

# MARKTBEOBACHTUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT: BILANZ 2022



DONAUKOMMISSION  
BUDAPEST – 2023



## **Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Bilanz 2022**

**Budapest - 2023**

**HU ISSN 2786-0698 (für die elektronische Fassung)**

**Donaukommission, Budapest 1068, Benczúr Straße 25**

Pjotr Semjonowitsch Suworow – verantwortlich für die Publikation

Oana Florescu – verantwortlich für die Redaktion

Diese Aktivität wurde mit Mitteln der CEF der Europäischen Union im Rahmen der Finanzhilfvereinbarung Nr. MOVE/D3/SUB/2019-305/SI2.822021 gefördert.

Diese Veröffentlichung gibt ausschließlich die Meinung des Verfassers wieder; die Europäische Union und ihre Organe übernehmen keine Verantwortung für den Gebrauch der darin enthaltenen Informationen.



## Inhaltsverzeichnis

<b>Kapitel 1 Allgemeine Charakteristik des Marktes der Donauschifffahrt.....</b>	<b>5</b>
1.1. Ausgangslage des Verkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2022.....	5
1.2. Verkehrsmarktentwicklung im Jahr 2022.....	7
<b>Kapitel 2 Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr.....</b>	<b>10</b>
2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2022 .....	10
2.1.1. Schifffahrtsbedingungen im Jahr 2022.....	10
2.1.2. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe.....	14
2.2. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs im Jahr 2022.....	15
2.2.1. Fahrgastschiffsverkehr.....	15
2.2.2. Güterverkehr.....	17
2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken.....	26
<b>Kapitel 3 Allgemeine Charakteristik des Güterumschlags in den Donauhäfen</b>	<b>28</b>
3.1. Donauhäfen in Deutschland.....	28
3.2. Häfen in Österreich.....	29
3.3. Häfen in der Slowakei.....	31
3.4. Häfen in Ungarn.....	31
3.5. Häfen in Kroatien.....	32
3.6. Häfen in Serbien.....	32
3.7. Häfen in Rumänien.....	33
3.8. Häfen in Bulgarien.....	35
3.9. Häfen in der Republik Moldau.....	35
3.10. Häfen in der Ukraine.....	36
<b>Kapitel 4 Schlussfolgerungen.....</b>	<b>37</b>



## Kapitel 1

### Allgemeine Charakteristik des Marktes der Donauschifffahrt

#### 1.1. Ausgangslage des Verkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2022

Die Ausgangslage der wichtigsten Segmente des Verkehrsmarktes der Donauschifffahrt im Jahr 2022 ergab sich aus der Entwicklung des Verkehrsaufkommens im vierten Quartal des Jahres 2021 und den Gesamtergebnissen im Jahr 2021, sowie der Prognose für die Erholung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes gemäß Wachstumsprognose des Bruttoinlandsprodukts der Staaten der Eurozone im Jahr 2022 von 4 % im Vergleich zum Jahr 2021.

Das Jahr 2022 stellte sich für die Donauschifffahrt als Zeit der Wiederaufnahme der Aktivität nach dem Einbruch des Güter- und Fahrgastverkehrsmarkts im Zusammenhang mit der Pandemie im Zeitraum 2020 - 2021 dar.

Die Ergebnisse der ersten zwei Monate des Jahres 2022 zeigten insgesamt eine gewisse positive Tendenz der Stabilisierung des Verkehrsaufkommens auf der Donau und der Zunahme der Gütermengen im Laufe des Jahres in traditionellen Marktsegmenten.

Die großangelegte Invasion Russlands in die Ukraine im Februar 2022 brachte zusätzliche Risiken für den Donauschifffahrtsmarkt mit sich, etwa die Verschärfung der Energiekrise, Verknappung und Preisanstieg von Eisenerzen, eine Beschränkung des Exports von Getreide und anderen Nahrungsmitteln sowie ein Preisanstieg für Bunkertreibstoff.

Entsprechend wurden bereits im März 2022 auf dem Verkehrsmarkt der Donau ernst zu nehmende Veränderungen im Zusammenhang mit der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine und Rückgänge der Gütermengen in bestimmten Marktsegmenten spürbar; dabei ist die Korrektur der Wachstumsprognose des Bruttoinlandsprodukts der Europäischen Union sowie der Eurozone für das Jahr 2022 nach unten anzumerken. Ferner ist laut Prognosen des europäischen Stahlverbands EUROFER 2022 mit einem Rückgang des Stahlverbrauchs um 1,9 % zu rechnen (Daten für Mai 2022), u. a. wegen der Verschärfung der Energiekrise und starker Schwankungen der Preise für Rohstoffe und Fertigerzeugnisse.

Im Zusammenhang mit der Blockade der ukrainischen Seehäfen durch Russland kam der Organisation von Transporten für den Export ukrainischer Agrarerzeugnisse sowie für den Import notwendiger Güter eine besondere Bedeutung zu; daher musste ein spezieller Logistikbetrieb mithilfe der Häfen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens sowie der Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen aufgebaut werden.

Die Donaukommission beteiligt sich aktiv an der Lösung dieses Problems im Rahmen der im Mai 2022 beschlossenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zur Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union mit der Ukraine gemäß dem Aktionsplan für Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine zur Erleichterung der Agrarexporte der Ukraine und ihres bilateralen Handels mit der EU (*Brussels, 12.5.2022 COM (2022) 217, final*).

Die DK trat mit der Initiative zur Durchführung begleitender Koordinationsmaßnahmen mit Beteiligung von Vertretern der *DG MOVE* der Europäischen Kommission auf, um eine verstärkte Nutzung des Transportpotentials der Wasserstraße Donau für Transporte

aus den ukrainischen Donauhäfen zu fördern, ausgehend von einer systematischen Analyse der aufgezeigten Güterströme, der Durchgangskapazität der Seehäfen auf der unteren Donau, einschließlich Constanța, der Durchgangskapazität des Donau-Schwarzmeer-Kanals sowie der Transportkapazität der Flotte.

Im Laufe des Jahres 2022 fanden mehrere Koordinationstreffen mit den zuständigen Behörden, den Hafenverwaltungen und Flottenbetreibern der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens statt. Diese Arbeit trug zweifelsohne zur Lösung vieler praktischer Fragen zur Organisation des Exports aus ukrainischen Donauhäfen bei; diese Arbeit bleibt bei einer teilweisen Aufhebung der Blockade von drei ukrainischen Seehäfen weiterhin aktuell (am 22. Juli 2022 unterzeichneten Vertreter der Ukraine, der Türkei und der UNO in Istanbul eine Vereinbarung über die sichere Ausfuhr von Getreide und Nahrungsmitteln aus den Häfen Odessa, Tschornomorsk und Pivdennyi im Sonderbetrieb begonnen werden konnte).

Entsprechend musste die Anzahl der Durchfahrten von Seeschiffen und Fluss-Seeschiffen durch den Sulina-Kanal deutlich erhöht werden und damit stellte sich die Frage nach der Steigerung dessen Durchgangskapazität. Um dieses Problem zu lösen, wurde das System für das Verkehrsmanagement des Kanals sowie der Schiffsbewegungen in Richtung der Häfen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens vom Meer kommend und in die Gegenrichtung verbessert.

In den Jahren 2020 - 2021 konnte eine gewisse Ausgeglichenheit des Güterverkehrs auf der Donau durch die Beförderung bedeutender Mengen an Getreide, vor allem aus den Häfen an der mittleren Donau in die Deltahäfen (Constanța), gewährleistet werden. Ungeachtet der positiven Prognosen für die Getreideernte in der EU (Prognosen von Cocal, Mai 2022) kam es im Jahr 2022 aufgrund der schwerwiegenden Dürre in den zentralen Gebieten zu Einschränkungen beim Export von Getreide. Für den Zeitraum 2022/2023 bestehen Befürchtungen hinsichtlich des Anlegens ausreichender Vorräte.

Im Zuge der lokalen Lockerungen der mit der Pandemie verbundenen Einschränkungen begannen im Juni 2021 zeitweilig Fahrten mit Kabinenschiffen auf den wichtigsten Kreuzfahrtstrecken. Im März 2022 Jahr setzten regelmäßigeren (mit einem darauffolgenden starken Anstieg) Fahrten auf den wichtigsten Kreuzfahrtstrecken ein. Im Zeitraum Juli-August-September 2022 wurde ein weiterer Anstieg der Fahrten verzeichnet und die Anzahl der mit Kreuzschiffen beförderten Fahrgäste stieg im ersten Halbjahr (Q1 + Q2) 2022 im Vergleich zur Gesamtbilanz im Jahr 2021 um 13 %.

Die Schifffahrtsbedingungen im Jahr 2022 sind als extrem zu bezeichnen: die Ende Juni eingetretene Niedrigwasserperiode stellt sich als äußerst ungünstige hydrologische Situation dar, die durch extrem hohe Lufttemperaturen und fehlende Niederschläge im Donaeinzugsgebiet und dem Einzugsgebiet der Zuflüsse bedingt war. Das führte zum abrupten Absinken der Wasserstände entlang der gesamten Donau und dementsprechend zu einer bedeutenden Verringerung der Abladetiefen der Fahrzeuge im Juni und in einem bedeutenden Ausmaß im dritten Quartal von jeweils 1,8/1,6 m und darunter. In diesem Zeitraum kam es auf einzelnen kritischen Flussabschnitten zu zeitweisen längeren Stillständen der Verbände, es mussten spezielle Umgruppierungen von Leichtern, sowie Umladungen von Fahrzeugen bis zum Erreichen der entsprechenden Abladetiefen für die Durchfahrt stattfinden, was zu einer Verringerung der Transportmengen auf den vom System der Marktbeobachtung der Donauschifffahrt erfassten Abschnitten führte.

## 1.2. Verkehrsmarktentwicklung im Jahr 2022

Die Aktivität der Güterbeförderung in der ersten Jahreshälfte 2022 bei stabilen Schifffahrtsbedingungen, d. h. Ausbleiben von Eiserscheinungen und kritischem Hochwasser, bildet üblicherweise die Grundlage für den Markt im laufenden Jahr. Die positive Tendenz der Güterbeförderung nach den Ergebnissen der Monate Januar - Februar änderte sich bereits im März aufgrund einer Veränderung der Ausgeglichenheit des Güterbeförderungsssegments infolge der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine.

Diese Umstände führten zu bedeutenden Korrekturen auf dem Markt der Donauschifffahrt, und zwar:

- Im Zusammenhang mit der Störung bei der Zulieferung von Eisenerzen in ukrainische Donauhäfen und dem starken Rückgang der Verladung aus diesen Häfen waren einzelne metallverarbeitende Unternehmen des Donaubeckens gezwungen, alternative Wege zur Rohstoffbeförderung zu suchen; es kam auch zu teilweisen Produktionsstillständen;
- Es kam zu fallweisen Einschränkungen des Exports von Getreide und anderer Nahrungsmittel;
- Der Preis für Bunkertreibstoff für Schiffe stieg an (z. B. im April um 40-45 % im Vergleich zu März 2022);
- Der Güterumschlag in den Donauhäfen im ersten Quartal (Q1) 2022 belief sich auf nur 16.980.000 t, das entspricht 94,6 % des Umfangs im Q1 2021, dabei wurde der Rückgang hauptsächlich durch das Absinken der Beförderungsmengen von Getreide aus den Häfen der mittleren Donau in Richtung der Häfen des Donaudeltas (Hafen Constanța) verursacht.

Entsprechend betragen die Beförderungsmengen im ersten Quartal (Q1) 2022:

- im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) 735.700 t (2021: 359.000 t);
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK): 1.306.000 t, das entspricht 107 % des Umfangs im Q1 2021;
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS): 1.223.000 t, das entspricht 72,8 % des Umfangs im Q1 2021;
- der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal betrug 3.876.000 t, das entspricht 88,6 % des Umfangs im Q1 2021, wobei der Umfang des internationalen Güterverkehrs 2.132.000 t betrug, was infolge des sprunghaften Rückgangs der Getreidebeförderung aus den Häfen der mittleren Donau in Richtung des Hafens Constanța 72,4 % der Kennzahl im Q1 2021 entspricht.

Im Zusammenhang mit der Blockade der ukrainischen Seehäfen blieben die drei ukrainischen Donauhäfen Reni, Ismail und Ust-Dunajsk die einzigen funktionsfähigen Häfen im Normalbetrieb.

Der Güterumschlag der ukrainischen Donauhäfen stieg im Juni durch die Intensivierung der Verladung von Getreide um das 3,7-fache im Vergleich zum März. Dabei wurden die Güter auf Binnenschiffe, größtenteils in Richtung Constanța, und auch auf Seeschiffe und Fluss-Seeschiffe verladen.

Zur Analyse der Dynamik des Güterverkehrsmarkts auf der Donau werden die wichtigsten Elemente der ersten 9 Monate des Jahres 2022 herangezogen, da vor allem im dritten Quartal (Q3) zusätzliche Auswirkungen des kritischen Niedrigwassers zu tragen kamen; dabei wird ein Vergleich zum Umfang im Zeitraum (Q1+Q2+Q3) 2021 angestellt:

- Im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) kam das Transportaufkommen in den ersten 9 Monate des Jahres 2022 (Q1+Q2+Q3) insgesamt (im Berg- und Talverkehr) auf 1.745.000 t, das sind 101 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2021. Dabei ist festzustellen, dass im dritten Quartal (Q3) das Transportaufkommen nur 44 % des Umfangs des zweiten Quartals (Q2) betrug.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) kam das Transportaufkommen insgesamt auf 3.456.000 t, das sind 88 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2021.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) kam das Transportaufkommen insgesamt auf 3.153.000 t, das sind 68,6 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2021.
- Das Transportaufkommen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal kam in den ersten 9 Monaten des Jahres 2022 auf 12.877.000 t, das sind 95 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2021. Der Umfang des internationalen Güterverkehrs auf dem Kanal in den ersten 9 Monaten 2022 betrug 113 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2021, wobei der Inlandverkehr (Kabotage) 72 % des Umfangs im Jahr 2021 entsprach.

Die deutlichsten Rückgänge wurden gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 2021 durch die Verringerung der Beförderung der wichtigsten marktgestaltenden Mengen verursacht, nämlich von Eisenerzen zu Berg sowie Getreide zu Tal. Das Transportaufkommen von Erdölzerzeugnissen und Erzeugnissen der chemischen Industrie (Düngemittel) kann als relativ stabil bezeichnet werden.

#### 1.2.1. Güterumschlag in den Häfen in den ersten 9 Monaten des Jahres 2022

Die Marktlage im zweiten Quartal (Q2) und vor allem im dritten Quartal (Q3) 2022 war unter Berücksichtigung der zusätzlichen Auswirkungen des kritischen Niedrigwassers durch Veränderungen des Güterumschlages in den Donauhäfen nach Quartalen und im gesamten Zeitraum (Q1+Q2+Q3) 2022 in unterschiedliche Richtungen geprägt (Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1  
**Güterumschlag in den Donauhäfen im Zeitraum 2020-2022**

Häfen (Tsd. t)	2020	2021	2022 Q1	2022 Q1+Q2	2022 Q1+Q2+Q3
Deutschland	3.511	2.999	615	1.370	1.859
Österreich	6.050	6.356	1.669	3.252	4.239
Slowakei*	1.553	1.846	502	952	1.455
Ungarn	6.742	5.715	1.222	1.356	3.232

Kroatien	948	697	180	338,8	456,7
Serbien	8.164	13.610	3.055	6.366	8.788
Bulgarien	5.431	7.111	1.724	3.751	5.242
Rumänien	27.307	28.457	6.096	12.976	18.346
Republik Moldau	1.185	1.819	486,2	1.140	1.610
Ukraine	4.055	5.505	1.431	5.102**	10.646**

\* Häfen Bratislava und Komárno.

\*\* Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen erhaltene Angaben.

### 1.2.2. Besonderheiten des Hafensbetriebs in den ersten 9 Monaten 2022:

Das größte Wachstum des Güterumschlags in den ukrainischen Donauhäfen wurde aufgrund des Anstiegs des Exports von Erzeugnissen der Agrarwirtschaft verzeichnet.

Dabei lag der Anteil von Getreide am Gesamtumfang (Tabelle 1.2) im dritten Quartal (Q<sub>3</sub>) (5.744.000 t) im Juli bei 49 %, im August bei 41 % und im September bei 33 %.

Tabelle 1.2

### **Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im dritten Quartal 2022 (Monate: VII / VIII / IX)\***

Hafen/ Monat	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2021 (VII/VIII/IX)	462/383/347	51/185,5/223	8,4/18,3/4,2
2022 (VII/VIII/IX)	763/985/1.026	877/990/631	94,1/82,6/95,7

\* Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen erhaltene Angaben.

- Der Güterumschlag der Flussschifffahrt im Hafen Constanța kam auf 11.360.000 t, das sind 90,8 % des Umfangs der ersten 9 Monate 2021, wobei der Güterumschlag im internationalen Güterverkehr 8.061.000 t betrug, das sind 71 % des Gesamtumfangs (2021: 7.493.000 t, das sind 59,9 % im Vergleich zum Umfang im Jahr 2020).
- In den ersten 9 Monaten 2022 wurden im Hafen Constanța 3.568.000 t aus ukrainischen Häfen transportierte Güter (im gesamten Jahr 2021 waren es nur 1.128.000 t) entladen, davon 2.310.000 t landwirtschaftliche Erzeugnisse; gleichzeitig wurden 261.000 t Güter in Richtung der ukrainischen Häfen verschifft, davon waren 41 % Erdölzeugnisse.
- Der Zuwachs des Güterumschlags im Hafen Giurgiulești um 34 % im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum des Jahres 2021 ist auf den Anstieg des Getreideexports (nur in Richtung des Hafens Constanța wurden insgesamt 218.000 t verschifft) sowie des Imports von Erdölzeugnissen (248.000 t wurden entladen) zurückzuführen.

## Kapitel 2

### Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr

#### 2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau und Wasserangebot im Jahr 2022

##### 2.1.1. Schifffahrtsbedingungen im Jahr 2022

Zu Anfang des Jahres 2022 lagen die Schneevorräte in den alpinen Bereichen des Donaubeckens unter dem langjährigen Mittelwert. In den Flachlandbereichen und Gebirgsausläufern des Donaubeckens wurden faktisch keine Schneevorräte verzeichnet. Unter diesen Bedingungen hätte sich die für die Donau charakteristische, stark ausgeprägte Welle des Frühjahrshochwassers nur durch ausreichende Niederschläge (normal und höher) in den ersten Frühjahrsmonaten bilden können. Allerdings betrugen die Niederschläge in diesem Zeitraum weniger als die Hälfte der statistischen Mittelwerte.

Im **Januar** 2022 lagen die Wasserstände auf der oberen Donau (Abb. 1) in der ersten Dekade über dem MW; ab der Hälfte der zweiten Dekade setzte ein Rückgang der Wasserstände ein, bis zum Ende des Monats lagen diese stabil unter dem MW. Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die Wasserstände zu Beginn der ersten Dekade über dem MW mit einer Amplitudenüberschreitung um 2 m; ab Ende der Dekade begann in der Folge ein Absinken der Wasserstände, die bis zum Ende des Monats stabil unter dem MW lagen. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Laufe der ersten Dekade grundsätzlich über dem MW und schwankten in der zweiten und dritten Dekade um den MW, bei zeitweisigem, geringfügigem Absinken unter diesen Wert.

Im **Februar** setzte auf der oberen Donau ab der Hälfte der zweiten Dekade ein stetiger Anstieg der Wasserstände bis zum MW ein, die sich anschließend bis zum Ende des Monats über dem MW hielten. Auf der mittleren Donau stabilisierten sich die Wasserstände unter dem MW mit einem zweiteiligen Anstieg um 35-45 cm zu Beginn der dritten Dekade über diesem Wert. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monat um 1,4-1,8 m unter dem MW.

Im **März** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich von 60-90 cm unter dem MW. Auf der mittleren Donau setzte ab der Hälfte der ersten Dekade ein langsamer Rückgang der Wasserstände und ihre Stabilisierung unter dem MW ein, bei Schwankungen im geringfügigen Bereich (5-10 cm pro Tag). Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Laufe des gesamten Monats um 1,4-2,0 m unter dem MW.

Im **April** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich von 40-70 cm unter dem MW mit zeitweisigen Überschreitungen am Ende der ersten Dekade. Auf der mittleren Donau blieben die Wasserstände im Monatsverlauf beständig um 30-50 cm unter dem MW mit zeitweisigen Überschreitungen zu Beginn der zweiten Dekade. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monat um 0,8-1,8 m unter dem MW.

Im **Mai** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich von 40-70 cm unter dem MW mit zeitweisigen Überschreitungen in der Mitte der dritten Dekade. Auf der mittleren Donau blieben die Wasserstände im Monatsverlauf beständig um 30-70 cm unter dem MW mit zeitweisigen Überschreitungen am Ende der dritten Dekade. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monat um 0,8-1,4 m unter dem MW.

Im **Juni** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich unter dem MW mit vorübergehenden Überschreitungen am Ende der ersten Dekade; zu Beginn der dritten Dekade wurde ein Absinken der Wasserstände unter den RNW während 5-6 Tagen verzeichnet. Auf der mittleren Donau lagen die Werte stabil um 40-70 cm unter dem MW mit vorübergehenden Überschreitungen am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Dekade. Danach setzte ein heftiger Rückgang von 80-90 cm unter dem MW ein. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monat um 1,2-2,1 m unter dem MW; zum Ende des Monats näherten sich die Werte an den RNW an.

Im **Juli** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich von 25-60 cm unter dem RNW mit vorübergehenden Überschreitungen am Anfang der ersten Dekade. Auf der mittleren Donau lagen die Wasserstände im Monatsverlauf stabil unter dem MW mit einem relativ stabilen Rückgang um 1,2-1,4 m unter diesen Bereich in der dritten Dekade. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monatsverlauf um 0,4-1,1 m unter dem RNW mit Schwankungen in diesem Bereich.

Im **August** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau größtenteils im Bereich des RNW mit vorübergehenden Überschreitungen zu Beginn der dritten Dekade. Auf der mittleren Donau schwankten die Wasserstände im Monatsverlauf nahe um den Bereich des RNW; in der zweiten Dekade kam es zu einem langanhaltenden Rückgang der Wasserstände unter den RNW, wobei dieser Bereich zu Beginn der dritten Dekade verlassen wurde. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Laufe des gesamten Monats unter dem RNW, wobei es auf einzelnen Abschnitten zu einem Rückgang unter diesen Bereich auf 0,8-1,2 m kam.

Im **September** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau in der ersten Dekade im Bereich unter dem RNW; in der zweiten Dekade wurde ein heftiger Anstieg mit vorübergehenden Überschreitungen des MW (zu Beginn der dritten Dekade) und anschließenden Schwankungen im Bereich des MW verzeichnet. Auf der mittleren Donau blieben die Wasserstände im Monatsverlauf stabil unter dem MW; zu Beginn der dritten Dekade kam es zu vorübergehenden Überschreitungen dieses Bereichs. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Laufe des gesamten Monats größtenteils unter dem RNW, wobei es zu unbedeutenden (15-20 cm) vorübergehenden Anstiegen der Wasserstände kam.

Im **Oktober** lagen die Wasserstände auf der oberen Donau in der ersten Dekade über dem MW; in der zweiten und dritten Dekade schwankten diese im Bereich unter dem MW. Auf der mittleren Donau wurden zu Beginn der ersten Dekade vorübergehende Überschreitungen des MW verzeichnet; im Folgenden blieben die Wasserstände im Monatsverlauf stabil unter dem MW. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Laufe des gesamten Monats unter dem MW, wobei es zu unbedeutenden (15-20 cm) vorübergehenden Anstiegen der Wasserstände kam, die jedoch die allgemeine Lage nicht änderten.

Im **November** sanken die Wasserstände auf der oberen Donau zunächst bis auf den RNW; in der zweiten Dekade setzte ein Anstieg in den Bereich des MW ein. Auf der mittleren Donau schwankten die Wasserstände im Bereich des MW; in der Mitte der zweiten Dekade kam es zu vorübergehenden Annäherungen an den RNW. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Laufe des gesamten Monats im Bereich von 1,2-2,1 m unter dem MW; gegen Ende des Monats näherten sich die Wasserstände an den RNW an.

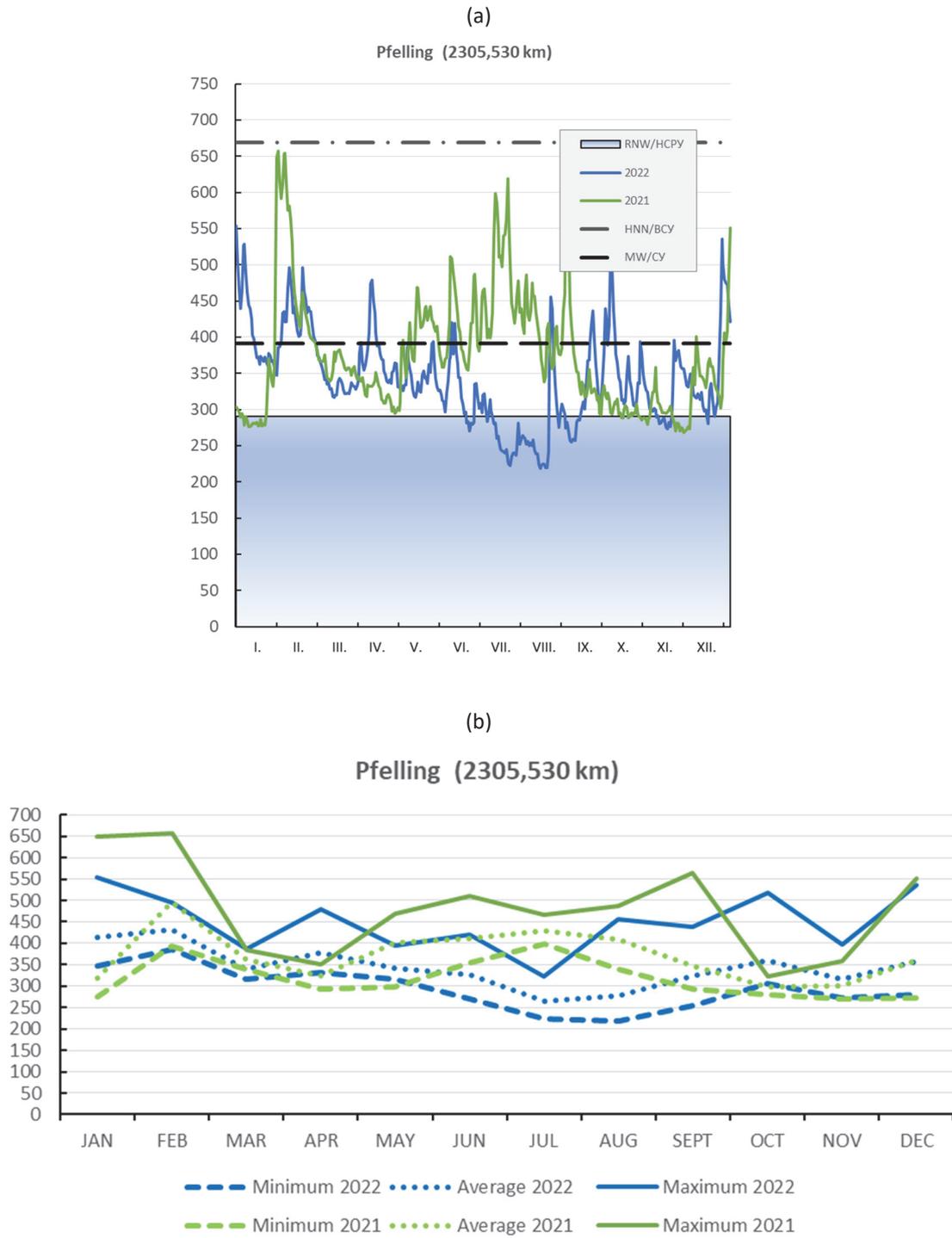
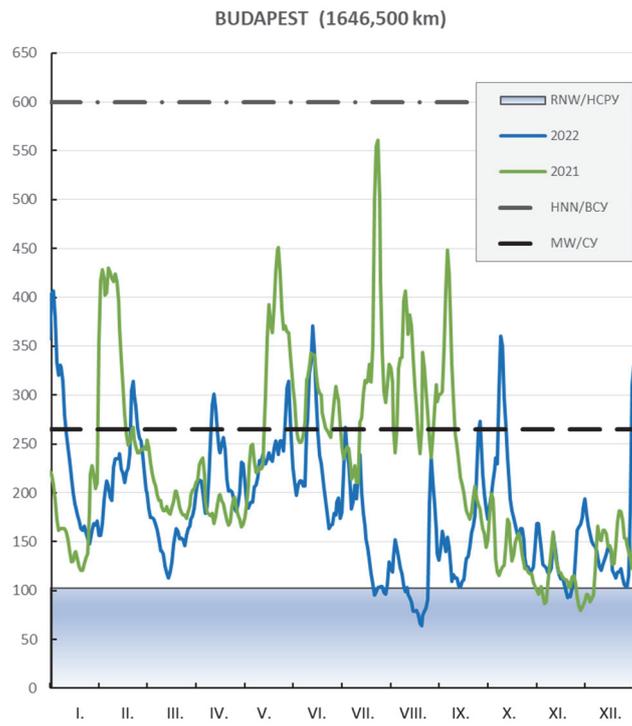


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm

(a)



(b)

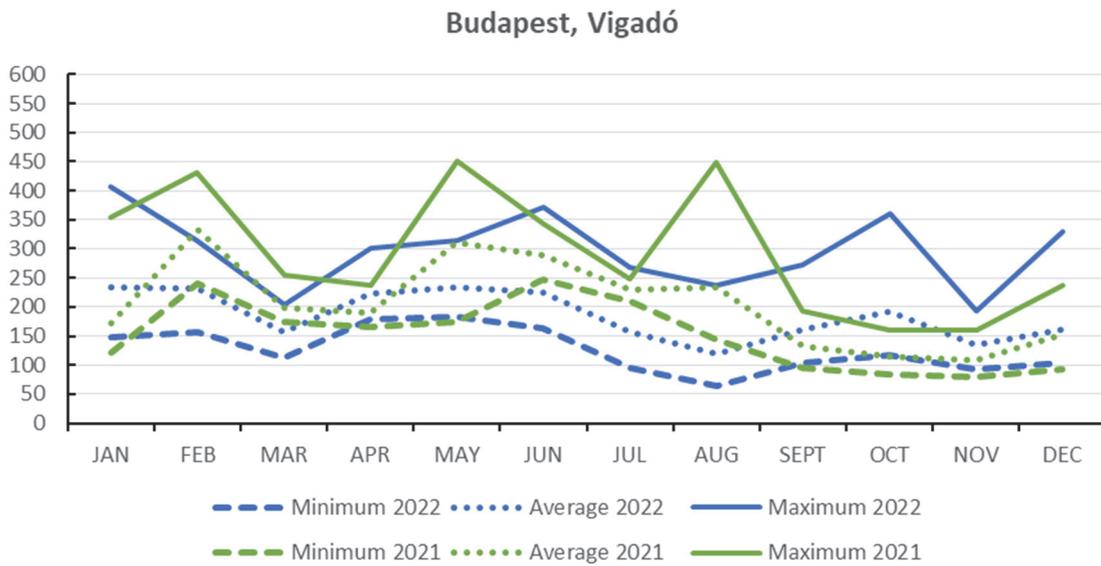


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm

Im **Dezember** lagen die Wasserstände in der ersten und zweiten Dekade auf der oberen Donau unter dem MW; in der dritten Dekade setzt ein heftiger Anstieg der Wasserstände ein, der bis zum Ende des Monats anhielt. Auf der mittleren Donau schwankten die Wasserstände unter dem MW. Auf der unteren Donau näherten sich die Wasserstände infolge des Anstiegs zur Monatsmitte an den MW an.

Auf der Grundlage der vorhandenen Daten wurde festgestellt, dass an vielen Wasserpegeln entlang der Donau die Anzahl der Tage mit Unterschreitung des RNW fünfmal höher war als sonst in einem üblichen Standardjahr. Mit großer Wahrscheinlichkeit kann behauptet werden, dass aus hydrologischer Sicht das Jahr 2022 extrem war, vor allem in Bezug auf die Dauer der sommerlichen und herbstlichen Niedrigwasserperiode.

### 2.1.2. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2022 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet.

Angesichts des Ausbleibens der üblichen Welle des ersten Frühjahrshochwassers war kein stabiles Wasserangebot für eine effiziente Schifffahrt gegeben, was keine Beladung von Schiffen mit der maximalen und für diese Zeit üblichen Abladetiefe von 2,5-2,7 m erlaubte.

Gleichzeitig müssen die Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr 2022 als extrem angesehen werden: Die Niedrigwasserperiode, die Ende Juni einsetzte, erwies sich als äußerst ungünstige hydrologische Lage, die durch die außergewöhnlich hohen Temperaturen und das Ausbleiben von Niederschlägen im Becken der Donau und der in die Donau mündenden Flüsse hervorgerufen wurde.

Im zweiten Quartal lagen die Niederschlagsmengen im Flussbecken unter der üblichen Norm und bereits im Juni kam es zu Einschränkungen beim Durchfahren kritischer Streckenabschnitte, was zum Ende des Monats zu einem heftigen Rückgang der Abladetiefen und zu Stillständen der Flotte führte (Tabelle 2.1).

Tabelle 2.1

#### **Abladetiefen von Güterschiffen im Jahr 2022**

Monat	Abladetiefe im Bergverkehr (cm)	Abladetiefe im Talverkehr (cm)
Januar	230 (230)*	210 /200(210)
Februar	230 (250)	210/200 (210/220)
März	250/230 (250)	220/210 (220/210)
April	250 (250)	230/220 (250)
Mai	250 (250)	230/250)
Juni	220/210 (230)	210/220 (210/220)
Juli	190/180 (230)	200 (200/210)
August	190/180 (210)	190 (190 /200)
September	190/180 ( 190)	180/190 ( 180/190)
Oktober	190/200 (190)	190/200 (180/190)
November	210/220 (190)	190/200(180/190)
Dezember	240/250 (190)	220/230(180/190)

\* In Klammern stehen die Abladetiefen von Güterschiffen im entsprechenden Zeitraum 2021.

Im Juli (und im August) kam es auf einzelnen kritischen Flussabschnitten zu zeitweisen längeren Stillständen der Verbände, es mussten spezielle Umgruppierungen von Leichtern, sowie Umladungen von Fahrzeugen bis zum Erreichen der entsprechenden Abladetiefen für die Durchfahrt stattfinden, was zu einer Verringerung der Transportmengen auf den vom System der Marktbeobachtung der Donauschifffahrt erfassten Abschnitten führte:

- Die Beförderungsmengen im Juli betragen auf der oberen Donau (Angaben der Staustufe Gabčíkovo) 78,8 % und auf der mittleren Donau (Angaben der Erfassungsstelle Mohács) 93,2 % des Umfangs im Juni;
- Die durchschnittliche Beladung von Schubverbänden (zu Berg/zu Tal) betrug 1.150-1.200 t; jene von Gütermotorschiffen mit einer Länge von 110 m: 950-1.100 t (Motorschiffe mit einer Länge von 135 m verkehrten im Juli nicht auf der oberen Donau);
- Die Beförderungsmenge auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal, lag bei 78,7 % des Umfangs im Juni;
- Die Anzahl der Durchfahrten von Fahrgastschiffen mit Kabinen in Richtung Donaudelta lag bei 74,3 % der Anzahl der Durchfahrten im Juni.

## 2.2. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs im Jahr 2022

### 2.2.1. Fahrgastschiffsverkehr

#### 2.2.1.1. Verkehr auf der oberen Donau

Im Mai setzte eine relativ stabile Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen ein.

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, Reisen von und zu den Rhein- und Mainhäfen sowie in Richtung des Donaudeltas (Tabelle 2.2).

Tabelle 2.2

### Entwicklung des Fahrgastverkehrs<sup>1</sup> (Angaben in Tsd.)

Strecken	Jahr				
	2018	2019	2020	2021	2022
obere Donau	548,8	720,8	56,1	149,1	469,3
In Richtung Donaudelta	103,6	135,04	5,15	34,1	74,08

- An der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland (AT/DE)) wurden 3.838 Durchfahrten registriert, das entspricht 305,8 % der Kennziffer im Jahr 2021; davon entfielen 64,7 % auf das zweite Halbjahr.

<sup>1</sup> Eigene Berechnungen des Sekretariats der Donaukommission auf Basis der Angaben von Gabčíkovo und Mohács (bezieht sich auf die Gesamtangaben zu Berg/zu Tal).

- Durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) (Abb. 3) wurden 4.040 Durchfahrten registriert (2019: 5.141; 2020: 557; 2021: 1.419), davon 2.018 zu Berg und 2.022 zu Tal.
- Die Verteilung der Fahrgastzahlen auf der oberen Donau nach Flaggenstaaten im Zeitraum 2015 - 2022 ist in Tabelle 2.3 dargestellt.

Tabelle 2.3

**Verteilung der Fahrgastzahlen auf der oberen Donau  
nach Flaggenstaaten (2015 - 2022)**

Flaggenstaat	2015	2016	2017	2018	2019	2022
Deutschland	17,4 %	15 %	18,9 %	19,8 %	18,1 %	16,8 %
Bulgarien	4,3 %	6,9 %	5,1 %	5,3 %	5,2 %	4,2 %
Ukraine	1,8 %	3,9 %	5,0 %	4,5 %	5,0 %	3,9 %
Nicht-DK-Mitgliedstaaten	74 %	70,5 %	68,5 %	68,6 %	68,9 %	72,5 %

**Gabčíkovo**

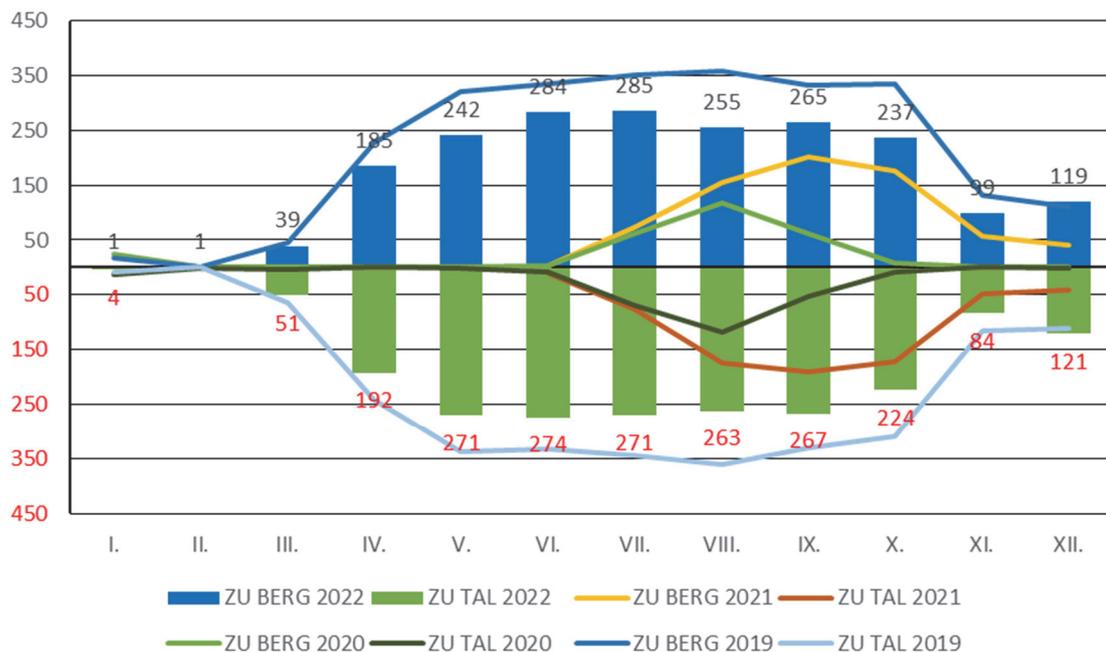


Abb. 3: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau im Jahr 2019-2022 pro Monat

Im Jahr 2022 wurden insgesamt 4.040 Durchfahrten von Fahrgastschiffen durch die Staustufe Gabčíkovo registriert, davon:

- Schiffe mit einer Länge von 110 m: 1.601 Durchfahrten (2019: 1.655, 2020: 343, 2021: 676);
- Schiffe mit einer Länge von 135 m: 2.331 Durchfahrten (2019: 2.567, 2020: 181, 2021: 700), davon 1.978 Schiffe unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten.

Die durchschnittliche Fahrgastanzahl betrug:

- bei Schiffen mit 110 m Länge 100-105 Fahrgäste (2019: 130);
- bei Schiffen mit 135 m Länge 115-120 Fahrgäste (2019: 158).

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

Im Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen (zugrunde gelegt werden Fahrten von Passau und von Wien zum Donaudelta mit einer Dauer von 14, 15 oder 16 Tagen) betrug die Anzahl der Durchfahrten 726, davon 368 zu Berg und 358 zu Tal (2019: 1.017, 2020: 58, 2021: 328) (Abb. 4). Es wurden 74.080 Fahrgäste befördert (Tabelle 2.2).

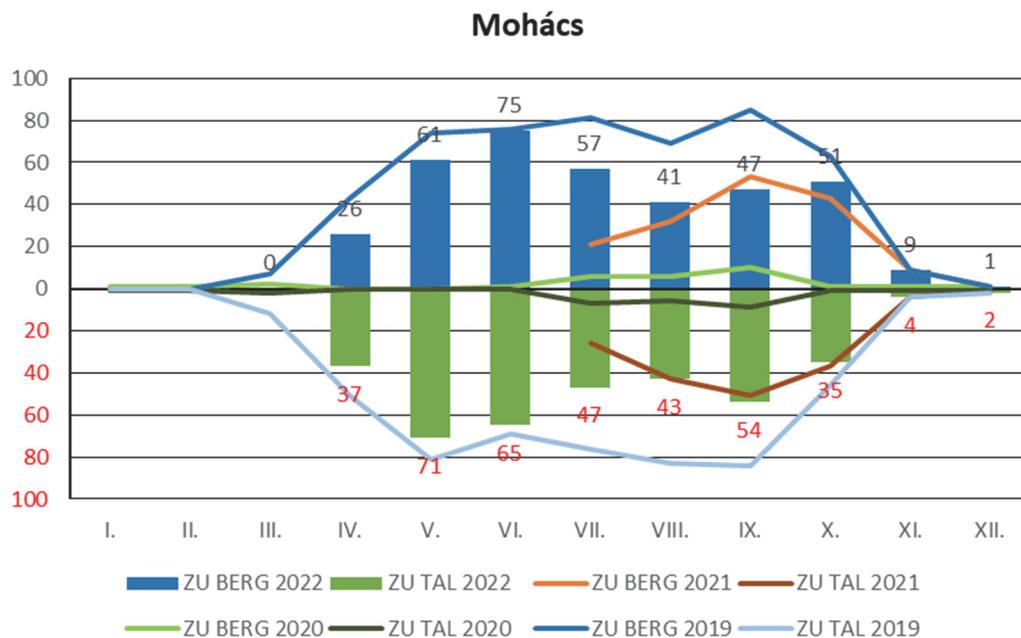


Abb. 4: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau im Jahr 2019-2022 pro Monat

#### 2.2.2. Güterverkehr

##### 2.2.2.1. Verkehr auf der oberen Donau

###### Umfang

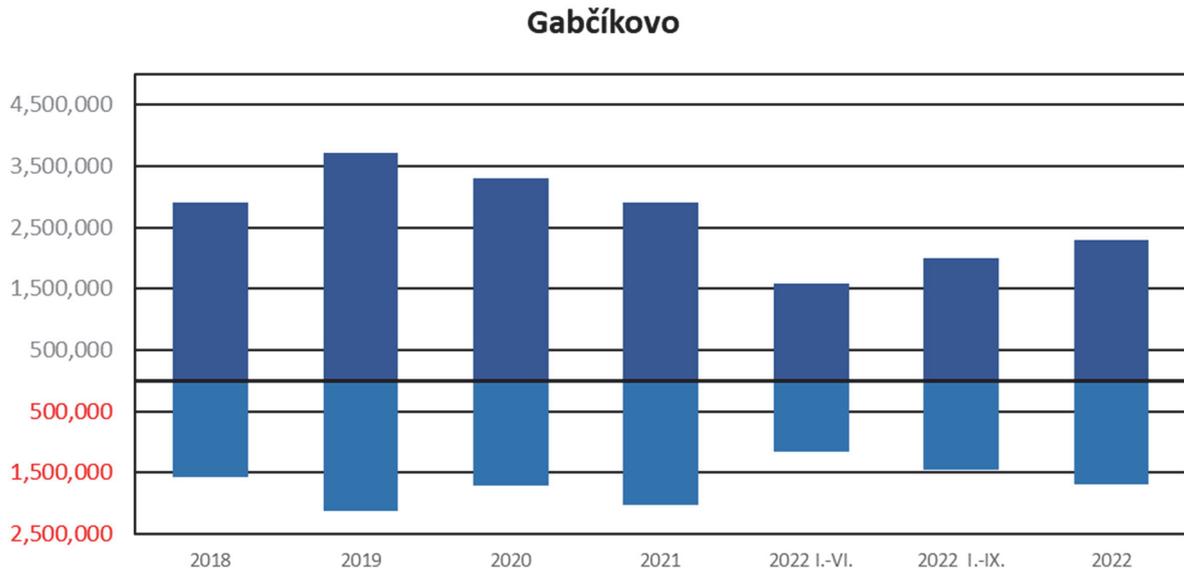
- a) Die Güterbeförderungsmenge durch die Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Deutschland/Österreich, DE/AT) kam im Jahr 2022 auf 2.166.000 t, das sind um 2,47 % weniger als im Jahr 2021.

Dabei wurde gegenüber 2021 ein Rückgang der Beförderungsmenge im Talverkehr um 0,42 % und im Bergverkehr ein Rückgang um 3,84 % verzeichnet.

Die Anzahl der Durchfahrten beladener Schiffe kam 2022 auf 103,3 % des Wertes im Jahr 2021.

- b) Die Güterbeförderungsmenge durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) kam im Jahr 2022 auf 4.342.000 t, das entspricht 87,8 % des Umfangs im Jahr 2021 (Abb. 5). Mit ca.

2.396.000 t machte der Transitverkehr zu Berg 55,2 % des Gesamtumfangs aus (2018: 65 %, 2019: 63,3 %, 2020: 65,8 %, 2021: 58,9 %).



c)  
Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Es wurden 3.608.000 t Trockengüter befördert, davon

- zu Berg 2.304.000 t und
- zu Tal 1.304.000 t, was ein Verhältnis von 1,77:1 ergibt (2018 - 2,6:1; 2019 - 2,35:1, 2020 - 2,74:1, 2021: 2,4:1).

An Flüssiggut wurden 734.000 t befördert, davon

- zu Berg 92.100 t und
- zu Tal 642.000 t, was ein Verhältnis von 0,14:1 ergibt (2018 - 0,53:1; 2019 - 0,33:1, 2020 - 0,35:1, 2021: 0,1:1).

### Flottenbewegung

#### Verkehr von Schubverbänden (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Mit Schubverbänden wurden durch die Staustufe Gabčíkovo im Jahr 2022 insgesamt 2.068.000 t befördert, das sind ca. 84,4 % der Menge im Jahr 2021 und 47,6 % der Gesamtmenge der durch die Staustufe Gabčíkovo beförderten Güter einschließlich Flüssiggut (2018: 58,2 %, 2019: 59,4 %, 2020: 49,2 %, 2021: 49,5 %).

a) An Trockengütern wurde in Schubverbänden eine Gütermenge von 1.836.000 t befördert (Abb. 6), davon

- zu Berg 1.050.000 t, das sind 45,6 % der zu Berg beförderten Trockengüter (2018: 58,8 %, 2019: 56,4 %, 2020: 31,8 %, 2021: 50,2 %);
- zu Tal 786.000 t, das sind 60 % der zu Tal beförderten Trockengüter.

Insgesamt verkehrten 1.004 Güterschubleichter in Schubverbänden zu Berg (2020: 1.193, 2021: 1.250), davon nur 8 % unter Ballast (2018: 18,9 %, 2019: 14,6 %, 2020: 6 %, 2021: 6 %). Gleichzeitig waren von den 1.075 in Schubverbänden zu Tal

verkehrenden Güterschubleichtern 17 % unter Ballast (2018: 45 %, 2019: 33 %, 2020: 34 %, 2021: 31,6 %).

b) An Flüssiggut wurde mit Tankleichtern in Verbänden eine Gütermenge von insgesamt 232.000 t befördert, davon

- zu Berg 37.000 t und
- zu Tal 194.300 t.

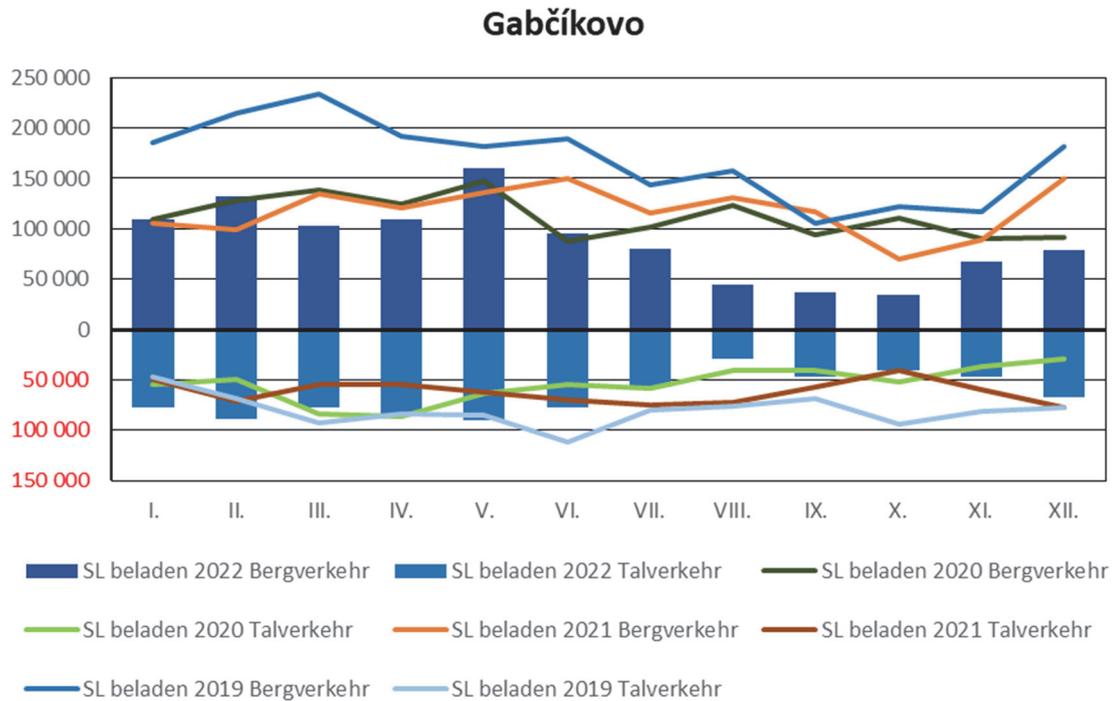


Abb. 6: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau  
2019-2022 pro Monat in Tonnen

Insgesamt verkehrten in Schubverbänden zu Berg 44 beladene und 174 Tankschubleichter unter Ballast sowie zu Tal 187 beladene und 26 Tankschubleichter unter Ballast.

#### Güterverkehr mit Motorschiffen

Mit Motorschiffen wurden im Jahr 2022 insgesamt ca. 2.275.000 t befördert, das sind 52,4 % der gesamten Gütermenge (2018: 41,8 %, 2019: 40,6 %, 2020: 50,5 %, 2021: 50,5 %) und 91 % des Umfangs im Jahr 2021, davon

- zu Berg 1.309.000 t und
- zu Tal 966.000 t.

a) Mit Trockengütermotorschiffen wurden insgesamt 1.772.000 t befördert, das entspricht 96,6 % des Umfangs im Jahr 2021, davon

- zu Berg 1.254.000 t und
- zu Tal 518.000 t.

Im Jahr 2022 verkehrten insgesamt 1.454 Trockengütermotorschiffe zu Berg (2019: 1.642, 2020: 1.794, 2021: 1.492), davon 90 % beladen, und 1.597 zu Tal (2019: 1.571, 2020: 1.875, 2021: 1.504), davon 42 % beladen, was von der Ausgeglichenheit des Verkehrs mit Trockengütermotorschiffen auf der Donau zeugt.

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

Tabelle 2.4.a  
**Kennzahlen (Verhältnisse) des Verkehrs mit Trockengütermotorschiffen  
auf der oberen Donau**

Verhältnis	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Beladen zu Berg / zu Tal	2,16:1	2,45:1	2,7:1	2,81:1	2,51:1	1,96:1
Beladen / unter Ballast zu Berg	16,3:1	10,9:1	13,8:1	16,3:1	11,9:1	8,6:1
Beladen / unter Ballast zu Tal	0,76:1	0,6:1	0,57:1	0,47:1	0,57:1	0,71:1

Die Staustufe Gabčíkovo passierten 3.051 Trockengütermotorschiffe, davon

- mit einer Länge von 110 m: 289 beladene Einheiten (2019: 246, 2020: 276, 2021: 330), davon 91 zu Berg und 198 zu Tal, wobei die Gesamtladung 321.600 t betrug;
  - mit einer Länge von 135 m (Schiffe mit Überlänge): 44 beladene Einheiten (29 zu Berg), wobei die Gesamtladung 44.600 t betrug, und 20 Einheiten unter Ballast;
  - spezielle Schiffe (Ro-ro-Schiffe, Containerschiffe u. a.): insgesamt 118 Einheiten.
- b) Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 503.000 t Flüssiggut befördert, davon
- zu Berg 55.100 t und
  - zu Tal 448.000 t.

Im Jahr 2022 verkehrten insgesamt 455 Tankmotorschiffe zu Berg, davon 16 % beladen, und 457 Tankmotorschiffe zu Tal, davon 90 % 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	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Beladen zu Berg / zu Tal	0,41:1	0,51:1	0,41:1	0,63:1	0,17:1	0,18:1
Beladen / unter Ballast zu Berg	0,44:1	0,56:1	0,48:1	0,90:1	0,18:1	0,19:1
Beladen / unter Ballast zu Tal	2,7:1	2,4:1	3,6:1	2,33:1	9,36:1	8,93:1

### Beförderte Güterarten (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Der größte Anteil am Transportaufkommen durch die Staustufe Gabčíkovo entfiel auf Nahrungsmittel, Eisenerze, Flüssiggut (Erdölzeugnisse) und Getreide, Erzeugnisse der chemischen Industrie und Metallerzeugnisse (Abb. 7). Die prozentuellen 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.

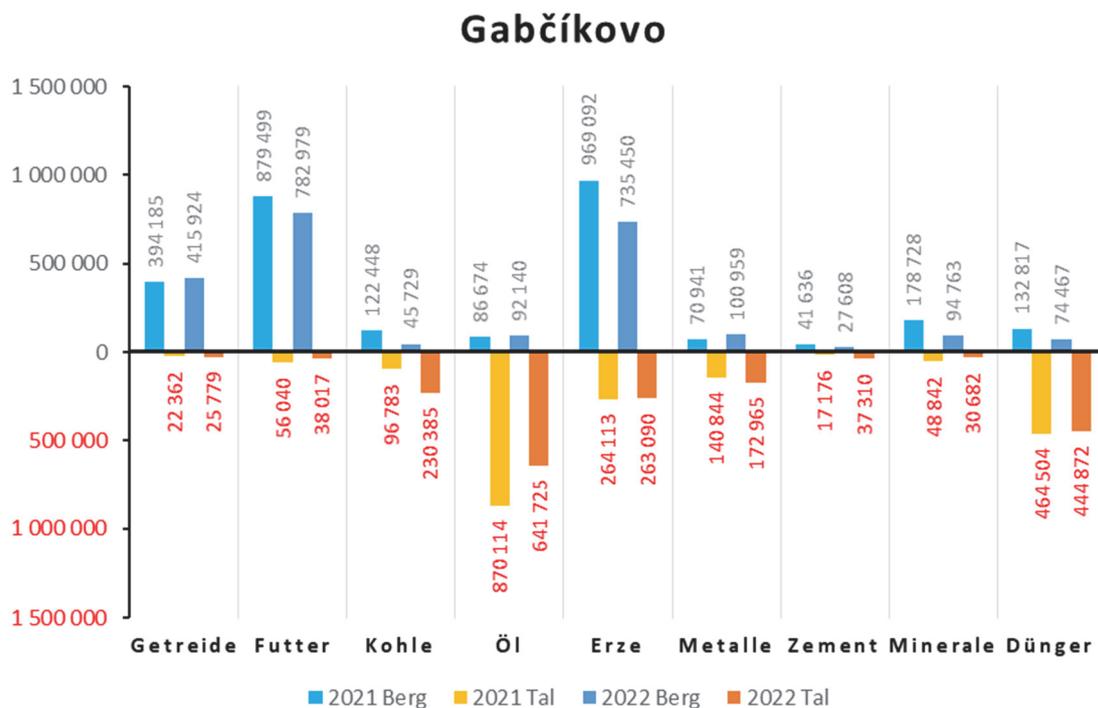


Abb. 7: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau  
2021-2022 in Tonnen

Tabelle 2.5

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

Güterart	Jahr, Tsd. t					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nahrungs- und Futtermittel	1.389 38,7 %	1.022 35,1 %	1.774 48 %	1.321	879	783
Eisenerze	803 22,3 %	669 23 %	841 22 %	948	969	735
Getreide	308 8,5 %	252 8,6 %	271 7,3 %	352	394	416
Metallerzeugnisse	473 13,1 %	418 14,3 %	340 9,2 %	117	71	101

Erdölerzeugnisse	286 7,9 %	317 10,9 %	241 6,5 %	212	86,7	92,1
Natürliche und künstliche Düngemittel	165 4,6 %	86,2 3 %	91,5 2,5 %	75,2	132,8	74,5

Tabelle 2.6

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

Jahr, Tsd. t	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Güterart						
Natürliche und künstliche Düngemittel	513 26,6 %	317 20,1 %	535 25 %	505	464,5	444,9
Erdölerzeugnisse	631 32,7 %	585 37,1 %	671,3 31,4 %	578	870	642
Metallerzeugnisse	432 22,4 %	435 27,6 %	380,4 17,8 %	96,5	140	173

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 Jahr 2022 ca. 3.972.000 t (Abb. 8), das entspricht 68,4 % der im Jahr 2021 beförderten Menge, wobei vom Ladungsdurchgang 2.287.000 t (57,6 %) auf den Transit zu Berg entfielen (2018: 57,4 %, 2019: 59,4 %, 2020: 42,2 %, 2021: 50 %).

**Mohács**

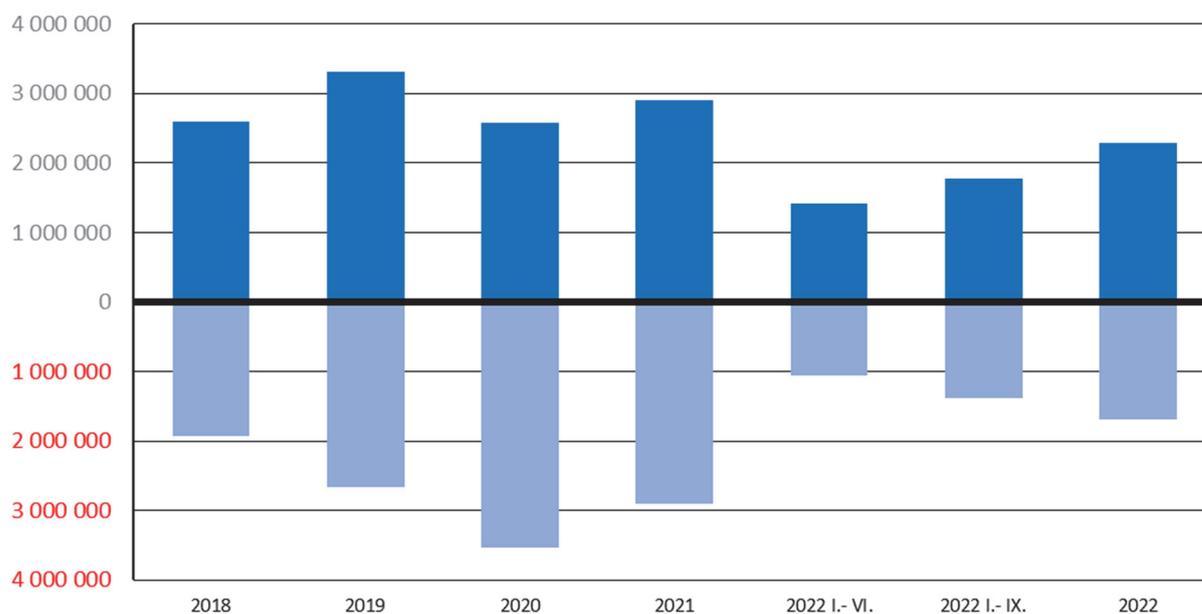


Abb. 8: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Es wurden 3.398.000 t Trockengüter befördert, davon

- zu Berg 2.030.000 t und
- zu Tal 1.368.000 t.

Es wurden 574.000 t Flüssiggüter befördert, davon

- zu Berg 251.900 t und
- zu Tal 322.000 t.

### Flottenbewegung

#### Verkehr von Schubverbänden

Mit Schubverbänden wurden durch die Erfassungsstelle Mohács im Jahr 2022 insgesamt mehr als 2.899.000 t Güter befördert, das sind 73 % der gesamten Gütermenge einschließlich Flüssiggut (2018: 78,7 %, 2019: 79,5 %, 2020: 75,7 %, 2021: 78 %).

a) Mit Schubverbänden wurden 2.717.000 t an Trockengütern befördert (Abb. 9), das sind 63 % des Umfangs im Jahr 2021, davon

- zu Berg 1.585.000 t, das sind 78 % des gesamten Bergverkehrs an Trockengütern (2018: 87,7 %, 2019: 79,5 %, 2020: 43,9 %, 2021: 83,3 %);
- zu Tal 1.132.000 t, das sind 82,7 % des gesamten Talverkehrs an Trockengütern (2018: 84,8 %, 2019: 82,3 %, 2020: 56,1 %, 2021: 85,3 %).

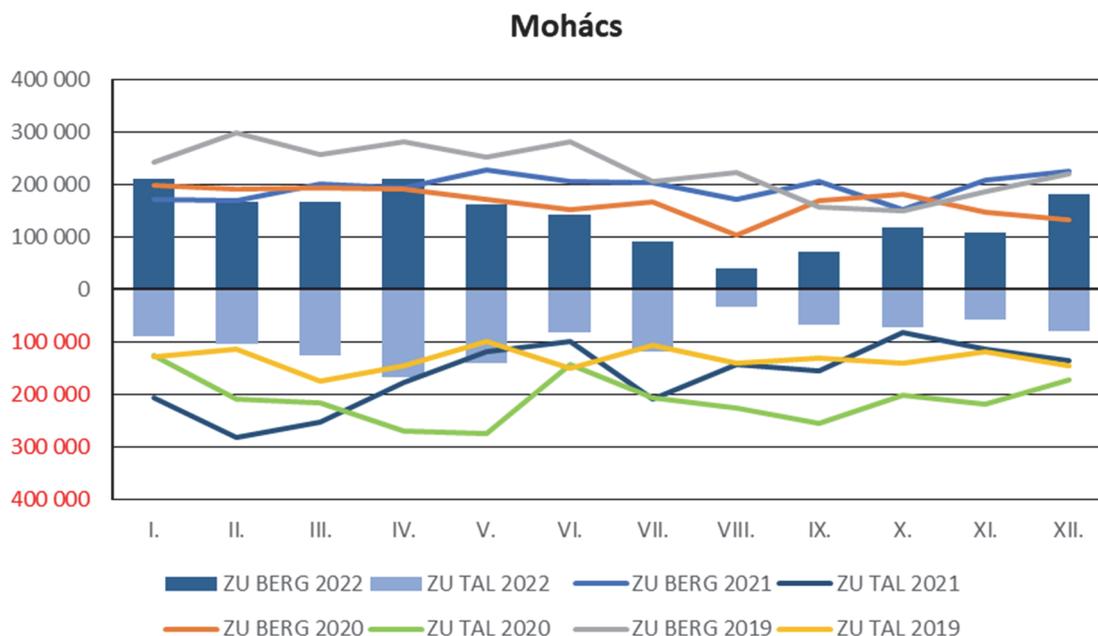


Abb. 9: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS pro Monat in Tausend Tonnen

Insgesamt führen im Jahr 2022 zu Berg 1.540 Güterschubleichter in Schubverbänden durch (2021: 2.403), davon 13 % unter Ballast (2018: 15 %, 2019: 11 %, 2020: 35,4 %, 2021: 35,4 %). Im gleichen Zeitraum waren von 1.661 (2021: 2.271) in Schubverbänden zu Tal verkehrenden Güterschubleichtern 33 % (2021: 20,1 %) unter Ballast.

b) Mit Tankleichtern in Schubverbänden wurden 181.700 t an Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 87.600 t und
- zu Tal 94.100 t.

Insgesamt fuhren 178 Tankleichter in Schubverbänden zu Berg, davon 56 % beladen, und zu Tal 158 Tankleichter, davon 49 % beladen.

### Güterverkehr mit Motorschiffen

Im Jahr 2022 wurden mit Motorschiffen insgesamt 1.073.000 t durch die Erfassungsstelle Mohács befördert, das sind 27 % des gesamten Ladungsdurchgangs (2018: 21,3 %, 2019: 20,5 %, 2020: 24,2 %, 2021: 22 %), davon

- zu Berg 608.700 t und
  - zu Tal 464.600 t.
- a) Mit Trockengütermotorschiffen (1.124 Durchfahrten, davon 67 % beladen) wurden 681.000 t befördert, davon
- zu Berg 444.400 t und
  - zu Tal 236.600 t.
- b) Mit Tankmotorschiffen (insgesamt 714 Durchfahrten, davon 72 % beladene Tankschiffe) wurden 392.300 t Flüssiggut befördert (Abb. 10), davon
- zu Berg 164.300 t und
  - zu Tal 228.000 t.

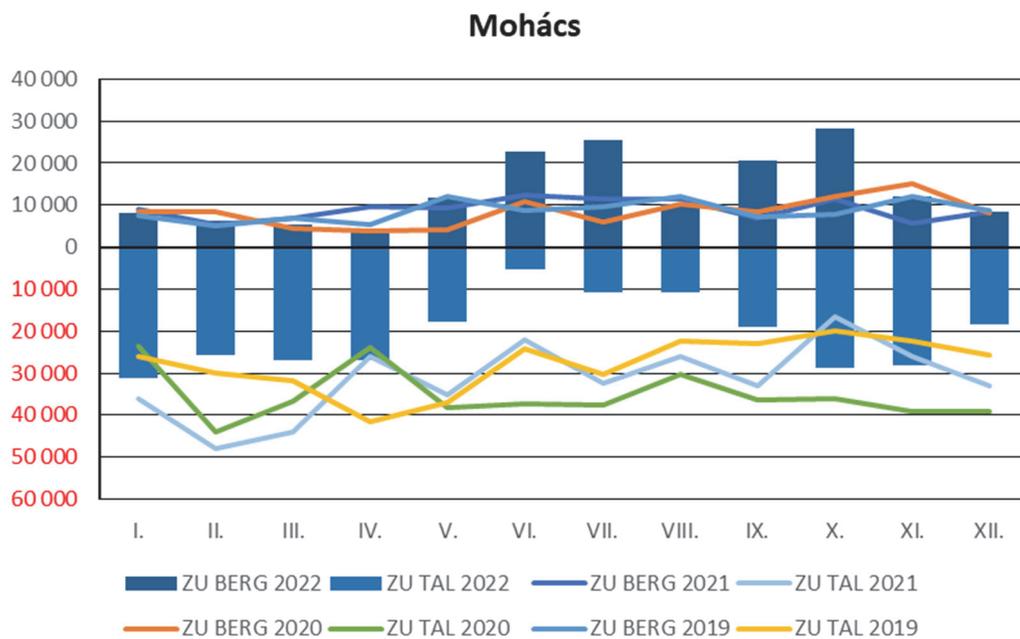


Abb. 10: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019-2022 pro Monat in Tonnen

### Beförderte Güterarten

Der größte Anteil am Transportaufkommen durch die Erfassungsstelle Mohács entfiel auf Eisenerze (zu Berg), Erzeugnisse der metallverarbeitenden Industrie und chemische Erzeugnisse (Düngemittel) zu Tal (Abb. 11). Die prozentuellen 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.

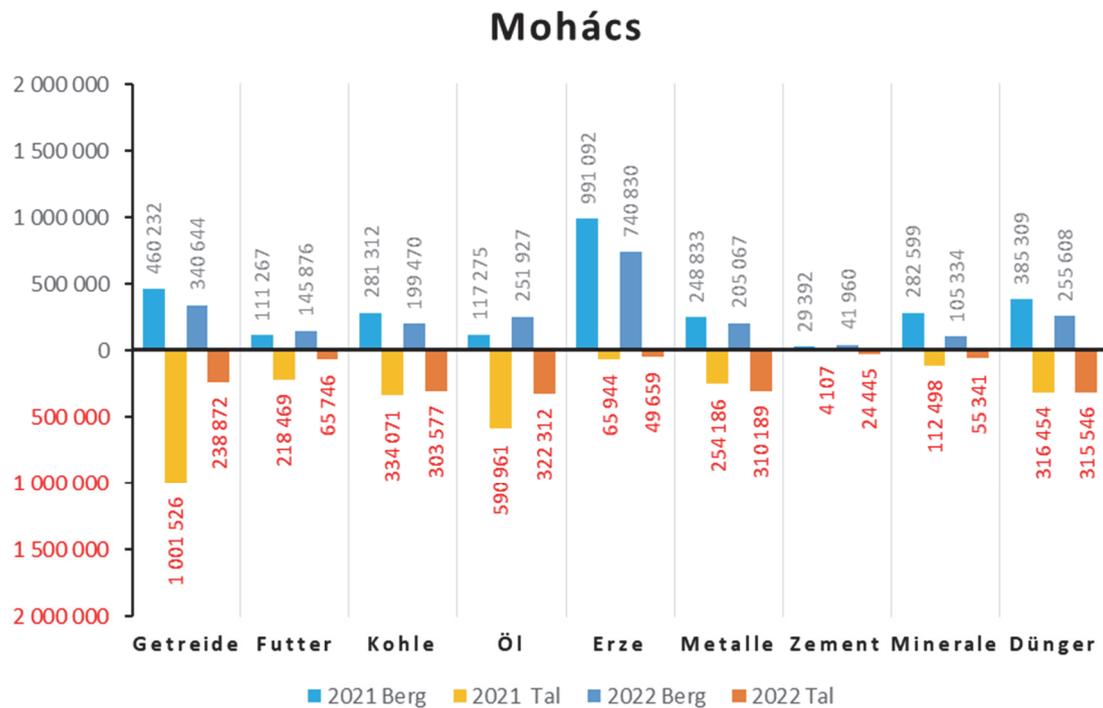


Abb. 11: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2021-2022 in Tonnen

Tabelle 2.7  
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS zu Berg  
(nach Güterarten)**

Güterart	Jahr, Tsd. t				
	2018	2019	2020	2021	2022
Eisenerze	1.061 40,8 %	1.247 37,6 %	954	991	741
Kohle (Koks)	369 14,2 %	479 14,4 %	323	281	199,5
Düngemittel	362 13,9 %	392 11,8 %	436	385	255,6
Erdölerzeugnisse	106 4,1 %	109 3,2 %	106	117	251,9
Metallerzeugnisse	297 11,4 %	270 8,1 %	243	249	205

Tabelle 2.8  
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS zu Tal  
(nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2018	2019	2020	2021	2022
Getreide	414 21,5 %	479 21,1 %	1.471	1.002	238,9
Erdölerzeugnisse	509 26,4 %	428 18,9 %	528	591	322,3
Metallerzeugnisse	444 23,6 %	316 13,9 %	295	254	310
Nahrungs- und Futtermittel	179 3,3 %	203 9 %	520	218,5	65
Düngemittel	126 6,5 %	272 12 %	364	316	315,5

Die Besonderheit des Marktes bestand im Jahr 2022 in dem beträchtlichen Umfang der Beförderung von Getreide zu Berg: 340.600 t (2021: 400.000 t) und einem starken Rückgang der Beförderungsmengen von Getreide zu Tal (um das 4,2-fache) und Nahrungsmitteln (um das 3,36-fache).

### 2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken

#### 2.2.3.1. Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Im Jahr 2022 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 17.265.000 t,<sup>2</sup> das sind 99,8 % der entsprechenden Kennzahl für 2021, davon:

- internationaler Güterverkehr: 11.991.000 t (131,7 % der Kennzahl für 2021);
- Inlandverkehr: 5.274.000 t (64,5 % der Kennzahl für 2021).

Die monatliche Entwicklung des Güterverkehrs ist in Abbildung 12 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	2018	2019	2020	2021	2022
Güterverkehr insgesamt	14,12	16,74	16,51	17,29	17,27
Internationaler Güterverkehr	6,42	8,89	10,60	9,11	12,0
Inlandverkehr	7,7	7,85	5,91	8,18	5,27

<sup>2</sup> [www.acn.ro](http://www.acn.ro)

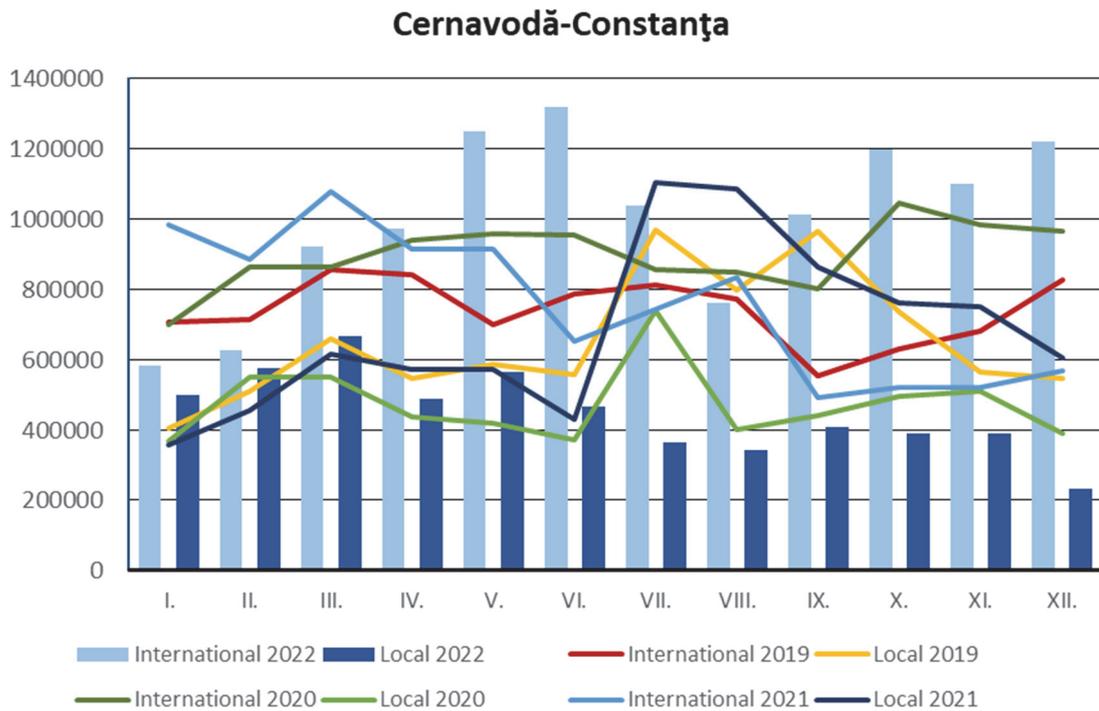


Abb. 12: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA  
2019-2022 pro Monat in Tonnen

### 2.2.3.2. Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal

Der Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal kam im Jahr 2022<sup>3</sup> auf 10.568.000 t, das sind 208,4 % der entsprechenden Kennzahl für 2021 (Tabelle 2.10).

Tabelle 2.10

#### Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal nach Jahren

Jahr, Tsd. t	2018	2019	2020	2021	2022
Güterverkehr	4.441	5.487	4.549	5.070	10.568
Von der Donau ins Meer	3.670,3	4.331	2.872	3.389	7.217
Vom Meer in die Donau	770,3	1.156	1.677	1.681	3.351

<sup>3</sup> www.afdj.ro

## Kapitel 3

### Allgemeine Charakteristik des Güterumschlags in den Donauhäfen

#### 3.1. DONAUHÄFEN IN DEUTSCHLAND

3.1.1 Der Gesamtgüterumschlag der Donauhäfen in Deutschland<sup>4</sup> betrug im Jahr 2022 insgesamt 2.410.000 t, das sind 80,4 % des Güterumschlags im Jahr 2021 (Tabelle 3.1).

Tabelle 3.1

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Güterumschlag	2.585	3.274	3.511	2.999	2.410

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
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	356,3	1.303	663,4	131,6	250,9	294
2022	301,6	1.083	551,6	82,9	229,4	162

94,5 % des Gesamtgüterumschlags entfielen auf Güter der fünf wichtigsten Gruppen nach NST-2007, unter Berücksichtigung der Häfen Bamberg und Nürnberg (Tabelle 3.3).

Tabelle 3.3

Gruppe (Angaben in Tsd. t)	01	04	08	10	03
Gelöscht	364,3	285,3	289	161,3	249
Geladen	467,6	269,2	28	82,7	81,8
2019	1.205	559,5	521	450,7	327
2020	1.504	656,7	418,8	323,6	412,6
2021	1.298	573,2	358,6	304,4	392,6
2022	831,9	554,5	317	244	330,8

<sup>4</sup> [www.statistik.bayern.de](http://www.statistik.bayern.de)

### 3.1.3. Wichtigste Güterarten nach Gruppen:

#### Erzeugnisse der Landwirtschaft (Gruppe 01)

- Güterempfang in den Häfen Straubing-Sand – 66,2 %, Regensburg – 9,6 % des Gesamtumfangs der gelöschten Güter der Gruppe 01;
- Gelöscht in Regensburg – 33,4 %, Straubing-Sand – 7,6 %, Kelheim – 20,5 %, Passau – 5,7 % des Gesamtumfangs der geladenen Güter der Gruppe 01.

#### Nahrungsmittel (Gruppe 04)

- Güterempfang in den Häfen Regensburg – 60,6 %, Passau – 7,4 %, Kelheim – 12,5 %;
- Gelöscht in Straubing-Sand – 73,1 %, Regensburg – 16,7 %.

#### Chemische Stoffe und Erzeugnisse (Gruppe 08)

- Güterempfang in den Häfen Regensburg – 42,5 %, Kelheim – 15,5 %, Straubing-Sand – 12,9 %.

#### Metallerzeugnisse (Gruppe 10)

- Güterempfang in den Häfen Regensburg – 57,3 %, Deggendorf – 20,8 %;
- Gelöscht in Regensburg – 92,3 %.

#### Metallerze (Gruppe 03)

- Güterempfang in den Häfen Kelheim – 23,3 %, Regensburg – 27,2 %;
- Gelöscht in Regensburg – 71 %.

## 3.2. HÄFEN IN ÖSTERREICH

3.2.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Österreich betrug im Jahr 2022<sup>5</sup> insgesamt 5.363.000 t, das entspricht 84,4 % des Güterumschlags im Jahr 2021 (Tabelle 3.4).

Tabelle 3.4

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Geladen	2.053	2.259	2.061	2.425	1.897
Gelöscht	4.070	4.193	3.989	3.931	3.466
Güterumschlag	6.123	6.452	6.050	6.356	5.363

Die Gesamtmenge der im Inlandverkehr beförderten Güter betrug 776.000 t, was 14,5 % des Gesamtgüterumschlags der Häfen des Landes entspricht.

<sup>5</sup> [www.statistik.at](http://www.statistik.at)

3.2.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Österreich im Jahr 2022 ist in Tabelle 3.5 dargestellt.

Tabelle 3.5

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Wien	Linz	Krems	Enns
Geladen	412	1.240	55,4	78,6
Gelöscht	171	1.689	242,2	475
Güterumschlag 2019	952	3.280	305	776
Güterumschlag 2020	787	3.411	249	616
Güterumschlag 2021	927	3.482	286	672
Güterumschlag 2022	583	2.929	297,6	553,6

3.2.3. In Häfen anderer Länder ausgeführt wurden folgende Mengen an Gütern (Tabelle 3.6):

Tabelle 3.6

Land (Angaben in Tsd. t)	Deutschland	Ungarn	Rumänien	Niederlande	Belgien	Serbien
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	400	896	413	123,4	256,8	104
2022	902	650	482,7	180,6	180,6	97

Von den geladenen Gütern entfielen

- 33,2 % auf Metallerzeugnisse (Gruppe 10), wovon 98,2 % im Hafen Linz geladen wurden;
- 25,6 % auf Erdölerzeugnisse (Gruppe 07), wobei 100 % im Hafen Wien geladen wurden;
- 24,7 % auf Erzeugnisse der chemischen Industrie (Gruppe 08), wovon 87,7% im Hafen Linz geladen wurden.

3.2.4. Aus Häfen anderer Länder eingeführt wurden folgende Mengen an Gütern (Tabelle 3.7):

Tabelle 3.7

Land (Angaben in Tsd. t)	Slowakei	Niederlande	Ukraine	Ungarn	Deutschland	Rumänien
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	1.225	467	847	574	295	244
2022	1.286	400	396,7	920	362	518

Aus den Häfen Serbiens wurden 26.900 t eingeführt.

- Eisenerze (Gruppe 03) im Umfang von 1.876.000 t machten 54,1 % der gelöschten Güter in den österreichischen Häfen aus, wobei ca. 88,7% der Menge im Hafen Linz empfangen wurde;
- 12,8 % entfielen auf Erdölerzeugnisse (Gruppe 07), wovon 26,8 % im Hafen Wien und 15,8 % im Hafen Linz empfangen wurden;
- 23,1 % entfielen auf landwirtschaftliche Erzeugnisse (Gruppe 01), wovon 22,5 % im Hafen Enns und 69,2 in anderen Häfen Österreichs empfangen wurden.

### 3.3. HÄFEN IN DER SLOWAKEI

- 3.3.1. Der Gesamtgüterumschlag der öffentlichen Häfen in der Slowakei wird vom Güterumschlag in den Häfen Bratislava und Komárno bestimmt (Tabelle 3.8), der sich im Jahr 2022 auf 1.934.000 t belief; das entspricht 109,1 % des Güterumschlags im Jahr 2020.

Tabelle 3.8

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Geladen	1.464	1.515	1.443	1.674	1.769
Gelöscht	78	149	110	172	165,2
Güterumschlag	1.542	1.664	1.553	1.846	1.934

- 3.3.2. wichtigste Gütermengen:

- ca. 48 % Eisenerze;
- ca. 26 % Erdölerzeugnisse.

### 3.4. HÄFEN IN UNGARN

- 3.4.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Ungarn im Jahr 2022<sup>6</sup> betrug 4.063.000 t, das entspricht 71,1 % des Umfangs im Jahr 2021 (Tabelle 3.9).

Tabelle 3.9

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Geladen	2.785	3.204	4.489	3.109	1.924
Gelöscht	2.415	2.860	2.253	2.606	2.139
Güterumschlag	5.200	6.064	6.742	5.715	4.063

<sup>6</sup> www.ksh.hu

3.4.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Ungarn ist in Tabelle 3.10 dargestellt.

Tabelle 3.10

Hafen (Angaben in Tsd. t) / Jahr	Baja	Csepel	Győr-Gönyü	Andere
2018	347	918	105,6	3.829
2019	505	1.130	225,4	4.204
2020	845	1.192	280	4.424
2021	581	1.199	266,6	3.668
2022	305,7	985	270,6	2.501

### 3.5. HÄFEN IN KROATIEN

3.5.1. Im Jahr 2022<sup>7</sup> betrug der Gesamtgüterumschlag der Binnenhäfen in Kroatien 582.600 t, das entspricht 83,6 % des Umfangs im Jahr 2021 (Tabelle 3.11).

Tabelle 3.11

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Geladen - Ausfahren	279,3	277	393,3	273,6	124,0
Gelöscht - Einfahren	239,9	472	463,1	394,3	420,4
Güterumschlag einschl. im Inlandverkehr beförderte Güter	591,7	814	947,8	697,1	582,6

3.5.2. Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Gruppe 01) machten 12,2 % des Güterumschlags in den Häfen aus; auf Eisenerze (Gruppe 03) entfielen 40,2 %, auf Stein- und Braunkohle (Gruppe 02) 33,9 % und auf Metallerzeugnisse (Gruppe 10) 7,6 %.

### 3.6. HÄFEN IN SERBIEN

3.6.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Serbien<sup>8</sup> im Jahr 2022 betrug 12.023.000 t, das sind 88,3 % des Umfangs im Jahr 2021 (Tabelle 3.12).

Tabelle 3.12

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Geladene, ausgeführte Güter	2.321	3.593	3.752	3.707	1.918
Gelöschte, eingeführte Güter	4.020	5.061	3.207	5.182	4.992
Im Inlandverkehr beförderte Güter	1.088	1.081	1.205	4.721	5.113
Güterumschlag	7.429	9.735	8.164	13.610	12.023

<sup>7</sup> www.dzs.hr

<sup>8</sup> webrzs.stat.gov.rs

- 33,9 % des Güterumschlags entfielen auf Baustoffe (Kies und Sand),<sup>9</sup>
- 9,8 % auf Eisenerze,
- 5,7 % auf Getreide,
- 16,1 % auf Erdöl und Erdölerzeugnisse,
- 17,4 % auf Kohle.

3.6.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Serbien ist in Tabelle 3.13 dargestellt.

Tabelle 3.13

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Pančevo	Smederevo	Belgrad	Novi Sad	Prahovo
2018	1.390	3.563	160	1.047	1.053
2019	1.517	4.040	196	1.413	1.109
2020	2.051	2.612	167	1.632	1.198
2021	935	3.176	206	1.435	1.049
2022	1.589	3.053	112	979	933

### 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 3.14 dargestellt<sup>10</sup>.

Tabelle 3.14

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Brăila	Tulcea	Galați
Güterumschlag: – Binnenschiffe			
2018	476	1.748	3.031
2019	397	1.660	3.077
2020	281	1.213	2.831
2021	512	1.329	3.350
2022	825	479	3.054

<sup>9</sup> Von der Hafenverwaltung (Port Governance Agency) Serbiens erhaltene Angaben

<sup>10</sup> www.insse.ro

– Seeschiffe			
2018	481	56	1.320
2019	835	15	2.061
2020	327	12	2.425
2021	340	3	2.496
2022	278	10	2.119

Der Güterumschlag von Seeschiffen stellt den Hauptanteil am Güterverkehr im Sulina-Kanal dar. Im Jahr 2022 erreichte der Verkehr im Sulina-Kanal einen Umfang von 10.568.000 t, das entspricht 208,4 % des Umfangs im Jahr 2021.

3.7.3. Mit 24.355.000 t entsprach der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Rumänien, einschließlich dem Hafen Constanța in Bezug auf Binnenschiffe (15.393.000 t), 85,6 % des Umfangs im Jahr 2021; er ist in Tabelle 3.15 dargestellt.

Tabelle 3.15

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Geladen:					
– Ausfuhr	4.008	5.609	5.112	5.203	5.641
– Inlandverkehr	7.549	8.190	6.602	7.108	3.857
Gelöscht:					
– Einfuhr	4.532	5.674	8.217	7.121	8.900
– Inlandverkehr	8.591	9.001	7.376	9.025	5.957
Güterumschlag	24.680	28.474	27.307	28.457	24.355

3.7.4. Wichtigste Güterarten nach Gruppen:

- Metallerze (Gruppe 03): 35,2 % des Güterumschlags, davon 62,8 % Inlandverkehr;
- Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Gruppe 01): 34,5 % des Güterumschlags, davon 67,7 % internationaler Güterverkehr;
- Chemische Stoffe (Gruppe 08): 7,5 % des Güterumschlags, davon 87,4 % internationaler Güterverkehr;
- Koks und Erdölerzeugnisse (Gruppe 07): 7,6 % des Güterumschlags, davon 67,8 % internationaler Güterverkehr;
- Metallerzeugnisse (Gruppe 10): 5,1 % des Güterumschlags, davon 80,4 % internationaler Güterverkehr;
- Stein- und Braunkohle (Gruppe 02): 5,3 % des Güterumschlags, davon 70,5 % internationaler Güterverkehr.

3.7.5. Wichtigste Arten der ausgeführten (geladenen) Güter:

- Gruppe 08: 24,6 % der geladenen Güter, davon 80,7 % nach Serbien;
- Gruppe 07: 20 % der geladenen Güter, davon 12,8 % nach Bulgarien und 21,5 % nach Serbien;
- Gruppe 02: 12,4 % der geladenen Güter, davon 26 % nach Ungarn und 38,3 % nach Serbien;
- Gruppe 03: 28,5 % der geladenen Güter, davon 62,6 % nach Serbien.

### 3.7.6. Wichtigste Arten der eingeführten (gelöschten) Güter:

- Gruppe 01: 62,4 % der gelöschten Güter, davon 70 % aus der Ukraine, 12,2 % aus Serbien, 4 % aus der Republik Moldau, 9,5 % aus Bulgarien;
- Gruppe 03: 17,8 % der gelöschten Güter, davon 77,6 % aus der Ukraine und 17,3 % aus Bulgarien;
- Gruppe 10: 6,5 % der gelöschten Güter, davon 39,1 % aus Österreich, 39,4 % aus der Ukraine;
- Gruppe 02: 2,3 % der gelöschten Güter, davon 23,9 % aus der Ukraine, 54,1 % aus Serbien.

## 3.8. HÄFEN IN BULGARIEN

3.8.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Bulgarien im Jahr 2022 betrug unter Berücksichtigung aller Terminals 7.104.000 t<sup>11</sup>, das entspricht 99,9 % des Umfangs im Jahr 2021 (Tabelle 3.16).

Tabelle 3.16

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Geladen - Ausfuhr	2.142	2.485	2.823	3.707	3.354
Gelöscht - Einfuhr	1.933	1.830	1.799	2.666	2.979
Güterempfang/-versand - Inlandverkehr	848	1.070	809	738	771
Güterumschlag	4.923	5.385	5.431	7.111	7.104

Zusammensetzung der Ausfuhren:

- Schüttgut 29,2 %,
- allgemeine Güter 3,2 %,
- Flüssiggüter 4,06 %,
- Ro-ro-Transporte 63,5 %.

Zusammensetzung der Einfuhren:

- Schüttgut 3,8 %,
- allgemeine Güter 12,1 %,
- Flüssiggüter 10,6 %,
- Ro-ro-Transporte 39,4 %.

## 3.9. HÄFEN IN DER REPUBLIK MOLDAU

3.9.1. Der Gesamtgüterumschlag im Hafen Giurgiulești im Jahr 2022 betrug 2.144.000 t,<sup>12</sup> das entspricht 118 % des Umfangs im Jahr 2021 (Tabelle 3.17).

<sup>11</sup> Angaben: Seeverwaltung Bulgariens

<sup>12</sup> Angaben: Schifffahrtsagentur der Republik Moldau

Tabelle 3.17

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Güterumschlag	1.889	1.299	1.185	1.819	2.144

3.9.2. Ausgeführte Güter (Getreide, Pflanzenöl) machen 46,5 % des Güterumschlags im Hafen aus (997.400 t). Bei den Einfuhren (1.147.000 t) stellen Erdölerzeugnisse, Sand, Kies und Kohle den Grundstock des Güterumschlags dar.

3.9.3. Nach Güterarten werden folgende Anteile verzeichnet: Getreide 34,8 %, Sand und Kies 17,1 %, Erdölerzeugnisse 21,5 %, Kohle (Koks) 7,35 %, Pflanzenöl 9,12 %.

### 3.10. HÄFEN IN DER UKRAINE

3.10.1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in der Ukraine im Jahr 2021<sup>13</sup> betrug unter Berücksichtigung des Güterumschlags von Seeschiffen 16.505.000 t, das entspricht 300 % des Umfangs im Jahr 2021 (Tabelle 3.18). Davon entfielen auf Getreide 6.623.000 t, das entspricht 40,1 % des Gesamtgüterumschlags.

Tabelle 3.18

Jahr (Angaben in Tsd. t)	2018	2019	2020	2021	2022
Güterumschlag	6.067	5.629	4.055	5.505	16.505

3.10.2. Der Güterumschlag der wichtigsten Donauhäfen in der Ukraine ist in Tabelle 3.19 dargestellt.

Tabelle 3.19

Hafen (Angaben in Tsd. t)	Ismail	Reni
Güterumschlag		
2018	4.683	1.333
2019	4.283	1.275
2020	3.245	786
2021	4.071	1.370
2022	8.893	6.826

Zusammensetzung des Güterumschlags:

- im Hafen Ismail: 3.059.000 t Getreide,
- im Hafen Reni: 3.325.000 t Getreide,
- im Hafen Ust-Dunajsk: insgesamt 786.000 t, davon 328.900 t Getreide.

<sup>13</sup> Angaben: [www.uspa.gov.ua](http://www.uspa.gov.ua)

## Kapitel 4

### Schlussfolgerungen

Das Jahr 2022 stellte sich für die Donauschifffahrt als mögliche Zeit der Wiederaufnahme der Aktivität nach dem erheblichen Einbruch des Güter- und Fahrgastverkehrsmarkts im Zusammenhang mit der Pandemie im Zeitraum 2020 - 2021 dar.

Die Ergebnisse der ersten zwei Monate 2022 zeigten insgesamt eine gewisse positive Tendenz der Stabilisierung der Güterbeförderung auf der Donau bzw. der Zunahme des Güterverkehrsaufkommens in den üblichen Marktsegmenten.

- 4.1 Die großangelegte militärische Invasion Russlands in die Ukraine im Februar 2022 führte bereits im März zu einem Rückgang in einzelnen Marktsegmenten; in der Folge kam es zu einer Zerstörung bzw. Transformation einzelner logistischer Transportlinien aus den ukrainischen Donauhäfen.

Anzumerken ist auch das Auftreten zusätzlicher Risiken auf dem Donauschifffahrtsmarkt im Zusammenhang mit der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine und in der Folge eines Rückgangs des Stahlverbrauchs (gemäß Prognose des europäischen Stahlverbands *Eurofer* wird ein Rückgang des Stahlverbrauchs um etwa 3,5 % erwartet - Daten für Oktober 2022), steigender Energiepreise, höherer Eisenerzpreise und Beschränkungen einzelner Staaten für die Ausfuhr von Getreide und anderen Nahrungsmittelgütern. Dabei ist zu beachten, dass die Prognosen für das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts in der Europäischen Union und der Eurozone für 2022 nach unten korrigiert wurden.

Im Zusammenhang mit der Blockade der ukrainischen Seehäfen erlangte die Schaffung neuer Systeme für die Organisation des Exports ukrainischer Agrarprodukte und des Imports benötigter Waren besondere Bedeutung; folglich entstand die Notwendigkeit, einen speziellen Logistikbetrieb mithilfe der Donauhäfen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens sowie der Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen aufzubauen.

Die Donaukommission beteiligt sich aktiv an der Lösung dieses Problems im Rahmen der im Mai 2022 beschlossenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zur Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union mit der Ukraine.

- 4.2 Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen im Winter war im ersten Quartal 2022 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet. Dabei ist die schwache Ausprägung der üblichen Phase des Frühjahrshochwassers anzumerken.

Insgesamt sind die Schifffahrtsbedingungen im Jahr 2022 als extrem zu bezeichnen: die Ende Juni eingetretene Niedrigwasserperiode stellt sich als äußerst ungünstige hydrologische Situation dar, die durch extrem hohe Lufttemperaturen und fehlende Niederschläge im Donaeinzugsgebiet und dem Einzugsgebiet der Nebenflüsse bedingt war. Das führte zum abrupten Absinken der Wasserstände entlang der gesamten Donau und dementsprechend zu einer

bedeutenden Verringerung der Abladetiefen der Fahrzeuge im Juni und in einem erheblichen Ausmaß im dritten Quartal, bis zu jeweils 1,8/1,6 m und darunter.

In diesem Zeitraum kam es auf einzelnen kritischen Streckenabschnitten zu zeitweisen Stillständen der Verbände über lange Phasen hinweg, es mussten spezielle Umgruppierungen von Leichtern sowie Umladungen von Fahrzeugen bis zum Erreichen der entsprechenden Abladetiefen für die Durchfahrt, was zu einer Verringerung der Transportmengen auf der gesamten Donau führte.

Dabei ist anzumerken, dass die ergriffenen Maßnahmen zur Sicherung der normalen Schifffahrt (hydrotechnische und Regulierungsarbeiten) auf einigen Streckenabschnitten zu dieser Schifffahrtsperiode unzureichend waren.

- 4.3 Die Aktivität der Güterbeförderung in der ersten Jahreshälfte bei stabilen Schifffahrtsbedingungen, d. h. bei Ausbleiben von Eiserscheinungen und kritischem Hochwasser, bildet die Grundlage für den Markt im laufenden Jahr. Die positive Tendenz der Güterbeförderung nach den Ergebnissen der Monate Januar - Februar 2022 änderte sich bereits im März aufgrund einer Veränderung der Ausgeglichenheit des Güterbeförderungssegments infolge der militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine und darüber hinaus aufgrund der Niedrigwasserperiode, die in Bezug auf Tiefe und Dauer kritisch war.

Diese Umstände führten zu bedeutenden Korrekturen auf dem Markt der Donauschifffahrt, und zwar.

#### 4.3.1 Die Beförderungsmengen im Jahr 2022 betragen:

- im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT): 2.166.000 t oder 97,5 % des Umfangs des Jahres 2021;
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK): 4.342.000 t oder 87,8 % des Umfangs des Jahres 2021;
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS): 3.972.000 t oder 68,4 % des Umfangs des Jahres 2021; dabei waren die größten Rückgänge im Bereich der Beförderung von Eisenerzen zu Berg (Rückgang um 35 %), bei Getreide (Rückgang um das 4,2-fache) und bei Nahrungsmitteln (Rückgang um das 3,4-fache) zu Tal zu verzeichnen;
- auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal: 17.265.000 t oder 99,8 % des Umfangs des Jahres 2021;
- auf dem Sulina-Kanal: 10.508.000 t oder 208,4 % des Umfangs des Jahres 2021, dabei betragen die Beförderungsmengen in der Richtung Donau – Schwarzes Meer 213 % und in der Richtung Schwarzes Meer – Donau 199,3 % der entsprechenden Kennzahlen des Jahres 2021.

Es ist auch anzumerken, dass sich die Frachtraten für Gütertransporte im Verlauf des Jahres in unterschiedliche Richtungen änderten, je nach Ausgeglichenheit der Transportlinien und nach Bunkertreibstoffpreis (im zweiten, dritten und vierten Quartal Q2 - Q3 - Q4 stieg der Preis in etwa auf je 140 %, 130 % und 120 % im Vergleich zur Kennzahl im ersten Quartal).

- 4.3.2 Der Güterumschlag in den Häfen im Jahr 2021 änderte sich in verschiedene Richtungen (s. Kapitel 3).

Besonders hervorzuheben ist die positive Entwicklung des Güterumschlags der ukrainischen Donauhäfen, die in erheblichem Ausmaß durch die Initiative der DK *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zur Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union gefördert wurde.

Dementsprechend betrug der Anstieg des Güterumschlags in den ukrainischen Donauhäfen im Jahr 2022 im Vergleich zur Kennzahl im Jahr 2021:

- im Hafen von Ismail – 218 %
  - im Hafen von Reni – 500 %
  - im Hafen von Ust-Dunajsk – 12,2-fache
- 4.4 Auf dem Markt der Fahrgastbeförderungen starteten im März 2022 Fahrten auf den wichtigsten Kreuzfahrtstrecken; in der Folge kam es zu einem weiteren Anstieg der Fahrten, wobei der Zuwachs der Fahrgastbeförderung im Jahr 2022 im Vergleich zu 2021
- auf den Linien der oberen Donau – 315 %
  - auf den Linien in Richtung Donaudelta – 217 % betrug.
- 4.5 Die wichtigsten Aufgaben der Arbeit zur Marktentwicklung für 2023 sind folgende:
- Fortsetzung der aktiven Arbeit zur Unterstützung des ukrainischen Segments der Donauschifffahrt,
  - Umsetzung der Empfehlungen der gesamteuropäischen Entwicklungsprogramme für die Binnenschifffahrt sowie
  - enge Zusammenarbeit mit den DK-Mitgliedstaaten sowohl bei der Durchführung theoretischer Studien zur Prognose der hydrologischen Bedingungen auf der Donau als auch bei der Umsetzung konkreter hydrotechnischer Projekte und Regulierungsarbeiten auf den in ihrer Zuständigkeit liegenden Streckenabschnitten



Erstellt vom Sekretariat der Donaukommission

Titelfoto: USPA, Ukrainische Seehafenbehörde

<https://www.uspa.gov.ua>

Druck: Multiszolg Bt.

<http://www.multiszolgbt.hu>

Herausgeber: Donaukommission

<https://www.danubecommission.org/dc/en/extranet/e-library/>