

DONAUKOMMISSION
- Sekretariat -

INFORMATION DES SEKRETARIATS

**zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt:
erstes Halbjahr 2023“**

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1 Allgemeine Charakteristik des Marktes der Donauschifffahrt.....	3
1.1. Ausgangslage des Verkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2023	3
1.2. Verkehrsmarktentwicklung im ersten Halbjahr 2023.....	4
Kapitel 2 Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr	5
2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2023	5
2.1.1. Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr 2023	5
2.1.2. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe	6
2.2. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs	7
2.2.1. Fahrgastverkehr	7
2.2.2. Güterverkehr	8
2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken	12
Kapitel 3 Allgemeine Charakteristik des Güterumschlags in den Donauhäfen	12
Kapitel 4 Schlussfolgerungen	13
Anhang Abbildungen	15

Kapitel 1

Allgemeine Charakteristik des Marktes der Donauschifffahrt

1.1. Ausgangslage des Verkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2023

Die Ausgangslage der wichtigsten Segmente des Verkehrsmarktes der Donauschifffahrt zu Beginn des Jahres 2023 ergab sich aus den negativen Gesamtergebnissen der Beförderungsmengen im Jahr 2022, was in erster Linie auf die Auswirkungen der im Februar 2022 begonnenen, groß angelegten militärischen Invasion Russlands in der Ukraine zurückzuführen war sowie auf das Auftreten erheblicher Risiken auf dem Donauschifffahrtmarkt, einschließlich direkter militärischer Bedrohungen der Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der unteren Donau.

Die Donaukommission setzte im Laufe des ersten Halbjahres 2023 ihre aktive Unterstützungsarbeit in Bezug auf neue Logistiksysteme für den Export ukrainischer Agrarerzeugnisse sowie den Import der von der Ukraine benötigten Waren auf Basis der ukrainischen Donauhäfen im Rahmen der im Mai 2022 angenommenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zur Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union mit der Ukraine fort.

Dabei ist anzumerken, dass mit Unterstützung der Europäischen Kommission, der staatlichen Behörden Rumäniens, der Republik Moldau und anderer DK-Mitgliedstaaten Möglichkeiten für den Export von über 2 Millionen Tonnen Getreide und Flüssiggüter (Öl) monatlich über ukrainische Häfen geschaffen wurden. Gleichzeitig betrug der Güterumschlag der ukrainischen Donauhäfen im Jahr 2022 16,505 Millionen Tonnen, was einer Steigerung von 300 % gegenüber der Kennzahl von 2021 entspricht. Dementsprechend belief sich der Güterumschlag der Häfen im Vergleich zu den Kennzahlen von 2021 auf:

- Hafen von Isamil: 218 %;
- Hafen von Reni: 500 %;
- Hafen von Ust-Dunajsk: Wachstum um das 12-fache.

Am 17. Mai 2023 verlängerte die UNO die Laufzeit der Schwarzmeer-Getreide-Initiative (BSGI), die den so genannten „Getreidekorridor“ (in erster Linie für den Transport aus ukrainischen Seehäfen) bildet, doch am 17. Juli kündigte Russland diese Initiative auf und blockierte faktisch die ukrainischen Seehäfen militärisch.

In der Nacht zum 24. Juli und auch im August und September griff Russland die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau mit Drohnen an; als Folge dieses Angriffs kam es zu Zerstörungen und Schäden in den Häfen, die zur Außerbetriebsetzung von Getreidespeichern, Tanks, Lagereinrichtungen und Verwaltungsgebäuden sowie zur Beschädigung erheblicher Mengen an Getreideladungen führten.

Der Angriff auf die ukrainische Hafeninfrastruktur untergräbt die Umsetzung der Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* in Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union gemäß dem Aktionsplan für Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine zur Erleichterung der Agrarexporte der Ukraine und ihres bilateralen Handels mit der EU („*Action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with EU*“) (*Brussels, 12.5.2022 COM (2022) 217 final*), was sich zweifellos

auf die Entwicklung des Marktes und die Sicherheit der Schifffahrt auf der Donau auswirkt.

Der Donauschifffahrtmarkt wurde im Berichtszeitraum zusätzlich durch den Rückgang des Stahlverbrauchs (EUROFER-Prognosen (Juli 2023) gehen von einem Nachfragerückgang von 3 % in diesem Jahr aus), insbesondere in der Baubranche und der Automobilindustrie, sowie einen entsprechenden Rückgang der Lieferungen von Eisenerzen und Kokskohle, steigende Energiepreise und die Beschränkung der Ausfuhr von Getreide und anderen Nahrungsmitteln durch einzelne Länder beeinflusst.

Der Abwärtstrend bei den Beförderungsmengen, insbesondere auf der oberen und mittleren Donau, setzte sich im ersten Halbjahr 2023 fort.

1.2. Verkehrsmarktentwicklung im ersten Halbjahr 2023

1.2.1 Im ersten Quartal (Q₁) 2023 war der Güterverkehrsmarkt auf der Donau von den unter Punkt 1.1 aufgeführten Hauptfaktoren geprägt, in erster Linie von den anhaltenden negativen Auswirkungen der russischen Aggression auf die wichtigsten Industriezweige und den Agrarsektor der Wirtschaft im Donaauraum und den angrenzenden Becken.

Entsprechend wurden folgende Ergebnisse verzeichnet:

- Im Q₁ 2023 kam das verzeichnete Güterverkehrsaufkommen durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei) auf 958.200 t (das entspricht 75,4 % des Umfangs im Q₁ 2022). In Gegenüberstellung zum Transportaufkommen auf diesem Donauabschnitt im Jahr 2022 entfiel der stärkste Mengenrückgang im Q₁ 2023 auf die Beförderung von Nahrungsmitteln und Eisenerzen zu Berg.
- Der verzeichnete Ladungsdurchgang durch Mohács (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien) kam im Q₁ 2023 auf 882.800 t, das entspricht 67,3 % des Ladungsdurchgangs im Q₁ 2022. Der größte Mengenrückgang im Q₁ 2023 entfiel auf die Beförderung von Kokskohle (faktisch nicht vorhanden) und Eisenerze zu Berg sowie Getreide in Richtung Donaudelta;
- Der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal im Q₁ 2023 betrug 5.132.000 t (132,4 % der entsprechenden Kennzahl im Q₁ 2022), davon:
 - internationaler Güterverkehr: 4.474.000 t, das entspricht 210 % im Vergleich zum Q₁ 2022;
 - Inlandverkehr: 658.000 t, das entspricht 37,7 % im Vergleich zum Q₁ 2022.

1.2.2 Der Güterumschlag der Häfen im ersten Quartal 2023 stellte sich unterschiedlich dar (Tabelle 1.1):

Tabelle 1.1

**Güterumschlag in den Häfen der Donauländer
im ersten Quartal (Q₁) 2019-2023**

Häfen (Tsd. t)	Q ₁ 2019	Q ₁ 2020	Q ₁ 2021	Q ₁ 2022	Q ₁ 2023
Deutschland	899	765,4	821	615	453
Österreich	2.016	1.709	2.050	1.669	1.232
Slowakei	533,1	390	443	502	370,8
Ungarn	1.526	1.597	1.540	1.222	840
Kroatien	137,2	210,5	175	180	79,6
Serbien	2.655	1.843	3.703	3.055	3.426
Bulgarien	1.192	1.212	1.374	1.724	2.001
Rumänien	6.212	6.668	6.553	6.096	6.012
Republik Moldau	284	296,4	239	486,2	611
Ukraine	1.569	1.281	1.047	1.431	8.806

Der Güterumschlag im Hafen Constanța mit Binnenschiffen betrug 4.568.000 t, das entspricht 128,8 % des Güterumschlags im Q₁ 2022; dabei wurden in Constanța aus den ukrainischen Häfen kommend 2.281.000 t Güter entladen (im Q₁ 2022 – 263.000 t).

1.2.3 Auf dem Markt der Fahrgastbeförderung starteten im März 2022 erneut Fahrten auf den wichtigsten Kreuzfahrtstrecken; in den folgenden Monaten kam es zu einem weiteren Anstieg der Fahrten, jedoch nur auf den Linien der oberen Donau.

Kapitel 2

Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr

2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2023

2.1.1. Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr 2023

Zu Anfang des Jahres 2023 lagen die Schneevorräte in den alpinen Bereichen des Donaubeckens unter dem langjährigen Mittelwert, jedoch über dem Wert von Anfang 2022. Unter diesen Bedingungen lagen die maximalen Wasserstände beim für die Donau charakteristischen Entstehungsprozess der Welle des Frühjahrshochwassers ebenfalls um den langjährigen Mittelwert.

Im **Januar** 2023 schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau (Pegel Pfelling, Abb. 1) im Bereich von 30 bis 70 cm um den MW. Auf der mittleren Donau (Pegel Budapest, Abb. 2) lagen die Wasserstände zu Beginn der ersten Dekade um 30 bis 80 cm unter dem MW; in der Folge konnten im Monatsverlauf zwei aufeinanderfolgende Amplitudenüberschreitungen von 40 bis 60 cm über dem MW mit einem anschließenden Rückgang unter den MW am Ende des Monats verzeichnet werden. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände in der ersten Dekade im

Januar um 2,5 bis 3,2 m über dem MW und anschließend bis Monatsende um 2,6 bis 4,2 m darüber.

Im **Februar** setzte auf der oberen Donau ab der Hälfte der ersten Dekade ein kurzfristiger Anstieg der Wasserstände von 50 bis 60 cm über dem MW ein, auf den ein Rückgang unter den MW bis zum Monatsende folgte. Auf der mittleren Donau lagen die Wasserstände im Monatsverlauf stabil unter dem MW mit einer zeitweiligen Überschreitung von 35 bis 45 cm zu Beginn der dritten Dekade. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Monatsverlauf um 2,5 bis 3,2 m über dem MW.

In der zweiten Dekade im **März** lagen die Wasserstände auf der oberen Donau um 70 bis 80 cm über dem MW und schwankten anschließend bis zum Monatsende im Bereich von 60 bis 90 cm unter dem MW. Auf der mittleren Donau blieben die Wasserstände im Monatsverlauf beständig um 40 bis 80 cm unter dem MW. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Laufe der ersten Dekade um 2,5 bis 3,3 m über dem MW mit einer anschließenden Überschreitung von 3,5 bis 4,0 m.

Im **April** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich des MW mit zeitweiligen Überschreitungen zu Beginn der ersten Dekade und einem heftigen Anstieg über den MW ab Mitte der zweiten Dekade. Auf der mittleren Donau schwankten die Wasserstände im Verlauf der ersten Dekade um den MW; ab Mitte der zweiten Dekade wurde ein heftiger Anstieg der Amplitude von 1,6 bis 1,7 m über dem MW und einem anschließenden Absinken auf den MW gegen Ende des Monats verzeichnet. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monat um 3,2 bis 4,2 m über dem MW.

Im **Mai** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich über dem MW mit zeitweiligen maximalen Überschreitungen von 1,5 bis 1,8 m in der zweiten Dekade; am Ende der dritten Dekade setzte ein Rückgang bis auf den MW ein. Auf der mittleren Donau blieben die Wasserstände im Monatsverlauf stabil über dem MW mit zeitweiligen maximalen Überschreitungen um 2,0 bis 2,4 m in der zweiten Dekade; am Ende der dritten Dekade setzte ein Rückgang bis auf den MW ein. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monatsverlauf um 3,5 bis 4,2 m über dem MW.

Im **Juni** setzte auf der oberen Donau ein kontinuierlicher Rückgang der Wasserstände ein und ab Mitte der zweiten Dekade sanken die Wasserstände unter die langjährigen RNW-Mittelwerte und schwankten anschließend bis zum Monatsende um diesen Wert. Auf der mittleren Donau schwankten die Werte im Verlauf der ersten und zweiten Dekade weiter um den MW; ab Mitte der zweiten Dekade setzte ein stetiger Rückgang um 0,8-0,9 m unter den MW ein. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Verlauf der ersten beiden Dekaden über oder um den MW; zum Ende der dritten Dekade kam es zu einem heftigen Absinken der Wasserstände.

2.1.2. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2023 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet. Es gab ein stabiles Wasserangebot für eine effiziente Schifffahrt, was die Beladung von Schiffen in Fahrt zu Berg mit der maximalen Abladetiefe von 2,5 m-2,7 m erlaubte (Tabelle 2.1).

Tabelle 2.1
Abladetiefen von Güterschiffen in Fahrt im Jahr 2023

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

* Zum Vergleich sind die Kennzahlen im entsprechenden Zeitraum 2022 angeführt.

2.2. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs

2.2.1. Fahrgastverkehr

2.2.1.1. Verkehr auf der oberen Donau

Im Mai setzte ein relativ stabiler Fahrgastverkehr mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen ein.

Tabelle 2.2
Entwicklung des Fahrgastbeförderung¹
(Angaben in Tsd.)

Bereich	Jahr						
	2018	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Obere Donau	548,8	720,8	56,1	149,1	469,3	167,8	209,9
In Richtung Donaudelta	103,6	135,04	5,15	34,1	74	33,8	17,03

Den Hauptanteil des Fahrgastverkehrs 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).

- An der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Deutschland/Österreich, DE/AT)) wurden 1.332 Durchfahrten registriert, das entspricht 100 % des Umfangs im ersten Halbjahr 2022.
- Durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK), Abb. 3), „obere Donau“ genannt (Abb. 3), wurden 1.548 Durchfahrten registriert (2022: 1.550), davon entfielen 31,5 % auf Mai und 34,8 % auf Juni.

¹ 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 Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen (Fahrten von Passau und von Wien zum Donaudelta mit einer Dauer von 14, 15 oder 16 Tagen) betrug die Anzahl der Durchfahrten 131 (2022: 335) (Abb. 4). Es wurden 17.030 Fahrgäste befördert (Tabelle 2.2); die größte Anzahl an Durchfahrten (47) wurde im Juni verzeichnet.

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 2023 auf 1.091.000 t, das entspricht 76 % des Umfangs im Jahr 2022.
- b) Die Güterbeförderungsmenge durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) kam im ersten Halbjahr 2023 auf 2.087.000 t, das entspricht 76,1 % des Umfangs im Jahr 2022 (Abb. 5). Mit ca. 1.074.000 t machte der Transitverkehr zu Berg 51 % des Gesamtumfangs aus.

Es wurden 1.737.000 t Trockengüter befördert, davon

- zu Berg 1.046.000 t und
- zu Tal 691.000 t.

An Flüssiggut wurden 344.000 t befördert, davon

- zu Berg 27.500 t und
- zu Tal 316.500 t.

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Mit Schubverbänden wurden durch die Staustufe Gabčíkovo im ersten Halbjahr 2023 insgesamt 1.097.000 t befördert, das sind ca. 80 % der Menge im Jahr 2022 und 53 % der Gesamtmenge der durch die Staustufe Gabčíkovo beförderten Güter einschließlich Flüssiggut.

- a) An Trockengütern wurde in Schubverbänden eine Gütermenge von 969.600 t befördert (Abb. 6), davon
 - zu Berg 552.000 t, das sind 53 % der zu Berg beförderten Trockengüter;
 - zu Tal 417.600 t, das sind 60 % der zu Tal beförderten Trockengüter.
- b) An Flüssiggut wurde mit Tankleichtern in Verbänden eine Gütermenge von insgesamt 127.800 t befördert, davon
 - zu Berg 9.100 t und
 - zu Tal 118.700 t.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Mit Motorschiffen wurden im ersten Halbjahr 2023 insgesamt ca. 990.000 t befördert, davon

- zu Berg 512.400 t und
 - zu Tal 447.600 t.
- a) Mit Gütermotorschiffen wurden insgesamt 767.000 t befördert, das entspricht 70 % des Umfangs im Jahr 2022, davon
- zu Berg 494.000 t und
 - zu Tal 273.400 t.
- b) Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 223.100 t Flüssiggut befördert, davon
- zu Berg 18.400 t und
 - zu Tal 204.600 t.

Beförderte Güterarten (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Die Anteile am Transportaufkommen durch die Staustufe Gabčíkovo zu Berg und zu Tal (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) sind in den Tabellen 2.3 und 2.4 dargestellt.

Bei einem allgemeinen Rückgang der Mengen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 konnten folgende Besonderheiten des Marktes im ersten Halbjahr 2023 (Abb. 7) verzeichnet werden:

- a) ein Rückgang der Beförderungsmengen von Eisenerzen zu Berg (87 % des Umfangs im Jahr 2022) und von Nahrungsmitteln (50 % des Umfangs im Jahr 2022).
- b) eine relative Stabilität der Mengen von Düngemitteln und Erdölerzeugnissen zu Tal.

Tabelle 2.3

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

Jahr, Tsd. t	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Nahrungs- und Futtermittel	1.774 48 % ²	1.321	879	783	539	270,9
Eisenerze	841 22 %	948	969	735	499	435,5
Getreide	271 7,3 %	352	394	416	215	173,8
Metallerzeugnisse	340 9,2 %	117	71	101	70	30

² In % der zu Berg beförderten Gesamtmenge.

Erdölerzeugnisse	241 6,5 %	212	86,7	92,1	69	18,4
Natürliche und künstliche Düngemittel	91,5 2,5 %	75,2	132,8	74,5	57,3	24,9

Tabelle 2.4
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK zu Tal
(nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Natürliche und künstliche Düngemittel	535 25 %	505	464,5	444,9	298,8	200,8
Erdölerzeugnisse	671,3 31,4 %	578	870	642	351,5	322,7
Metallerzeugnisse	380,4 17,8 %	96,5	140	173	101	89,7

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 2023 1.619.000 t (Abb. 8), das entspricht 66 % der im Jahr 2022 beförderten Menge, wobei vom Ladungsdurchgang 684.000 t (42 %) auf den Transit zu Berg entfielen.

Es wurden 1.339.000 t Trockengüter befördert, davon

- zu Berg 626.800 t und
- zu Tal 712.200 t.

Es wurden 280.100 t Flüssiggüter befördert, davon

- zu Berg 57.300 t und
- zu Tal 222.800 t.

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden

Mit Schubverbänden wurden durch die Erfassungsstelle Mohács im ersten Halbjahr 2023 insgesamt mehr als 1.130.000 t Güter befördert, das sind 70 % der gesamten Gütermenge einschließlich Flüssiggut.

a) Mit Schubverbänden wurden 1.044.000 t an Trockengütern befördert (Abb. 9), davon

- zu Berg 495.000 t;
- zu Tal 549.000 t.

b) Mit Tankleichtern in Schubverbänden wurden 85.900 t an Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 7.000 t und
- zu Tal 78.900 t.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Im ersten Halbjahr 2023 wurden mit Motorschiffen insgesamt 489.000 t durch die Erfassungsstelle Mohács befördert, das sind 81 % des gesamten Ladungsdurchgangs, davon:

- zu Berg 180.000 t und
- zu Tal 309.000 t.

a) Mit Gütermotorschiffen wurden 295.000 t befördert, davon

- zu Berg 131.800 t und
- zu Tal 163.200 t.

b) Mit Tankmotorschiffen wurden 194.100 t Flüssiggut befördert (Abb. 10), davon

- zu Berg 48.100 t und
- zu Tal 146.000 t.

Beförderte Güterarten

Die Besonderheiten des Marktes im ersten Halbjahr 2023 (Abb. 11) waren:

- a) ein Rückgang der Beförderungsmenge von Eisenerzen zu Berg (72 % des Umfangs im Jahr 2022);
- b) keine Beförderung von Kohle zu Berg;
- c) ein Rückgang der Beförderungsmenge von Getreide zu Tal (36 % des Umfangs im Jahr 2022);
- d) ein Anstieg der Beförderungsmenge von Metall- und Erdölerzeugnissen zu Tal.

Die prozentuellen Anteile der Güterarten am Transportaufkommen zu Berg und zu Tal (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien, HU/HR/RS) sind in den Tabellen 2.5 und 2.6 dargestellt.

Tabelle 2.5

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

Jahr, Tsd. t	2019	2020	2021	2022	2022 Q1+Q2	2023 Q1+Q2
Eisenerze	1.247 37,6 %	954	991	741	525	380,6
Kohle (Koks)	479 14,4 %	323	281	200	170	0
Düngemittel	392 11,8 %	436	385	255,6	155	46,9

Erdölerzeugnisse	109 3,2 %	106	117	252	81,5	57,2
Metallerzeugnisse	270 8,1 %	243	249	205	113,8	56,3

Tabelle 2.6
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS zu Tal
(nach Güterarten)**

Güterart	Jahr, Tsd. t	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
	Getreide	479 21,1 %	1.471	1.002	238,9	195	70,1
Erdölerzeugnisse	428 18,9 %	528	591	322,3	206,5	222,6	
Metallerzeugnisse	316 13,9 %	295	254	310	151,2	208,3	
Nahrungs- und Futtermittel	203 9 %	520	218,5	65	23,7	86,7	
Düngemittel	272 12 %	364	316	315,5	227,2	116,1	

2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken

2.2.3.1. Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Im ersten Halbjahr 2023 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 10.528.000 t,³ das sind 118 % der entsprechenden Kennzahl für 2022, davon:

- internationaler Güterverkehr: 8.826.000 t (156 % der Kennzahl für 2022);
- Inlandverkehr: 1.072.000 t (33 % der Kennzahl für 2022).

Das Transportaufkommen pro Monat ist in Abbildung 12 dargestellt.

Kapitel 3

Allgemeine Charakteristik des Güterumschlags in den Donauhäfen

Der Güterumschlag der Donauhäfen kam im ersten Quartal 2023 (Q₁) insgesamt auf 23.852.000 t (140 % des Umfangs im Q₁ 2022) (Tabelle 1.1).

Der Güterumschlag der Häfen veränderte sich im ersten Halbjahr 2023 (Q₁+Q₂) im Vergleich zu (Q₁+Q₂) 2022 in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 3.1).

³ www.acn.ro

Tabelle 3.1
Güterumschlag der Häfen in den Donauländern in den Jahren 2019-2023

Häfen (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Deutschland	3.274	3.511	2.999	2.410	1.370	1.047
Österreich	6.452	6.6050	6.356	5.363	3.252	2.506
Slowakei	1.664	1.553	1.846	1.934	952*	810*
Ungarn	6.064	6.742	5.715	4.063	1.356	1.746
Kroatien	814	948	697	582	338,8	186,4
Serbien	9.735	8.164	13.610	12.023	6.366	6.628
Bulgarien	5.385	5.431	7.111	7.104	3.751	4.004
Rumänien	28.474	27.307	28.457	24.355	12.976	13.053
Republik Moldau	1.299	1.185	1.819	2.144	1.140	617,5
Ukraine	5.629	4.055	5.505	16.505	5.102	15.146

* Häfen Bratislava und Komárno

Der deutliche Anstieg des Güterumschlags der ukrainischen Donauhäfen ist eine logische Folge der von der ukrainischen Regierung mit Unterstützung der Europäischen Union und der Donaukommission beruht auf den entschlossenen Maßnahmen und bedeutenden Aktionen für die Organisation des Exports landwirtschaftlicher Produkte des Agrarsektors der Wirtschaft des Landes über die Häfen Reni, Ismail und Ust-Dunajsk.

Kapitel 4

Schlussfolgerungen

- 4.1 Die Auswirkungen der großangelegten russischen Aggression gegen die Ukraine verschärften im ersten Halbjahr 2023 nicht nur die wirtschaftlichen Risiken auf dem Markt der Donauschifffahrt – dies wirkte sich praktisch auf alle Hauptsektoren des Marktes aus – sondern verursachten auch reelle Sicherheitsbedrohungen für die Schifffahrt auf der unteren Donau.
- 4.2 In Anbetracht der oben genannten Faktoren kam es trotz recht günstiger Schifffahrtsbedingungen zu einem erheblichen Rückgang der Mengen und zu einigen Veränderungen in Bezug auf die Arten der auf der oberen und mittleren Donau beförderten Güter. Die operationellen Daten für die ersten 7 Monate des Jahres 2023 zeigen, dass dieser Trend anhält.
- 4.3. Die Donaukommission arbeitet weiterhin an der Durchführung spezieller Koordinierungstätigkeiten:
 - um das Transportpotenzial der Donauschifffahrt im Rahmen der im Mai 2022 beschlossenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* im Güterverkehr aus den ukrainischen Donauhäfen aktiver zu nutzen sowie den Betrieb der Kanalverbindungen zwischen Donau und Schwarzem Meer zu

stabilisieren (in Anbetracht der Tatsache, dass an den Kanaleingängen täglich bis zu 100 Schiffe auf Reede liegen),

- sowie um alle Maßnahmen für die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten.
- 4.4. Die von der Donaukommission kurzfristig durchgeführten vorrangigen Maßnahmen zur Stabilisierung des Marktes und zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt werden in gemeinsamen Projekten mit der Europäischen Kommission koordiniert.

A N H A N G
(Abbildungen)

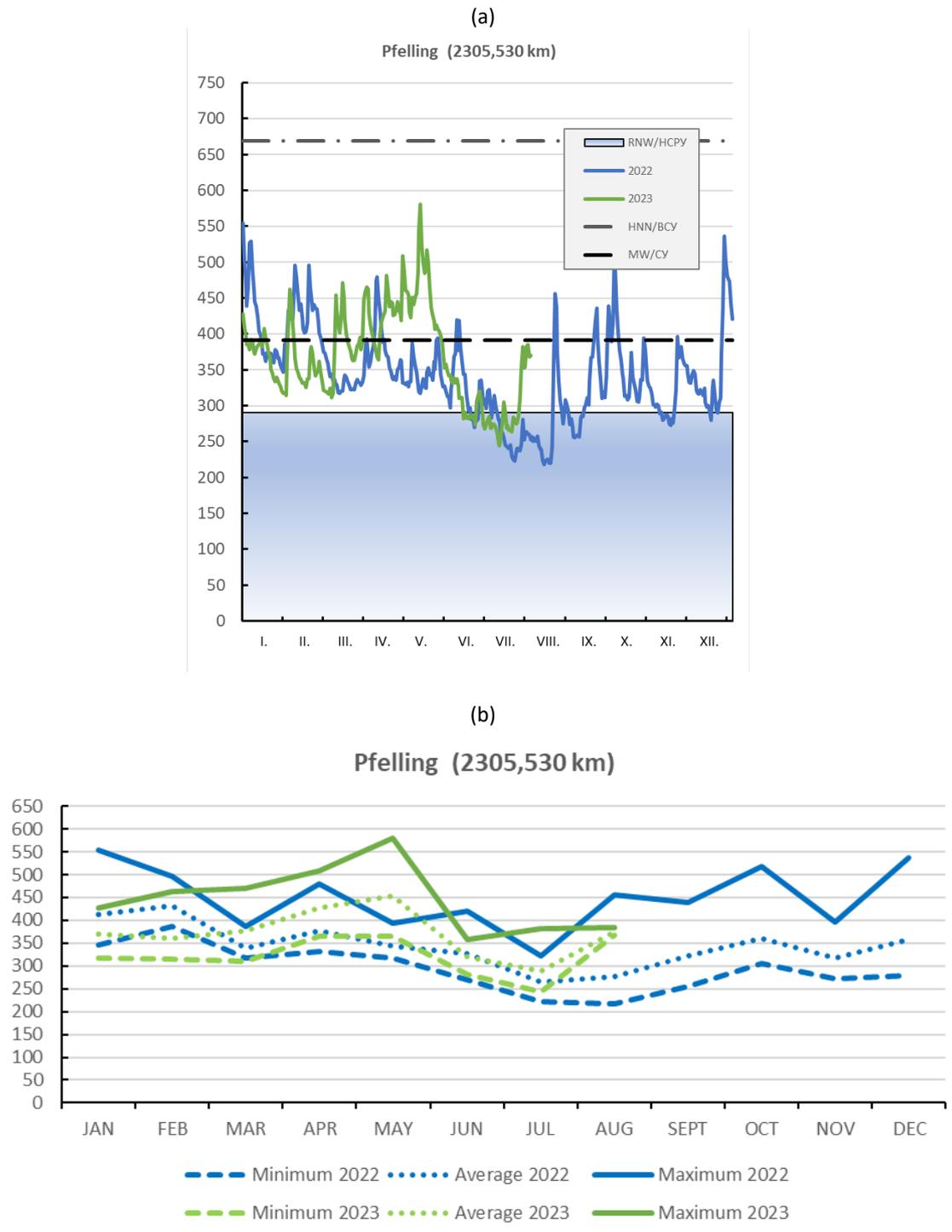


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

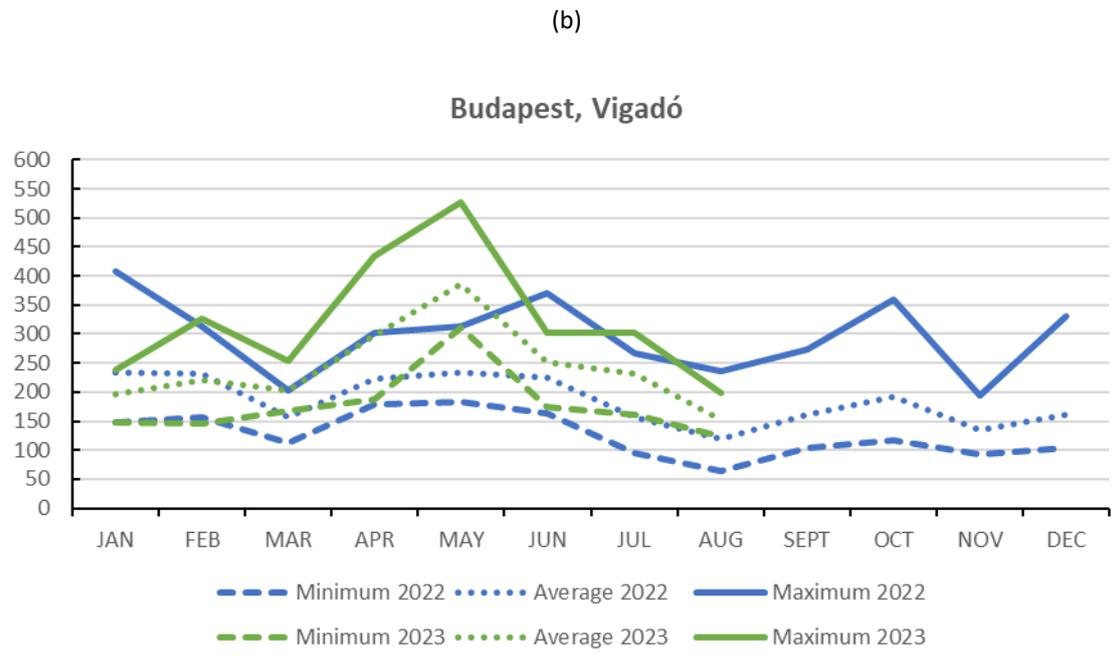
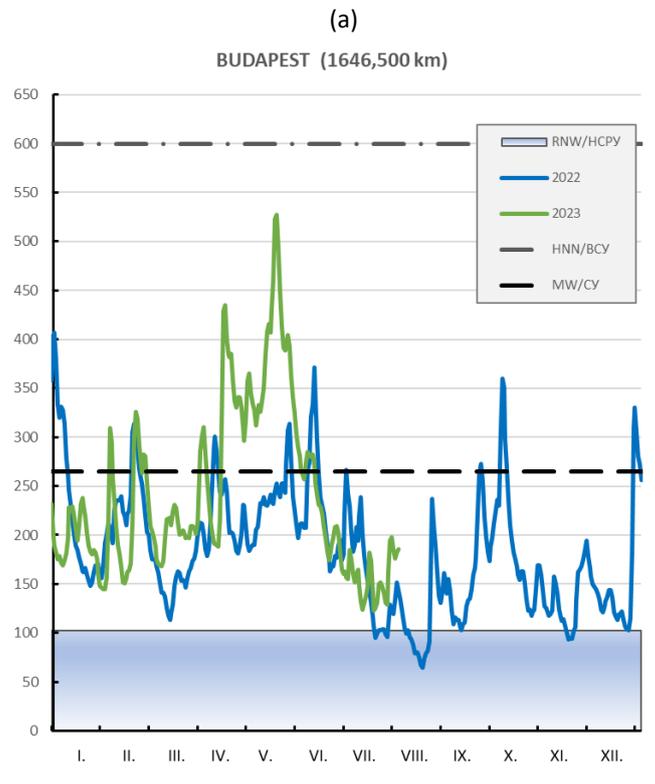


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

Gabčíkovo

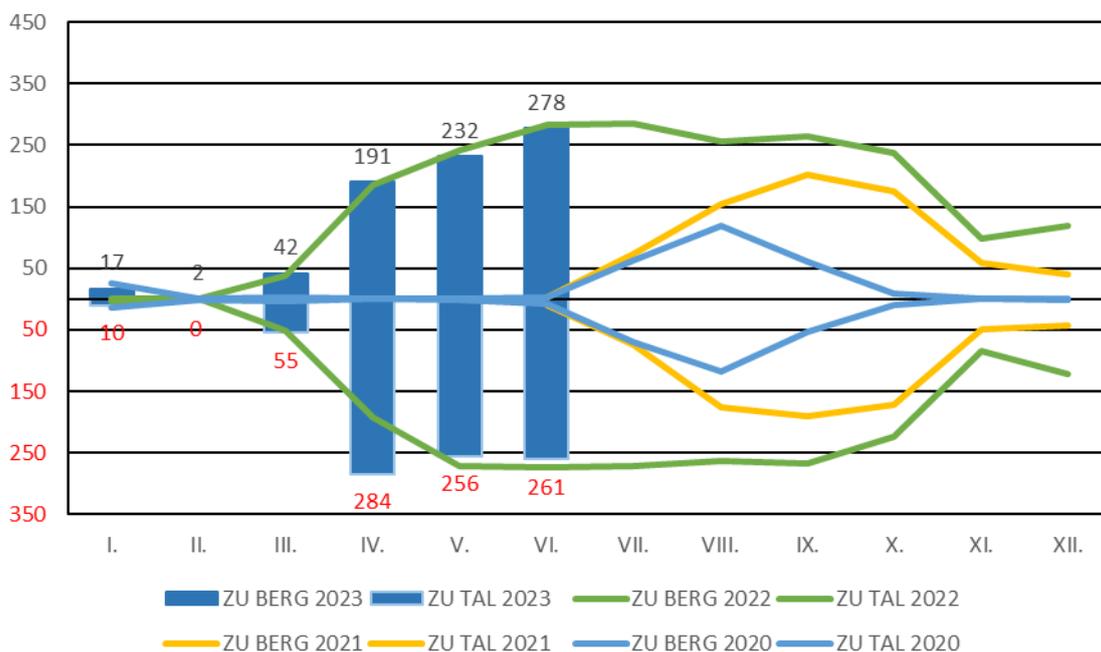


Abb. 3: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat

Fig. 3. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par mois

Рис. 3. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по месяцам

Mohács

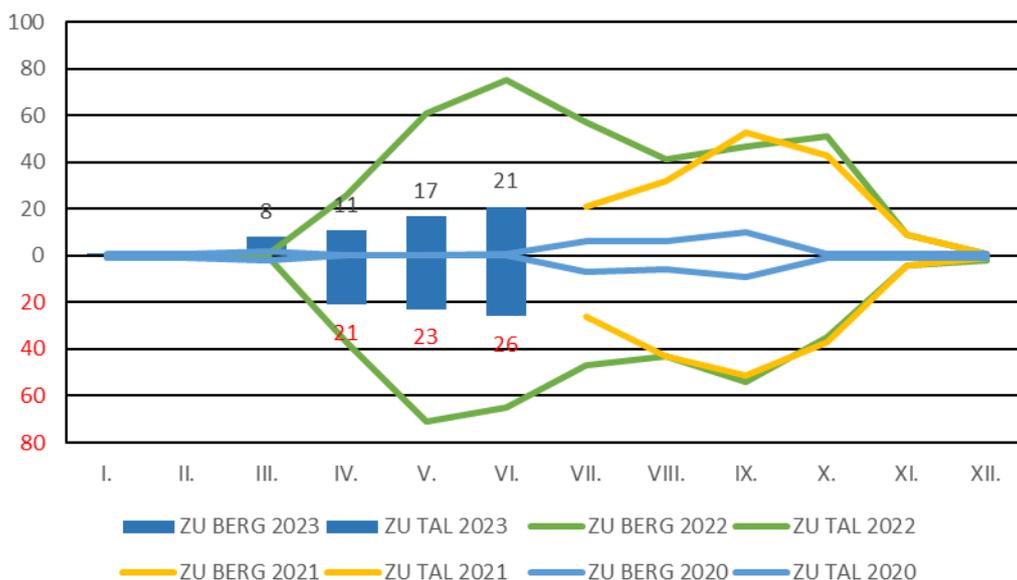


Abb. 4: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat

Fig. 4. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par mois

Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам

Gabčíkovo

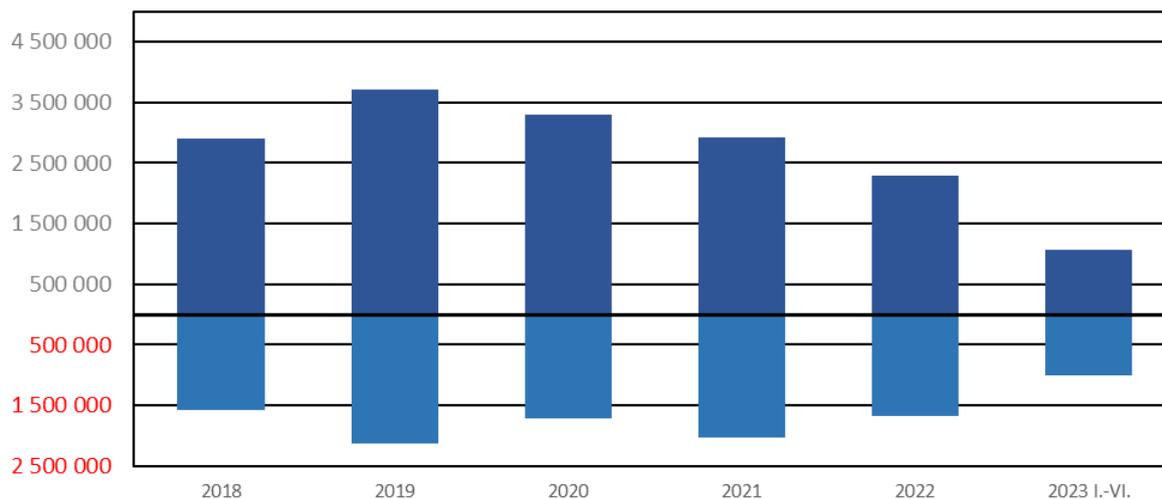


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 5 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Рис. 5. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

Gabčíkovo

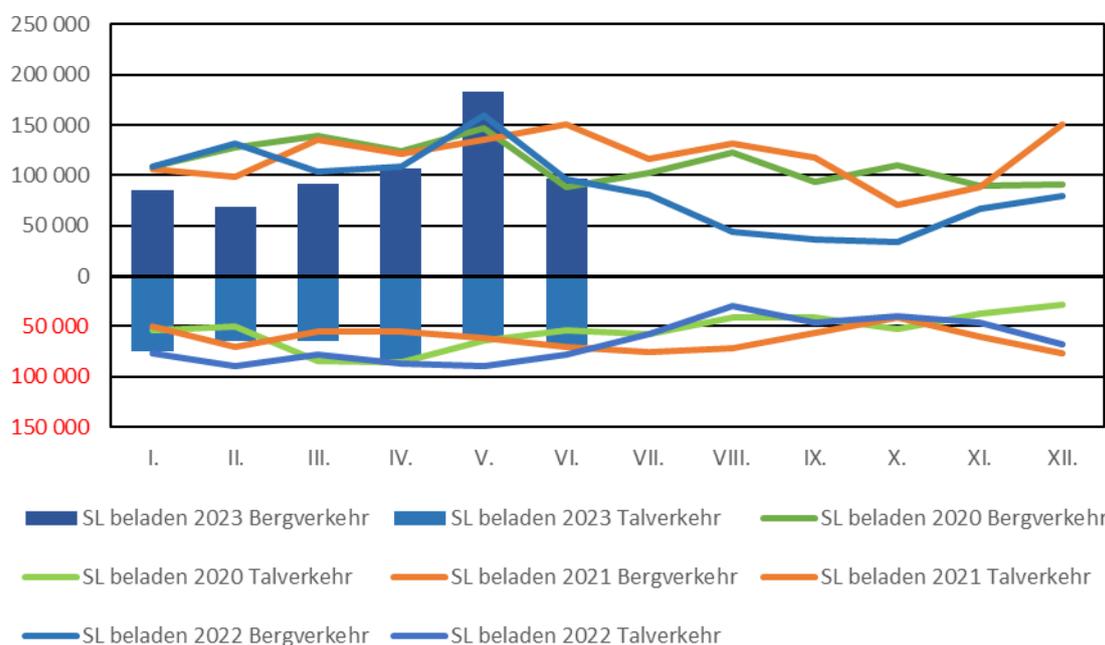


Abb. 6: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat in Tonnen

Fig. 6. 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 par mois, en tonnes

Рис. 6. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по месяцам, в тоннах

Gabčíkovo

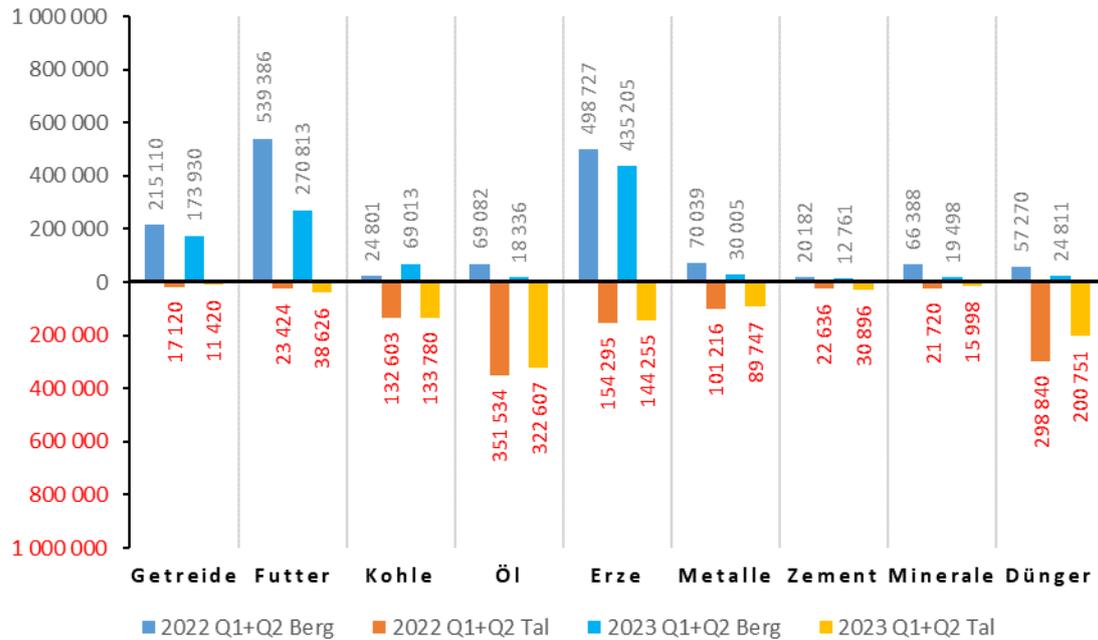


Abb. 7: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

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

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

Mohács

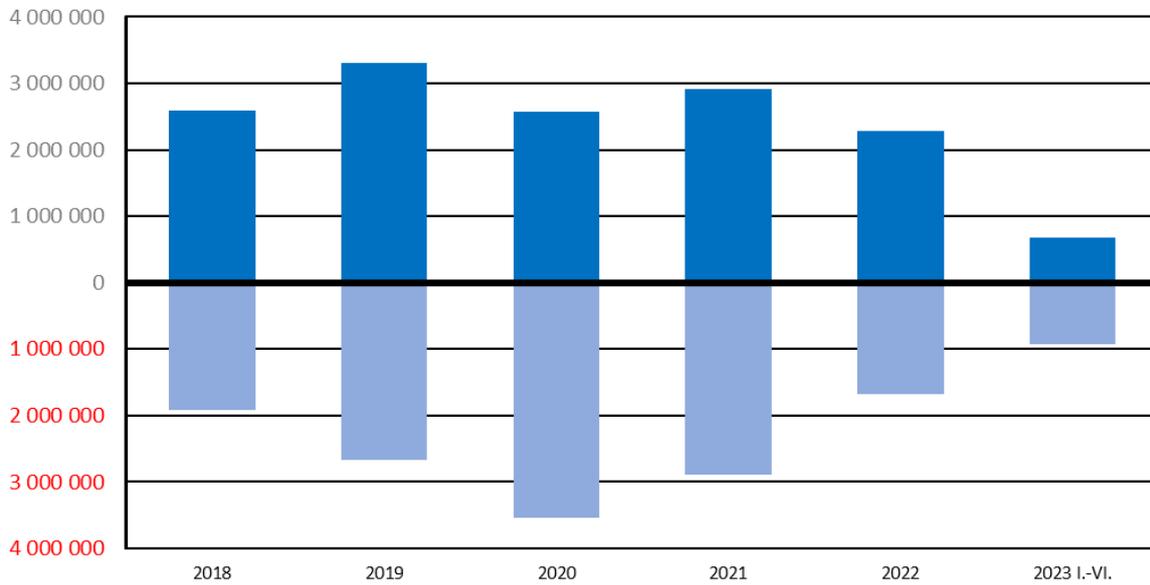


Abb.8: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 8 Volume 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

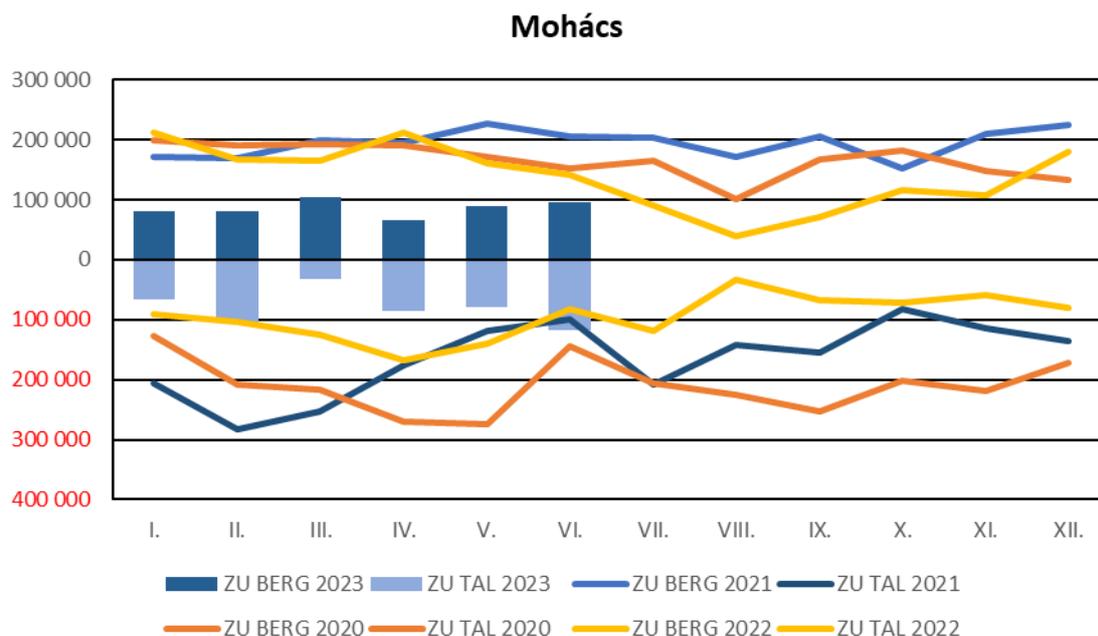


Abb. 9: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS pro Monat in Tonnen
 Fig. 9. Volumes des transports de marchandises sèches vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par mois, en tonnes
 Рис. 9. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тоннах

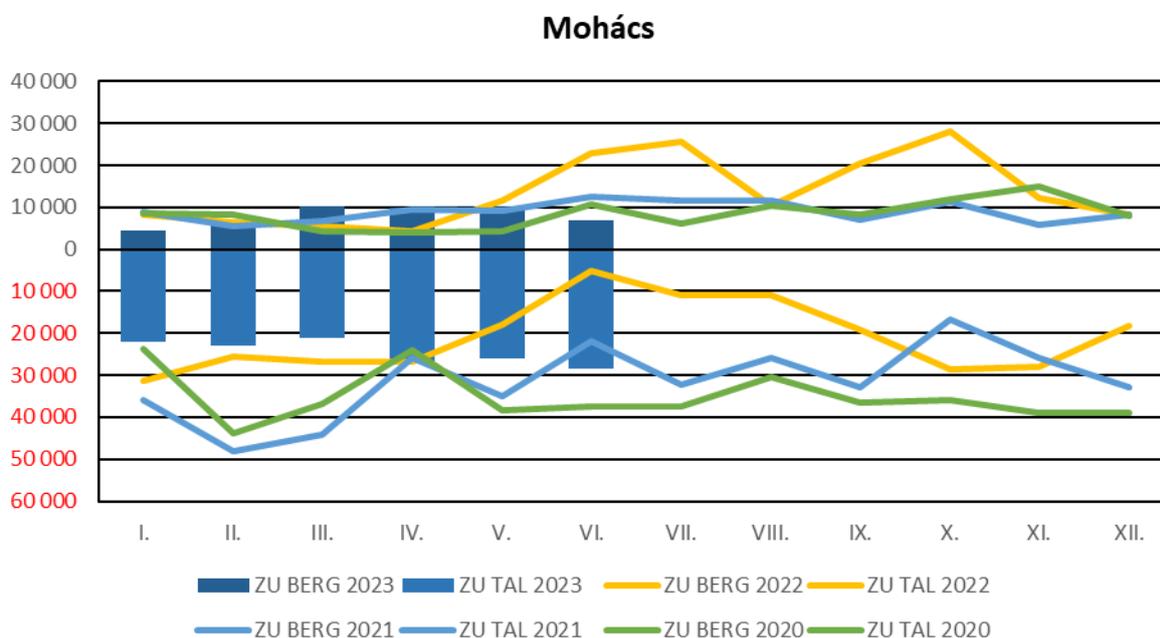


Abb. 10: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat in Tonnen
 Fig. 10. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS par mois, en tonnes
 Рис. 10. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тоннах

Mohács

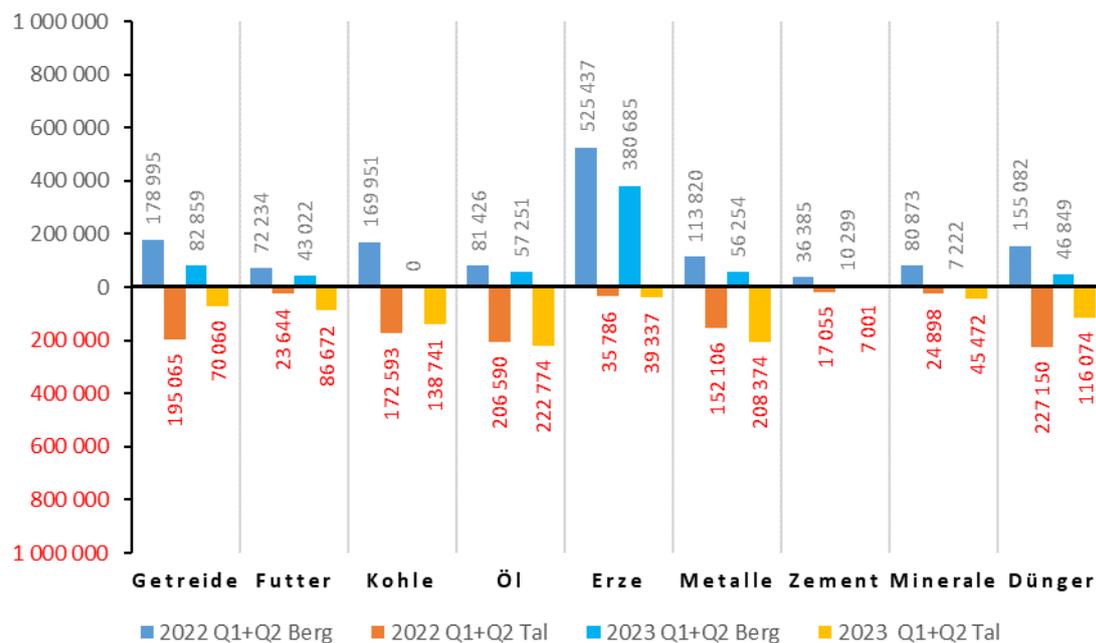


Abb. 11: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 11 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par en tonnes
 Рис. 11. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

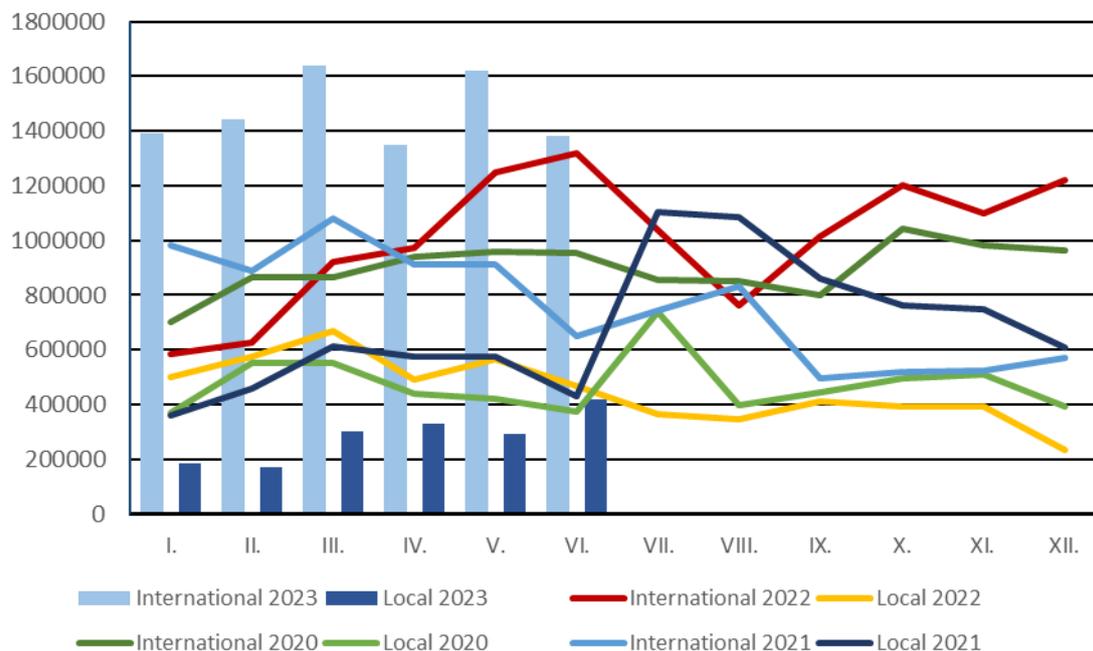


Abb. 12: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen
 Fig. 12 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes
 Рис.12. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА по месяцам, в тоннах