr	7.355	6.930	5.281	4.532	5.674	8.217	4.340
– Inlandverkehr	6.671	7.818	7.797	8.591	9.001	7.376	3.152
Güterumschlag	24.462	25.096	23.785	24.680	28.474	27.307	13.531

3.7.4. Wichtigste Güterarten nach Gruppen:

- Metallerze (Gruppe 03): 5.454.000 t das entspricht 40 % des Güterumschlags, davon 80,5 % Inlandverkehr
- Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Gruppe 01): 4.197.000 t das entspricht 31 % des Güterumschlags, davon 70,6 % internationaler Güterverkehr
- Chemische Stoffe (Gruppe 08): 1.215.000 t das entspricht 9 % des Güterumschlags, davon 92,8 % internationaler Güterverkehr
- Koks und Erdölerzeugnisse (Gruppe 07): 717.000 t das entspricht 5,3 % des Güterumschlags, davon 69 % internationaler Güterverkehr
- Metallerzeugnisse (Gruppe 10): 538.000 t das entspricht 4 % des Güterumschlags, davon 83 % internationaler Güterverkehr
- Stein- und Braunkohle (Gruppe 02): 815.000 t das entspricht 6 % des Güterumschlags, davon 73,7 % internationaler Güterverkehr

3.7.5. Wichtigste Arten der ausgeführten (geladenen) Güter:

- Gruppe 08: 35,8 % der geladenen Güter, davon 73 % nach Serbien
- Gruppe 07: 107 % der geladenen Güter, davon 35,8 % nach Bulgarien und 20,5 % nach Serbien
- Gruppe 02: 14,5 % der geladenen Güter, davon 52,3 % nach Ungarn
- Gruppe 03: 23,5 % der geladenen Güter, davon 72,9 % nach Serbien und 16,6 % in die Republik Moldau (Steinbrucherzeugnisse)

3.7.6. Wichtigste Arten der eingeführten (gelöschten) Güter:

- Gruppe 01: 66,5 % der gelöschten Güter, davon 36,8 % aus Serbien, 23 % aus Ungarn und 18,9 % aus Bulgarien
- Gruppe 03: 9,9 % der gelöschten Güter, davon 44 % aus der Ukraine und 52,4 % aus Bulgarien
- Gruppe 10: 4,8% der gelöschten Güter, davon 39,4 % aus Österreich
- Gruppe 02: 4,9 % der gelöschten Güter, davon 78,7 % aus der Ukraine.

3.8. HÄFEN IN BULGARIEN

3.8.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Bulgarien im ersten Halbjahr 2021 betrug unter Berücksichtigung aller Terminals 3.407.000 t¹⁴, das entspricht 145 % des Umfangs im Jahr 2020 (Tabelle 3.17).

Tabelle 3.17

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Geladen - Ausfuhr	1.159	2.319	2.166	2.142	2.485	2.823	1.866
Gelöscht - Einfuhr	1.692	3.462	2.312	1.933	1.830	1.799	1.217
Güterempfang/- versand - Inlandverkehr	1.695	1.222	1.092	848	1.070	809	324
Güterumschlag	4.547 (6.114)	7.013*	5.570	4.923	5.385	5.431	3.407

*Unter Berücksichtigung des Fährverkehrs

Zusammensetzung der Ausfuhren:

- Schüttgut 36,7 %,
- allgemeine Güter 6,9 %,
- Flüssiggüter 2,3 %,
- Ro-ro-Transporte 54,1 %.

Zusammensetzung der Einfuhren:

- Schüttgut 25,7 %,
- allgemeine Güter 19,4 %,
- Flüssiggüter 15,9 %,
- Ro-ro-Transporte 39 %.

3.9. HÄFEN IN DER REPUBLIK MOLDAU

3.9.1. Der Gesamtgüterumschlag im Hafen Giurgiulești im ersten Halbjahr 2021 betrug 593.000 t,¹⁵ das entspricht 96,1 % des Umfangs im Jahr 2020 (Tabelle 3.18).

Tabelle 3.18

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Güterumschlag	867,8	886,4	1.591	1.889	1.299	1.185	593

3.9.2. Ausgeführte Güter (Getreide, Pflanzenöl) machen 20,2 % des Güterumschlags im Hafen aus (120.300 t). Bei den Einfuhren (472.700 t)

¹⁴ Angaben: Schifffahrtsverwaltung Bulgarien.

¹⁵ Angaben: Schifffahrtsgesellschaft der Republik Moldau.

stellen Erdölerzeugnisse, Sand, Kies, Getreide und Kohle den Grundstock des Güterumschlags dar.

- 3.9.3. Nach Güterarten werden folgende Anteile verzeichnet: Getreide 7,2 %, Sand und Kies 58,4 %, Erdölerzeugnisse 17,3 %, Kohle (Koks) 2,2 %, Altmetall 7 %, Pflanzenöl 5,2 %.

3.10. HÄFEN IN DER UKRAINE

3.10.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in der Ukraine im ersten Halbjahr 2021¹⁶ betrug unter Berücksichtigung des Güterumschlags von Seeschiffen 2.185.000 t, das entspricht 97,5 % des Umfangs im Jahr 2020 (Tabelle 3.19). Davon entfielen:

- 61,8 % auf Ausfuhren und
- 30,2 % auf den Transitverkehr.

Tabelle 3.19

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂
Güterumschlag	5.754	6.680	6.277	6.067	5.629	4.055	2.185

Der Grundstock des Güterumschlags in den Häfen der Ukraine war Trockenschüttgut (81,7 %).

3.10.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Donauhäfen in der Ukraine ist in Tabelle 3.20 dargestellt.

Tabelle 3.20

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Ismail	Reni
Güterumschlag		
2014	3.093,0	1.464,8
2015	4.825,0	906,9
2016	5.682	972
2017	5.097	1.125
2018	4.683	1.333
2019	4.283	1.275
2020	3.245	786
2021 Q ₁ +Q ₂	1.827	350

Zusammensetzung des Güterumschlags:

- im Hafen Ismail: 80,6 % Schüttgut (Erze, Pellets);
- im Hafen Reni: 88,2 % Schüttgut.

¹⁶ www.uspa.gov.ua

Kapitel 4

Schlussfolgerungen

- 4.1. Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen in der Winterperiode war im ersten Quartal 2021 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet. Das ausreichende Wasserangebot ermöglichte in diesem Zeitraum die Beladung von Güterschiffen bis zu einer Abladetiefe von 2,5 m und in Einzelfällen bis zu einer maximalen Abladetiefe von 2,7 m.

Im Folgezeitraum blieben die Abladetiefen relativ stabil bei 2,5/2,3 m.

- 4.2. Auf den Güterverkehrsmarkt wirkten sich im ersten Quartal auch weiterhin die Folgen der gesunkenen Industrieproduktion im Jahr 2020 aus, aber auch bestimmte Tendenzen der Stabilisierung, insbesondere in der metallverarbeitenden Industrie und in der Baubranche, was die weitere Dynamik des Güterverkehrsmarktes im Donauraum und der Güterströme zwischen den Strombecken beeinflusste.

- Nach Prognosen von *Eurofer* (Angaben für September 2021) steigt im Jahr 2021 die Nachfrage nach Stahl in den EU-Staaten um 11,2 % im Vergleich zu den Ergebnissen des Jahres 2020, was jedoch den Rückgang der Nachfrage im Jahr 2020 um 10,6 % im Vergleich zu den relativ niedrigen Kennziffern im Jahr 2019 nicht kompensieren wird. Es ist anzunehmen, dass die steigende Nachfrage nach Stahl auf dem Anstieg der Industrieproduktion (Anstieg der Automobilindustrie um 15,3 % und in der Baubranche um 5,5 %) beruht. Dabei ist anzumerken, dass die Weltmarktpreise für Eisenerz im ersten Quartal einen Höchststand innerhalb der letzten sechs Jahre erreichten.
- Wie auch im Jahr 2020 kann die Beförderung von Getreide, vor allem aus den Häfen an der mittleren Donau in die Häfen des Donaudeltas (Constanța) eine gewisse Ausgeglichenheit des Güterverkehrs gewährleisten. Dabei wurden im Juni maximale Frachtraten für Weizen aus der Schwarzmeerraumregion aufgrund der regen Nachfrage erreicht. Nach Prognosen von *Strategie Grains, USDA* (Angaben für Mai 2021) können in den Ländern der Eurozone sowie in anderen Donaustaaten die Anfangslagerbestände der Getreidesaison 2020/2021 und der Beförderungsumfang der Saison 2021/2022 diese Ausgeglichenheit sicherstellen. Dabei ist auf die bedeutende Steigerung der Güterbeförderungsmenge an Getreide im ersten Quartal (Q₁) (bis auf 146,4 % im Vergleich zu Q₁ des Jahres 2020) hinzuweisen.
- In der gegenwärtigen Wirtschaftslage ist eine relative Stabilität des Donauverkehrsmarktes für Erdölerzeugnisse und Erzeugnisse der chemischen Industrie festzustellen.

- 4.3. Dementsprechend wurden bei den Güterbeförderungsmengen im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2021 folgende Werte verzeichnet:

- im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) 979.000 t, das entspricht 60,3 % des Umfangs im Q₁+Q₂ 2020;

- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) 2.628.000 t, das entspricht 96,2 % des Umfangs im Q₁+Q₂ 2020;
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) 3.060.000 t, das entspricht 99,2 % des Umfangs im Q₁+Q₂ 2020;
- der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal betrug 8.435.000 t, das entspricht 105 % des Umfangs im Q₁+Q₂ 2020.

4.4. Im Segment der Fahrgastbeförderung fanden aufgrund der Lockerungen der Einschränkungen im Juni 2021 Einzelfahrten auf den wichtigsten Kreuzfahrtrouten und im lokalen Linienverkehr statt. Im Juli-August kam es zu einem weiteren Anstieg der Schiffsdurchfahrten und der beförderten Fahrgäste auf Kreuzfahrtschiffen.

– Obere Donau (Statistik der Schleuse Gabčíkovo):

Monat	Anzahl Schiffsdurchfahrten	beförderte Fahrgäste	durchschnittliche Fahrgastauslastung pro Schiff
Juni	13	1.678	115-130
Juli	148	17.916	115-120
August	330	36.879	110-125

– In Richtung Donaudelta (Statistik des Hafens Mohács):

Monat	Anzahl Schiffsdurchfahrten	beförderte Fahrgäste	durchschnittliche Fahrgastauslastung pro Schiff
Juni	2	217	-
Juli	47	5.219	105-115
August	75	8.670	112-120

Die Prognosen für das Segment der Fahrgastbeförderung auf der Donau gehen von einer möglichen Wiederaufnahme der Kerntätigkeit im Jahr 2022 aus. Der Betrieb der Kreuzschiffahrt auf der Donau wird in erster Linie von der Pandemielage abhängen. Es sind drei mögliche Szenarien vorstellbar: vollständige Aufhebung der Quarantäne in allen Donauländern; Lockerung oder Beibehaltung der Quarantänemaßnahmen nur in einigen Ländern; Beibehaltung der Einschränkungen, die die Fahrgastbeförderung behindern.

4.5 In Bezug auf den Güterumschlag in den Häfen zeigt sich im ersten Halbjahr 2021 ein sehr unterschiedliches Bild. (Kapitel 3).

AN H A N G
(Abbildungen)

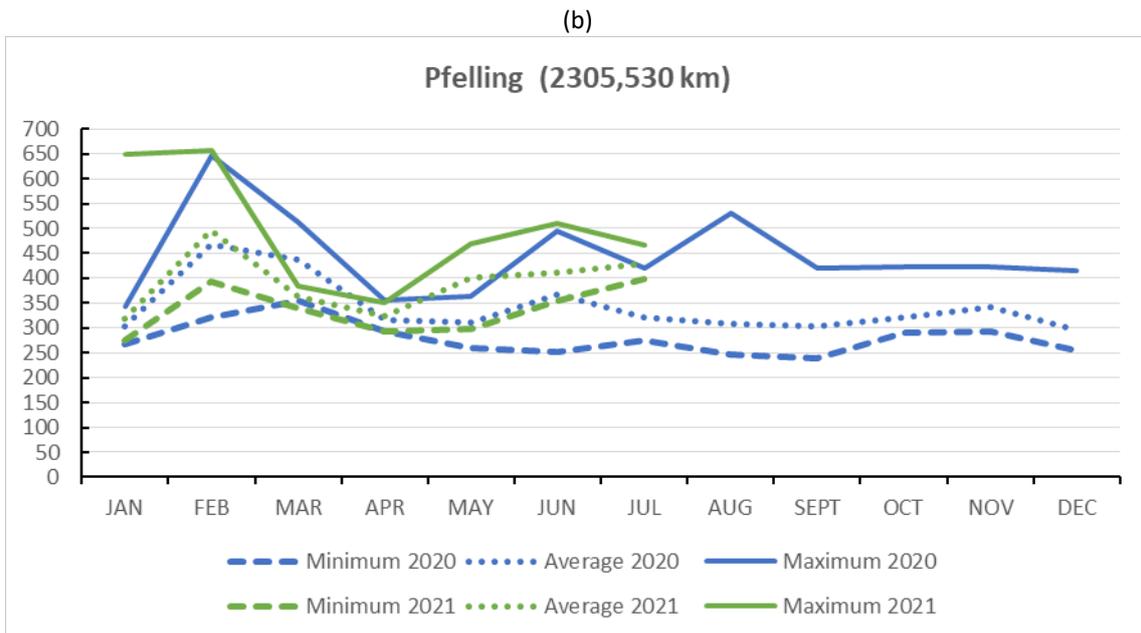
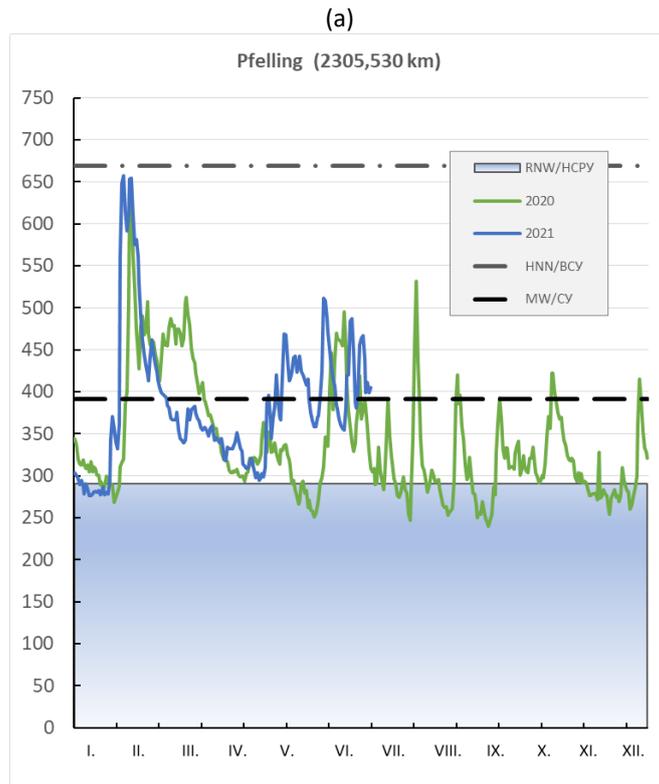


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

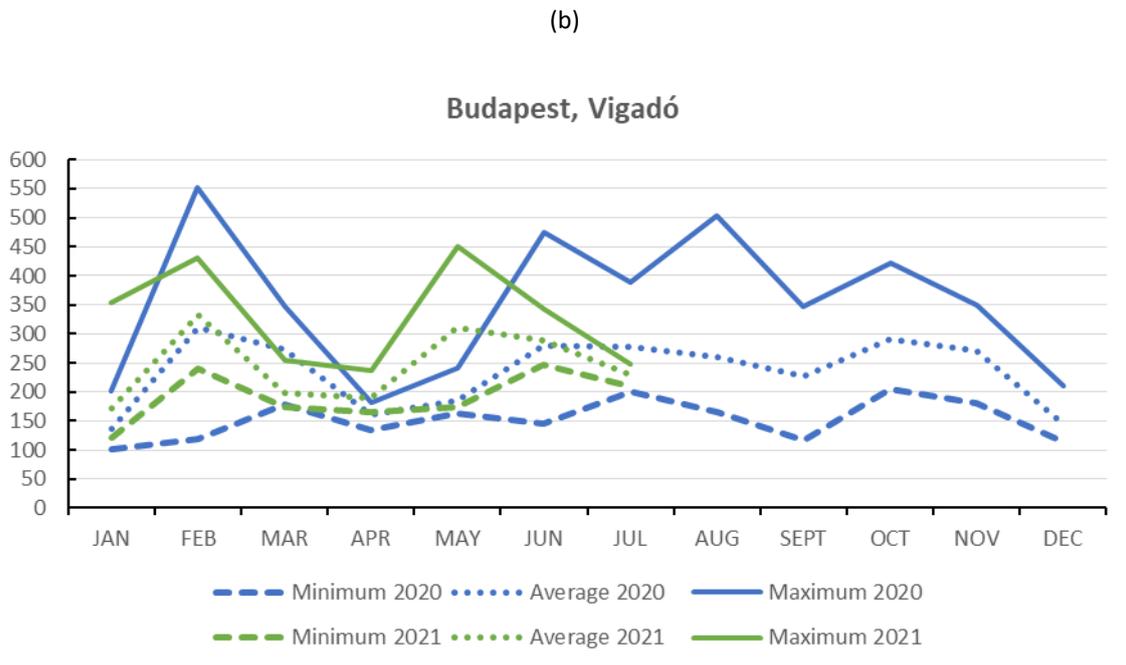
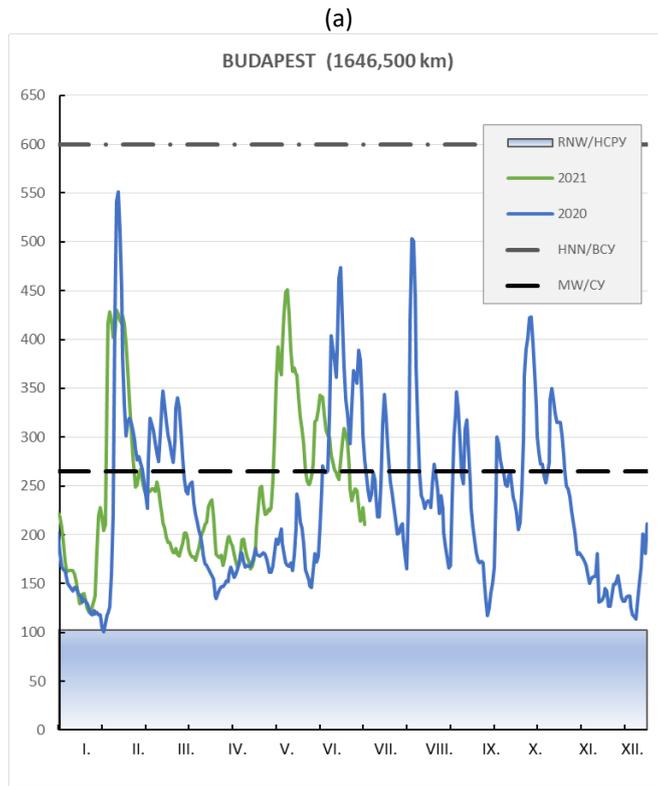


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

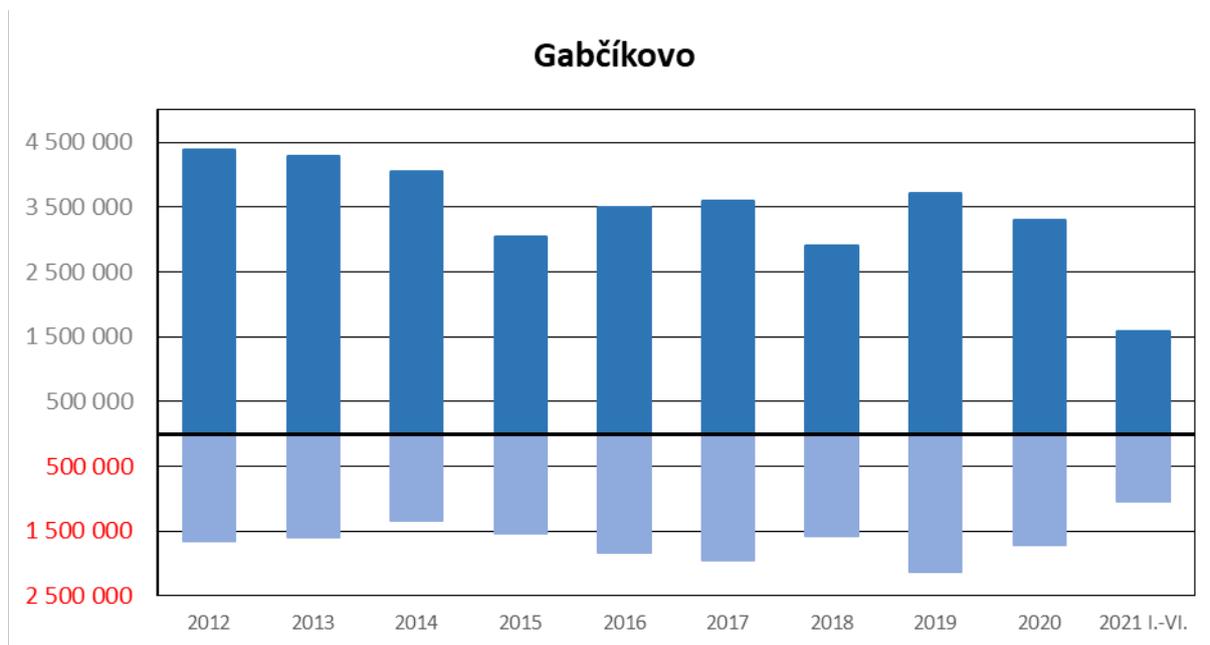


Abb. 3: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 3 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Рис. 3. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

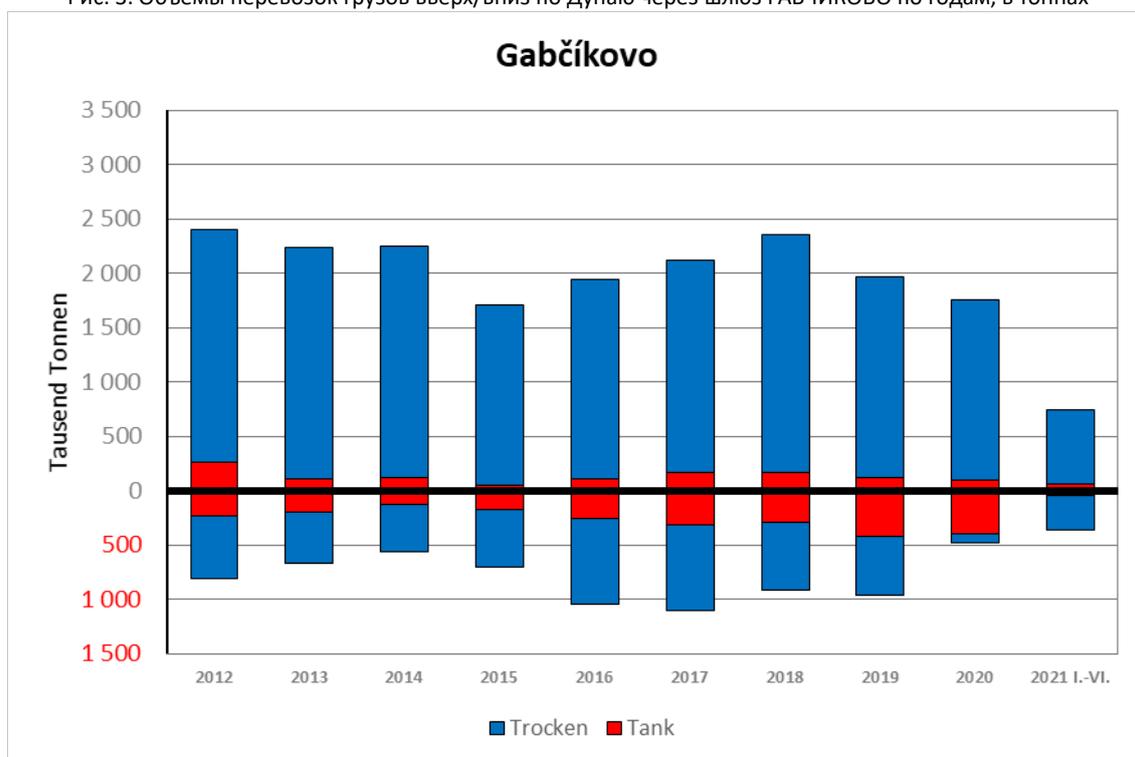


Abb. 4: Transportaufkommen mit Schubverbänden an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 4. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par l'écluse de GABČIKOVO par années, en milliers de tonnes

Рис. 4. Объёмы перевозок грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тысячах тонн

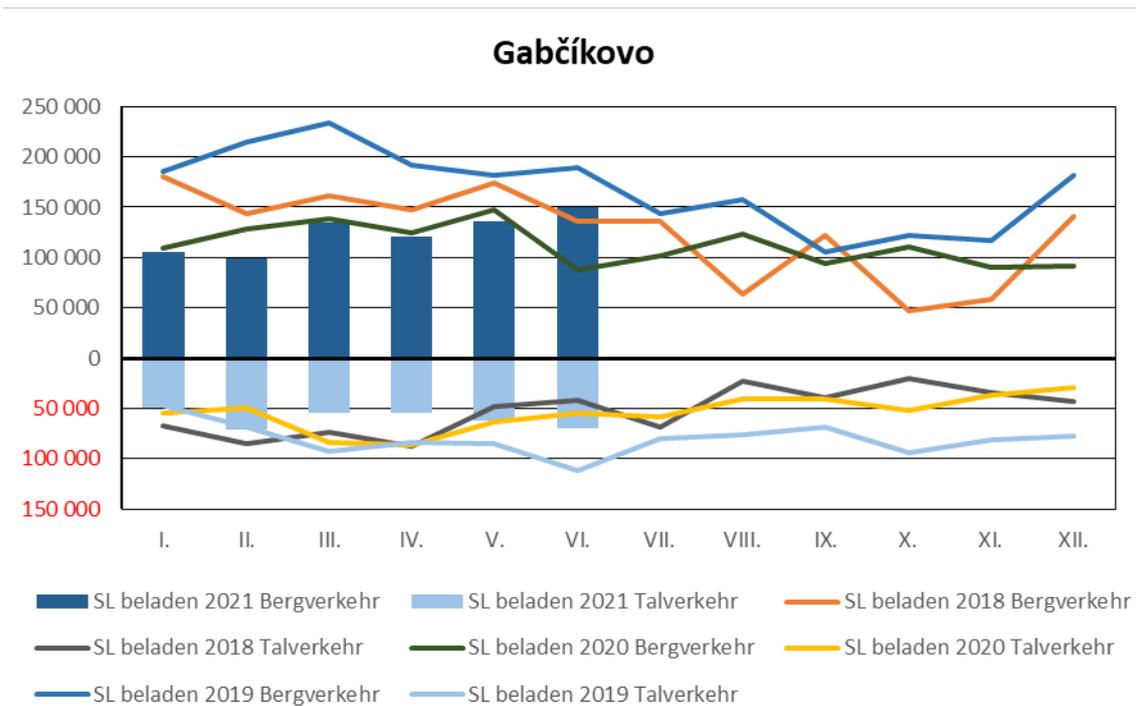


Abb. 5: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2021 pro Monat in Tonnen

Fig. 5. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par l'écluse de GABČIKOVO en 2018-2021, par mois, en tonnes

Рис. 5. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2018-2021 гг. по месяцам, в тоннах

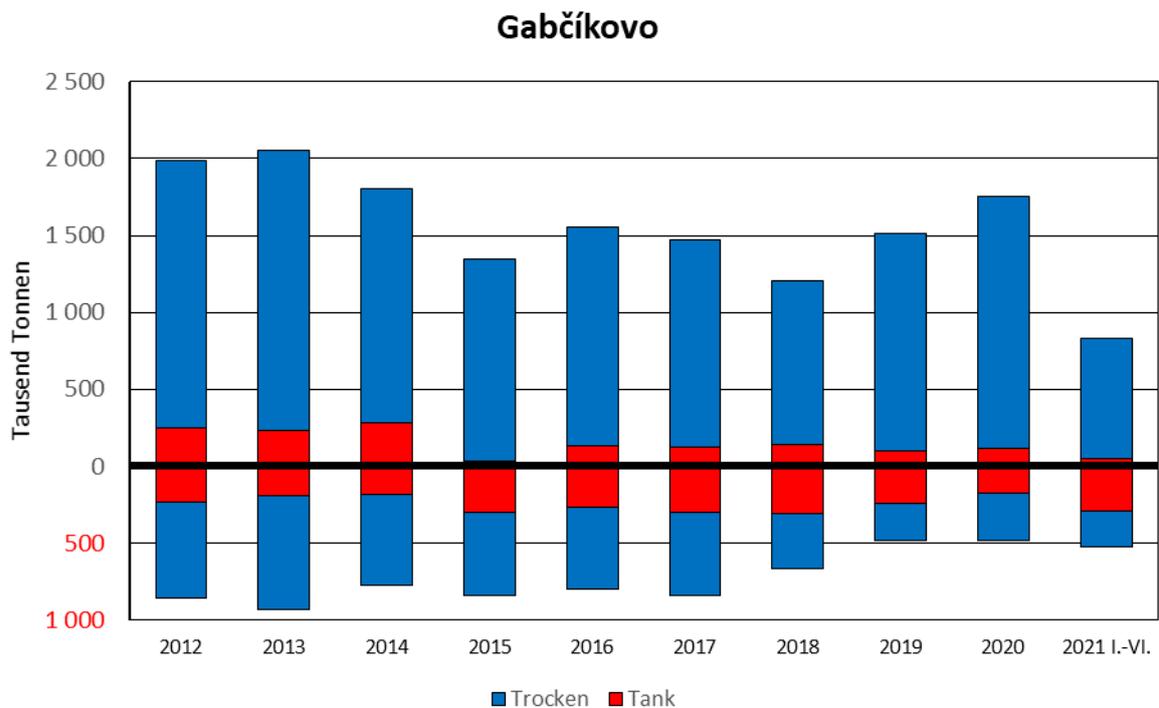


Abb. 6: Transportaufkommen mit Motorschiffen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 6. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux motorisés par l'écluse de GABČIKOVO par années, en milliers de tonnes

Рис. 6. Объёмы перевозок грузов самоходными судами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тысячах тонн

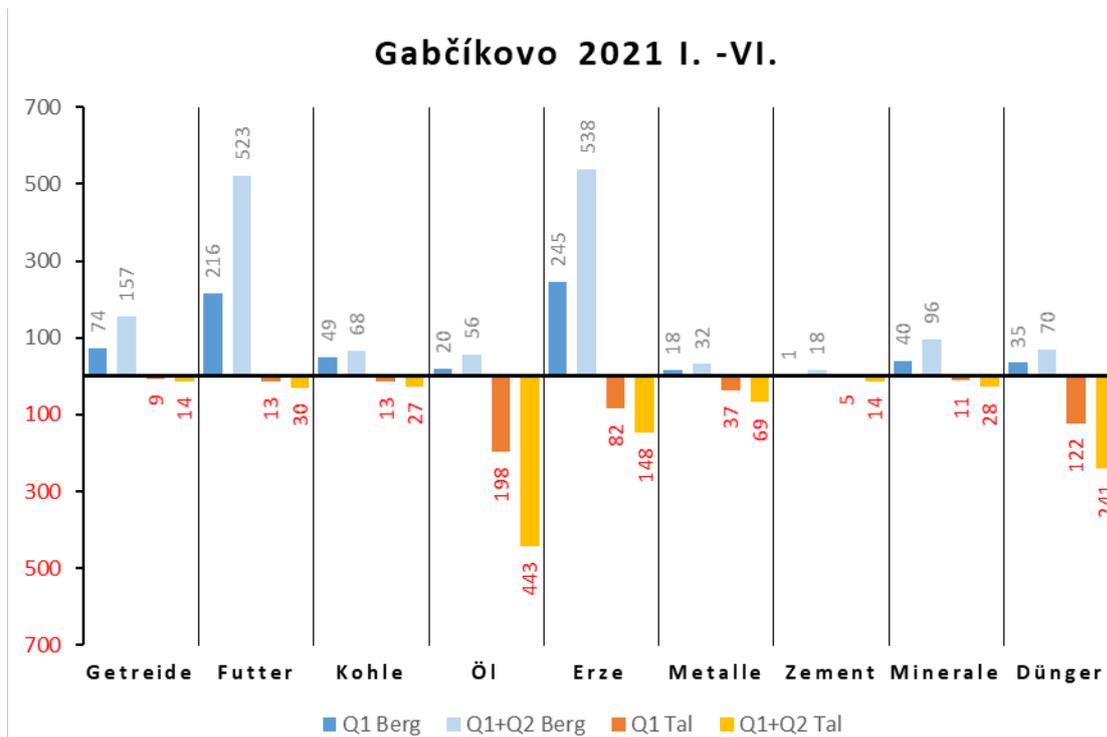


Abb. 7: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2021 in Tonnen

Fig. 7. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en 2021, en tonnes

Рис. 7. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2021 г., в тоннах

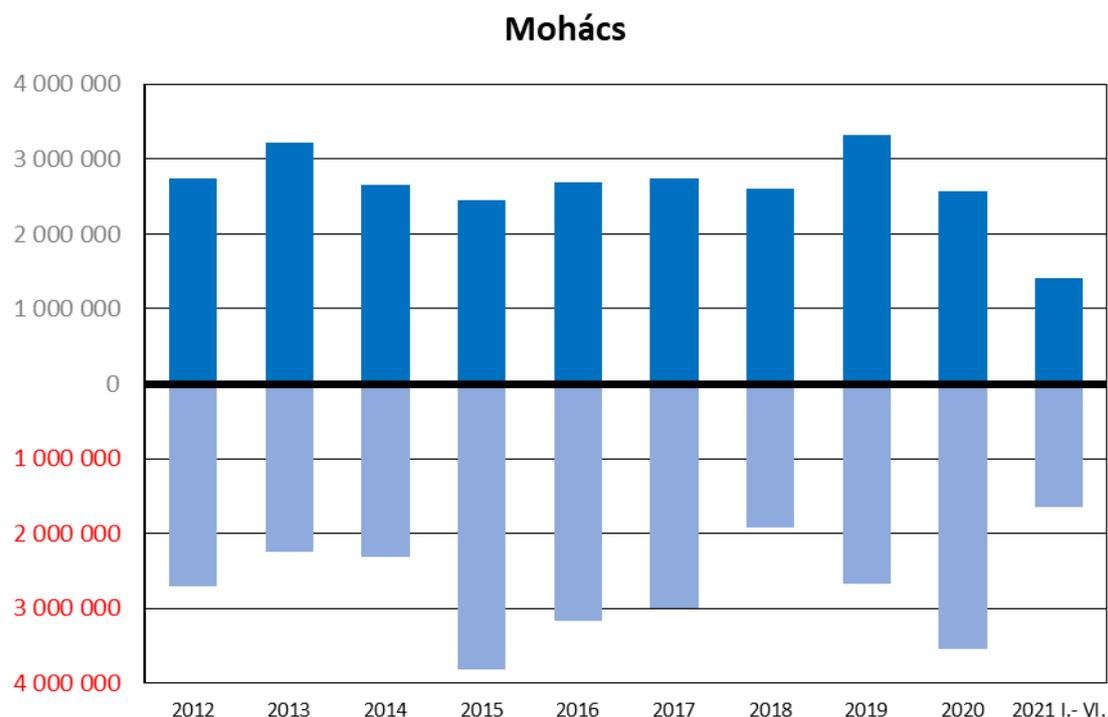


Abb. 8: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 8. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

Рис. 8. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тоннах

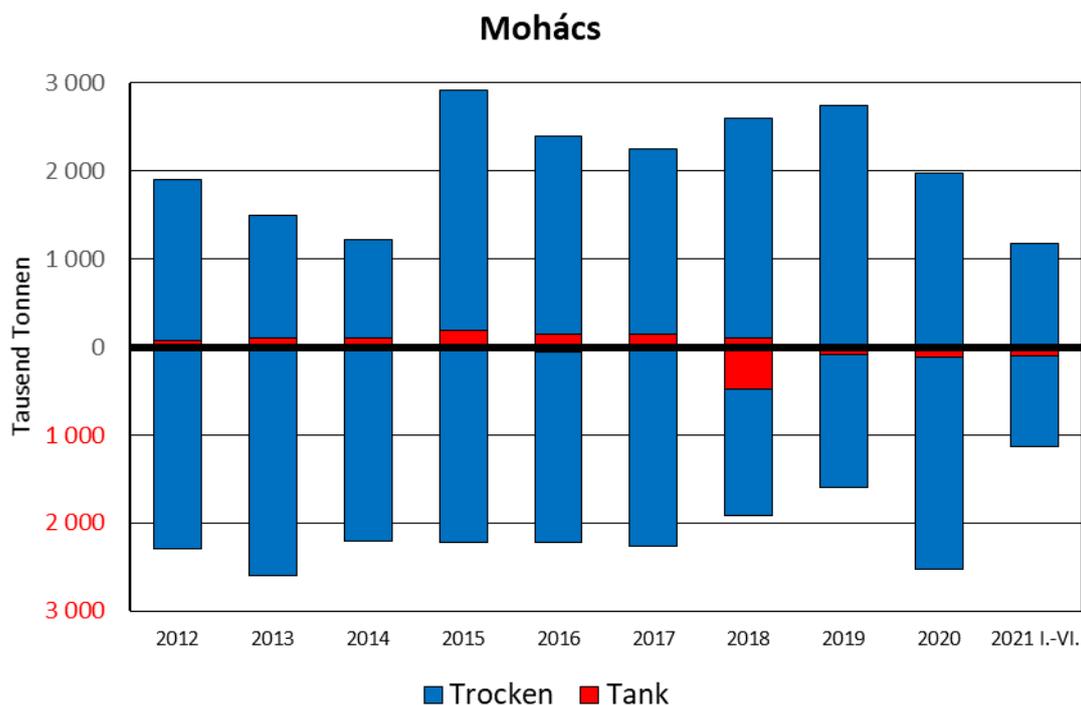


Abb. 9: Transportaufkommen mit Schubverbänden in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 9. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par années, en milliers de tonnes

Рис. 9. Объёмы перевозок грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тысячах тонн

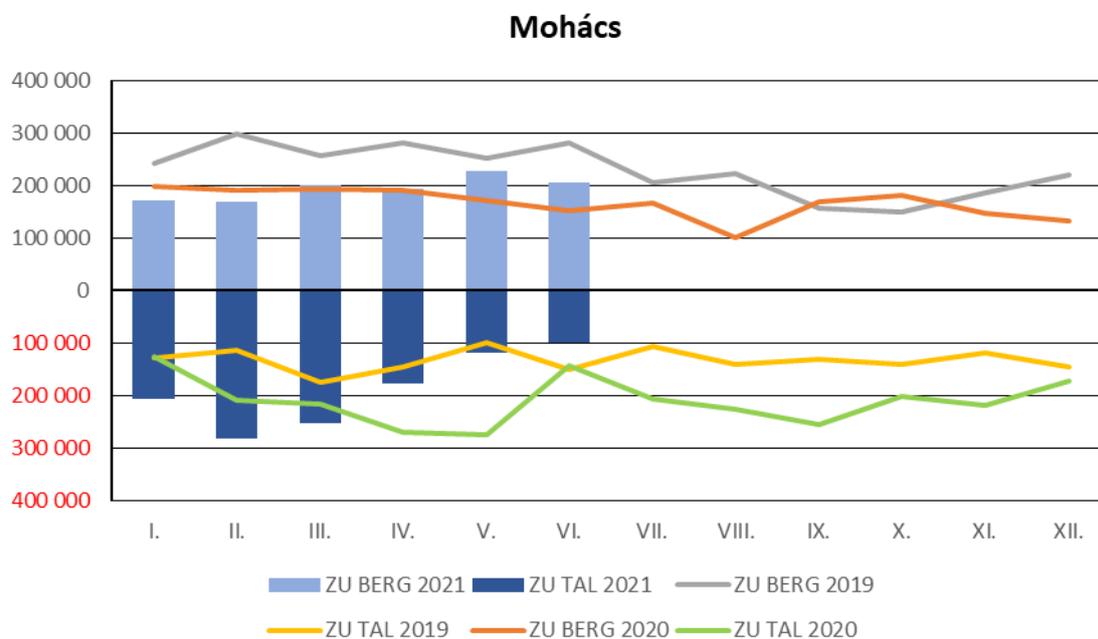


Abb. 10: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS pro Monat in Tausend Tonnen

Fig. 10. Volumes des transports de marchandises sèches vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par mois, en milliers de tonnes

Рис. 10. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тысячах тонн

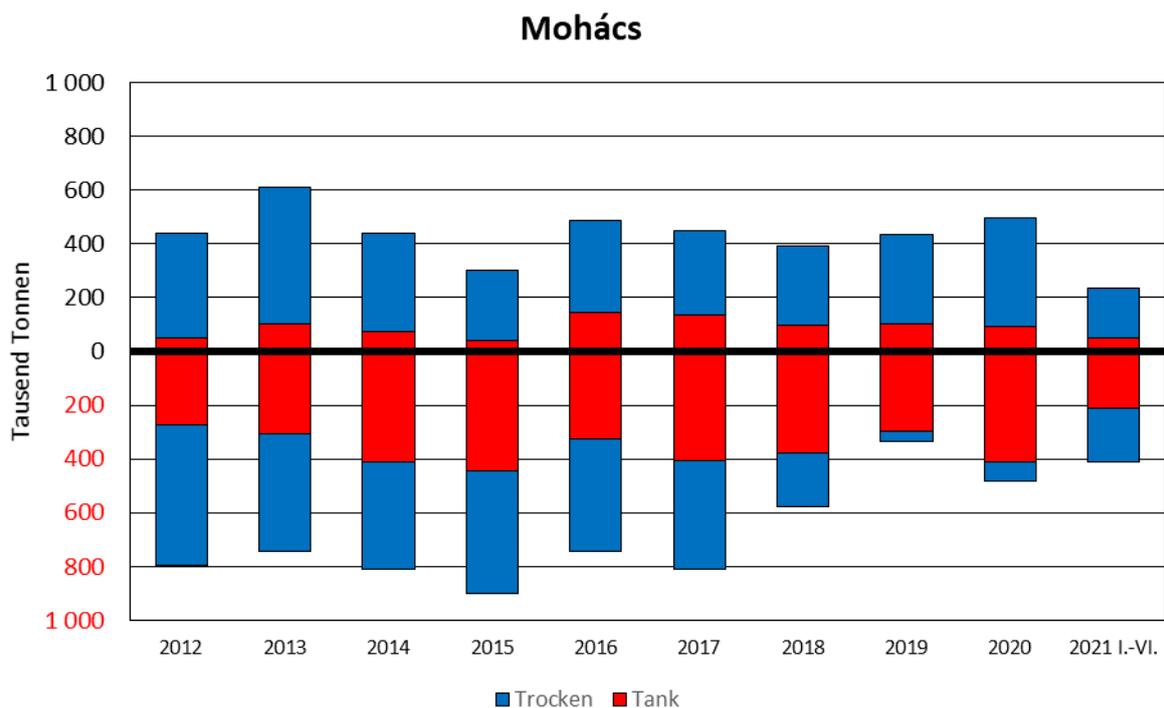


Abb. 11: Transportaufkommen mit Motorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 11. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux motorisés par MOHÁCS par années, en milliers de tonnes

Рис. 11. Объёмы перевозок грузов самоходными судами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тысячах тонн

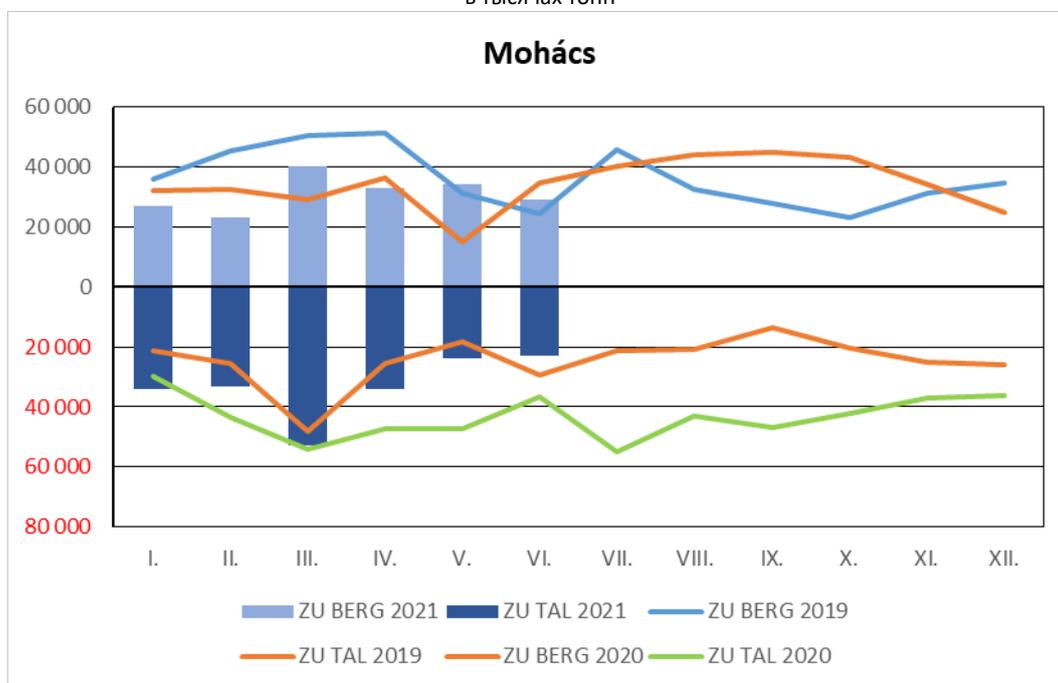


Abb. 12: Transportaufkommen mit Güterleichtern in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 12. Volumes des transports de marchandises sèches vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par MOHÁCS en 2019-2020, par mois, en tonnes

Рис. 12. Объёмы перевозок сухих грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2020 гг. в тоннах, по месяцам

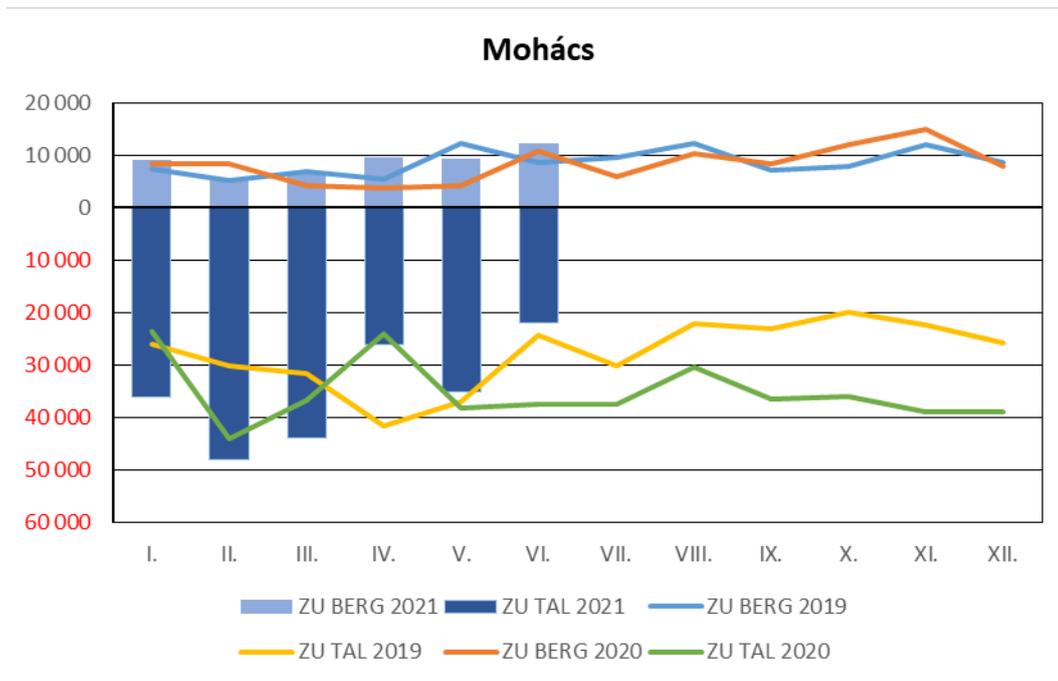


Abb. 13: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019-2021 pro Monat in Tonnen

Fig. 13. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS en 2019-2021, par mois, en tonnes

Рис. 13. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019 - 2021 гг. по месяцам, в тоннах

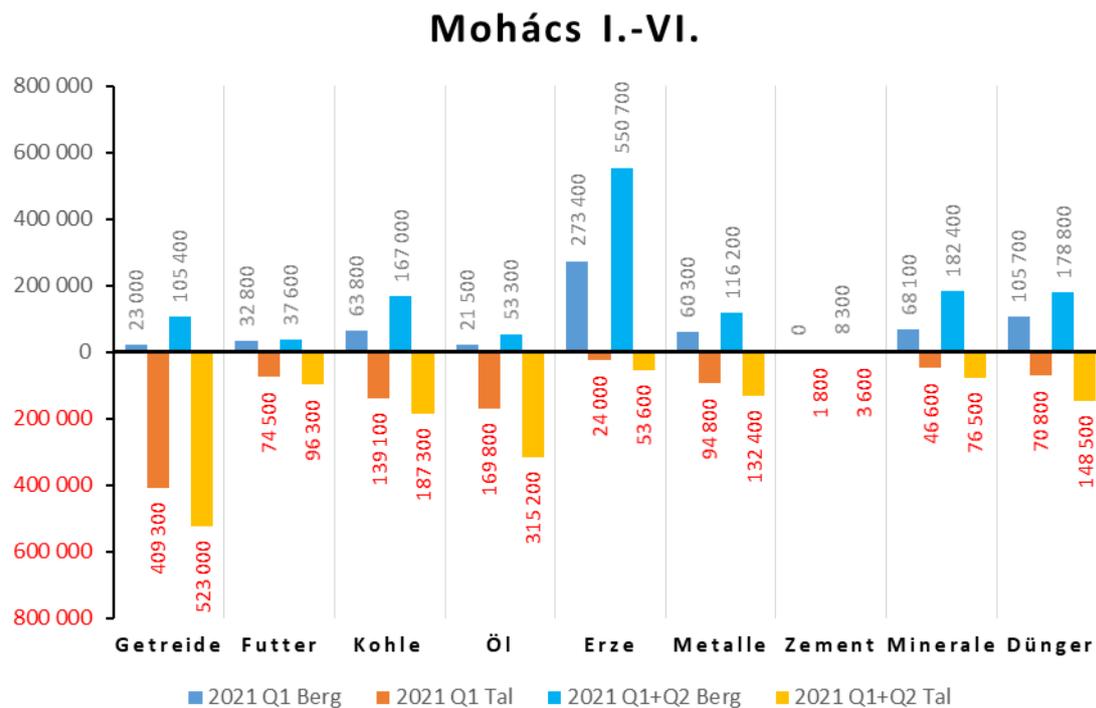


Abb. 14: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im MOHÁCS 2019-2021 pro Monat in Tonnen

Fig. 14. Volumes des transports internationaux et nationaux de marchandises par MOHÁCS en 2019-2021, par mois, en tonnes

Рис. 14. Объёмы международных и национальных перевозок грузов через МОХАЧ в 2019-2021 гг. по месяцам, в тоннах

Cernavodă-Constanța

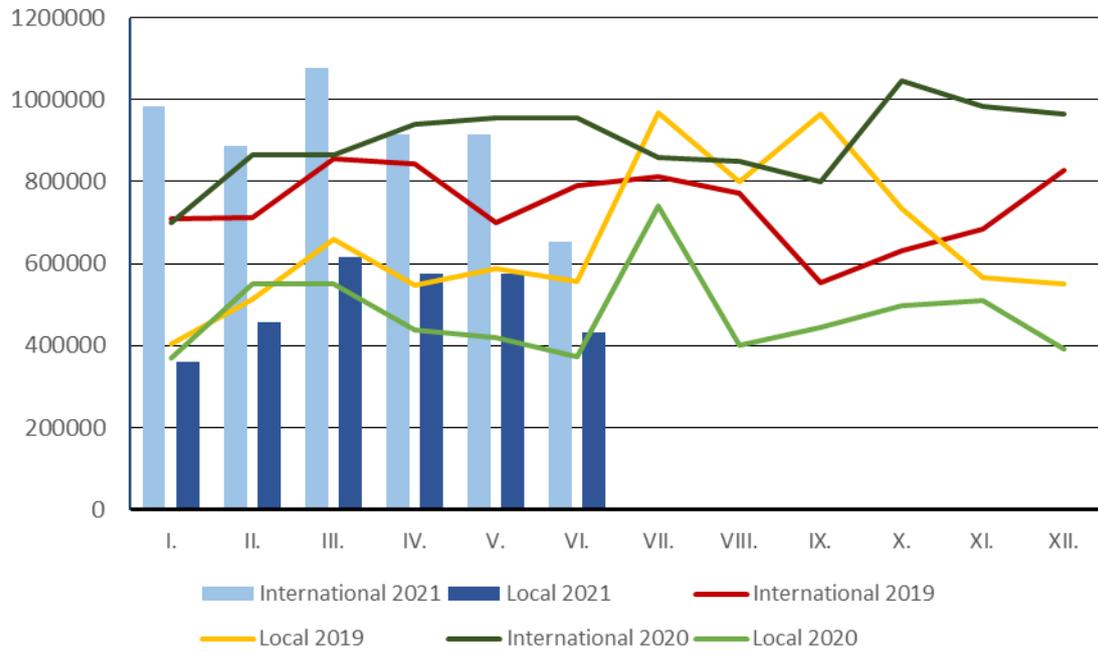


Abb. 15: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA 2019-2021 pro Monat in Tonnen

Fig. 15. Volumes des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2019-2021, par mois, en tonnes

Рис. 15. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2019-2021 гг. по месяцам, в тоннах