

DONAUKOMMISSION
Arbeitsgruppe für
technische Angelegenheiten
9. - 10. Oktober 2024

AG TECH/Oktober 2024

AD V.3.1 (2024-2)/Rev.1

INFORMATION DES SEKRETARIATS

**zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt:
erstes Halbjahr 2024“**

Kapitel 1

Allgemeine Charakteristik des Marktes der Donauschifffahrt im ersten Halbjahr 2024

1.1 Ausgangslage des Marktes im Jahr 2024

- 1.1.1 Die Ausgangslage der wichtigsten Segmente des Güterverkehrsmarkts der Donauschifffahrt im ersten Halbjahr 2024 ergab sich aus den Gesamtergebnissen des Jahres 2023 sowie der Marktentwicklung im ersten Quartal (Q₁) 2024 und der Prognose eines relativen Wachstums des Bruttoinlandprodukts der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Eurozone gegenüber 2023.
- 1.1.2 Ein entscheidender Faktor für die Ausgangslage des Güterverkehrsmarkts im Jahr 2024 waren die Folgen der im Februar 2022 begonnenen großangelegten Invasion Russlands in die Ukraine, die zusätzliche Risiken verursachte, zur Umbildung einzelner Sektoren des Güterverkehrsmarktes der Donauschifffahrt, zu einem schwachen Wachstum des Stahlverbrauchs und zu einem Anstieg der Preise für Energie und Rohstoffe führte, was eine teilweise Umorientierung des Marktes hervorrief.
- 1.1.3 Im Zusammenhang mit der Blockade der ukrainischen Seehäfen durch Russland wurde zur Gewährleistung der weltweiten Ernährungssicherheit der von den Streitkräften der Ukraine unterstützte ukrainische Getreidekorridor auf der Grundlage der Häfen Odessa, Pivdennyi und Tschernomorsk eingerichtet. Bis zum 15. Juli 2024 wurden über diese Häfen mehr als 57,6 Millionen Tonnen Exportgüter umgeschlagen, davon 39 Millionen Tonnen Produkte des ukrainischen Agrarsektors.

Gleichzeitig hängt die Gewährleistung der weltweiten Ernährungssicherheit nach wie vor weitgehend von der Schaffung und Unterstützung neuer Logistiksysteme für den Export ukrainischer Agrarprodukte ab, die auf der Grundlage des Clusters der ukrainischen Donauhäfen gebildet werden.
- 1.1.4 In der Nacht zum 24. Juli 2023 und auch in den Folgemonaten sowie aktuell im Jahr 2024 erfolgten mehrere russische Luftangriffe auf die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau.

Als Folge dieser Angriffe, insbesondere am 23. Juli 2024, kam es zu Zerstörungen von Objekten der Hafeninfrastruktur, Getreidespeichern, Lagereinrichtungen und Verwaltungsgebäuden sowie von Zivilgebäuden in den ukrainischen Donauhäfen. Außerdem gab es Verletzte unter der Zivilbevölkerung.
- 1.1.5 Tatsächlich ergaben sich durch die aggressiven Handlungen Russlands auf der Donau Bedingungen direkter Sicherheitsbedrohungen nicht nur für die ukrainische Donauhafeninfrastruktur, sondern für das gesamte System des Schiffsverkehrs auf der unteren Donau, einschließlich der Sicherheit von Schiffsbesatzungen und Personal.
- 1.1.6 Unter diesen Gegebenheiten setzte die Donaukommission im Jahr 2024 ihre aktive Arbeit zur maximalen Unterstützung in Bezug auf den Export ukrainischer Agrarerzeugnisse sowie den Import der von der Ukraine benötigten Waren im Rahmen der im Mai 2022 angenommenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zur Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union mit der Ukraine fort, und zwar über die Unterstützung und Entwicklung eines Logistiksystems, das auf den Donauhäfen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens sowie den Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen basiert. Im Rahmen dieser Initiative sind folgende Punkte hervorzuheben:

- Systematische, vom Sekretariat der DK organisierte Koordinationstreffen der Seeverwaltungen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens mit Beteiligung von Vertretern der DG MOVE der Europäischen Kommission;
- Gezielte Besuche in den Häfen und Verwaltungen der Kanalverbindungen „Donau-Schwarzes Meer“ zur Prüfung von Fragen des Abbaus unnötiger administrativer Hemmnisse in den Systemen für das Schiffsbewegungsmanagement und Fragen der Umsetzung konkreter Projekte zur Unterstützung des Monitorings der Schifffahrtsbedingungen;
- Präsentation der aktuellen Situation auf verschiedenen internationalen Foren zur Unterstützung der Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*. Unter den vielen Foren ist die Rede und Präsentation des Generaldirektors des Sekretariats auf dem 13. Forum der Strategie der Europäischen Union für den Donaauraum (13. EUSDR-Jahresforum), das am 20. Juni 2024 in Wien stattfand, zu erwähnen.

1.1.7 Ungeachtet der realen Sicherheitsbedrohungen für die Schifffahrt auf der unteren Donau belief sich der Gesamtgüterumschlag der Donauhäfen im Jahr 2023 auf 95,1 Millionen Tonnen, was einem Anstieg um 124,3 % im Vergleich zur Kennzahl des Jahres 2022 entspricht. Den größten Zuwachs hatten die Häfen der unteren Donau zu verzeichnen: Rumänien – 118,5 %; Republik Moldau – 124 %; Ukraine – 194 %.

1.1.8 Der bedeutende Anstieg des Güterumschlags in den ukrainischen Donauhäfen – insgesamt 32,021 Millionen Tonnen im Jahr 2023 – wurde hauptsächlich aufgrund des Anstiegs des Exports von Agrarprodukten verzeichnet. Dabei bildete Getreide mit 15,2 Millionen Tonnen bzw. 47,4 % des Gesamtumfangs sowie Pflanzenöle mit 2,9 Millionen Tonnen die Grundlage des Exports, sonstige Schüttgüter kamen auf 4,9 Millionen Tonnen.

1.2 Verkehrsmarktentwicklung im ersten Halbjahr 2024

1.2.1 Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe

Zu Anfang des Jahres 2024 lagen die Schneevorräte im Donaubecken unter dem langjährigen Mittelwert. Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2024 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet.

Im gesamten ersten Quartal war ein stabiles Wasserangebot für eine effiziente Schifffahrt gewährleistet, was die Beladung von Schiffen mit einer maximalen Abladetiefe von 2,5 m - 2,7 m erlaubte.

1.2.2 Marktentwicklung im ersten Quartal 2024

Die Marktlage des Güterverkehrs auf der Donau beruhte im ersten Quartal (Q₁) 2024 auf den in Kapitel 1 aufgeführten Hauptfaktoren und den anhaltenden negativen Auswirkungen der russischen Aggression in der Ukraine auf die wichtigsten Industriesektoren und den Landwirtschaftssektor im Donaubecken und in den angrenzenden Becken.

Unter Berücksichtigung der relativ stabilen Schifffahrtsbedingungen und der teilweisen Umorientierung des Marktes betrugen die Güterbeförderungsmengen im ersten Quartal (Q₁) 2024:

- Das Güterverkehrsaufkommen an der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland (AT/DE)) belief sich im Q₁ 2024 auf 887.600 t, das entspricht 190,1 % des Umfangs im Q₁ 2023.
- Das verzeichnete Güterverkehrsaufkommen durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei) kam im Q₁ 2024 auf 1.288.000 t, das entspricht 130,7 % des Umfangs im Q₁ 2023.

- Der verzeichnete Ladungsdurchgang durch Mohács (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien) kam im Q₁ 2024 auf 1.051.000 t, das entspricht 119 % des Ladungsdurchgangs im Q₁ 2023.
- Im Q₁ 2024 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 5.422.000 t (106 % der entsprechenden Kennzahl im Q₁ 2023), davon:
 - internationaler Güterverkehr: 4.418.000 t, das entspricht 98,7 % im Vergleich zum Q₁ 2023;
 - Güterverkehr im Inland: 1.024.000 t, das entspricht 155,6 % im Vergleich zum Q₁ 2023.

1.2.3 Der Güterumschlag der Häfen veränderte sich im Q₁ 2024 in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1

Güterumschlag in den Häfen der Donauländer im ersten Quartal (Q₁) 2022-2024 (Tsd. t)

Land	Q ₁ 2022	Q ₁ 2023	Q ₁ 2024
Deutschland	615	453	1.276*
Österreich	1.669	1.232	1.391
Slowakei	502	370,8	470,7
Ungarn	1.222	840	1.122
Kroatien	180	79,6	89,9
Serbien	3.055	3.426	3.295
Bulgarien	1.724	2.001	1.606
Rumänien	6.096	6.012	7.002
Republik Moldau	486,2	610	699
Ukraine	1.431	6.805,6	5.653

* Gesamtgüterumschlag in den Häfen Bayerns, einschließlich Donautreckenabschnitt (im Q₁ 2023 – 978.000 t) (www.destatis.de)

- Der Güterumschlag im Hafen Constanța mit Binnenschiffen betrug 5.380.000 t, das entspricht 117,8 % des Güterumschlags im Q₁ 2023; dabei wurden aus rumänischen Häfen in Richtung der ukrainischen Donauhäfen 280.000 t verschifft, aus den ukrainischen Häfen kommend wurden 1.951.000 t Güter entladen.
- Der Güterumschlag in den wichtigsten ukrainischen Donauhäfen wird in den Tabellen 1.2-1.3 angeführt.

Tabelle 1.2

Export-Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im ersten Quartal (Q₁) 2024 (Tsd. t)*

Güterbezeichnung	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
Getreide	1.798,41	561,90	105,80
Sonstige Schüttgüter	311,52	272,56	39,50
Öl (Flüssiggüter)	287,02	244,78	6,60

* Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen erhaltene Angaben.

Tabelle 1.3

Hauptkomponenten des Gesamtgüterumschlags in den Donauhäfen der Ukraine

Zeitraum/ %	Getreide	Sonstige Schüttgüter	Öl (Flüssiggüter)
2022 (Tsd. t)	6.622,30	3.742,04	1.154,08
2023 (Tsd. t)	15.192,11	4.882,64	2.919,67
%	229,4	130,5	253
Q ₁ 2023 (Tsd. t)	3.339,67	908,26	587,52
Q ₁ 2024 (Tsd. t)	2.497,07	667,26	556,03
%	74,77	73,47	94,64

- Es ist anzumerken, dass den aktuellen Daten zufolge im Jahr 2023 insgesamt 4.385 Schiffe durch den Sulina-Kanal in Häfen der unteren Donau führen, davon 2.660 in Richtung Donau-Schwarzes Meer und 1.625 in Richtung Schwarzes Meer-Donau.
- Der Kilia-Arm und der Bystroje-Kanal wurden von insgesamt 3.568 Schiffen durchfahren, davon 2.257 vom Schwarzen Meer kommend in die Donau und 1.311 von der Donau ins Schwarze Meer.

1.2.4 Fahrgastbeförderung

Auf der oberen Donau (statistische Angaben der Schleuse Gabčíkovo) wies die Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen Anfang 2024 folgende Entwicklung auf (Tabelle 1.4):

Tabelle 1.4

Monat 2024	Fahrten (zu Berg/zu Tal)	Fahrgastanzahl (Tsd.)
März	109 (97*)	13,4 (9,5*)
April	366 (395*)	56,8 (54,6*)

* Zum Vergleich sind die Werte im entsprechenden Monat 2023 angeführt.

In Richtung Donaudelta verkehrten in den Monaten Januar-März 2024, mit Ausnahme von vereinzelten Fahrten ohne Fahrgäste, keine Fahrgastschiffe (Angaben des Hafens Mohács).

Kapitel 2

Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr

2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2024

2.1.1. Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr Jahr 2024

Im ersten Quartal (Punkt 1.2.1) waren auf der gesamten Donau relativ stabile Schifffahrtsbedingungen gewährleistet.

Im zweiten Quartal 2024 lagen die Wasserstände auf der gesamten Donau durchgehend über dem RNW.

Im **April** wurden auf der oberen Donau (Abb. 1) zu Beginn und am Ende des Monats Mindestwasserstände verzeichnet, die jenen im April 2023 entsprachen. Die Mittel- und Höchstwasserstände lagen jeweils um 30 cm bzw. 60 cm unter den Vergleichswerten im April 2023. Die Höchstwasserstände wurden Mitte des Monats verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die Mindestwasserstände zu Beginn und am Ende des Monats um 40 cm über den entsprechenden Werten im April 2023. Der Mittelwasserstände waren um 30 cm niedriger, die Höchstwasserstände lagen um 130 cm unter den entsprechenden Werten im April 2023. Die Höchstwasserstände wurden am Ende der zweiten und in der ersten Hälfte der dritten Dekade verzeichnet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die Mindestwasserstände um 50 bis 80 cm unter den entsprechenden im April 2023 verzeichneten Werten, die Mittel- und Höchstwasserstände lagen entsprechend um 130 bis 140 cm darunter. Die Höchstwasserstände wurden am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Dekade des Monats verzeichnet, die Mindestwasserstände am Ende der zweiten und zu Beginn der dritten Dekade.

Im **Mai** entsprachen die Mindestwasserstände auf der oberen Donau (Abb. 1) den im Mai 2023 verzeichneten Werten. Der mittlere Wasserstand lag um 40 cm und der höchste um 90 cm unter den entsprechenden Werten im Mai 2023. Die Höchstwasserstände wurden in der dritten Dekade des Monats, die Mindestwasserstände in der ersten und zweiten Dekade verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die Mindestwasserstände um 80 cm unter den entsprechenden Werten im Mai 2023, der mittlere Wasserstand lag um 110 cm, der höchste um 200 cm darunter. Die Höchstwasserstände wurden in der zweiten Hälfte der dritten Dekade verzeichnet. Die Mindestwasserstände wurden in der Mitte der zweiten Dekade des Monats beobachtet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die Mindestwasserstände um 50 bis 100 cm unter den entsprechenden Werten im Mai 2023, der mittlere Wasserstand lag um 210 bis 230 cm, der höchste um 300 bis 320 cm darunter. Die Höchstwasserstände wurden zu Beginn des Monats verzeichnet. Die Mindestwasserstände wurden zu Beginn der zweiten Dekade des Monats beobachtet.

Im **Juni** lagen die Mindestwasserstände auf der oberen Donau (Abb. 1) um 90 cm über den entsprechenden Werten im Juni 2023, der mittlere Wasserstand lag um 270 cm, der höchste um 480 cm darüber. Die Höchstwasserstände wurden in der ersten Hälfte des Monats verzeichnet. Dabei ist anzumerken, dass die Wasserstände in der ersten Dekade die Werte des HSW um 10 bis 180 cm überschritten, was auf einigen Abschnitten zur Unterbrechung der Schifffahrt führte. Die Mindestwasserstände wurden am Ende der zweiten und zu Beginn der dritten Dekade des Monats beobachtet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die Mindestwasserstände über den entsprechenden Werten im Juni 2023, der mittlere Wasserstand lag um 240 cm, der höchste um 340 cm darüber. Die Höchstwasserstände wurden am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Dekade des Monats

verzeichnet, dabei kam es zu einer Überschreitung der Werte des HSW um 10 bis 45 cm. Die Mindestwasserstände wurden zu Beginn und am Ende des Monats beobachtet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die Mindestwasserstände um 50 bis 170 cm unter den entsprechenden Werten im Juni 2023, der mittlere Wasserstand lag um 120 bis 270 cm darunter, die höchste um 220 bis 300 cm. Die Höchstwasserstände wurden in der zweiten Hälfte des Monats verzeichnet. Die Mindestwasserstände wurden zu Beginn der ersten Dekade des Monats beobachtet.

2.1.2. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2024 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet. Im Laufe des gesamten ersten Halbjahres war ein stabiles, für eine effiziente Schifffahrt erforderliches Wasserangebot gegeben, 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 2024

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

* Zum Vergleich sind die Kennzahlen im entsprechenden Zeitraum 2023 angeführt.

2.2. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs

2.2.1. Fahrgastschiffsverkehr

2.2.1.1. Verkehr auf der oberen Donau

Im April setzte eine relativ stabile Fahrgastbeförderung auf Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen ein.

Tabelle 2.2

Entwicklung des Fahrgastverkehrs* (Angaben in Tsd.)

Strecken	Jahr						
	2019	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂	2024 Q ₁ +Q ₂
obere Donau	720,80	56,10	149,1	469,3	561,5	209,90	208,70
in Richtung Donaudelta	135,04	5,15	34,1	74,0	28,5	17,03	4,51

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).

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

- An der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland (AT/DE)) wurden 1.139 Durchfahrten registriert, das entspricht 85,5 % der Kennziffer im ersten Halbjahr 2023.
- Durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK), obere Donau, wurden 1.530 Durchfahrten registriert (2023: 1.548), davon erfolgten 34,2 % im Mai und 32,8 % im Juni. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 208.700 Fahrgäste (zu Berg/zu Tal) befördert, was dem Umfang des Fahrgastverkehrs im Jahr 2023 entspricht.

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

2.2.1.3 Fahrgastschiffsverkehr mit Kabinenschiffen (zugrunde gelegt werden Fahrten von Passau und von Wien zum Donaudelta mit einer Dauer von 14, 15 oder 16 Tagen): Im ersten Quartal verkehrten faktisch keine Fahrgastschiffe, mit Ausnahme von vereinzelten Fahrten ohne Fahrgäste. Insgesamt erfolgten im ersten Halbjahr 3 Fahrten zu Berg und 32 zu Tal. Im zweiten Quartal wurden entsprechend 4.508 Fahrgäste zu Tal befördert (Tabelle 2.2).

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 2024 auf 1.485.000 t, das entspricht 136,1 % des Umfangs 2023.
- b) Die Güterbeförderungsmenge durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) kam im ersten Halbjahr 2024 auf 2.429.000 t, das entspricht 115,3 % des Umfangs 2023. Mit ca. 1.461.000 t machte der Transitverkehr zu Berg 60,7 % des Gesamtumfangs aus (Abb. 5).

Es wurden 2.061.000 t Trockengüter befördert, davon:

- zu Berg 1.394.000 t
- zu Tal 667.000 t.

An Flüssiggut wurden 363.600 t befördert, davon:

- zu Berg 67.500 t
- zu Tal 296.100 t.

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Mit Schubverbänden wurden durch die Staustufe Gabčíkovo im ersten Halbjahr 2024 insgesamt 1.011.000 t befördert, das sind 92,2 % der Menge im Jahr 2023 und 42 % der Gesamtmenge der durch die Staustufe Gabčíkovo beförderten Güter einschließlich Flüssiggut.

- a) An Trockengütern wurde in Schubverbänden eine Gütermenge von 892.000 t befördert, davon:
 - zu Berg 504.500 t, das sind 36,2 % der zu Berg beförderten Trockengüter
 - zu Tal 387.400 t, das sind 58,1 % der zu Tal beförderten Trockengüter.
- b) An Flüssiggut wurde mit Tankleichtern in Verbänden eine Gütermenge von insgesamt 119.000 t befördert, davon:
 - zu Berg 12.800 t
 - zu Tal 106.200 t.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Mit Motorschiffen wurden im ersten Halbjahr 2024 insgesamt ca. 1.414.000 t befördert, davon:

- zu Berg 944.700 t
 - zu Tal 469.300 t.
- a) Mit Trockengütermotorschiffen wurden insgesamt 1.169.000 t befördert, das entspricht 152,5 % des Umfangs im Jahr 2023, davon:
- zu Berg 890.000 t
 - zu Tal 279.300 t.
- b) Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 244.700 t Flüssiggut befördert, davon:
- zu Berg 54.700 t
 - zu Tal 190.000 t.

Beförderte Güterarten (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Die Besonderheit des Marktes im ersten Halbjahr 2024 (Abb. 6) bestand in folgenden Aspekten:

- a) Ein Rückgang der Beförderung von Eisenerzen zu Berg (80 % des Umfangs im Jahr 2023 und 69,4 % des Umfangs im ersten Halbjahr 2022) sowie von Metallerzeugnissen und Erdölerzeugnissen zu Berg/zu Tal;
- b) ein Anstieg der Beförderung von Düngemitteln zu Berg/zu Tal.

Das absolute Verhältnis der wichtigsten Gütermengen im Transportaufkommen zu Berg und zu Tal (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) ist in den Tabellen 2.3 und 2.4 dargestellt.

Tabelle 2.3

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

Jahr, Tsd. t Güterart	2019	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂	2024 Q ₁ +Q ₂
Nahrungs- und Futtermittel	1.774 48 %*	1.321	879	783	592	270,9	560,4
Eisenerze	841 22 %*	948	969	735	726	435,5	346,2
Getreide	271 7,3 %*	352	394	416	427	173,8	312,7
Metallerzeugnisse	340 9,2 %*	117	71	101	55,6	30	23,3
Erdölerzeugnisse	241 6,5 %*	212	86,7	92,1	40,5	18,4	25,3
Düngemittel	91,5 2,5%*	75,2	132,8	74,5	54,9	24,9	80,1

* vom Umfang der zu Berg beförderten Güter

Tabelle 2.4

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

Jahr, Tsd. t Güterart	2019	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂	2024 Q ₁ +Q ₂
Düngemittel	535 25 %*	505,0	464,5	444,9	417,5	200,8	219,5
Erdölerzeugnisse	671,3 31,4 %*	578,0	870,0	642,0	653,0	322,7	299,8
Metallerzeugnisse	380,4 17,8 %*	96,5	140,0	173,0	155,0	89,7	73,6

* vom Umfang der zu Tal beförderten Güter

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 belief sich im ersten Halbjahr 2024 auf 2.109.000 t (Abb. 7), das entspricht 130,3 % der im Jahr 2023 beförderten Menge, wobei vom Ladungsdurchgang 947.000 t (44,9 %) auf den Transit zu Berg entfielen (2023: 42 %).

Es wurden 1.779.000 t Trockengüter befördert, davon:

- zu Berg 828.500 t
- zu Tal 950.800 t.

Es wurden 329.600 t Flüssiggüter befördert, davon:

- zu Berg 118.200 t
- zu Tal 211.400 t.

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden

Mit Schubverbänden wurden durch die Erfassungsstelle Mohács im ersten Halbjahr 2024 insgesamt mehr als 1.425.000 t Güter befördert, das sind 67,5 % (2023: 70 %) der gesamten Gütermenge einschließlich Flüssiggut.

a) Mit Schubverbänden wurden 1.354.000 t an Trockengütern befördert, davon:

- zu Berg 642.000 t
- zu Tal 712.000 t.

b) Mit Tankleibern in Schubverbänden wurden 71.500 t an Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 13.500 t
- zu Tal 58.000 t.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Im ersten Halbjahr 2024 wurden mit Motorschiffen insgesamt 683.400 t durch die Erfassungsstelle Mohács befördert, das sind 32,5 % des gesamten Ladungsdurchgangs im Jahr 2023, davon:

a) Mit Trockengütermotorschiffen wurden 425.300 t befördert, davon:

- zu Berg 186.500 t
- zu Tal 238.800 t.

b) Mit Tankmotorschiffen wurden 258.100 t Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 104.700 t
- zu Tal 153.400 t.

Beförderte Güterarten (Statistik der Erfassungsstelle Mohács)

Die Besonderheit des Marktes im ersten Halbjahr 2024 (Abb. 8) bestand in folgenden Aspekten:

- Ein Rückgang der Beförderungsmengen von Eisenerzen zu Berg (95,7 % des Umfangs in (Q₁+Q₂) 2023 und 69,4 % des Umfangs in (Q₁+Q₂) 2022);
- faktisch keine Beförderung von Kohle zu Berg (6,9 % des Umfangs in (Q₁+Q₂) 2022)
- ein signifikanter Anstieg der Beförderungsmengen von Getreide zu Tal;
- ein Anstieg der Beförderungsmengen von Metallerzeugnissen und Erdölerzeugnissen zu Berg sowie von Düngemitteln zu Berg/zu Tal.

Das absolute Verhältnis der wichtigsten Gütermengen 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 Güterart	2019	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂	2024 Q ₁ +Q ₂
Eisenerze	1.247 37,6 %*	954	991	741	692	380,6	364,2
Kohle (Koks)	479 14,4 %*	323	281	200	2,2	0	11,7
Düngemittel	392 11,8 %*	436	385	255,6	121	46,9	74,2
Erdölerzeugnisse	109 3,2 %*	106	117	252	153,7	57,2	126,3
Metallerzeugnisse	270 8,1 %*	243	249	205	111,1	56,3	136,3

* vom Umfang der zu Berg beförderten Güter

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

Jahr, Tsd. t Güterart	2019	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂	2024 Q ₁ +Q ₂
Getreide	479 21,1 %*	1.471	1.002	238,9	317,4	70,1	283,5
Erdölerzeugnisse	428 18,9 %*	528	591	322,3	405,4	222,6	214,5
Metallerzeugnisse	316 13,9 %*	295	254	310,0	381,0	208,3	189,1
Nahrungs- und Futtermittel	203 9 %*	520	218,5	65,0	216,4	86,7	12,8
Düngemittel	272 12 %*	364	316	315,5	185,7	116,1	189,6

* vom Umfang der zu Tal beförderten Güter

2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken

2.2.3.1. Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Im ersten Halbjahr 2024 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 10.174.000 t*, das sind 96,6 % der entsprechenden Kennzahl für 2023, davon:

- internationaler Güterverkehr: 7.988.000 t (90,5 % der Kennzahl für 2023);
- Güterverkehr im Inland: 2.186.000 t (203 % der Kennzahl für 2023).

Die monatliche Entwicklung des Güterverkehrs ist in Abbildung 9 dargestellt.

Kapitel 3

Allgemeine Charakteristik des Güterumschlags in den Donauhäfen

Der Güterumschlag der Häfen veränderte sich im ersten Halbjahr (Q_1+Q_2) 2024 im Vergleich zu (Q_1+Q_2) 2023 in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 3.1).

Tabelle 3.1

Güterumschlag der Häfen in den Donauländern in den Jahren 2020-2024

Häfen (Tsd. t)	2020	2021	2022	2023	2023 Q_1+Q_2	2024 Q_1+Q_2
Deutschland	3.511	2.999	2.410	2.228	1.047	1.244*
Österreich	6.050	6.356	5.363	4.460	2.506	2.642
Slowakei	1.553	1.846	1.934	1.509	810*	721**
Ungarn	6.742	5.715	4.063	3.604	1.746	2.163
Kroatien	948	697	582	365,5	186,4	163,8
Serbien	8.164	13.610	12.023	12.031	6.628	6.463
Bulgarien	5.431	7.111	7.104	7.026	4.004	3.623***
Rumänien	27.307	28.457	24.355	28.857	13.053	13.103
Republik Moldau	1.185	1.819	2.144	2.144	1.238	1.254***
Ukraine	4.055	5.505	16.505	32.021	15.146	10.273***

* Januar-Mai, Gesamtgüterumschlag auf dem bayrischen Wasserstraßenabschnitt

** Häfen Bratislava und Komárno

*** Daten der Seeverwaltungen Bulgariens, der Republik Moldau und der Ukraine

Besonders anzumerken ist die Tätigkeit der ukrainischen Donauhäfen, nämlich die Entwicklung des Güterumschlags, die ein Indikator für die Wirksamkeit der von der ukrainischen Regierung mit Unterstützung der Europäischen Union und der Donaukommission ergriffenen Maßnahmen zur Organisation des Exports landwirtschaftlicher Erzeugnisse über die Häfen von Reni, Ismail und Ust-Dunajsk ist (Tabellen 3.2-3.3).

Tabelle 3.2

Güterumschlag in den Donauhäfen der Ukraine (in Tsd. t)*

Hafen / Zeitraum	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2023	20.263	10.071	1.688
in % zu 2022	227,9	147,5	214,8
(Q_1+Q_2) 2024	7.462	2.489	322,1

Tabelle 3.3

Umschlag von Export-Gütern in den Donauhäfen der Ukraine im ersten Halbjahr (Q_1+Q_2) 2024 (in Tsd. t)

Güterart	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
Getreide	3.775,5	1.253	210
Öl (Flüssiggut)	455,8	363,1	11,2

* Angaben der Verwaltung für Seehäfen der Ukraine

Kapitel 4

Schlussfolgerungen

- 4.1 Durch die Auswirkungen der großangelegten russischen Aggression gegen die Ukraine ergaben sich im ersten Halbjahr 2024 weiterhin reale Sicherheitsrisiken für die Schifffahrt auf der unteren Donau. Die anhaltenden Angriffe auf die Infrastruktur der ukrainischen Donauhäfen verschärften die wirtschaftlichen Risiken auf dem Markt der Donauschifffahrt, was sich in praktisch allen wichtigen Marktsegmenten und deren Entwicklung im ersten Halbjahr 2024 widerspiegelte.
- 4.2 Unter Berücksichtigung der in Kapitel 1 angeführten Faktoren ergaben sich trotz eher günstiger Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr 2024 erhebliche Veränderungen auf dem Markt für den Fahrgastverkehr mit Kabinenschiffen sowie gewisse Veränderungen bei den absoluten Werten und relativen Verhältnissen der Güterarten im Verkehr auf der oberen und mittleren Donau.
- 4.3 Die Donaukommission setzt ihre Arbeit an der Durchführung spezieller Koordinierungstätigkeiten im Rahmen der im Mai 2022 angenommenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* fort. Ziel dieser Tätigkeiten ist die aktivere Nutzung des Transportpotenzials der Donauschifffahrt im Hinblick auf die Stabilisierung des Verkehrs in/aus den ukrainischen Donauhäfen sowie die Stabilisierung des Betriebs der Kanalverbindungen zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer; ferner zielen die Tätigkeiten auf die Gewährleistung aller Sicherheitsmaßnahmen für die Schifffahrt ab.
- 4.4. Die von der Donaukommission kurzfristig durchgeführten vorrangigen Maßnahmen zur Stabilisierung des Marktes und zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt werden mit den Verwaltungen der Ukraine, Rumäniens und der Republik Moldau sowie der Europäischen Kommission koordiniert.

A N H A N G
(Abbildungen)

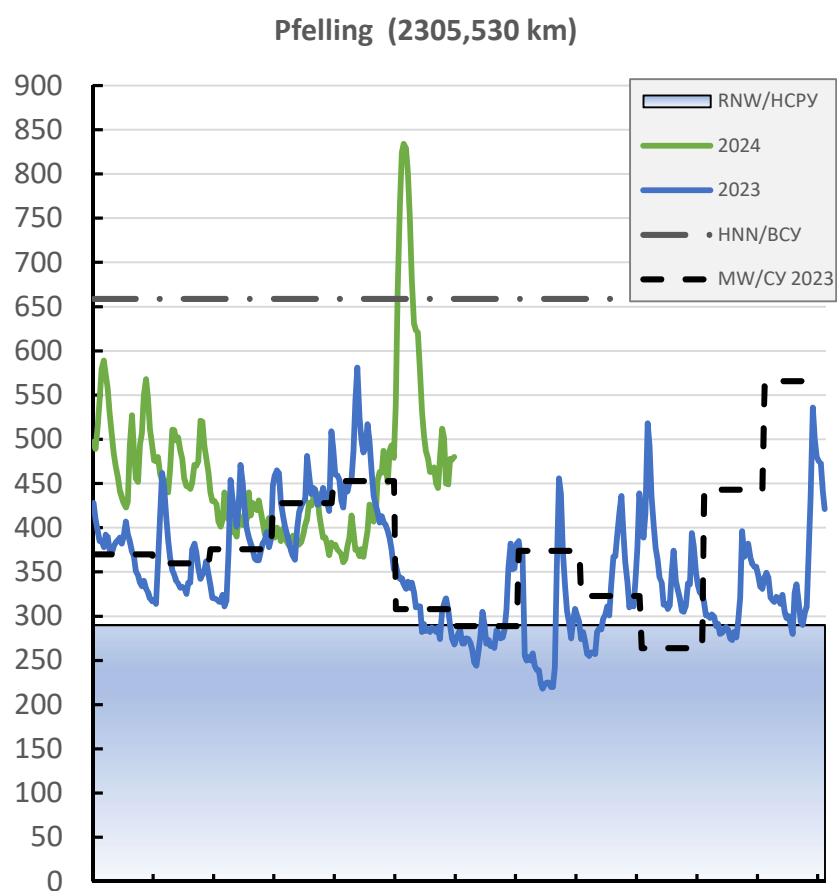


Abb. 1: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

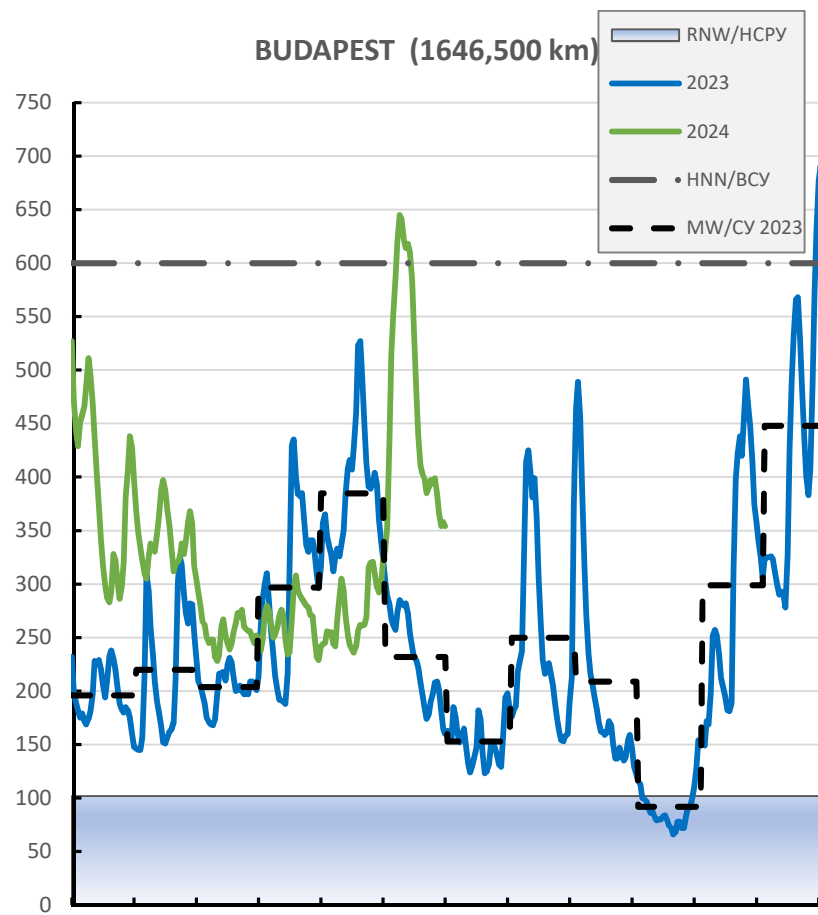


Abb. 2: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Budapest, Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest, Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо в см

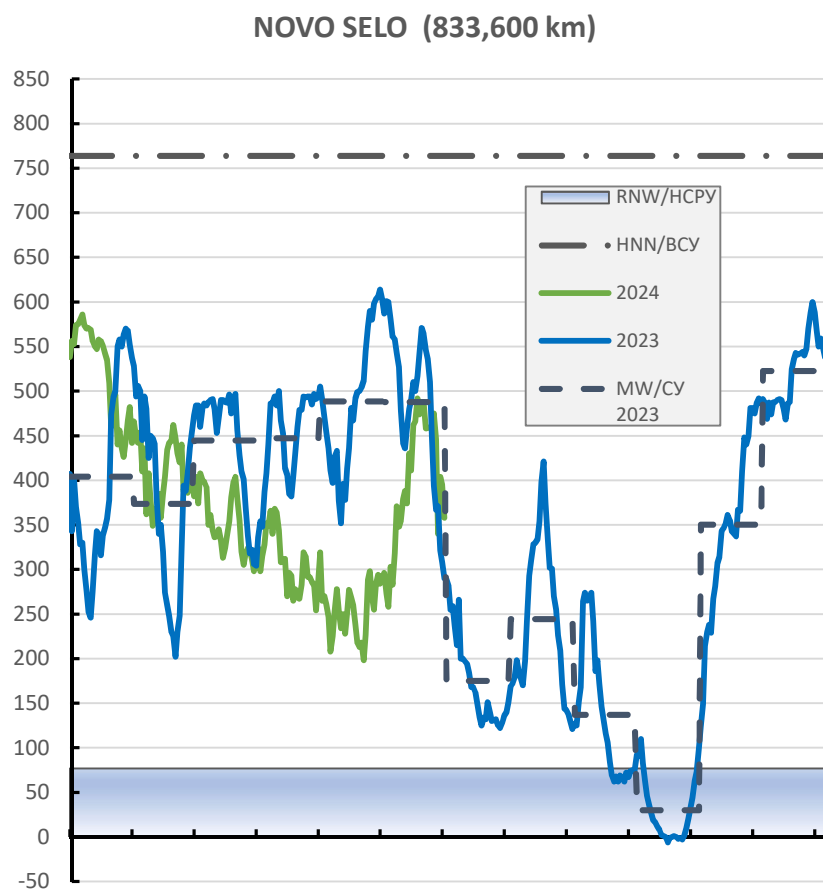


Abb. 3: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm
 Fig. 3. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Novo Selo, en cm
 Рис. 3. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Ново Село в см

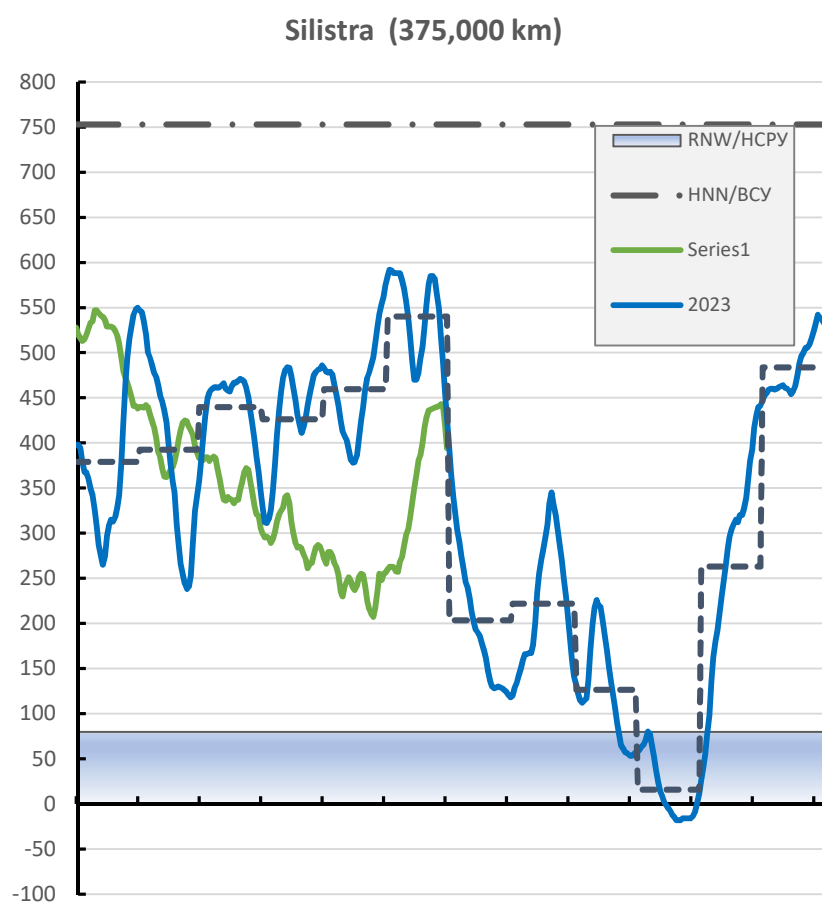


Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm
 Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm
 Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра в см

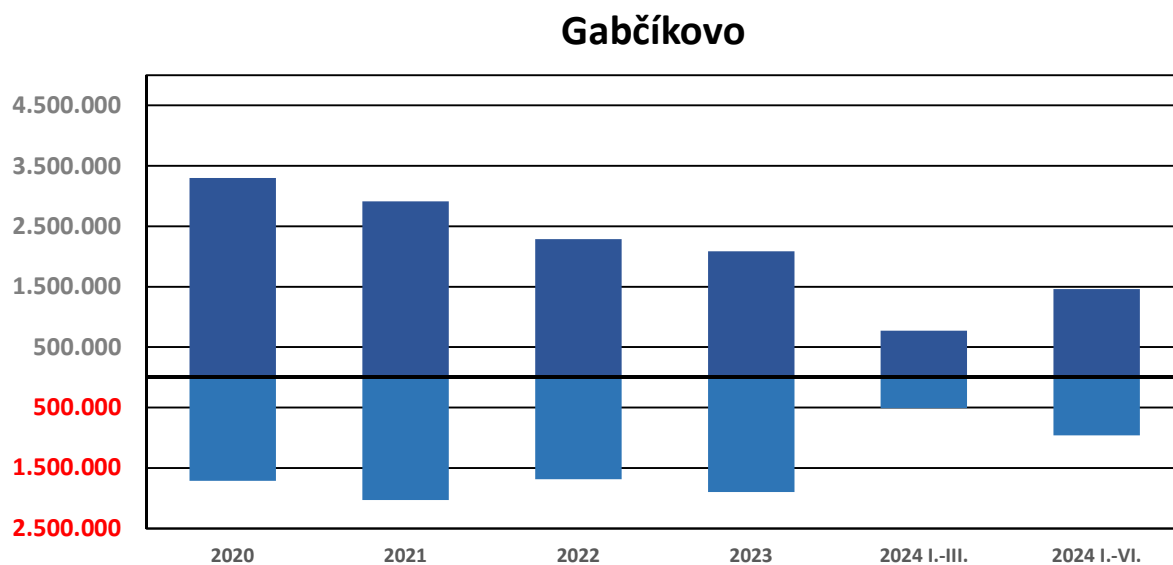


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
Fig. 5 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes
Рис. 5. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

Gabčíkovo

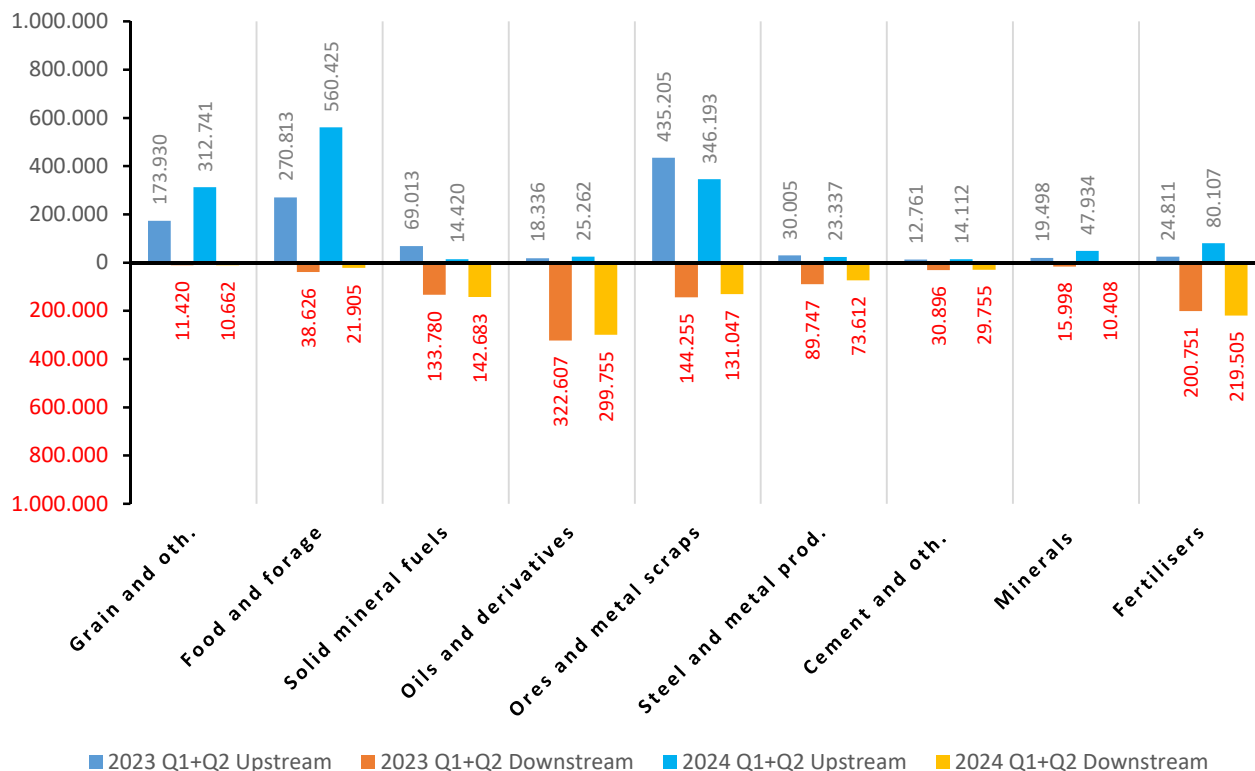


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 6 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en tonnes

Рис. 6. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО, в тоннах

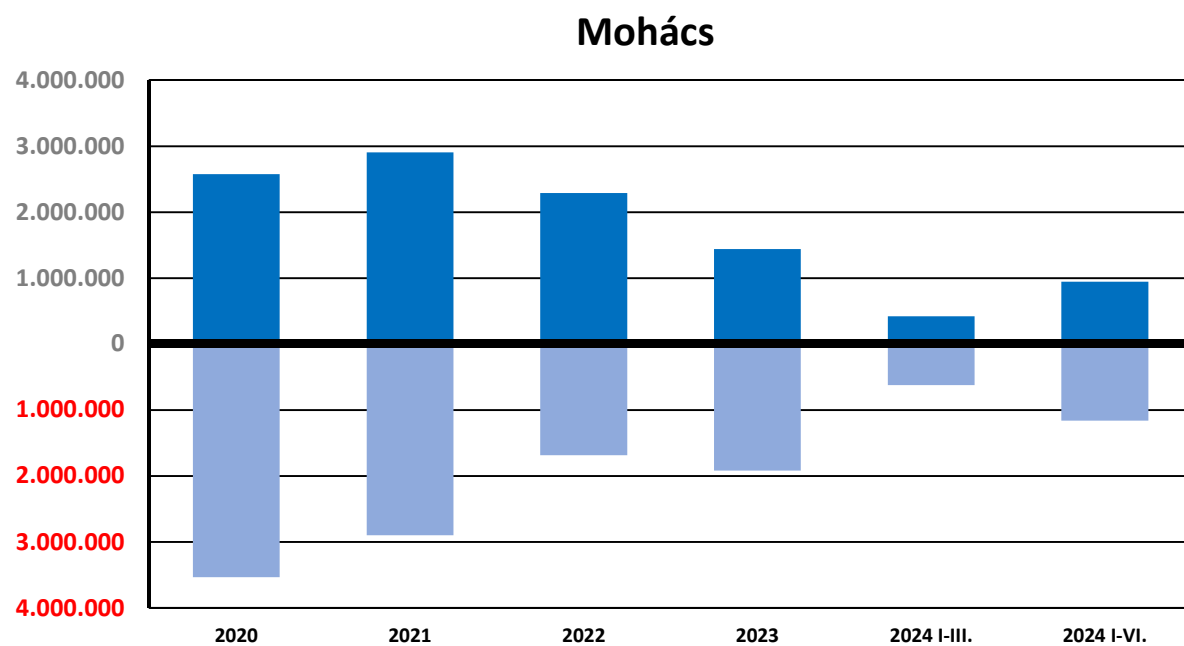


Abb: 7: Transportaufkommen durch MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
Fig. 7 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes
Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

Mohács

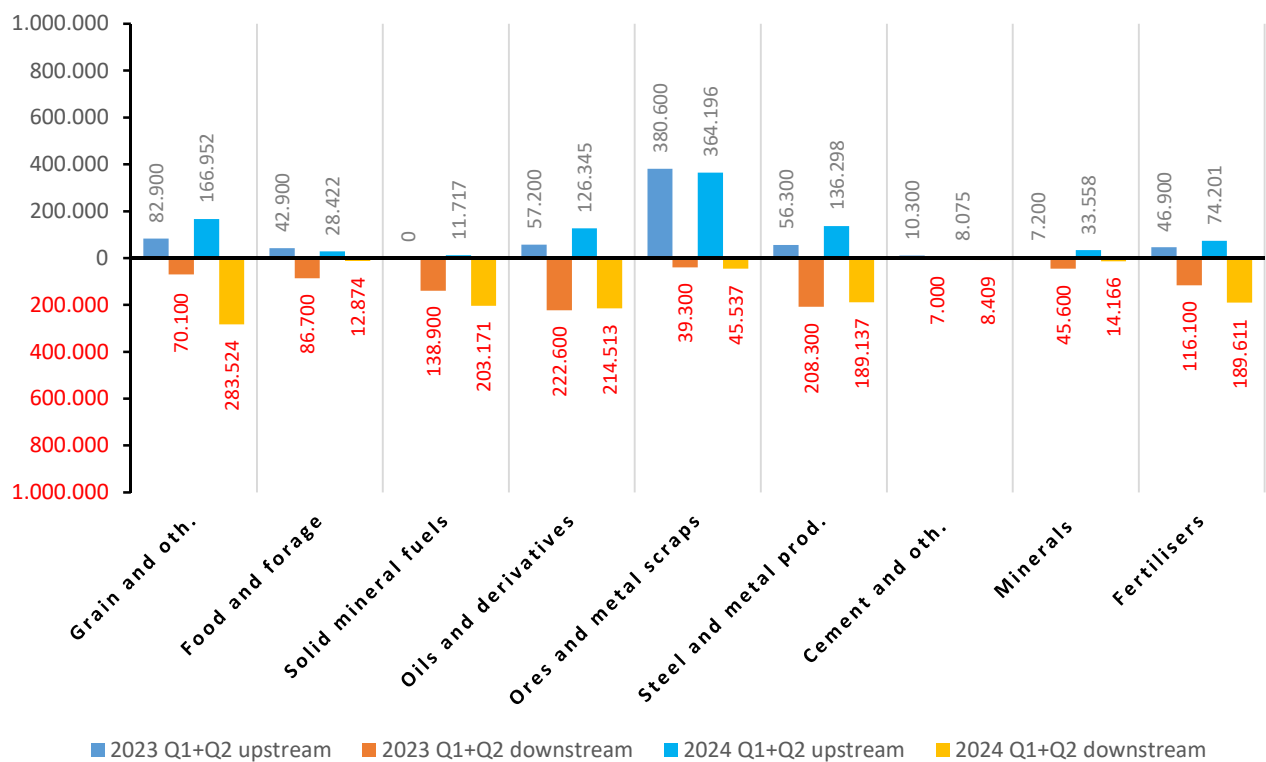


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten durch MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
Fig. 8 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par en tonnes
Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

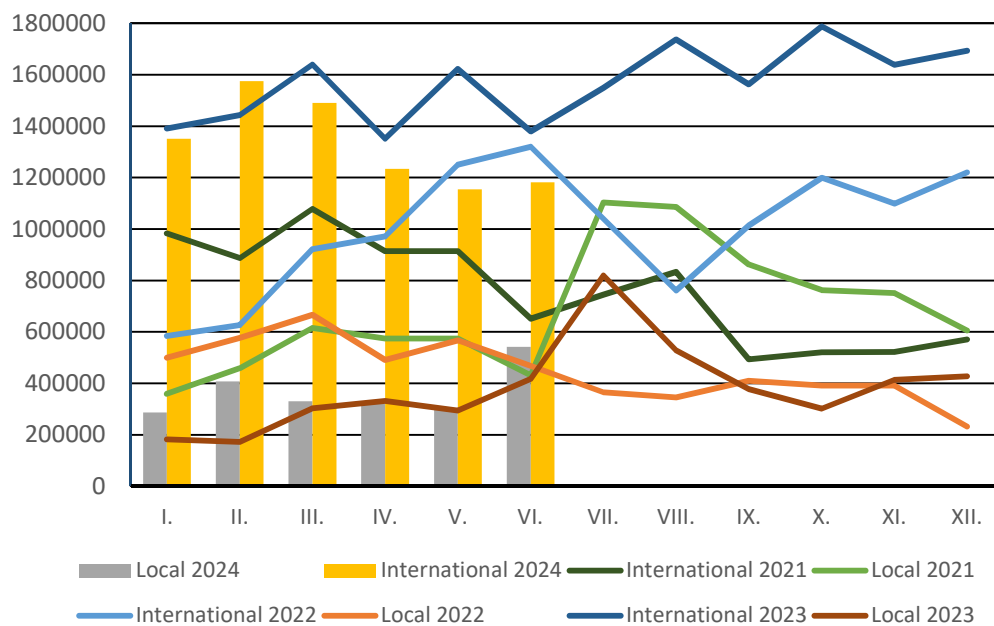


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

Fig. 9 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes

Рис.9. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА по месяцам, в тоннах