

MARKTBEOBSACHTUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT: BILANZ 2024



DONAUKOMMISSION
BUDAPEST – 2025



Marktbeobachtung der Donauschifffahrt:

Bilanz 2024

Budapest – 2025

HU ISSN 2786-0701 (für die elektronische Fassung)

Donaukommission, Budapest 1068, Benczúr utca 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 Zuwendungsvereinbarung Nr. 101127323 – 22 – HU – TG – GRANT 3 – Danube 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.



**Funded by
the European Union**

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1	Ausgangslage und Entwicklung des Verkehrsmarktes auf der Donau	3
1.1	Ausgangslage des Verkehrsmarktes	3
1.2	Entwicklung des Verkehrsmarktes	5
1.2.1	Wasserführung und Abladetiefen der Schiffe	5
1.2.2	Güterverkehrsmarkt (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2024	5
1.2.3	Güterumschlag der Häfen (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2024	5
1.2.4	Fahrgastbeförderung (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2024	6
Kapitel 2	Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr Ergebnisse 2024	7
2.1	Schifffahrtsbedingungen auf der Donau 2024	7
2.1.1	Schifffahrtsbedingungen: Ausgangslage	7
2.1.2	Wasserführung und Abladetiefen der Schiffe	16
2.2	Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs 2024	16
2.2.1	Fahrgastschiffsverkehr	16
2.2.2	Güterverkehr	19
2.2.3	Verkehr zwischen den Strombecken	31
Kapitel 3	Güterumschlag in den Donauhäfen	33
3.1	Häfen in Deutschland	33
3.2	Häfen in Österreich	34
3.3	Häfen in der Slowakei	36
3.4	Häfen in Ungarn	36
3.5	Häfen in Kroatien	37
3.6	Häfen in Serbien	37
3.7	Häfen in Rumänien	38
3.8	Häfen in Bulgarien	40
3.9	Häfen in der Republik Moldau.....	40
3.10	Häfen in der Ukraine	41
Kapitel 4	Schlussfolgerungen	42

Kapitel 1

Ausgangslage und Entwicklung des Verkehrsmarktes auf der Donau

1.1 Ausgangslage des Verkehrsmarktes

1. Die Ausgangslage der wichtigsten Segmente des Güterverkehrsmarkts der Donauschifffahrt im Berichtsjahr 2024 ergab sich aus den Gesamtergebnissen des Jahres 2023 sowie der Prognose eines relativen BIP-Wachstums bei den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Eurozone gegenüber 2023.

2. Ein entscheidender Faktor für die Ausgangslage des Güterverkehrsmarkts 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 und zu Preisschwankungen bei Energie und Rohstoffen führte, was eine teilweise Umorientierung des Marktes hervorrief.

3. Die Donaukommission stellte auf ihrer 101. Tagung (*13. Juni 2024*) mit Besorgnis fest, dass die militärische Aggression der Russischen Föderation gegen die Ukraine nach wie vor schwerwiegende zerstörerische Auswirkungen auf die Donauschifffahrt hat und einen Verstoß gegen den in Artikel 1 des Belgrader Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau (1948) verankerten Grundsatz darstellt.

4. 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 unter Einbeziehung der Seehäfen Odessa, Pivdennyi und Tschernomorsk eingerichtet. Trotz des systematischen Beschusses der Hafeninfrastruktur und der angrenzenden zivilen Objekte durch Russland, sowie der Schäden, die den unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen an den Anlegestellen dieser Häfen oder auf dem Weg zu Ladearbeiten in diesen Häfen zugefügt wurden, belief sich der Güterumschlag der ukrainischen Häfen, einschließlich der Häfen im Donau-Cluster, im Zeitraum 2024 insgesamt auf mehr als 97,2 Millionen Tonnen Güter, davon mehr als 60,3 Millionen Tonnen Agrarerzeugnisse und Erze.

5. Im Jahr 2024 war eine Reihe russischer Luftangriffe auch auf die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau gerichtet, bei denen in einigen Fällen Explosionen gemeldet und auch Wrackteile russischer unbemannter Flugkörper auf dem Gebiet von Nachbarländern an der Donau entdeckt wurden.

Als Folge dieser Angriffe, insbesondere in der Nacht vom 24. auf den 25. Juli 2024, vom 26. auf den 27. September 2024 und vom 1. auf den 2. Oktober kam es in ukrainischen Donauhäfen zu Zerstörungen von Infrastrukturobjekten, Getreidespeichern, Lagerhallen, Verwaltungsgebäuden und Wohnobjekten. Der Betrieb des Kontrollpunkts Orlovka und der Fährverbindung Orlovka-Isaccea wurde unterbrochen. Außerdem gab es Opfer unter der Zivilbevölkerung.

Die russischen Luftangriffe auf kritische Infrastrukturen des ukrainischen Donau-Clusters wurden auch zum Jahresbeginn 2025 fortgesetzt. Unter anderem wurden am 17. und 29. Januar 2025 Luftangriffe auf das an den Donauhafen Kilija angrenzende Gebiet geflogen, was zu erheblichen Schäden an den Produktionsstätten des Schiffbau- und Schiffsreparaturwerks Kilija führte.

6. Durch die aggressiven Handlungen Russlands auf der Donau ergaben sich direkte Sicherheitsbedrohungen nicht nur für die ukrainische Donauhafeninfrastruktur, sondern für den

gesamten Schiffsverkehr auf der unteren Donau, einschließlich der Sicherheit von Schiffsbesatzungen und Personal.

7. Trotz der bestehenden Bedrohungen für die Sicherheit der Schifffahrt auf der unteren Donau betrug der Güterumschlag der Donauhäfen im Jahr 2023 insgesamt 95,1 Millionen Tonnen, was einer Steigerung von 124,3 % gegenüber 2022 entspricht. Den größten Zuwachs verzeichneten die folgenden Häfen an der unteren Donau: Rumänien – 118,5 %, Republik Moldau - 124 % und Ukraine – 194 %.

8. Der bedeutende Anstieg des Güterumschlags in den ukrainischen Donauhäfen, der sich 2023 auf 32,021 Millionen Tonnen belief, ist vor allem auf eine Zunahme der Agrarexporte zurückzuführen. Auf Getreideladungen entfielen 15,2 Millionen Tonnen bzw. 47,4 % des Gesamtvolumens, auf Pflanzenöl 2,9 Millionen Tonnen. Andere Schüttgüter umfassten 4,9 Millionen Tonnen. Die ukrainischen Donauhäfen haben zusammen mit dem Hafen von Constanța einen wichtigen Beitrag zur weltweiten Ernährungssicherheit geleistet. Ferner wurde damit der Bedarf der Ukraine an Importgütern sowie die benötigten Exportleistungen gewährleistet.

9. Die Donaukommission setzte während des laufenden Jahres 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. Der Schwerpunkt lag auf der Unterstützung und Entwicklung von Logistiksystemen für den Güterverkehr, die auf den Donauhäfen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens sowie dem Donau-Schwarzmeer-Kanal basieren. Im Rahmen dieser Initiative wurden folgende praktische Maßnahmen umgesetzt:

- Systematische Treffen zur Koordinierung der Seehafenverwaltungen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens, organisiert von der EU-Kommission/DG MOVE mit technischer Unterstützung des Sekretariats der DK;
- Gezielte Besuche in Häfen und Verwaltungen der Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen mit dem Ziel, den Abbau unnötiger administrativer Hindernisse in Leitsystemen für den Schiffsverkehr und die Umsetzung von Projekten zur Überwachung der Schifffahrt zu erörtern;
- Präsentation der aktuellen Situation in internationalen Foren zur Unterstützung der Initiative *„Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine“*, einschließlich einer Präsentation des Generaldirektors des Sekretariats auf dem 13. Jahresforums der EU-Strategie für den Donauraum (EUSDR) am 20. Juni 2024 in Wien.

10. Die Arbeit im Rahmen der Initiative *„Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine“* ist trotz der hohen Aktivität des ukrainischen Getreidekorridors nach wie vor von großer Bedeutung. Gleichzeitig ist festzustellen, dass für den Güterumschlag der ukrainischen Häfen des Donau-Clusters neben den Exporten ukrainischer Agrarerzeugnisse die steigende Beförderungsmenge von Eisenerz (Export) und anderer Güter (Import) eine wichtige Rolle spielt.

1.2 Entwicklung des Verkehrsmarktes

1.2.1 Wasserführung 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 dabei im ersten Quartal 2024 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet.

Im ersten Quartal und im ersten Halbjahr des Berichtszeitraums war eine stabile Wasserführung gewährleistet, was zu bestimmten Zeiten die Beladung von Schiffen mit Abladetiefen von bis zu 2,5 m - 2,7 m erlaubte.

1.2.2 Güterverkehrsmarkt (Q₁+Q₂+Q₃) 2024

Die Entwicklung des Güterverkehrsmarkts auf der Donau im Jahr 2024 erfolgte unter Bedingungen einer Neuausrichtung einzelner traditioneller Sektoren. Dies wurde vor allem durch die negativen Auswirkungen der russischen Aggression in der Ukraine auf die wichtigsten Industriesektoren und den Landwirtschaftssektor im Donaubecken und in den angrenzenden Becken hervorgerufen.

Unter Berücksichtigung der relativ stabilen Schifffahrtsbedingungen und der teilweisen Neuausrichtung des Marktes waren laut Angaben der wichtigsten Erfassungsstellen (welche die Entwicklung der beförderten Gütermengen auf der oberen, mittleren und unteren Donau sowie über den Donau-Schwarzmeer-Kanal bedingt widerspiegeln) in den ersten neun Monaten (Q₁+Q₂+Q₃) 2024 folgende Gütermengen zu verzeichnen¹:

- Das an der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland, AT/DE) erfasste Güterverkehrsaufkommen belief sich auf 2.064.000 t, das entspricht 124 % des Umfangs im Jahr 2023 (Q₁+Q₂+Q₃).
- Das an der Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) erfasste Güterverkehrsaufkommen kam auf 3.478.000 t, das entspricht 144,4 % des Umfangs im Jahr 2023 (Q₁+Q₂+Q₃).
- Das an der Messstelle Mohács (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien, HU/HR/SRB) erfasste Güterverkehrsaufkommen kam auf 2.991.000 t, das entspricht 141,8 % des Umfangs im Jahr 2023 (Q₁+Q₂+Q₃).
- Das auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal erfasste Güterverkehrsaufkommen kam auf 14.480.000 t, das entspricht 84,7 % der Kennzahl im Jahr 2023.

1.2.3 Güterumschlag der Häfen (Q₁+Q₂+Q₃) 2024

In den ersten neun Monaten 2024 (Q₁+Q₂+Q₃) veränderte sich der Güterumschlag in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 1.1).

¹ Der Zeitraum von 9 Monaten wird als vorläufiger Indikator für die Flotten- und Hafenaktivität im Allgemeinen betrachtet. In ihm zeigen sich die Auswirkungen der anfänglichen Marktbedingungen als auch der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau am stärksten.

Tabelle 1.1

Güterumschlag in den Häfen der Donauländer im Zeitraum 2020-2024

Häfen/Jahr (Tsd. t)	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Deutschland	3.511	2.999	2.410	2.228	1.712	1.865*
Österreich	6.050	6.356	5.363	5.123	3.766	3.102
Slowakei	1.553	1.846	1.934	1.509	1.214*	1.103**
Ungarn	6.742	5.715	4.063	3.604	2.748	3.071
Kroatien	948	697	582	364	273	258
Serbien	8.164	13.610	12.023	12.031	9.330	9.516
Bulgarien	5.431	7.111	7.104	7.026	5.518	5.395***
Rumänien	27.307	28.457	24.355	28.857	21.097	18.826
Republik Moldau	1.185	1.819	2.144	2.668	1.954	1.915***
Ukraine	4.055	5.505	16.505	32.021	24.705	14.181***

* Gesamtgüterumschlag im Zeitraum Januar-August auf dem bayrischen Streckenabschnitt der Donau

** Häfen Bratislava und Komárno

*** Die Zeilen zu Kroatien und Serbien enthalten auch die Save-Transportvolumina des Landes.

****Daten: Seehafenverwaltungen Bulgariens, der Republik Moldau und der Ukraine

Der Güterumschlag der Flussschifffahrt im Hafen Constanța kam auf 13.597.000 t.

Es sei darauf hingewiesen, dass die ukrainischen Donauhäfen im Jahr 2024 trotz eines allgemeinen Rückgangs der Umschlagsmenge in den Häfen an der unteren Donau sowie eines deutlichen Rückgangs der Frachtraten bei den Getreidetransporten aus den Häfen an der unteren Donau insgesamt eine stabile Marktposition behalten konnten. Das deutet auf die Wirksamkeit der entschlossenen Maßnahmen hin, die von der ukrainischen Regierung mit Unterstützung der EU und der Donaukommission ergriffen wurden, um den Export von Agrarerzeugnissen und anderen Gütern über die Häfen Reni, Ismail und Ust-Dunajsk zu organisieren.

1.2.4 Fahrgastbeförderung (Q₁+Q₂+Q₃) 2024

Die Entwicklung der Fahrgastbeförderung auf den herkömmlichen Strecken in den ersten 9 Monaten (Q₁+Q₂+Q₃) 2024 ist in Tabelle 1.2 dargestellt.

Tabelle 1.2
Entwicklung der Fahrgastbeförderung²

Strecke/Jahr (in Tsd.)	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Obere Donau zu Berg/Tal (Statistik Gabčíkovo)	56,0	149,0	469,0	562,0	444,0	449,0
Donaudelta zu Berg/Tal (Statistik Mohács)	5,2	34,0	74,0	29,0	28,0	7,5

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

Kapitel 2

Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Ergebnisse 2024

Flottenbewegung und Güterverkehr

2.1 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau 2024

2.1.1 Schifffahrtsbedingungen: Ausgangslage

Im ersten Quartal 2024 waren auf der gesamten Donau relativ stabile Schifffahrtsbedingungen gewährleistet, wobei die Wasserstände über dem RNW lagen.

Januar 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 100 cm, der Mittelwert der Wasserstände 130 cm und der höchste Wasserstand 290 cm über dem Vorjahreswert im Januar 2023. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn und -ende und die niedrigsten Wasserstände zur Monatsmitte verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 135 cm, der Mittelwert der Wasserstände 200 cm und der höchste Wasserstand 160 cm über dem Vorjahreswert im Januar 2023. Die höchsten Wasserstände wurden am Ende der ersten Dekade und am Monatsende gemessen, die niedrigsten Wasserstände am Ende der zweiten Dekade.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 180 cm und der Mittelwert der Wasserstände 120 - 130 cm über dem Vorjahreswert im Januar 2023. Der höchste Wasserstand entsprach dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden in der ersten Dekade und die niedrigsten Wasserstände wurden am Ende der zweiten und zu Beginn der dritten Dekade verzeichnet.

Februar 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 130 cm, der Mittelwert der Wasserstände 110 cm und der höchste Wasserstand 60 cm über dem Vorjahreswert im Februar 2023. Die höchsten Wasserstände wurden am Beginn der zweiten Dekade und die niedrigsten Wasserstände am Ende der ersten und zweiten Dekade verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 160 cm, der Mittelwert der Wasserstände 120 cm und der höchste Wasserstand 70 cm über dem Vorjahreswert im Februar 2023. Die höchsten Wasserstände wurden in der Mitte der zweiten und dritten Dekade und die niedrigsten Wasserstände in der Mitte der ersten und am Ende der zweiten Dekade gemessen.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 120 - 150 cm und der Mittelwert der Wasserstände 10 - 40 cm über dem Vorjahreswert im Februar 2023, während der höchste Wasserstand 40 – 100 cm unter dem Vorjahrswert lag. Die höchsten Wasserstände wurden am Beginn und in der Mitte der dritten Dekade und die niedrigsten Wasserstände in der Mitte der zweiten Dekade gemessen.

März 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 80 cm und der Mittelwert der Wasserstände 40 cm über dem Vorjahreswert im März 2023, während der höchste Wasserstand 30 cm unter dem Vorjahreswert lag. Die höchsten Wasserstände wurden in der ersten Dekade

und zu Beginn der dritten Dekade und die niedrigsten Wasserstände zu Beginn der zweiten Dekade gemessen.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 60 cm, der Mittelwert der Wasserstände 55 cm und der höchste Wasserstand 60 cm über dem Vorjahreswert im März 2023. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn und die niedrigsten Wasserstände zu Beginn der zweiten Dekade gemessen.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 10 - 40 cm, der Mittelwert der Wasserstände 90 cm und der höchste Wasserstand 90 cm unter dem Vorjahreswert im März 2023. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsbeginn und in der Mitte der dritten Dekade und die niedrigsten Wasserstände in der Mitte der ersten Dekade und am Monatsende verzeichnet.

Im zweiten Quartal 2024 lagen die Wasserstände auf der gesamten Donau durchgehend über dem RNW, wobei relativ stabile Schifffahrtsbedingungen gewährleistet waren.

April 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) wurden die niedrigsten Wasserstände zu Monatsanfang und -ende verzeichnet; sie entsprachen den Vorjahreswerten im April 2023. Der Mittelwert der Wasserstände lag 30 cm und der höchste Wasserstand 60 cm unter den Vorjahreswerten. Die höchsten Wasserstände wurden in der Mitte des Monats verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) wurden die niedrigsten Wasserstände zu Monatsanfang und -ende verzeichnet; sie lagen 40 cm über den Vorjahreswerten im April 2023. Der Mittelwert der Wasserstände lag 30 cm und der höchste Wasserstand 130 unter dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden am Ende der zweiten und in der ersten Hälfte der dritten Dekade verzeichnet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 50 - 80 cm unter dem Vorjahreswert im April 2023, der Mittelwert der Wasserstände und der höchste Wasserstand 130 - 140 cm unter dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Dekade verzeichnet, die niedrigsten Wasserstände am Ende der zweiten und zu Beginn der dritten Dekade.

Mai 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) entsprach der niedrigste Wasserstand dem Vorjahreswert im Mai 2023. Der Mittelwert der Wasserstände lag 40 cm und der höchste Wasserstand 90 cm unter dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden in der dritten Dekade und die niedrigsten Wasserstände in der ersten und zweiten Dekade verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 80 cm unter dem Vergleichswert im Mai 2023, während der Mittelwert der Wasserstände 110 cm und der höchste Wasserstand 200 cm unter dem Vorjahreswert lagen. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der dritten Dekade verzeichnet. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der Mitte der zweiten Dekade gemessen.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 50 – 100 cm unter den Vorjahreswerten im Mai 2023, während der Mittelwert der Wasserstände 210 – 230 cm und der höchste Wasserstand 300 – 320 cm niedriger waren. Der höchste Wasserstand wurde zu Monatsbeginn verzeichnet. Die niedrigsten Wasserstände wurden zu Beginn der zweiten Dekade gemessen.

Juni 2024

An der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 90 cm über dem Vorjahrswert im Juni 2023, der Mittelwert der Wasserstände lag 270 cm und der höchste Wasserstand 480 cm über dem Vorjahrswert. Die höchsten Wasserstände wurden in der ersten Monatshälfte verzeichnet. Es sei darauf hingewiesen, dass die Wasserstände in der ersten Dekade 10 – 180 cm über dem HSW lagen, was auf einigen Abschnitten zur Unterbrechung der Schifffahrt führte. Die niedrigsten Wasserstände wurden am Ende der zweiten und zu Beginn der dritten Dekade verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände über den Vorjahreswerten im Juni 2023. Der Mittelwert der Wasserstände lag 240 cm und der höchste Wasserstand 340 cm über dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Dekade verzeichnet und überstiegen den HSW um 10 – 45 cm. Die niedrigsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn und -ende gemessen.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 50 – 170 cm unter den Vorjahreswerten im Juni 2023; der Mittelwert der Wasserstände war 120 – 270 cm und der höchste Wasserstand 220 – 300 cm niedriger als im Vorjahr. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Monatshälfte und die niedrigsten Wasserstände zu Beginn der ersten Dekade verzeichnet.

Im dritten Quartal 2024 lagen die Wasserstände auf der oberen und mittleren Donau durchgehend über dem RNW.

Auf der unteren Donau wurde ein Absinken unter die Werte des RNW im August und in den ersten beiden Dekaden im September verzeichnet. Die Gesamtzahl der Tage, an denen der RNW an der hydrologischen Messstelle Novo Selo nicht erreicht wurde, belief sich auf 25 Tage (8-52 cm) und an der hydrologischen Messstelle Silistra auf 46 Tage (8-85 cm).

Juli 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 100 cm, der Mittelwert der Wasserstände 130 cm und der höchste Wasserstand 100 cm über dem Vorjahrswert im Juli 2023. Die höchsten Wasserstände konnten bis zur Hälfte der dritten Dekade des Monats verzeichnet werden, die niedrigsten Wasserstände am Monatsende.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 90 cm, der Mittelwert der Wasserstände 140 cm und der höchste Wasserstand 170 cm über dem Vorjahrswert im Juli 2023. Die höchsten Wasserstände wurden bis zum Ende der zweiten Dekade, die niedrigsten Wasserstände am Monatsende verzeichnet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 30-140 cm über dem Vorjahreswert im Juli 2023, der Mittelwert der Wasserstände lag 30-220 cm und der höchste Wasserstand 0-230 cm darüber. Die höchsten Wasserstände wurden in der ersten Dekade verzeichnet, die niedrigsten Wasserstände am Monatsende.

August 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 40 cm über dem Vorjahreswert im August 2023. Der Mittelwert der Wasserstände lag 20 cm und der höchste Wasserstand 160 cm unter dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden zu Beginn der dritten Dekade, die niedrigsten Wasserstände in der Mitte der ersten Dekade und am Monatsende verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 5 cm unter dem Vorjahreswert im August 2023, der Mittelwert der Wasserstände lag 50 cm und der höchste Wasserstand 140 cm darunter. Die höchsten Wasserstände wurden zu Beginn der dritten Dekade verzeichnet. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der Mitte der ersten Dekade und am Monatsende beobachtet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 10-110 cm unter dem Vorjahreswert im August 2023, der Mittelwert der Wasserstände lag 160 cm, der höchste Wasserstand 220 cm darunter. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn verzeichnet. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der dritten Dekade des Monats gemessen.

September 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 30 cm und der Mittelwert der Wasserstände 20 cm über dem Vorjahreswert im September 2023. Der höchste Wasserstand lag 20 cm unter dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der zweiten Dekade verzeichnet. Die niedrigsten Wasserstände wurden am Monatsbeginn beobachtet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) entsprach der niedrigste Wasserstand dem Vorjahreswert im September 2023. Der Mittelwert der Wasserstände lag 170 cm und der höchste Wasserstand 340 cm über dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Dekade verzeichnet, dabei kam es zu einer Überschreitung des HSW um 40 bis 230 cm, was auf einigen Streckenabschnitten zu Unterbrechungen der Schifffahrt führte. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Dekade gemessen.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der Niedrigwasserstand 20-50 cm unter dem Vorjahreswert im September 2023, der Mittelwert der Wasserstände lag 40-50 cm und der höchste Wasserstand 130 cm darunter. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsende verzeichnet. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Dekade beobachtet.

Im vierten Quartal 2024 lagen die Wasserstände auf der oberen und mittleren Donau durchgehend über dem RNW.

Auf der unteren Donau wurde Ende Oktober und Anfang November ein Absinken unter den RNW verzeichnet. Die Gesamtzahl der Tage, an denen der RNW an der hydrologischen Messstelle Novo Selo nicht erreicht wurde, belief sich auf 2 Tage (2 cm) und an der hydrologischen Messstelle Silistra auf 12 Tage (4-28 cm).

Oktober 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 95 cm, der Mittelwert der Wasserstände 150 cm und der höchste Wasserstand 160 cm über dem Vorjahreswert im Oktober 2023. Die höchsten Wasserstände wurden in der ersten Monatshälfte und die niedrigsten Wasserstände am Monatsende verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 135 cm, der Mittelwert der Wasserstände 230 cm und der höchste Wasserstand 260 cm über dem Vorjahreswert im Oktober 2023. Die höchsten Wasserstände wurden in der ersten Monatshälfte und die niedrigsten Wasserstände am Monatsende gemessen.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 215 – 250 cm, der Mittelwert der Wasserstände 330 – 335 cm und der höchste Wasserstand 310 – 350 cm über dem Vorjahreswert im Oktober 2023. Die höchsten Wasserstände wurden in der ersten und zweiten Dekade gemessen, die niedrigsten Wasserstände am Monatsende.

November 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) entsprach der niedrigste Wasserstand dem Vorjahreswert im November 2023. Der Mittelwert der Wasserstände lag 115 cm und der höchste Wasserstand 220 cm unter dem Vorjahreswert. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsende und die niedrigsten Wasserstände in der Mitte der dritten Dekade verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 20 cm, der Mittelwert der Wasserstände 145 cm und der höchste Wasserstand 300 cm unter dem Vorjahreswert im November 2023. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsanfang und die niedrigsten Wasserstände am Ende der zweiten Dekade gemessen.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 50 cm, der Mittelwert der Wasserstände 160 – 230 cm und der höchste Wasserstand 225 – 300 cm unter dem Vorjahreswert im November 2023. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsanfang und –ende und die niedrigsten Wasserstände in der dritten Dekade gemessen.

Dezember 2024

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lag der niedrigste Wasserstand 185 cm, der Mittelwert der Wasserstände 170 cm und der höchste Wasserstand 225 cm unter dem Vorjahreswert im Dezember 2023. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Dekade und in der Mitte der dritten Dekade verzeichnet. Die niedrigsten Wasserstände traten am Ende der zweiten Dekade und am Monatsende auf.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lag der niedrigste Wasserstand 120 cm, der Mittelwert der Wasserstände 265 cm und der höchste Wasserstand 460 cm unter dem Vorjahreswert im Dezember 2024. Die höchsten Wasserstände wurden am Anfang der zweiten Dekade gemessen. Die niedrigsten Wasserstände traten in der Mitte der ersten und am Ende der zweiten Dekade sowie am Monatsende auf.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lag der niedrigste Wasserstand 330 – 340 cm, der Mittelwert der Wasserstände 320 – 330 cm und der höchste Wasserstand 335 – 350 cm unter dem Vorjahreswert im Dezember 2023. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsende verzeichnet, die niedrigsten Wasserstände am Monatsanfang und zu Beginn der zweiten Dekade.

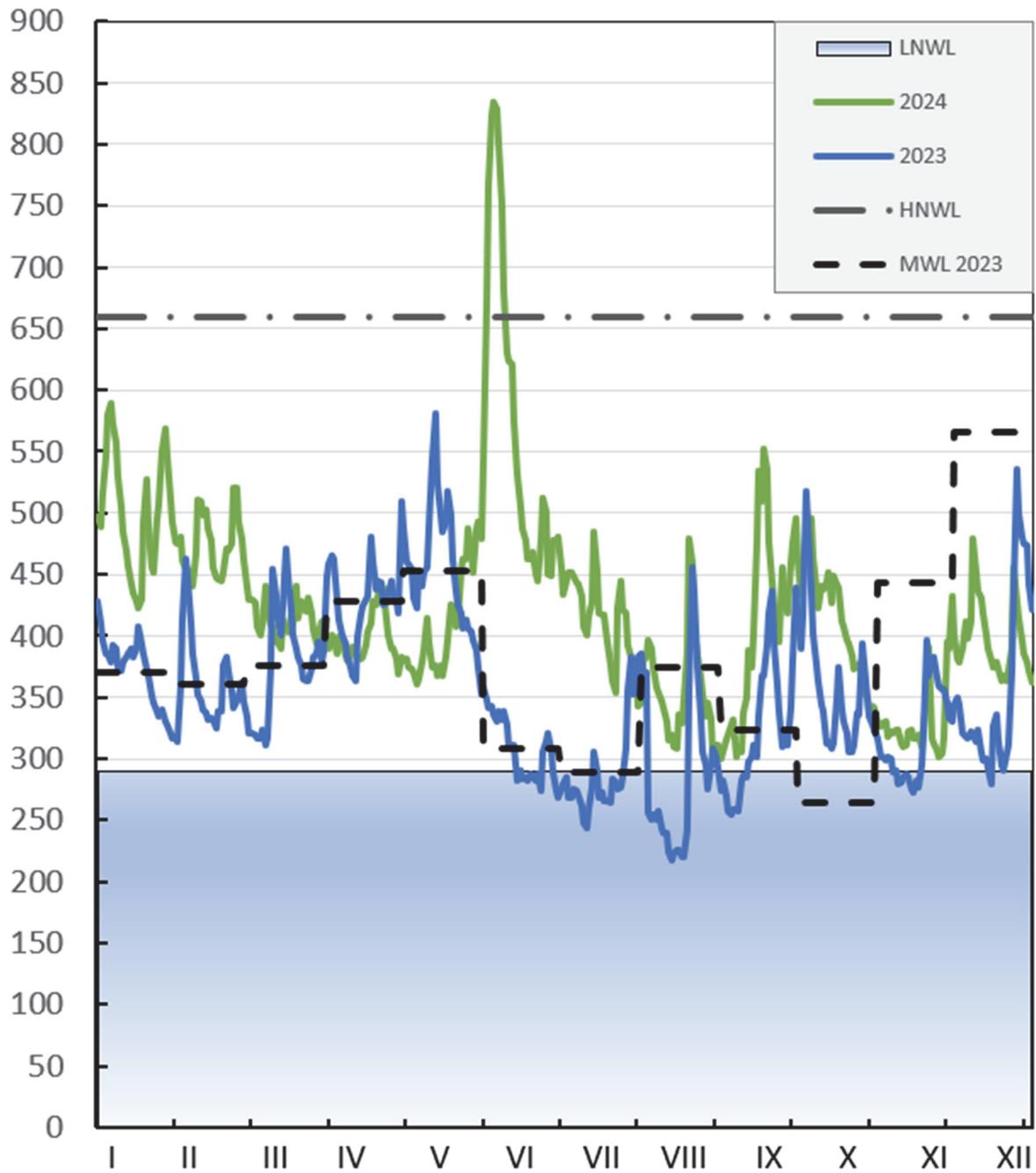


Abb. 1: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm

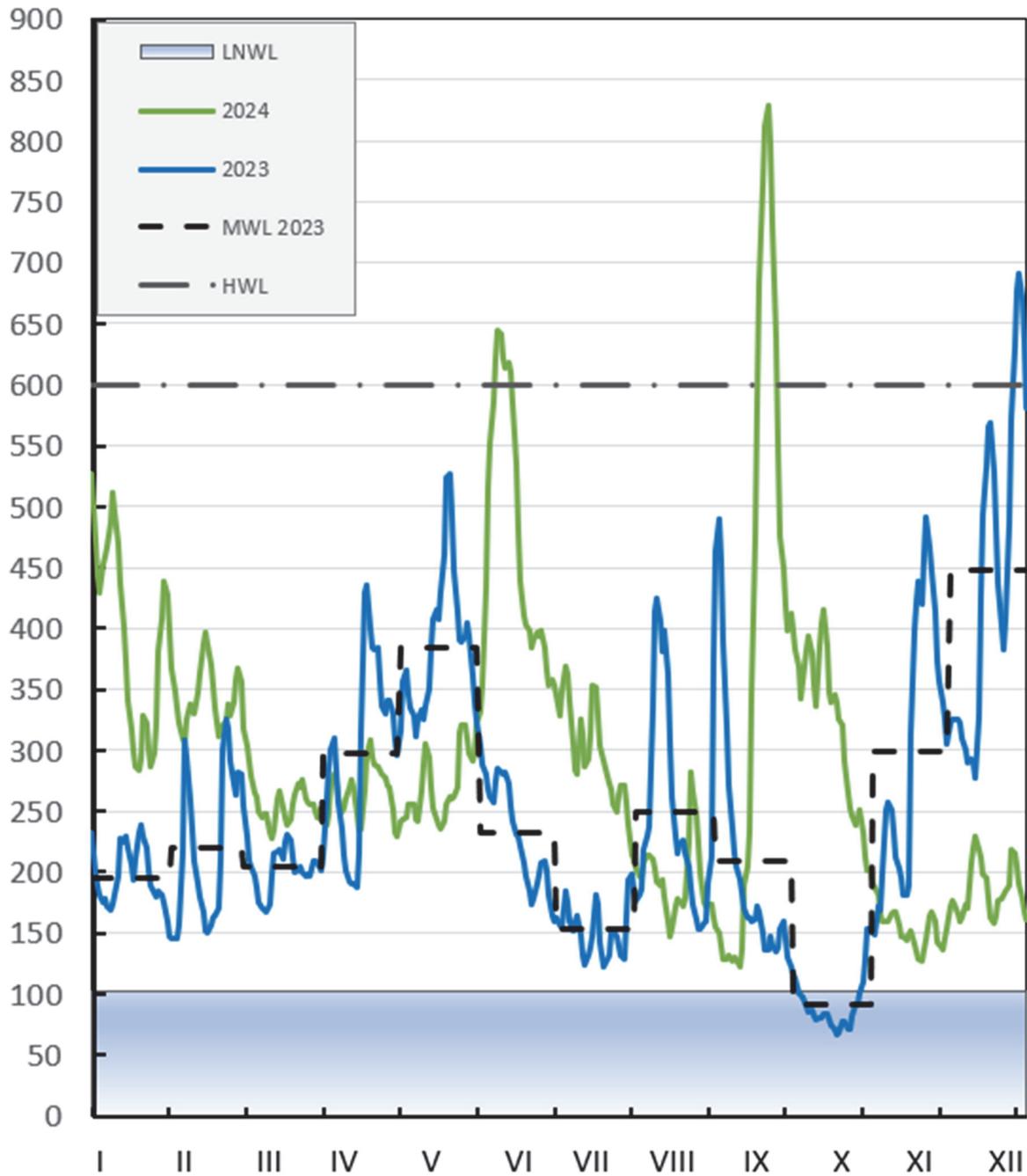


Abb. 2: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Budapest, Vigadó in cm

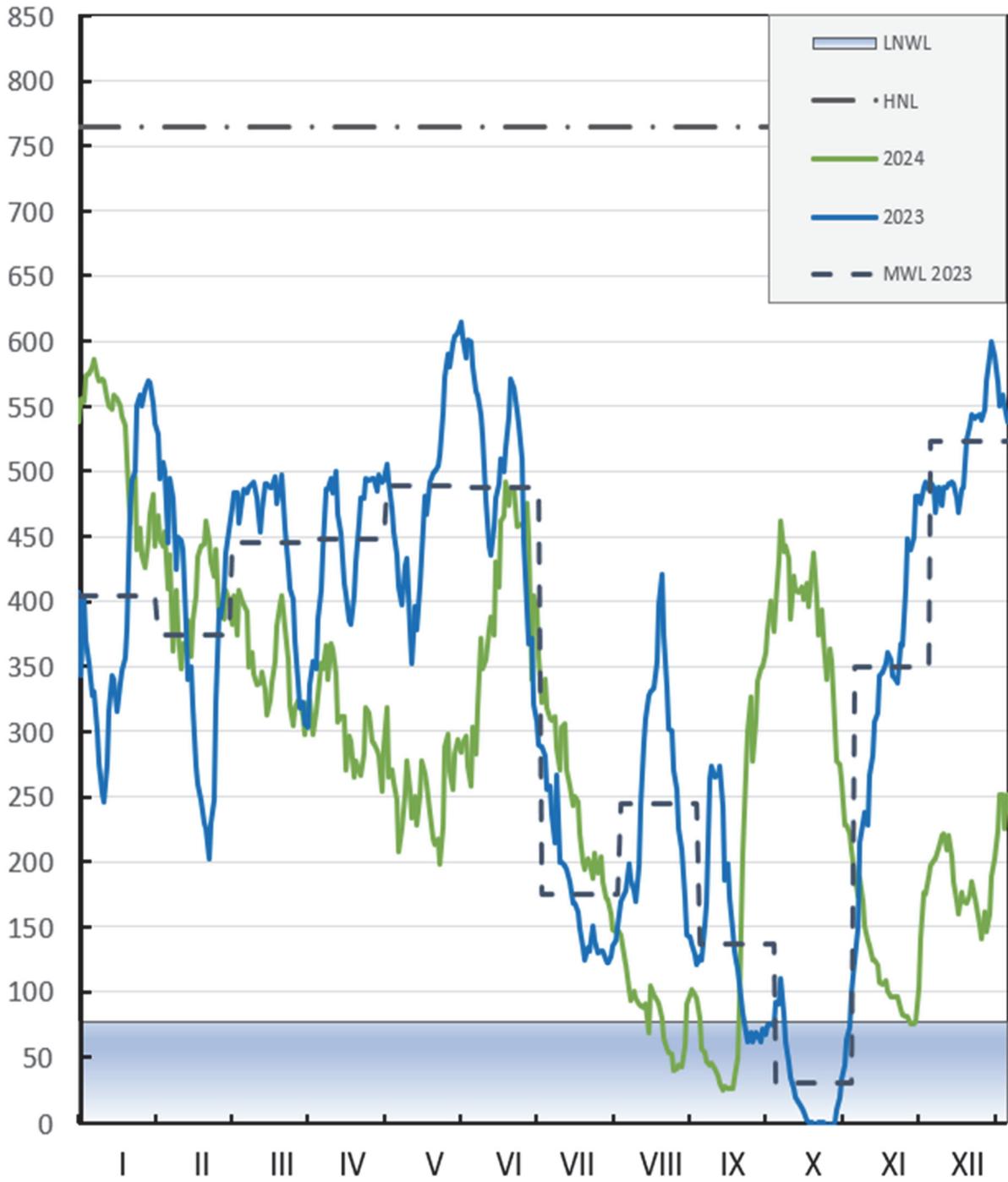


Abb. 3: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm

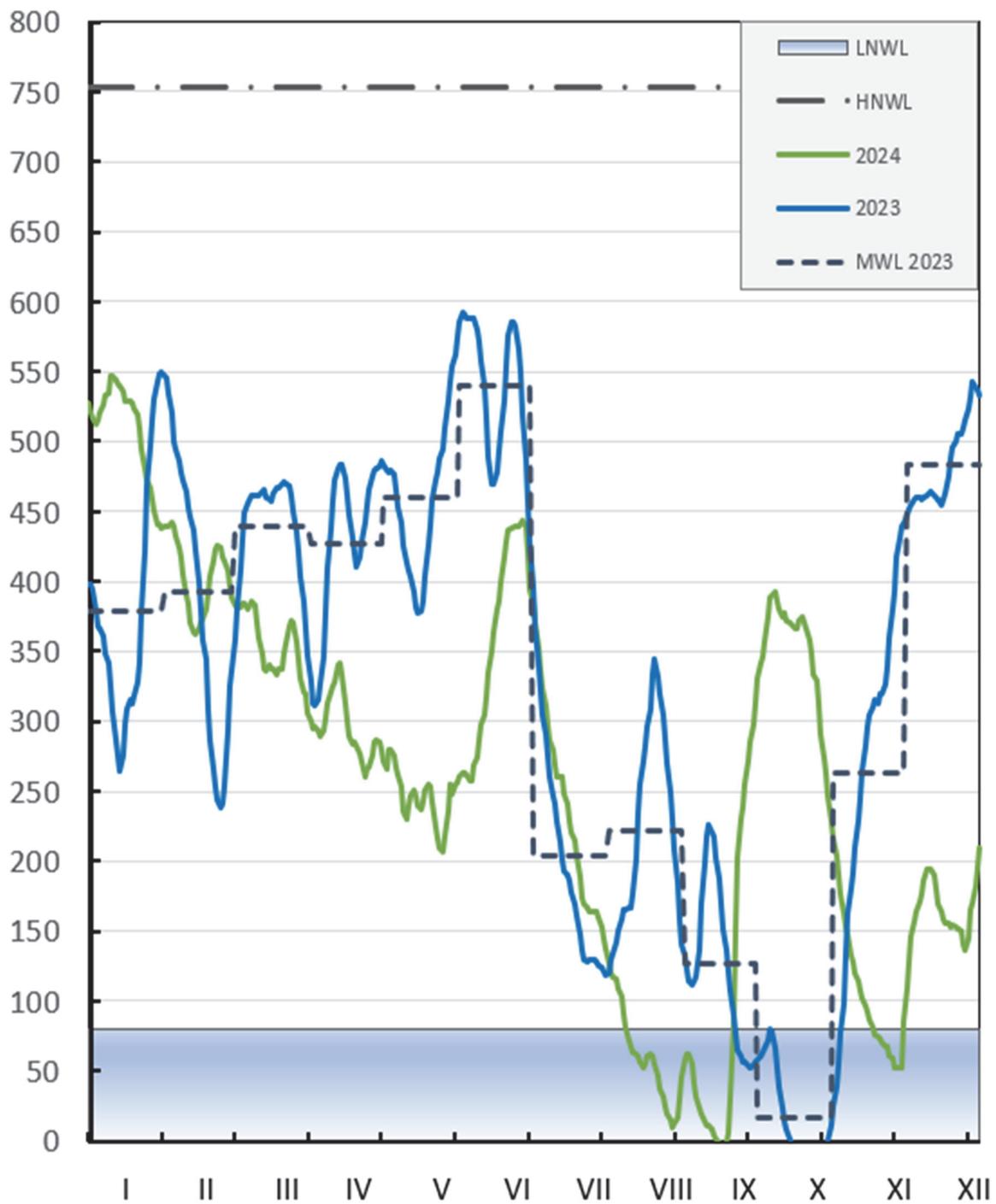


Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm

2.1.2 Wasserführung und Abladetiefen der Schiffe

Im gesamten ersten Halbjahr und teilweise im dritten Quartal 2024 war eine stabile Wasserführung gegeben, was die Beladung von Schiffen bis zu einer für diesen Zeitraum relativ hohen Abladetiefe erlaubte (Tabelle 2.1).

Tabelle 2.1

Abladetiefen von Güterschiffen in Fahrt 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)
Juli	250 (270)	220/230 (220/230)
August	200 (190)	180 (170)
September	250 (270)	230/240 (230/240)
Oktober	240 (250)	220/230 (220/230)
November	230 (240)	180 (170)
Dezember	230 (250)	230/240 (230/240)

* Zum Vergleich sind die Kennzahlen des Zeitraums 2023 in Klammern aufgeführt.

2.2 Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs 2024

2.2.1 Fahrgastschiffsverkehr

Verkehr auf der oberen Donau

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

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

Die Entwicklung des Fahrgastverkehrs auf den entsprechenden Strecken im Jahr 2024 ist in Tabelle 2.2 aufgeführt.

Tabelle 2.2

Entwicklung des Fahrgastverkehrs³

Strecke/Jahr (in Tsd.)	2020	2021	2022	2023	2024
Obere Donau zu Berg/Tal (Statistik Gabčíkovo)	56,0	149,0	469,0	562,0	610,0
Donaudelta zu Berg/Tal (Statistik Mohács)	5,2	34,0	74,0	29,0	8,7

³ Eigene Berechnungen des Sekretariats der Donaukommission auf Basis der Daten von Gabčíkovo und Mohács.

- An der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland, AT/DE) wurden 395 Durchfahrten registriert, das entspricht 80 % der Kennziffer im Jahr 2023.
- An der Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK, „obere Donau“) (Abb. 5) wurden 4.344 Durchfahrten erfasst, davon 2.170 zu Berg und 2.174 zu Tal. (Im Vergleich: 2019 – 5.141, 2020 – 557, 2021 – 1.419, 2022 – 4.040 und 2023 – 4.030). Im Jahr 2024 wurden insgesamt 609.900 Fahrgäste (zu Berg/zu Tal) befördert. Die Hauptverteilung des Fahrgastaufkommens auf der oberen Donau nach Flaggenstaaten im Zeitraum 2019 – 2024 ist in der Tabelle 2.3 dargestellt.

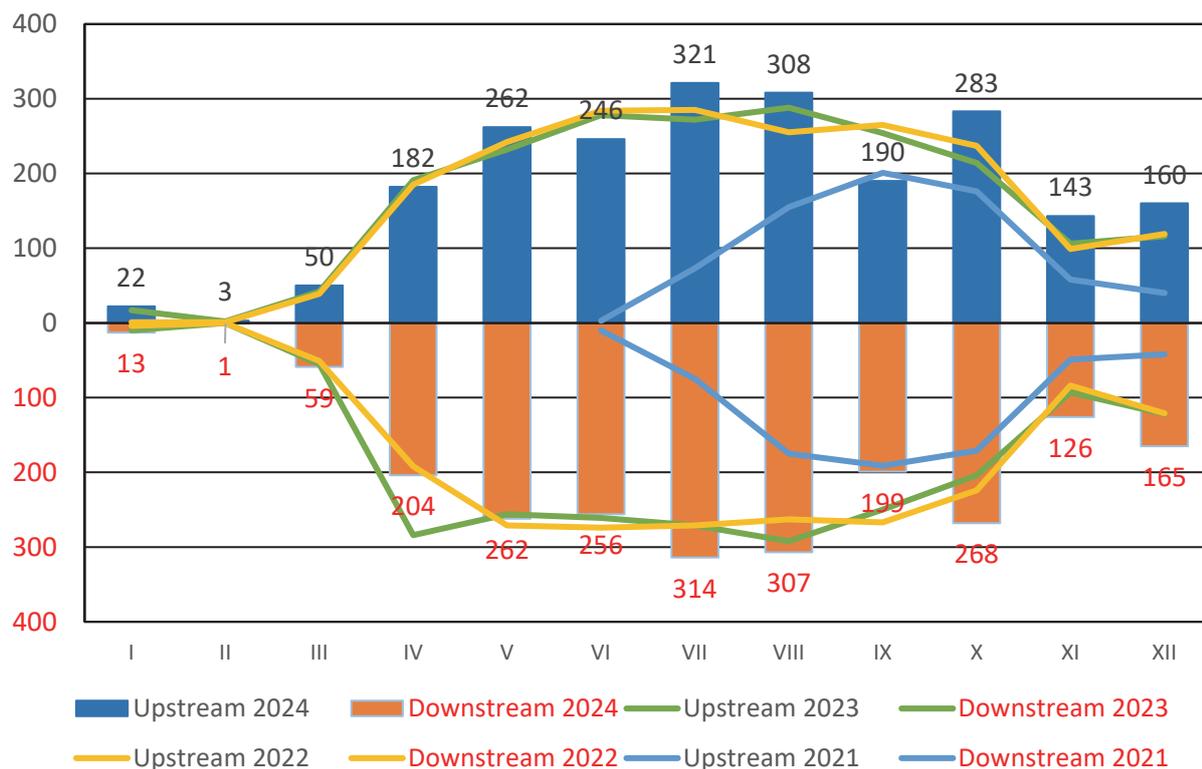


Abb. 5: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat

Tabelle 2.3

Verteilung der Fahrgastzahlen auf der oberen Donau in % nach Flagge (2019 - 2024)

Flagge/Jahr	2019	2022	2023	2024
Deutschland	18,0 %	17,0 %	16,0%	12,0 %
Bulgarien	5,2 %	4,2 %	5,1 %	4,2 %
Ukraine	5,0 %	3,9 %	2,9 %	3,2 %
Nicht-DK-Mitgliedstaaten	69,0 %	73,0 %	75,0 %	76,0 %

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 4.344 Durchfahrten von Fahrgastschiffen durch die Staustufe Gabčíkovo erfasst, davon:

- Schiffe mit einer Länge von 110 m: 1.650 Durchfahrten (im Vergleich: 2019 – 1.655, 2020 – 343, 2021 – 676, 2022 – 1.601, 2023 – 1.587);
- Schiffe mit einer Länge von 135 m: 2.608 Durchfahrten (im Vergleich: 2019 – 2.567, 2020 – 181, 2021 – 700, 2022 – 2.331, 2023 – 2.354), davon waren 77 % der Durchfahrten unter Flaggen von Nicht-DK-Mitgliedstaaten.

Die durchschnittliche Fahrgastanzahl betrug im Juni:

- bei Schiffen mit 110 m Länge 125-130 Fahrgäste (im Vergleich: 2019 – 130);
- bei Schiffen mit 135 m Länge 150-155 Fahrgäste (im Vergleich: 2019 – 158).

Verkehr auf der mittleren Donau:

Grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS, zum/vom Donaudelta, Statistik der Erfassungsstelle Mohács)

- Im ersten Quartal verkehrten faktisch keine Fahrgastschiffe, mit Ausnahme von vereinzelten Fahrten ohne Fahrgäste.
- Im Jahr 2024 (Abb. 6) erfolgten insgesamt 9 Bergfahrten und 59 Talfahrten. Es wurden 8.700 Fahrgäste zu Berg/Tal befördert (s. Tabelle 2.2).

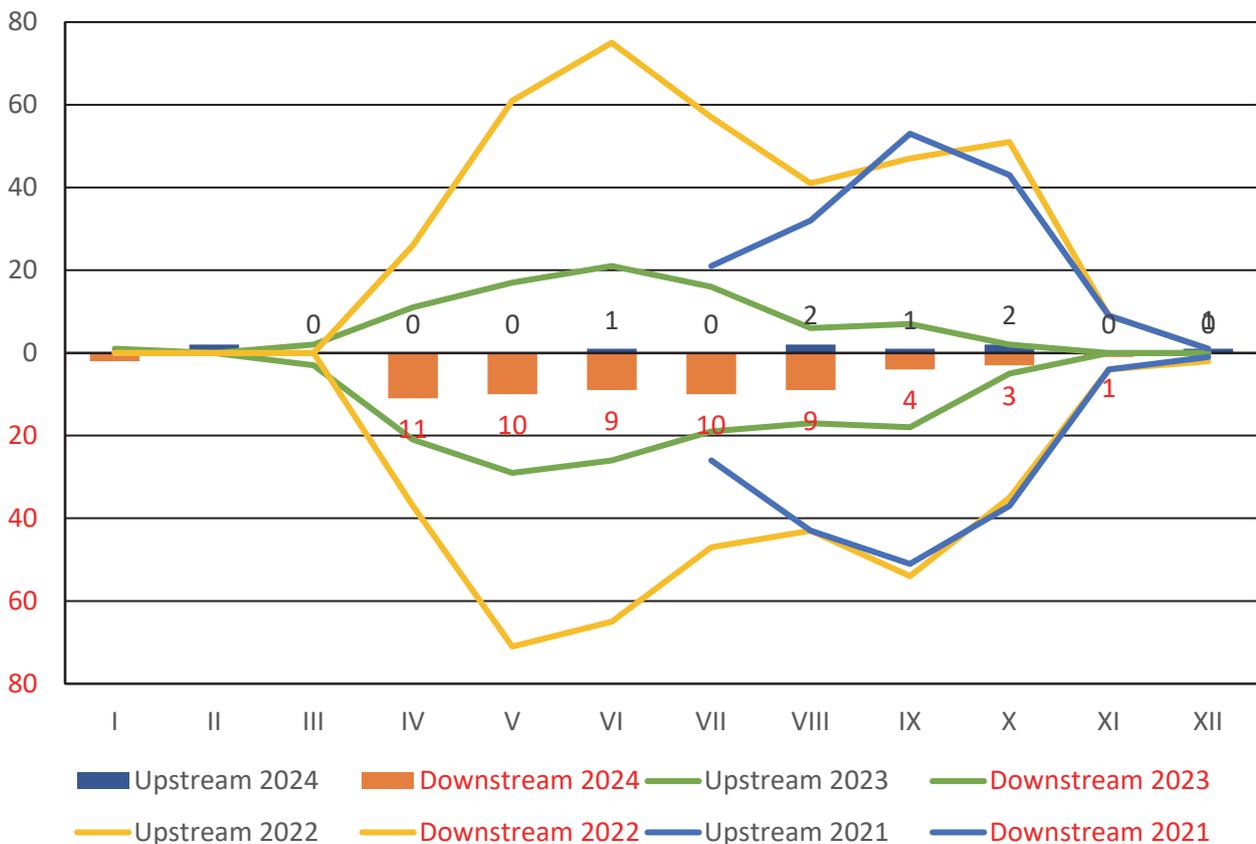


Abb. 6: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat

2.2.2. Güterverkehr

Güterverkehr auf der oberen Donau

Beförderungsmenge

- a) Die Beförderungsmenge durch die Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Deutschland/Österreich, DE/AT) kam im Jahr 2024 auf 2.627.000 t, das entspricht 127 % des Umfangs im Jahr 2023.
- b) Die Beförderungsmenge durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) kam im Jahr 2024 auf 4.539.000 t, das entspricht 114 % des Umfangs im Jahr 2023. Mit ca. 2.565.000 t machte der Transitverkehr zu Berg 57 % des Gesamtumfangs aus (im Vergleich: 2019 - 63%, 2020 - 66%, 2021 - 59%, 2022 - 55%, 2023 - 52%) (Abb. 7)

An Trockengütern wurden 3.542.000 t befördert, davon:

- zu Berg 2.510.000 t und
- zu Tal 1.291.000 t, was ein Verhältnis von 1,74:1 ergibt (im Vergleich: 2019 - 2,4 : 1, 2020 - 2,7 : 1, 2021 - 2,4 : 1, 2022 - 1,8 : 1, 2023 - 1,6: 1).

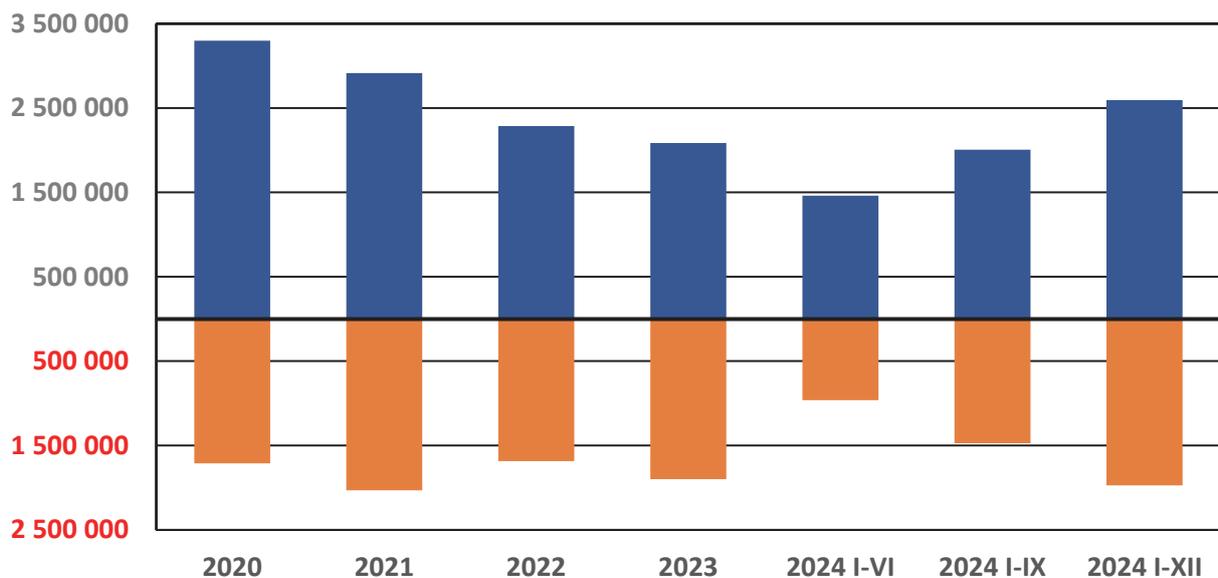


Abb. 7: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

An Flüssiggut wurden 768.000 t befördert, davon:

- zu Berg 85.000 t und
- zu Tal 683.000 t, was ein Verhältnis von 0,12:1 ergibt (im Vergleich: 2019 - 0,33:1, 2020 - 0,35:1, 2021: 0,1:1, 2022: 0,14:1, 2023 – 0,09:1).

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden (Statistik der Staustufe Gabčíkovo)

Mit Schubverbänden wurden durch die Staustufe Gabčíkovo im Jahr 2024 insgesamt 2.038.000 t befördert, das sind ca. 106 % im Vergleich zur Menge im Vorjahr und 45 % der

Gesamtmenge der durch die Staustufe Gabčíkovo beförderten Güter einschließlich Flüssiggut (im Vergleich: 2019 - 59 %, 2020 - 49 %, 2021 - 50 %, 2022 - 48 %, 2023 - 49 %).

a) An Trockengütern wurde in Schubverbänden eine Gütermenge von 1.771.000 t befördert (Abb. 8), davon

- zu Berg 983.000 t, das sind 43,6 % der zu Berg beförderten Trockengüter (im Vergleich: 2019 - 56 %, 2020 - 32 %, 2021 - 50 %, 2022 - 46 %, 2023 - 46 %);
- zu Tal 788.000 t, das sind 61 % der zu Tal beförderten Trockengüter.

Insgesamt verkehrten 1.048 Güterschubleichter in Schubverbänden zu Berg (im Vergleich: 2020 - 1.193, 2021 - 1.250, 2022 - 1.004, 2023 - 930), davon nur 23 % unter Ballast (im Vergleich: 2019 - 15 %, 2020 - 6 %, 2021 - 6 %, 2022 - 8 %, 2023 - 14 %). Gleichzeitig waren von den 1.029 in Schubverbänden zu Tal verkehrenden Güterschubleichtern 19 % unter Ballast (im Vergleich: 2019 - 33 %, 2020 - 34 %, 2021 - 32 %, 2022 - 17 %, 2023 - 19 %).

b) An Flüssiggut wurde mit Tankleichtern in Verbänden eine Gütermenge von insgesamt 268.000 t befördert, davon

- zu Berg 23.000 t und
- zu Tal 245.000 t.

Insgesamt verkehrten in Schubverbänden zu Berg 21 beladene und 215 Tankschubleichter unter Ballast sowie zu Tal 219 beladene und 17 Tankschubleichter unter Ballast.

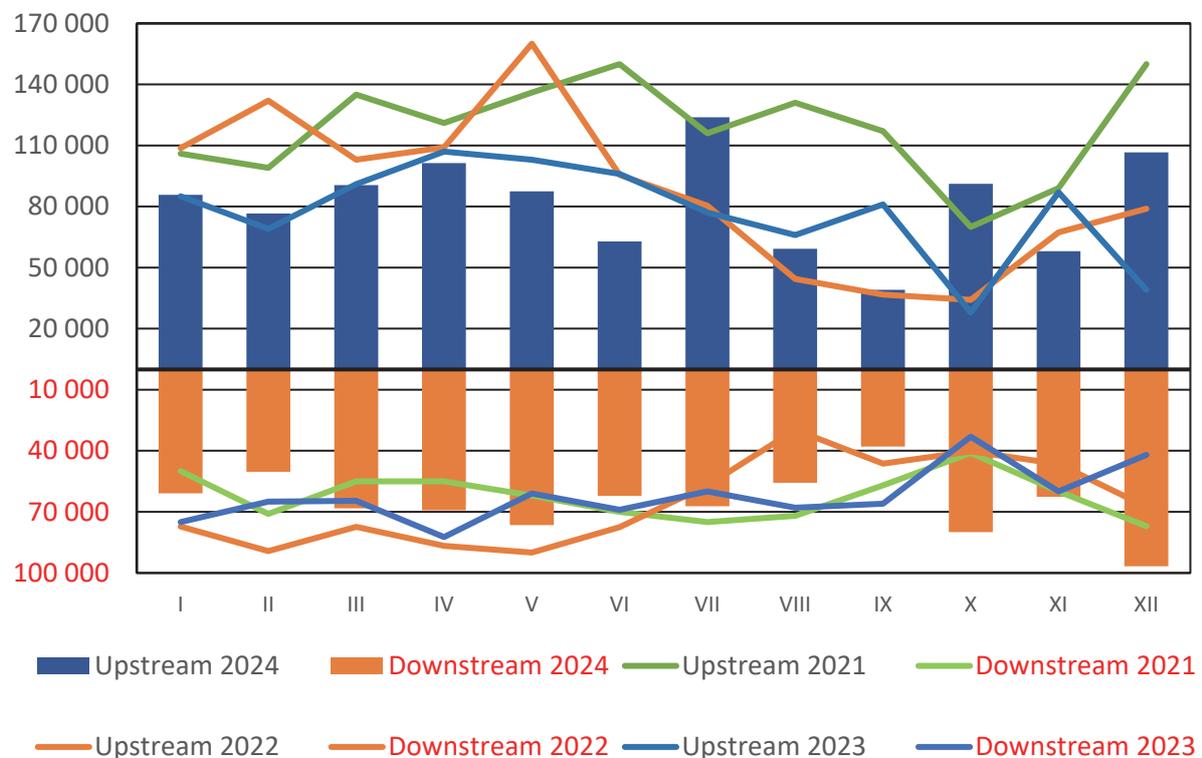


Abb. 8: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat in Tonnen

Güterverkehr mit Motorschiffen

Mit Motorschiffen wurden im Jahr 2024 insgesamt ca. 2.500.000 t befördert, das sind 55 % der gesamten Gütermenge (im Vergleich: 2019 - 41 %, 2020 - 51 %, 2021 - 51 %, 2022 - 52 %, 2023 - 52 %) und 122 % des Umfangs im Vorjahr, davon

- a) Mit Trockengütermotorschiffen wurden insgesamt 2.031.000 t befördert, das entspricht 126 % des Umfangs im Jahr 2023, davon
- zu Berg 1.528.000 t und
 - zu Tal 503.000 t.

Im Jahr 2024 verkehrten insgesamt 1.393 Trockengütermotorschiffe zu Berg (im Vergleich: 2020 - 1.794, 2021 - 1.492, 2022 - 1.454, 2023 - 1.217), davon 91 % beladen, und 1.370 zu Tal (im Vergleich: 2020 - 1.875, 2021 - 1.504, 2022 - 1.597, 2023 - 1.334), davon 40 % beladen.

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

Tabelle 2.4.a

Kennzahlen des Verkehrs mit Trockengütermotorschiffen auf der oberen Donau

Verhältnis/Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beladen zu Berg / zu Tal	2,70:1	2,80:1	2,50:1	2,00:1	1,70:1	2,31:1
Beladen / unter Ballast zu Berg	14,00:1	16,00:1	12,00:1	8,60:1	9,90:1	11,00:1
Beladen / unter Ballast zu Tal	0,57:1	0,47:1	0,57:1	0,71:1	0,90:1	0,67:1

Die Staustufe Gabčíkovo passierten 2.763 Trockengütermotorschiffe, davon

- mit einer Länge von 110 m: 271 beladene Einheiten (im Vergleich: 2020 - 276, 2021 - 330, 2022 - 289, 2023 - 343), davon 142 zu Berg und 129 zu Tal, wobei die Gesamtladung 359.000 t betrug und 162 Einheiten unter Ballast fuhren;
- mit einer Länge von 135 m (Schiffe mit Überlänge): 76 beladene Einheiten (50 zu Berg), wobei die Gesamtladung 148.000 t betrug und 36 Einheiten unter Ballast fuhren;
- spezielle Schiffe (Ro/-ro-Schiffe, Containerschiffe u. a.): insgesamt 113 Schiffe.

b) Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 469.000 t Flüssiggut befördert, davon

- zu Berg 31.000 t und
- zu Tal 438.000 t.

Im Jahr 2024 verkehrten insgesamt 341 Tankmotorschiffe zu Berg, davon 7 % beladen, und 342 Tankmotorschiffe zu Tal, davon 94 % beladen. Die Kennzahlen der Verhältnisse des Verkehrs mit Tankmotorschiffen sind in Tabelle 2.4.b dargestellt.

Tabelle 2.4.b

**Kennzahlen des Verkehrs mit Tankmotorschiffen
auf der oberen Donau**

Verhältnis/Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Beladen zu Berg / zu Tal	0,41:1	0,63:1	0,17:1	0,18:1	0,11:1	0,07:1
Beladen / unter Ballast zu Berg	0,48:1	0,90:1	0,18:1	0,19:1	0,12:1	0,08:1
Beladen / unter Ballast zu Tal	3,60:1	2,30:1	9,40:1	8,90:1	8,60:1	17,00:1

Beförderte Güterarten

Die Besonderheit des Marktes auf diesem Streckenabschnitt im Jahr 2024 (Abb. 9) im Vergleich zu den entsprechenden Kennziffern des Vorjahres bestand in folgenden Aspekten:

- a) stabile Kennzahlen der Beförderung von Eisenerz zu Berg sowie von Metallerzeugnissen zu Tal;
- b) ein Anstieg der Beförderung von Getreide, Nahrungs- und Futtermitteln zu Berg und von Erdölerzeugnissen zu Tal.

Das absolute Verhältnis der wichtigsten Gütermengen im Transportaufkommen zu Berg und zu Tal auf dem erfassten Streckenabschnitt (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) ist in den Tabellen 2.5 und 2.6 dargestellt.

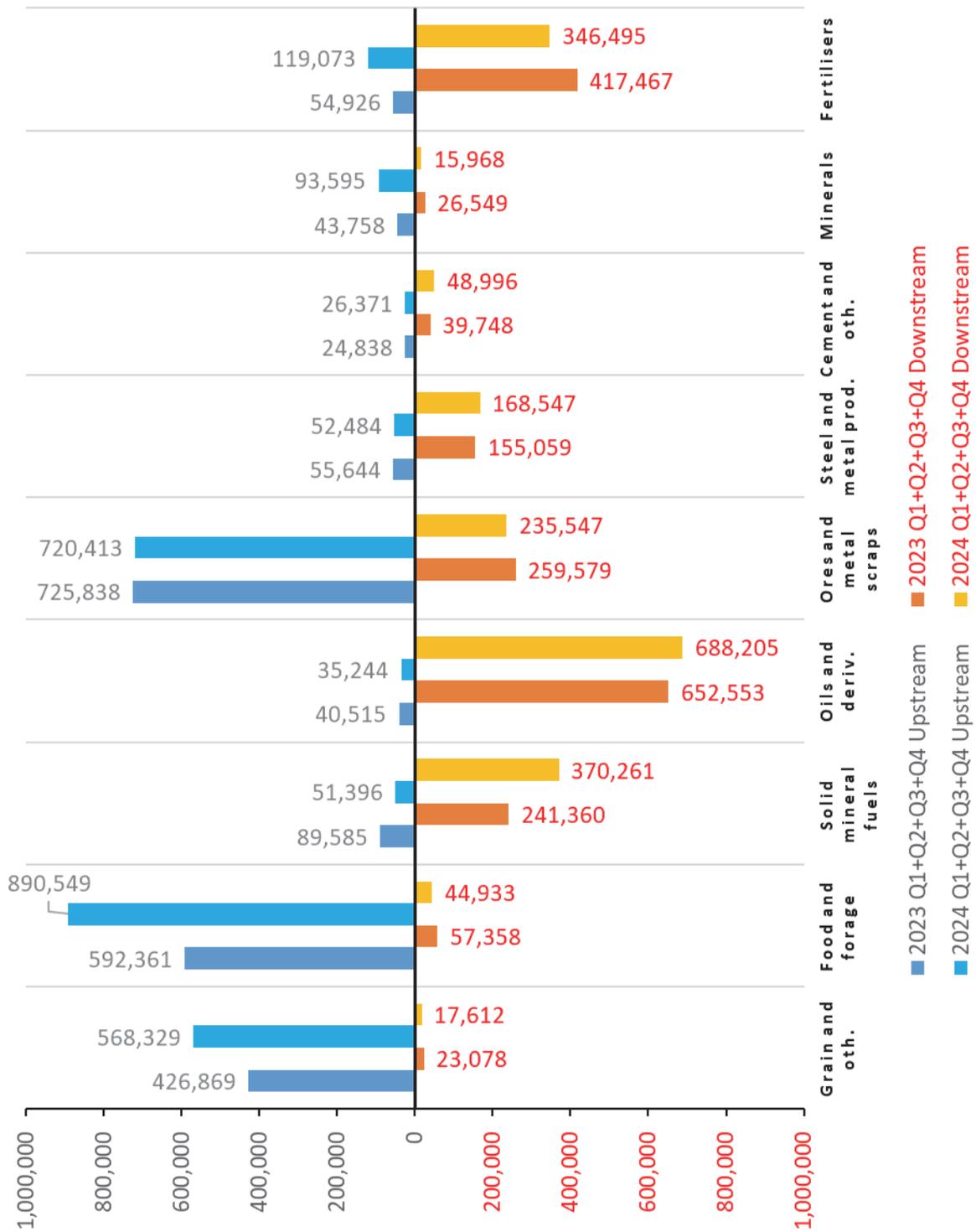


Abb. 9: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Tabelle 2.5

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

Güterart	Jahr, Tsd. t	2020	2021	2022	2023	2024
	Nahrungs- und Futtermittel		1.321	879	783	592
Eisenerz		948	969	735	726	720
Getreide		352	394	416	427	568
Metallerzeugnisse		117	71	101	56	53
Erdölerzeugnisse		212	87	92	41	35
Düngemittel		75	133	75	55	119

Tabelle 2.6

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

Güterart	Jahr, Tsd. t	2020	2021	2022	2023	2024
	Düngemittel		505	465	445	418
Erdölerzeugnisse		578	870	642	653	688
Metallerzeugnisse		97	140	173	155	169

Verkehr auf der mittleren Donau:

Grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) (Statistik der Erfassungsstelle Mohács)

Beförderungsmenge

Der Ladungsdurchgang durch die Erfassungsstelle Mohács belief sich im Jahr 2024 auf 4.034.000 t (Abb. 10), das entspricht 120 % der im Vorjahr beförderten Menge, wobei vom Ladungsdurchgang 1.900.000 t (47 %) auf den Transit zu Berg entfielen. (Vergleich: 2019 - 59 %, 2020 - 42 %, 2021 - 50 %, 2022 - 58 %, 2023 - 43 %)

Es wurden 3.419.000 t Trockengüter befördert, davon:

- zu Berg 1.665.000 t
- zu Tal 1.754.000 t.

Es wurden 615.000 t Flüssiggüter befördert, davon:

- zu Berg 235.000 t
- zu Tal 380.000 t.

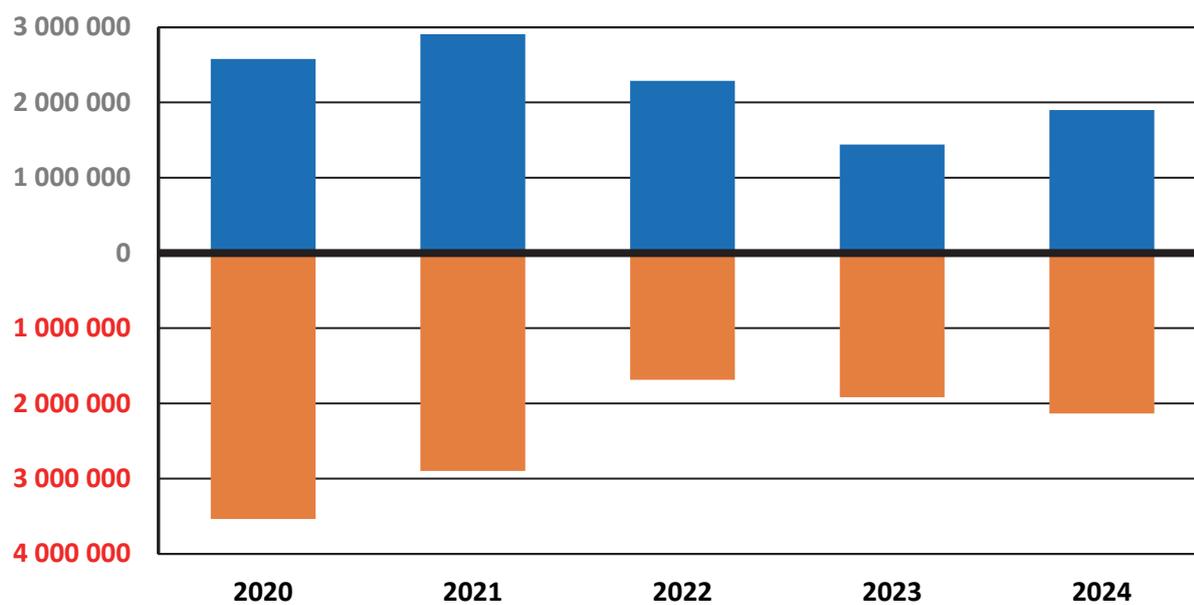


Abb: 10: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden

Mit Schubverbänden wurden durch die Erfassungsstelle Mohács im Jahr 2024 insgesamt mehr als 2.724.000 t Güter befördert, das sind 68 % der gesamten Gütermenge einschließlich Flüssiggut (im Vergleich: 2019 - 80 %, 2020 - 76 %, 2021 - 78 %, 2022 - 73 %, 2023 - 70 %).

- a) Mit Schubverbänden wurden 2.597.000 t an Trockengütern befördert (Abb. 11), das sind 120 % des Umfangs im Jahr 2023, davon
- zu Berg 1.264.000 t, das sind 76 % des gesamten Bergverkehrs an Trockengütern (im Vergleich: 2019 - 80 %, 2020 - 44 %, 2021 - 83 %, 2022 - 78 %, 2023 - 78 %);
 - zu Tal 1.333.000 t, das sind 76 % des gesamten Talverkehrs an Trockengütern (im Vergleich: 2019 - 82 %, 2020 - 56 %, 2021 - 85 %, 2022 - 83 %, 2023 - 77 %).

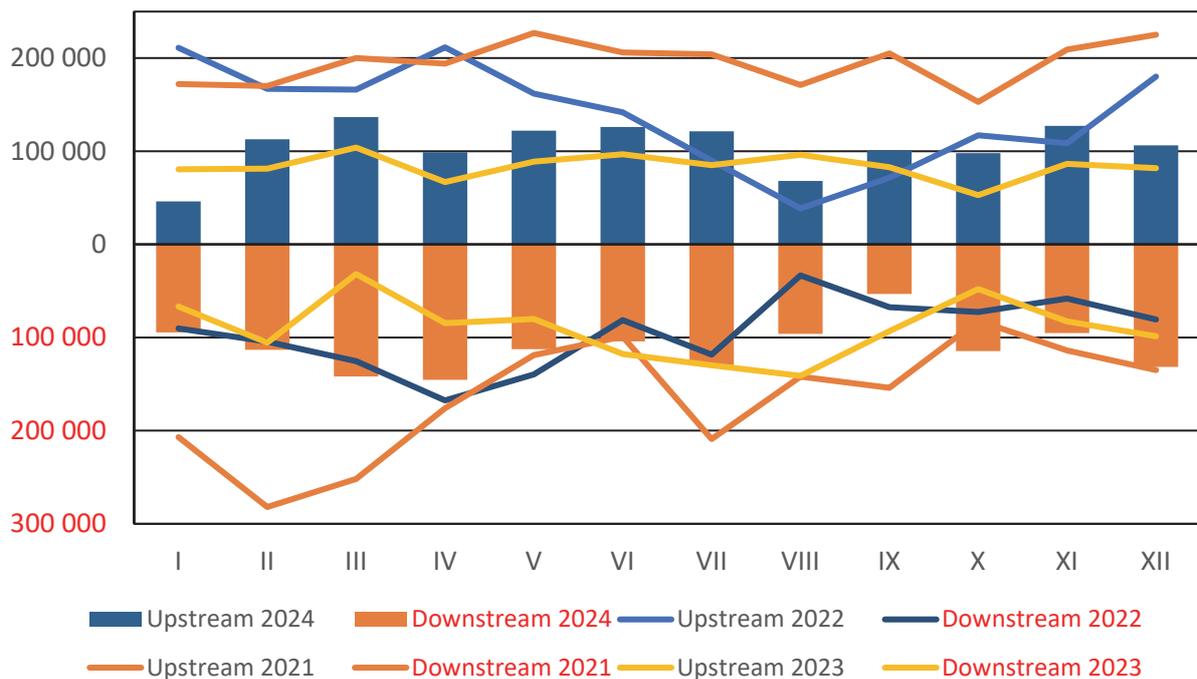


Abb. 11: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS pro Monat in Tonnen

Insgesamt fahren im Jahr 2024 zu Berg 1.521 Güterschubleichter in Schubverbänden durch (2023 - 1.198), davon 33 % unter Ballast (im Vergleich: 2019 - 11 %, 2020 - 35 %, 2021 - 35 %, 2022 - 19 %, 2023 - 32 %). Im gleichen Zeitraum waren von 1.462 (2023 - 1.201) in Schubverbänden zu Tal verkehrenden Güterschubleichtern 17 % (2023 - 9 %) unter Ballast.

b) Mit Tankleichtern in Schubverbänden wurden 127.000 t an Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 31.000 t
- zu Tal 96.000 t.

Insgesamt fahren 105 Tankleichter in Schubverbänden zu Berg, davon 34 % beladen, und zu Tal 103 Tankleichter, davon 81 % beladen.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Im Jahr 2024 wurden mit Motorschiffen insgesamt 1.309.000 t durch die Erfassungsstelle Mohács befördert, das sind 33 % des gesamten Ladungsdurchgangs (im Vergleich: 2019 - 21 %, 2020 - 24 %, 2021 - 22 %, 2022 - 27 %, 2023 - 31 %), davon:

a) Mit Trockengütermotorschiffen (993 Durchfahrten, davon 67 % beladen) wurden 822.000 t befördert, davon:

- zu Berg 401.000 t
- zu Tal 421.000 t.

b) Mit Tankmotorschiffen (insgesamt 491 Durchfahrten, davon 71 % beladene Tankschiffe) wurden 488.000 t Flüssiggut befördert (Abb. 12), davon

- zu Berg 204.000 t
- zu Tal 284.000 t.

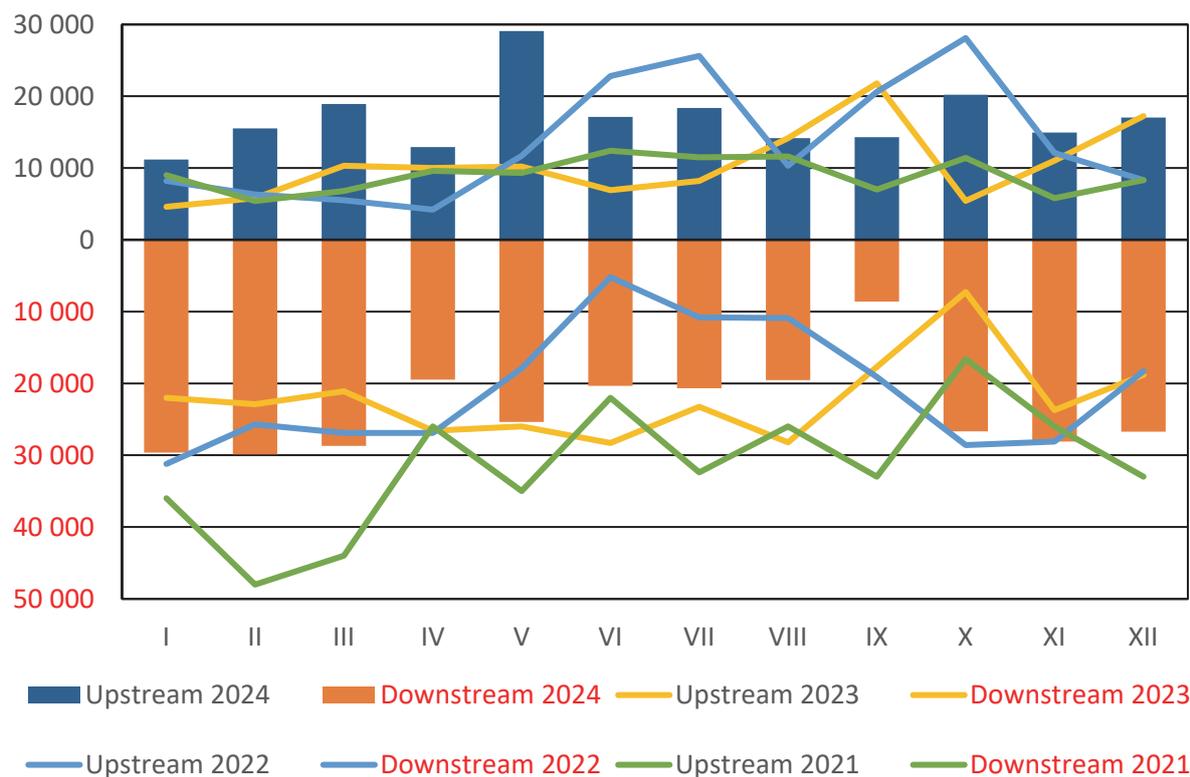


Abb. 12: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat in Tonnen

Beförderte Güterarten

Die Besonderheit des Marktes im Jahr 2024 auf diesem Streckenabschnitt (Abb. 13) im Vergleich zu den entsprechenden Kennzahlen im Vorjahr bestand in folgenden Aspekten:

- a) relativ stabile Beförderungsmengen von Eisenerz zu Berg und starker Rückgang der Beförderungsmengen von Nahrungsmitteln zu Tal
- b) anhaltend geringe Beförderungsmengen von Kohle zu Berg
- c) Anstieg der Beförderungsmengen von Erdölerzeugnissen und Getreide zu Tal
- d) stabile Beförderungsmengen von Metallerzeugnissen zu Tal und Anstieg der Beförderungsmengen von Düngemitteln zu Berg/zu Tal.

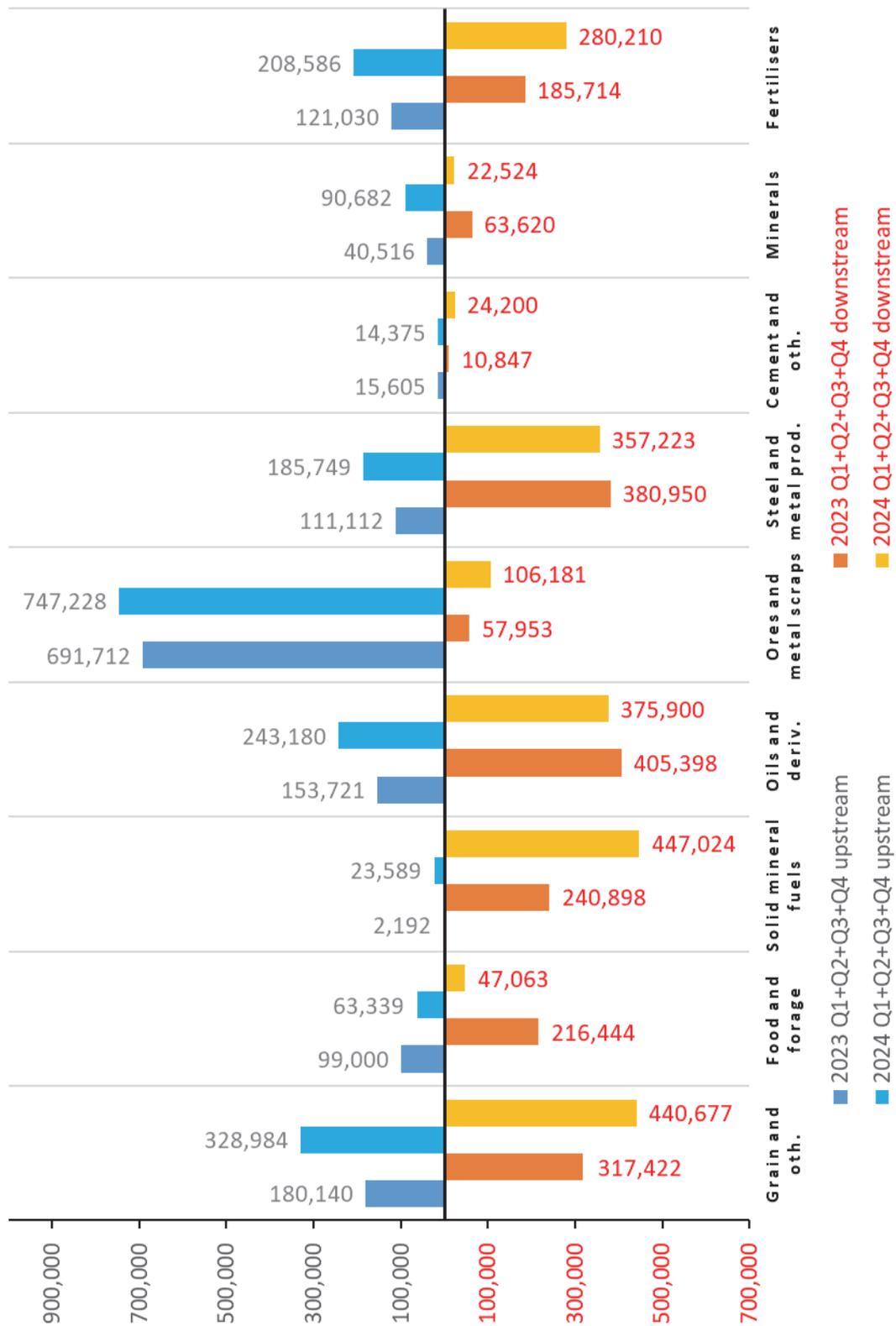


Abb. 13: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Das absolute Verhältnis der wichtigsten Gütermengen am Transportaufkommen zu Berg und zu Tal auf diesem Streckenabschnitt (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien, HU/HR/RS) ist in den Tabellen 2.7 und 2.8 dargestellt.

Tabelle 2.7

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

Güterart \ Jahr, Tsd. t	2020	2021	2022	2023	2024
Eisenerz	954	991	741	692	747
Kohle (Koks)	323	281	200	2	24
Düngemittel	436	385	256	121	209
Erdölerzeugnisse	106	117	252	154	243
Metallerzeugnisse	243	249	205	111	186

Tabelle 2.8

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

Güterart \ Jahr, Tsd. t	2020	2021	2022	2023	2024
Getreide	1.471	1.002	239	317	441
Erdölerzeugnisse	528	591	322	405	376
Metallerzeugnisse	295	254	310	381	357
Nahrungs- und Futtermittel	520	219	65	216	47
Düngemittel	364	316	316	186	280

Die Beförderungsmenge insgesamt nach Güterart im Jahr 2024 ist nachfolgend dargestellt. (Tabellen 2.9 – 2.10)

Tabelle 2.9

Beförderungsmengen durch die Erfassungsstelle Gabčíkovo

Güterart	Gesamt	Zu Berg	Zu Tal
Getreide	12,9 %	12,5 %	0,4 %
Nahrungs- und Futtermittel	20,5 %	19,5 %	1,0 %
Feste Brennstoffe	9,2 %	1,1 %	8,1 %
Erdölerzeugnisse	15,9 %	0,8 %	15,1 %
Eisenerz	21,0 %	15,8 %	5,2 %
Metallerzeugnisse	4,9 %	1,2 %	3,7 %
Zement	1,7 %	0,6 %	1,1 %
Minerale	2,5 %	2,1 %	0,4 %
Organischer und mineralischer Dünger	10,2 %	2,6 %	7,6 %
Sonstige	1,5 %	0,5 %	1,0 %
Gesamt	100 %	56,6 %	43,4 %

Tabelle 2.10

Beförderungsmengen durch die Erfassungsstelle Mohács

Güterart	Gesamt	Zu Berg	Zu Tal
Getreide	19,2 %	8,2 %	11,0 %
Nahrungs- und Futtermittel	2,8 %	1,6 %	1,2 %
Feste Brennstoffe	11,8 %	0,6 %	11,2 %
Erdölerzeugnisse	15,5 %	6,1 %	9,4 %
Eisenerz	21,3 %	18,6 %	2,7 %
Metallerzeugnisse	13,5 %	4,6 %	8,9 %
Zement	1,0 %	0,4 %	0,6 %
Minerale	2,9 %	2,3 %	0,6 %
Organischer und mineralischer Dünger	12,2 %	5,2 %	7,0 %
Gesamt	100 %	47,6 %	52,4 %

2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken

Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Im Jahr 2024 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 18.000.000 t⁴, das sind 79 % der entsprechenden Kennzahl für 2023, davon:

- internationaler Güterverkehr: 14.000.000 t (74 % der Kennzahl für 2023);
- Güterverkehr im Inland: 4.500.000 t (98 % der Kennzahl für 2023).

Das monatliche Transportaufkommen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal ist in Abbildung 14 und die Entwicklung des Güterverkehrs in Tabelle 2.11 dargestellt.

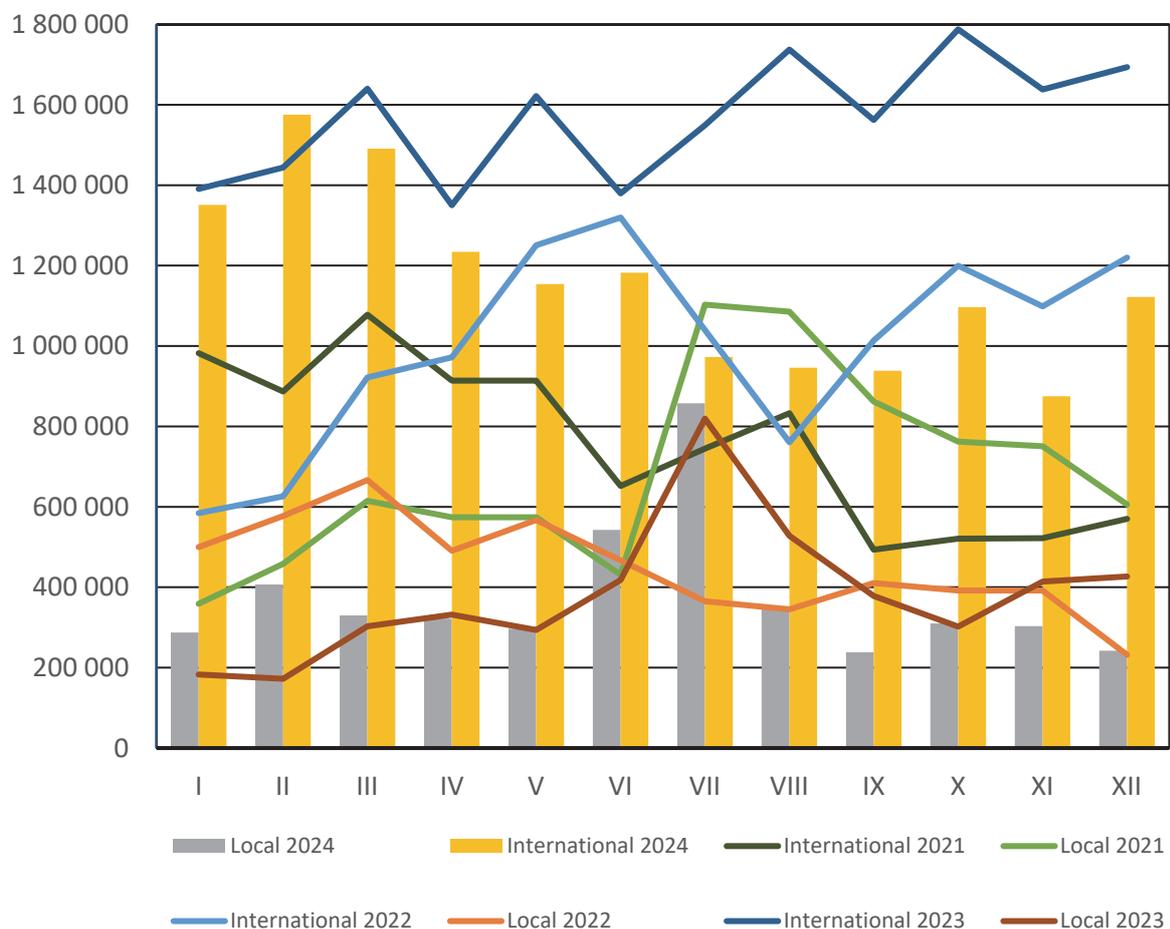


Abb. 14: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

⁴ www.acn.ro

Tabelle 2.11

Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Jahr (in Mio. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Güterverkehr gesamt	16,7	16,5	17,3	17,3	23,4	18,4
Internationaler Güterverkehr	8,9	10,6	9,1	12,0	18,8	13,9
Güterverkehr im Inland	7,9	5,9	8,2	5,3	4,6	4,5

Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal

Der Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal kam im Jahr 2024⁵ auf 9.902.000 t, das entspricht 60,2 % der Kennzahl für 2023 (Tabelle 2.12).

Tabelle 2.12

Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal

Jahr (in Tsd. T)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Güterverkehr	5.487	4.549	5.070	10.568	16.446	9.902
Von der Donau ins Meer	4.331	2.872	3.389	7.217	12.836	3.456
Vom Meer in die Donau	1.156	1.677	1.681	3.351	3.610	6.446

Im Jahr 2024 durchquerten den Sulina-Kanal insgesamt 3.141 Schiffe (im Vergleich: 2023 - 4.285 Schiffe), davon:

- Vom Meer in die Donau: 1.444 Schiffe (im Vergleich: 2023 - 1.625 Schiffe);
- Von der Donau ins Meer: 1.697 Schiffe (im Vergleich: 2023 - 2.660 Schiffe).

⁵ www.afdj.ro

Kapitel 3

Güterumschlag in den Donauhäfen

3.1 HÄFEN IN DEUTSCHLAND

1. Im Jahr 2023⁶ betrug der Gesamtgüterumschlag der Donauhäfen in Deutschland 2.228.000 t, das sind 92,4 % des Güterumschlags im Jahr 2022 (Tabelle 3.1), während sich der Gesamtgüterumschlag im Jahr 2024 auf 2.047.000 Tonnen belief.

Auf dem Donauabschnitt in Deutschland von Kelheim bis zur österreichischen Grenze belief sich das gesamte Güterverkehrsaufkommen im Jahr 2023 auf 3.070.000 Tonnen⁷. Im Jahr 2024 betrug diese Kennzahl 3.590.000 Tonnen.

Tabelle 3.1

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Güterumschlag	3.274	3.511	2.999	2.410	2.228	2.047

*Summe der vier unten dargestellten Häfen einschließlich Deggendorf

2. Der Güterumschlag einzelner Donauhäfen in Deutschland ist nach Jahren in Tabelle 3.2 dargestellt⁸.

Tabelle 3.2

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Kelheim	Regensburg	Straubing-Sand	Passau
2019	369	1.387	660	359
2020	362	1.553	661	473
2021	356	1.303	663	251
2022	302	1.083	552	229
2023	252	1.021	516	218
2024	316	942	596	129

3. Die Umschlagsmengen der Häfen Kelheim, Regensburg und Straubing-Sand im Jahr 2024 nach Güterarten⁹:

Erzeugnisse der Landwirtschaft (Gruppe 01)

- Güterumschlag in den Häfen Straubing-Sand – 280.000 t, Regensburg – 368.000 t, Kelheim – 99.000 t

⁶ 2019-2023: www.statistik.bayern.de, 2024: <https://www-genesis.destatis.de/>

⁷ <https://www-genesis.destatis.de/>

⁸ 2019-2023: www.statistik.bayern.de; 2024: <https://www-genesis.destatis.de/>

⁹ <https://www-genesis.destatis.de/>

Metallerze (Gruppe 03)

- Güterumschlag in den Häfen Straubing-Sand – 22.000 t, Regensburg – 46.000 t, Kelheim – 80.000 t;

Nahrungsmittel (Gruppe 04)

- Güterumschlag in den Häfen Straubing-Sand – 227.000 t, Regensburg – 165.000 t, Kelheim – 31.000 t

Chemische Stoffe und Erzeugnisse (Gruppe 08)

- Güterumschlag in den Häfen Straubing-Sand – 62.000 t, Regensburg – 95.000 t, Kelheim – 61.000 t

Metallerzeugnisse (Gruppe 10)

- Güterumschlag in den Häfen Regensburg – 88.000 t, Kelheim – 5.000 t

Sekundärrohstoffe, Abfall (Gruppe 14)

- Güterumschlag in den Häfen Regensburg – 112.000 t, Kelheim – 500 t

3.2 HÄFEN IN ÖSTERREICH

1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Österreich betrug im Jahr 2024¹⁰ insgesamt 5.349.000 t, das entspricht 104 % des Güterumschlags im Jahr 2023 (Tabelle 3.3).

Tabelle 3.3

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geladen - Ausfuhr	2.259	2.061	2.425	1.897	2.018	1.942
Gelöscht - Einfuhr	4.193	3.989	3.931	3.466	2.742	3.023
Güterumschlag einschl. Inland	6.706	6.645	7.112	5.483	5.123	5.349

Die Gesamtmenge der im Inlandverkehr beförderten Güter betrug 385.000 t, was 7,2 % des Gesamtgüterumschlags der Häfen des Landes entspricht.

2. Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Österreich im Jahr 2024 ist in Tabelle 3.4 dargestellt.

¹⁰ www.statistik.at

Tabelle 3.4

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Wien	Linz	Krems	Enns
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	298	554
Güterumschlag 2023	633	2.916	196	416
Güterumschlag 2024	683	2.820	246	494
Geladen 2024	576	1.189	49	55
Gelöscht 2024	107	1.631	197	439

3. Folgende Gütermengen wurden insgesamt in Häfen anderer Länder ausgeführt (Tabelle 3.5):

Tabelle 3.5

Jahr/Land (Tsd. t)	DE	HU	RO	NL	BE	RS
2019	361	784	466	150	200	135
2020	319	731	416	155	153	145
2021	400	896	413	123	257	105
2022	270	589	452	109	177	94
2023	232	642	498	78	219	85
2024	323	578	415	74	245	111

Besonders erwähnenswert ist auch die in die Häfen der Slowakei ausgeführte Gütermenge (gelöscht), die sich 2024 auf 114.000 Tonnen beliefen.

4. Folgende Gütermengen wurden insgesamt von Häfen anderer Länder eingeführt (Tabelle 3.6):

Tabelle 3.6

Jahr/Land (Tsd. t)	SK	NL	UA	HU	DE	RO
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	1.165	374	383	539	249	427
2023	822	278	10	431	265	757
2024	697	296	270	498	218	581

Besonders erwähnenswert ist auch die aus den Häfen Serbiens eingeführte Gütermenge, die sich 2024 auf 222.000 t belief, sowie mit 209.000 t die Einfuhrmenge aus den Häfen Belgiens.

3.3 HÄFEN IN DER SLOWAKEI

1. Der Gesamtgüterumschlag der öffentlichen Häfen in der Slowakei¹¹ wird vom Güterumschlag in den Häfen Bratislava und Komárno bestimmt (Tabelle 3.7), der sich im Jahr 2024 auf 1.473.000 t belief. Das entspricht 98 % des Güterumschlags im Vorjahr.

Tabelle 3.7

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geladen	1.515	1.443	1.674	1.769	1.310	1.316
Gelöscht	149	110	172	165	199	157
Güterumschlag	1.664	1.553	1.846	1.934	1.509	1.473

2. Wichtigste Gütermengen:

- ca. 45 % Erzeugnisse der Landwirtschaft und chemischen Industrie (Kunstdünger, Pellets),
- ca. 40 % Kraft- und Brennstoffe (Kohle, Koks),
- ca. 13 % Metallerzeugnisse.

3.4 HÄFEN IN UNGARN

1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Ungarn¹² belief sich im Jahr 2024 auf 4.019.000 t. Das entspricht 112 % des Güterumschlags im Vorjahr (Tabelle 3.8).

Tabelle 3.8

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geladen	3.204	4.489	3.109	1.924	2.062	2.385
Gelöscht	2.860	2.253	2.606	2.139	1.542	1.633
Güterumschlag	6.064	6.742	5.715	4.063	3.604	4.019

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

Tabelle 3.9

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Baja	Csepel	Győr-Gönyű	Andere
2019	505	1.130	225,4	4.204
2020	845	1.192	280,0	4.424
2021	581	1.199	267,0	3.668
2022	306	985	271,0	2.501
2023	350	889	217,0	2.149
2024	339	965	248,0	2.466

¹¹ Hafenverwaltung Bratislava und Komárno

¹² www.ksh.hu

3.5 HÄFEN IN KROATIEN

1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Kroatien¹³ (einschließlich Save-Häfen) belief sich im Jahr 2024 auf 392.000 t. Das entspricht 108 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.10).

Tabelle 3.10

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geladen: - Ausfuhr	277	393	274	124	65	85
Gelöscht: - Einfuhr	472	463	394	420	272	307
Güterumschlag einschl. Inland	814	948	697	583	364	392

2. 13% des Güterumschlags bestand aus Agrarerzeugnissen (Gruppe 1), 68 % aus Erzen (Gruppe 03), 11 % aus Stein- und Braunkohle (Gruppe 02) und 2 % aus Metallerzeugnissen (Gruppe 10).

3.6 HÄFEN IN SERBIEN

1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Serbien¹⁴ (einschließlich Save-Häfen) belief sich im Jahr 2024 auf 12.816.000 t. Das entspricht 107 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.11).

Tabelle 3.11

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geladen - Ausfuhr	3.593	3.752	3.707	1.918	1.926	3.741
Gelöscht - Einfuhr	5.061	3.207	5.182	4.992	6.193	5.392
Güterempfang/ -versand - Inland	1.081	1.205	4.721	5.113	3.912	3.683
Güterumschlag	9.735	8.164	13.610	12.023	12.031	12.816

Der Güterumschlag bestand zu:

- 34,82 % aus Baustoffen (Kies und Sand),
- 9,29 % aus Eisenerz,
- 12,76 % aus Getreide,
- 19,46 % aus Erdöl und Erdölerzeugnissen,
- 6,30 % aus Kohle.

¹³ <https://dzs.gov.hr>

¹⁴ www.stat.gov.rs

2. Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Serbien¹⁵ ist in Tabelle 3.12 dargestellt.

Tabelle 3.12

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Pančevo	Smederevo	Belgrad	Novi Sad	Prahovo
2019	1.517	4.040	196,0	1.413	1.109
2020	2.051	2.612	167,0	1.632	1.198
2021	935	3.176	206,0	1.435	1.049
2022	1.589	3.053	112,0	979	933
2023	1.641	2.823	88,5	918	1.054
2024	2.222	2.749	100,5	1.374	1.360

3.7 HÄFEN IN RUMÄNIEN

1. Zum Gesamtgüterumschlag der Donauhäfen Rumäniens¹⁶ tragen bei:

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

2. Der Güterumschlag der wichtigsten rumänischen Häfen an der Seedonau ist in Tabelle 3.13 dargestellt.

Tabelle 3.13

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Brăila	Tulcea	Galați
Güterumsch.:Binnensch.			
2019	397	1.660	3.077
2020	281	1.213	2.831
2021	512	1.329	3.350
2022	825	479	3.054
2023	364	167	1.956
2024	132	122	3.184
Seesch.			
2019	835	15	2.061
2020	327	12	2.425
2021	340	3	2.496
2022	278	10	2.119
2023	162	-	1.431
2024	134	-	1.296

¹⁵ Daten: serbische Hafenverwaltungsagentur

¹⁶ www.insse.ro

Der Güterumschlag von Seeschiffen stellt einen Teil am Güterverkehr im Sulina-Kanal dar. Im Jahr 2024 erreichte der Verkehr im Sulina-Kanal einen Umfang von 9.902.000 t, das entspricht 60 % des Umfangs im Vorjahr.

3. Der Gesamtgüterumschlag in den rumänischen Häfen belief sich im Jahr 2024 auf 23.759.000 t. Darin ist auch der Güterumschlag von Binnenschiffen im Hafen Constanța (17.051.000 t) enthalten. Der Gesamtgüterumschlag entspricht 82 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.14).

Tabelle 3.14

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geladen:						
– Grenzüberschreitend	5.609	5.112	5.203	5.641	7.003	6.719
– Inland	8.190	6.602	7.108	3.857	3.059	3.297
Gelöscht:						
– Grenzüberschreitend	5.674	8.217	7.121	8.900	13.463	9.004
– Inland	9.001	7.376	9.025	5.957	5.331	4.738
Güterumschlag:	28.474	27.307	28.457	24.355	28.857	23.759

4. Wichtigste Güterarten nach Gruppen, Anteil in Prozent am Güterumschlag:

- Metallerze (Gruppe 03): 22 %
- Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Gruppe 01): 46 %
- Chemische Stoffe (Gruppe 08): 9,3 %
- Koks und Erdölerzeugnisse (Gruppe 07): 11 %
- Metallerzeugnisse (Gruppe 10): 2,9 %
- Stein- und Braunkohle (Gruppe 02): 3,9 %

5. Ausgeführte Gütermengen nach Ländern (geladen):

- nach Österreich – 705.000 t
- nach Bulgarien – 601.000 t
- nach Ungarn – 286.000 t
- in die Republik Moldau – 507.000 t
- nach Serbien – 2.945.000 t
- in die Ukraine – 1.492.000 t

6. Eingeführte Gütermengen nach Ländern (gelöscht):

- nach Österreich – 246.000 t
- nach Bulgarien – 966.000 t
- nach Ungarn – 648.000 t
- in die Republik Moldau – 458.000 t
- nach Serbien – 2.363.000 t
- in die Ukraine – 4.184.000 t

3.8 HÄFEN IN BULGARIEN

1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Bulgarien¹⁷ im Jahr 2024 betrug unter Berücksichtigung aller Terminale und der auf Ro/Ro-Schiffen beförderten Güter 7.520.000 t, das entspricht 107 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.15).

Tabelle 3.15

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Geladen - Ausfuhr	2.485	2.823	3.707	3.354	3.839	3.667
Gelöscht - Einfuhr	1.830	1.799	2.666	2.979	2.215	2.815
Güterempfang/- versand - Inland	1.070	809	738	771	972	1.038
Güterumschlag	5.385	5.431	7.111	7.104	7.026	7.520

2. Zusammensetzung der ausgeführten Güter:

- Schüttgut – 27,33 %
- allgemeine Güter – 3,49 %
- Flüssiggüter – 3,39 %
- Ro/Ro-Transporte – 65,79 %

3. Zusammensetzung der eingeführten Güter:

- Schüttgut – 26,43 %
- allgemeine Güter – 14,07 %
- Flüssiggüter – 9,70 %
- Ro/Ro-Transporte – 49,80 %

3.9 HÄFEN IN DER REPUBLIK MOLDAU

1. Der Gesamtgüterumschlag im Hafen Giurgiulești¹⁸ im Jahr 2024 betrug 2.579.000 t, das entspricht 96,7 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.16).

Tabelle 3.16

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Güterumschlag	1.299	1.185	1.819	2.144	2.668	2.579

2. Ausgeführte Güter (Getreide, Pflanzenöl) machen 40,8 % des Güterumschlags im Hafen aus (1.052.000 t). Eingeführte Güter (Erdölerzeugnisse, Düngemittel, Sand, Kies und Kohle) machen 59,2 % (1.527.000 t) des Güterumschlags dar.

3. Nach Güterarten werden folgende Anteile verzeichnet: Getreide 49,4 %, Sand und Kies 15,5 %, Erdölerzeugnisse 11,5 %, Kohle 4,85 %, Pflanzenöl 5 %.

¹⁷ Daten: Seeverwaltung Bulgariens

¹⁸ Daten: Schifffahrtsagentur der Republik Moldau

3.10 HÄFEN IN DER UKRAINE

1. Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in der Ukraine¹⁹ im Jahr 2024 betrug unter Berücksichtigung des Güterumschlags von Seeschiffen 17.396.000 t, das entspricht 54,3 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.17). Davon entfielen auf Getreide 6.435.000 t, das entspricht 37 % des Gesamtgüterumschlags.

Tabelle 3.17

Jahr (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Güterumschlag	5.629	4.055	5.505	16.505	32.021	17.396

2. Der Güterumschlag der wichtigsten Donauhäfen in der Ukraine ist in der Tabelle 3.18 dargestellt.

Tabelle 3.18

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2024	13.448	3.431	517
in % zu 2023	66 %	34 %	31 %

Tabelle 3.19

Umschlag der wichtigsten Güterarten in den ukrainischen Häfen

Jahr/Güterart (Tsd. t)	Getreide	sonstiges Schüttgut	Öl (Flüssiggut)
2024	6.435	1.871	6.190
2023	15.192	4.883	2.920
in % zu 2023	42 %	38 %	212 %

Tabelle 3.20

Umschlag von Export-Gütern in den Donauhäfen der Ukraine

Güterart/Hafen (Tsd. t)	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
Getreide	4.989	1.258	188
sonstiges Schüttgut	1.197	567	107
Öl (Flüssiggut)	5734	445	11

¹⁹ Daten: Seehafenverwaltung der Ukraine

Kapitel 4

Schlussfolgerungen

1. Wie in Kapitel 1 aufgeführt, wurde die Ausgangslage der wichtigsten Marktsektoren des Schifffahrtsmarktes auf der Donau bis Anfang 2024 vor allem durch die großangelegte russische Aggression gegen die Ukraine bestimmt. Im Jahr 2024 und in den ersten Monaten des Jahres 2025 sind durch das aggressive Vorgehen Russlands direkte Sicherheitsrisiken nicht nur für die Infrastruktur der ukrainischen Donauhäfen, sondern auch für das gesamte Schifffahrtssystem auf der unteren Donau entstanden, einschließlich für die Sicherheit der Schiffsbesatzung und des Personals. Die anhaltenden Angriffe auf die Infrastruktur der ukrainischen Donauhäfen haben eine Sicherheitsbedrohung für die benachbarten Donaustaaten geschaffen und bedeutende Risiken für den Markt der Donauschifffahrt verursacht. Davon waren im Jahr 2024 fast alle Hauptsektoren und die Entwicklung des Marktes betroffen.

Besonders besorgniserregend sind die zivilen Opfer der Luftangriffe.

Darüber hinaus sind durch Brände in Industrieanlagen, Getreidespeichern und der zivilen Infrastruktur negative Folgen für die Umwelt entstanden.

2. Trotz eher günstiger Schifffahrtsbedingungen im Jahr 2024 sind Veränderungen bei den absoluten Werten und relativen Verhältnissen der Güterarten im Verkehr auf der Donau zu beobachten. Besonders auffällig sind diese Veränderungen im Vergleich zu den Jahren 2019 – 2020 (der Zeitraum vor und nach der COVID-19-Pandemie) sowie im Bereich des Fahrgastverkehrs.

3. Die Donaukommission unterstützt die EU-Kommission/DG MOVE weiterhin bei speziellen Koordinierungsaktivitäten im Rahmen der im Mai 2022 angenommenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*.

An der Rolle und Bedeutung der Initiative hat sich trotz der wachsenden Aktivität des ukrainischen Getreidekorridors, der im Herbst 2023 unter Einbeziehung der Häfen von Odessa, Pivdennyi und Tschernomorsk (Häfen des Großraums Odessa) eingerichtet wurde, nichts geändert.

Trotz eines deutlichen Rückgangs der Frachtraten bei den Getreidetransporten aus den Häfen der unteren Donau konnten die Donauhäfen der Ukraine – Reni, Ismail und Ust-Dunajsk – auf dem Markt insgesamt ihre stabile Position halten.

Im Jahr 2024 wurden über die ukrainischen Donauhäfen insgesamt 8.289.413 Tonnen Getreide, Sojabohnen, Raps, Sonnenblumenkerne und Öl exportiert. Darüber hinaus wurden über diese Häfen auch andere Güter, wie Eisenerz und Importe von Mineralölerzeugnissen umgeschlagen.

Die Tätigkeit der Donaukommission im Rahmen der Initiative „*Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*“ entwickelt sich in folgende Richtungen:

- Kontinuierliches Monitoring und Verbesserung der Verwaltungsabläufe zur Effizienzsteigerung der grenzüberschreitenden Güterströme in der Region;
- Gewährleistung der Nachhaltigkeit und der ständigen Bereitschaft der Donauschifffahrt als Ausweichstrecke zur Unterstützung des Verkehrs in/aus ukrainischen Häfen sowie Stabilisierung des Donau-Schwarzmeer-Kanals;
- Entwicklung einer Positionierung in Bezug auf die Vorbereitung der Donauschifffahrt für den Transport von für die Wiederherstellung und den Wiederaufbau der Energie- und Verkehrsinfrastruktur der Ukraine benötigten Gütern.



Erstellt vom Sekretariat der Donaukommission

Titelfoto: Srđan Jović

<https://www.pexels.com/photo/ferry-on-river-in-town-8045676/>

Druck: Multiszołg Bt.

<http://www.multiszołgbt.hu>

Herausgeber: Donaukommission

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