

DONAUKOMMISSION
Arbeitsgruppe für
technische Angelegenheiten
5. - 7. November 2025

WG TECH/November 2025

AD V.3.1 (2025-2)

INFORMATION DES SEKRETARIATS

**zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt:
erstes Halbjahr 2025“**

Kapitel 1

Markt der Donauschifffahrt im ersten Halbjahr 2025 – Allgemeine Charakteristik

1.1 Ausgangslage des Marktes im Jahr 2025

1. Die Ausgangslage des Güterverkehrsmarktes der Donauschifffahrt im ersten Halbjahr 2025 ergab sich aus den Gesamtergebnissen des Jahres 2024, der Marktentwicklung im ersten Quartal (Q₁) 2025 sowie der Prognose für das erste Halbjahr 2025. Laut Prognose des EUROFER (Juli 2025) wird in der Metallindustrie der Länder der Europäischen Union und der Eurozone sowie im Donaauraum und den angrenzenden Becken kein Wachstum erwartet. Gleichzeitig deutet die Prognose des USDA (Juli 2025) auf einen Anstieg der wichtigsten Indikatoren des Agrarsektors und eine Zunahme der Transportaktivitäten im hiesigen Erfassungszeitraum der Marktbeobachtung hin.
2. Die Situation in der Donauschifffahrt, insbesondere in der Region der unteren Donau, hat sich weiter verschlechtert. Die Russische Föderation verstärkte ihre Angriffe auf die ukrainische Infrastruktur an der Donau. Überreste russischer Drohnen wurden auch auf dem Territorium der Nachbarstaaten Rumänien und Republik Moldau gefunden. Der Güterverkehr auf der Donau war mit erheblichen Sicherheitsproblemen, zusätzlichen Risiken und tiefgreifenden Veränderungen in einzelnen Verkehrssektoren konfrontiert, was wiederum eine teilweise Neuausrichtung des Marktes hervorrief.
3. Im ersten Halbjahr 2025 - beginnend im Januar (der erste Angriff auf die Region des Hafens von Ismail erfolgte genau im Januar) und praktisch jeden Monat bis einschließlich Juli - führte Russland regelmäßig Luftangriffe auf die Infrastruktur der ukrainischen Donauhäfen und angrenzende Objekte durch. Infolge der Angriffe wurden Getreidespeicher, Lagerhallen und Verwaltungsgebäude zerstört und Schiffe, die sich im Lade- und Löschvorgang befanden, schwer beschädigt.

Am 23. Juli 2025 kam es bei Baggerarbeiten zur Instandhaltung der Schifffahrtsbedingungen im Kilia-Arm zur Explosion einer Mine, bei der drei Besatzungsmitglieder ums Leben kamen und acht verletzt wurden.

Dabei wurden auch zivile Objekte getroffen, wodurch das Leben von Zivilpersonen gefährdet wurde.

Dem Ökosystem der unteren Donau wurden erhebliche Schäden zugefügt:

- Luft- und Bodenverschmutzung durch Brände von Erdölprodukten und Getreide;
 - Schädigung der Wasserressourcen durch den Austritt von Sonnenblumenöl und Erdölerzeugnissen;
 - Verschmutzung des Donaudeltas mit Öl nach dem Unfall der russischen Tanker „Volgoneft-212“ und „Volgoneft-239“ im Schwarzen Meer, die vom ehemaligen „Russischen Flussregister“ zum Betrieb zugelassen worden waren, obwohl sie nicht für die Hochseeschifffahrt bestimmt und über 50 Jahre alt waren.
4. Es ist anzumerken, dass die russischen Luftangriffe Bedingungen geschaffen haben, die eine direkte Sicherheitsbedrohung für die Infrastruktur der ukrainische Donauhäfen als auch für das gesamte Schiffsverkehrssystem auf der unteren Donau darstellen, einschließlich der Sicherheit der Schiffsbesatzungen und des Personals.

Trotz des regelmäßigen Beschusses sind die ukrainischen Donauhäfen weiterhin funktionsfähig und leisten einen wichtigen Beitrag zur weltweiten Ernährungssicherheit.

5. Unter diesen Gegebenheiten setzte die Donaukommission im Jahr 2025 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. Das Hauptziel der Initiative war die Stabilisierung und Entwicklung von Logistikkonzepten für den Güterverkehr durch Nutzung der Donauhäfen in der Ukraine, der Republik Moldau und in Rumänien sowie der „Donau-Schwarzmeer“-Kanalverbindungen.

Die Initiative „Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine“ hat trotz der zunehmenden Aktivitäten des **ukrainischen Getreidekorridors**, der im Herbst 2023 unter Einbeziehung der Häfen Odessa, Pivdennyi und Tschernomorsk (Häfen von Groß-Odessa) eingerichtet wurde, nichts an ihrer Bedeutung verloren. Dabei hängt die Aufrechterhaltung der weltweiten Ernährungssicherheit nach wie vor weitgehend von der Unterstützung der bestehenden und der Schaffung neuer Logistikkonzepte für den Export ukrainischer Agrarerzeugnisse ab, unter Einbeziehung des Clusters der ukrainischen Donauhäfen. Das Hauptziel der Initiative „Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine“ ist demnach die Gewährleistung der Stabilität und einer ständigen Verfügbarkeit der Donauschifffahrt als Ausweichroute für den Transport von/zu den ukrainischen Donauhäfen.

1.2 Entwicklung des Verkehrsmarktes im ersten Quartal 2025

1.2.1 Wasserführung und Abladetiefen der Schiffe

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2025 ein Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet.

In diesem Zeitraum blieb die Wasserführung relativ stabil, was die Beladung von Schiffen mit einer Abladetiefe von 2,5 – 2,7 m zu Berg und einer Abladetiefe von 2,2/2,3 m zu Tal ermöglichte (als Grundlage dienten die Abladetiefen der Schiffe auf der mittleren Donau).

1.2.2 Marktentwicklung im ersten Quartal 2025

Die Marktlage des Güterverkehrs auf der Donau beruhte im ersten Quartal (Q₁) 2025 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 einer teilweisen Umorientierung des Marktes betragen laut Angaben der Erfassungsstellen die Güterbeförderungsmengen im ersten Quartal (Q₁) 2025:

- Das Güterverkehrsaufkommen an der Schleusenanlage Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland (AT/DE)) belief sich im Q₁ 2025 auf 635.400 t, das entspricht 71,6 % des Volumens im Vorjahrsquartal Q₁ 2024.
- Das Güterverkehrsaufkommen durch die Schleusenanlage Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei) belief sich im Q₁ 2025 auf 1.034.000 t, das entspricht 80 % des Volumens im Vorjahrsquartal Q₁ 2024.
- Das Güterverkehrsaufkommen durch die Erfassungsstelle Mohács (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien) belief sich im Q₁ 2025 auf 1.002.000 t, das entspricht 95 % des Volumens im Vorjahrsquartal Q₁ 2024.

- Das Güterverkehrsaufkommen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal belief sich im Q₁ 2025 auf 3.600.000 t, das entspricht 66 % der entsprechenden Kennzahl im Vorjahrsquartal Q₁ 2024, davon:
 - internationaler Güterverkehr: 2.595.000 t, das entspricht 59 % im Vergleich zum Q₁ 2024;
 - Güterverkehr im Inland: 1.005.000 t, das entspricht 98 % im Vergleich zum Q₁ 2024.

1.2.3 Der Güterumschlag der Häfen im ersten Quartal 2025

Der Güterumschlag veränderte sich in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1

Güterumschlag in den Donauhäfen der Donauländer im 1. Quartal 2023-2025 (Tsd. t)

Land/Zeitraum	Q ₁ 2023	Q ₁ 2024	Q ₁ 2025
Deutschland	453	1.276*	542
Österreich	1.232	1.391	1.339
Slowakei*	371	471	424
Ungarn	840	1.122	980
Kroatien**	80	90	51
Serbien**	3.426	3.295	3.043
Bulgarien	2.001	1.606	1.505
Rumänien	6.012	7.002	4.653
Republik Moldau	610	699	621
Ukraine	6.806	5.653	2.311

* Häfen Bratislava und Komárno

** Die Daten für Kroatien und Serbien beinhalten auch das Güterverkehrsaufkommen entlang der Save

- Der Güterumschlag mit Binnenschiffen im Hafen Constanța betrug 3.244.000 t, das entspricht 60,3 % des Güterumschlags im Q₁ 2024; dabei wurden aus rumänischen Häfen in Richtung der ukrainischen Donauhäfen 331.000 t verschifft, aus den ukrainischen Häfen kommend wurden 105.000 t Güter entladen.
- Der Güterumschlag in den wichtigsten ukrainischen Donauhäfen wird in den Tabellen 1.2-1.3 aufgeführt.

Tabelle 1.2

Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im 1. Quartal 2025 (Tsd. t)*

Hafen/Zeitraum	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2024	13.448	3.431	517
Q ₁ 2024	3.889	1.567	197
Q ₁ 2025	1.991	266	54

- Angaben der Seehafenverwaltung der Ukraine

Tabelle 1.3

Export-Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im 1. Quartal 2025 (Tsd. t)*

Güterbezeichnung	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
Getreide	426 (1.798*)	48 (562*)	0 (0*)
Sonstige Schüttgüter	222 (312*)	32 (273*)	6 (40*)
Öl (Flüssiggüter)	53 (287*)	10 (245*)	0 (7*)

* In Klammern – Daten zum Güterumschlag im 1. Quartal 2024

1.2.4 Fahrgastbeförderung

Auf der oberen Donau (statistische Angaben der Schleuse Gabčíkovo) wies die Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen Anfang 2025 folgende Entwicklung auf (Tabelle 1.4):

Tabelle 1.4

Monat 2025	Fahrten (zu Berg/zu Tal)	Fahrgastanzahl (Tsd.)
Januar	51 (35*)	5 (3*)
Februar	10 (4*)	1 (0,1*)
März	167 (109*)	18 (13*)

* Zum Vergleich sind die Werte im entsprechen Monat 2024 angeführt.

In Richtung Donaudelta verkehrten in den Monaten Januar-März 2025, mit Ausnahme von vereinzelt Fahrten ohne Fahrgäste, keine Fahrgastschiffe (Angaben der Erfassungsstelle Mohács).

Kapitel 2

Marktbeobachtung der Donauschifffahrt im ersten Halbjahr 2025: Flottenbewegung und Güterverkehr

2.1. Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr 2025

Im ersten Quartal 2024 lagen die Wasserstände auf der Donau im Wesentlichen über dem RNW oder waren ihm annähernd gleich. In der ersten Märzhälfte sanken die Wasserstände an der mittleren Donau über mehrere Tage hinweg unter den RNW.

Januar 2025

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände und der Mittelwert der Wasserstände (MW) 70 cm und die höchsten Wasserstände 30 cm unter den Vergleichswerten im Januar 2024. Die absolut niedrigsten Werte wurden zu Beginn und in der zweiten Hälfte der dritten Monatsdekade verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 150 cm, der Mittelwert der Wasserstände 220 cm und die höchsten Wasserstände 270 cm unter den Vergleichswerten im Januar 2024. Die absolut niedrigsten Werte wurden zu Monatsbeginn und in der Mitte der dritten Monatsdekade verzeichnet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 270 – 280 cm, der Mittelwert der Wasserstände 290 cm und die höchsten Wasserstände 220 cm unter den Vergleichswerten im Januar 2024. Die absolut niedrigsten Werte wurden in der zweiten Hälfte der ersten und am Ende der dritten Monatsdekade verzeichnet.

Februar 2025

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 80 cm, der Mittelwert der Wasserstände 70 cm und die höchsten Wasserstände 50 cm unter den Vorjahreswerten im Februar 2024. Die absolut niedrigsten Werte wurden zu Beginn der zweiten Dekade und am Monatsende verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 200 cm, der Mittelwert der Wasserstände 190 cm und die höchsten Wasserstände 70 cm unter den Vergleichswerten im Februar 2024. Die absolut niedrigsten Werte wurden am Monatsende verzeichnet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 250 – 270 cm, der Mittelwert der Wasserstände 260 cm und die höchsten Wasserstände 230 – 240 cm unter den Vergleichswerten im Februar 2024. Die absolut niedrigsten Werte wurden in der zweiten Hälfte der dritten Monatsdekade verzeichnet.

März 2025

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten und mittleren Wasserstände 80 cm und die höchsten Wasserstände 70 cm unter den Vergleichswerten im März 2024. Die absolut niedrigsten Werte wurden in der ersten Hälfte der zweiten Monatsdekade verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 140 und die mittleren / höchsten Wasserstände 130 cm unter den Vergleichswerten im März 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Monatsdekade verzeichnet; außerdem wurde der NRW-Wert an 6 Tagen erreicht bzw. unterschritten.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 200 – 230 cm, der Mittelwert der Wasserstände 140 – 190 cm und die höchsten Wasserstände 20 - 90 cm unter den Vergleichswerten im März 2024. Die absolut niedrigsten Werte wurden zum Monatsbeginn verzeichnet.

Im zweiten Quartal 2025 lagen die Wasserstände auf der gesamten Donau größtenteils über dem RNW, wobei die absoluten Werte der wichtigsten Indikatoren (vor allem die niedrigsten Wasserstände) im Durchschnitt niedriger waren als im zweiten Quartal 2024. Darüber hinaus sanken die Pegelstände auf der oberen Donau in der zweiten Maihälfte und im Juni zeitweise unter den RNW. Ferner sind auch die auf der unteren Donau stark unter den RNW gesunkenen Pegelstände Ende Juni zu vermerken.

April 2025

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände, der Mittelwert der Wasserstände und die höchsten Wasserstände im Durchschnitt 90 cm unter den Vergleichswerten im April 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsanfang verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die im April 2024 gemessenen niedrigsten Wasserstände. Die absolut niedrigsten Werte wurden in der zweiten Hälfte der zweiten und zu Beginn der dritten Monatsdekade gemessen.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 120 cm und der Mittelwert der Wasserstände 90 cm unter den Vergleichswerten im April 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsanfang verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die im April 2024 gemessenen niedrigsten Wasserstände. Die absolut niedrigsten Werte wurden in der zweiten Hälfte der zweiten Monatsdekade verzeichnet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 30 – 40 cm unter den unter den Vergleichswerten im April 2024. Der Mittelwert der Wasserstände lag 50 cm über dem Vorjahrswert (Novo Selo) bzw. 70 cm unter dem Vorjahrswert (Silistra). Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Dekade und in der ersten Hälfte der zweiten Monatsdekade verzeichnet. Die absolut niedrigsten Werte wurden in der zweiten Hälfte der dritten Monatsdekade verzeichnet.

Mai 2025

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 110 cm, der Mittelwert der Wasserstände 120 cm und die höchsten Wasserstände 140 cm unter den Vergleichswerten im Mai 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Monatsdekade verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die im Mai 2024 gemessenen niedrigsten Wasserstände. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der zweiten und in der ersten Hälfte der dritten Monatsdekade verzeichnet. An 18 aufeinanderfolgenden Tagen erreichten sie den RNW oder lagen darunter.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 130 cm, der Mittelwert der Wasserstände 120 cm und die höchsten Wasserstände 110 cm unter den Vergleichswerten im Mai 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Monatsdekade verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die im Mai 2024 gemessenen niedrigsten Wasserstände. Die niedrigsten Wasserstände wurden am Ende der zweiten und zu Beginn der dritten Monatsdekade verzeichnet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 50 cm, der Mittelwert der Wasserstände 40 cm und die höchsten Wasserstände 30 cm unter den Vergleichswerten im Mai 2024. Die höchsten Wasserstände zu Monatsanfang und die niedrigsten Wasserstände in der Mitte der dritten Monatsdekade gemessen.

Juni 2025

Auf der oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 190 cm, der Mittelwert der Wasserstände 270 cm und die höchsten Wasserstände 460 cm unter den Vergleichswerten im Juni 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn und -ende verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die im Juni 2024 gemessenen niedrigsten Wasserstände. Die absolut niedrigsten Werte wurden in der dritten Monatsdekade gemessen. An 14 aufeinanderfolgenden Tagen erreichten sie den RNW oder lagen darunter.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 230 cm, der Mittelwert der Wasserstände 290 cm und die höchsten Wasserstände 370 cm unter den Vergleichswerten im Juni 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Monatsdekade verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die im Juni 2024 gemessenen niedrigsten Wasserstände. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der dritten Monatsdekade gemessen.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 210-230 cm, der Mittelwert der Wasserstände 200-260 cm und die höchsten Wasserstände 180 - 260 cm unter den Vergleichswerten im Juni 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsanfang gemessen, erreichten jedoch nicht einmal die im Juni 2024 gemessenen niedrigsten Wasserstände. Die absolut niedrigsten Werte wurden zum Monatsende verzeichnet und lagen unter dem RNW.

2.2. Wasserführung und Abladetiefen der Schiffe

Im ersten Quartal 2025 war die für eine effiziente Schifffahrt erforderliche stabile Wasserführung gewährleistet, sodass Schiffe bei Bergfahrten mit Abladetiefen von 2,5 bis 2,7 m beladen werden konnten (Tabelle 2.1).

Im zweiten Quartal 2025 lagen die Wasserstände auf der Donau gemessen an den absoluten Werten der wichtigsten Indikatoren (vor allem den niedrigsten Wasserständen) im Durchschnitt unter denen des zweiten Quartals 2024. Auf der oberen Donau sanken die Wasserstände in der zweiten Maihälfte, dann im Juni und auch danach zeitweise unter den RNW. An der unteren Donau kam es Ende Juni und danach zu einem starken Rückgang der Wasserstände, was zu einer erheblichen Verringerung der Abladetiefen (Tabelle 2.1) und zu vereinzelt Unterbrechungen des Verkehrs auf einzelnen Abschnitten führte.

Tabelle 2.1

Abladetiefen von Güterschiffen in Fahrt im Jahr 2025

Monat	Abladetiefe im Bergverkehr (cm)	Abladetiefe im Talverkehr (cm)
Januar	250/270 (250*)	220/230 (220/230*)
Februar	270 (270*)	230 (230*)
März	270 (270*)	230/240 (220/240*)
April	230 (270*)	210/230 (230/240*)
Mai	230 (270*)	210/230 (230/240*)
Juni	230 (270*)	220/230 (230/240 *)
Juli	190/180 (250*)	160/180 (220/230*)

* Die Kennzahlen im entsprechenden Zeitraum 2024 sind zum Vergleich in Klammern angeführt.

2.3. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs

2.3.1. Fahrgastschiffsverkehr

Verkehr auf der oberen Donau (Statistik der Schleusenanlagen Jochenstein und Gabčíkovo)

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

Tabelle 2.2

Entwicklung des Fahrgastverkehrs¹ (Angaben in Tsd.)

Strecke / Jahr	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Obere Donau (Statistik Gabčíkovo)	149	469	562	610	209	259
In Richtung Donaudelta (Statistik Mohács)	34	74	29	9	5	0,810

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).

- An der Schleusenanlage Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland (AT/DE)) wurden 1.736 Durchfahrten registriert, das entspricht 152 % der Kennziffer im ersten Halbjahr 2024.
- An der Schleusenanlage Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK), obere Donau, wurden 1.788 Durchfahrten (2024: 1.560; im Verhältnis Bergfahrten/Talfahrten – 882/906) erfasst, davon erfolgten 31 % im Mai und 32 % im Juni. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 259.000 Fahrgäste (zu Berg/zu Tal) befördert, was einem Anstieg des Fahrgastaufkommens um 24 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2024 entspricht.

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

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 vereinzelter Fahrten ohne Fahrgäste. Im ersten Halbjahr wurden insgesamt 810 Fahrgäste befördert, alle Fahrten erfolgten zu Tal. (Tabelle 2.2). Es sei auch auf die vereinzelt Durchfahrten von Fahrgastschiffen mit Kabinen durch die Schleusenanlage Džerdap (Eisernes Tor) in Richtung unterer Donau hingewiesen.

Aufgrund des äußerst geringen Fahrgastaufkommens auf der unteren Donau (Donau-Schwarzmeer-Kanal) sind die entsprechenden Daten in dieser Veröffentlichung nicht enthalten.

¹ Eigene Berechnungen des Sekretariats der Donaukommission auf Basis der Angaben von Gabčíkovo und Mohács.

2.3.2. Güterverkehr

Güterverkehr auf der oberen Donau (Statistik der Schleusenanlagen Jochenstein und Gabčíkovo)

Beförderte Gütermengen

Die Menge der beförderten Güter durch die Schleusenanlage Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Deutschland/Österreich, DE/AT) kam im ersten Halbjahr 2025 auf 1.158 t, das entspricht 78 % des Volumens im 1. HJ 2024.

Die Menge der beförderten Güter durch die Schleusenanlage Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) kam im ersten Halbjahr 2025 auf mehr als 2.100.000 t, das entspricht 89 % des Volumens im 1. HJ 2024. Mit ca. 965.000 t machte der Transitverkehr zu Berg 45 % des Gesamtvolumens 2024 (Abb. 5) aus.

An Trockengütern wurden 1.666.000 t befördert, davon:

- zu Berg 911.000 t
- zu Tal 756.000 t

An Flüssiggut wurden 467.000 t befördert, davon:

- zu Berg 55.000 t
- zu Tal 413.100 t

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden (Statistik der Schleusenanlage Gabčíkovo)

Mit Schubverbänden wurden durch die Schleusenanlage Gabčíkovo im ersten Halbjahr 2025 insgesamt 1.055.000 t befördert, das sind 104 % im Vergleich zum Volumen im 1. HJ 2024 und 49 % der Gesamtmenge der durch die Schleusenanlage Gabčíkovo beförderten Güter einschließlich Flüssiggut, davon:

- zu Berg 424.000 t;
- zu Tal 631.000 t.

An Trockengütern wurde in Schubverbänden eine Gütermenge von 873.000 t befördert, davon:

- zu Berg 413.000 t, das sind 45 % der zu Berg beförderten Trockengüter
- zu Tal 460.000 t, das sind 61 % der zu Tal beförderten Trockengüter

An Flüssiggut wurde mit Tankleichtern in Verbänden eine Gütermenge von insgesamt 182.000 t befördert, davon:

- zu Berg 11.000 t
- zu Tal 171.000 t

Güterverkehr mit Motorschiffen

Mit Motorschiffen wurden im ersten Halbjahr 2025 insgesamt ca. 1.079.000 t befördert, davon:

- zu Berg 541.000 t
- zu Tal 537.000 t

Mit Trockengütermotorschiffen wurden insgesamt 793.000 t befördert, das entspricht 68 % des Umfangs im 1. HJ 2024, davon:

- zu Berg 497.000 t
- zu Tal 296.000 t

Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 286.000 t Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 44.000 t
- zu Tal 242.000 t

Beförderte Güterarten (Statistik der Schleusenanlage Gabčíkovo)

Der Markt im ersten Halbjahr 2025 auf diesem Streckenabschnitt (Abb. 6) zeichnete sich durch die folgenden Besonderheiten aus:

- ein Rückgang der Beförderungsmenge von Nahrungs- und Futtermitteln sowie von Getreide und Düngemitteln zu Berg, wobei relativ stabile Beförderungsmengen von Eisenerzen zu Berg/zu Tal zu verzeichnen sind, und zwar 115.000 t (im Vergleich: 1. HJ 2024 – 131.000 t);
- ein Anstieg der Beförderungsmenge von Erdölerzeugnissen, Düngemitteln, Metallerzeugnissen und festen mineralischen Brennstoffen zu Tal, und zwar 204.000 t (im Vergleich: 1. HJ 2024 – 143.000 t).

Das Verhältnis der wichtigsten Gütermengen im Transportaufkommen zu Berg und zu Tal sowie deren absolute Werte an dieser Erfassungsstelle (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) ist in den Tabellen 2.3 und 2.4 sowie in Abb. 6 dargestellt.

Tabelle 2.3

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

Jahr, Tsd. t	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Nahrungs- und Futtermittel	879	783	592	890	560	227
Eisenerze	969	735	726	720	346	335
Getreide	394	416	427	568	313	211
Metallerzeugnisse	71	101	56	53	23	15
Erdölerzeugnisse	87	92	41	35	25	12
Düngemittel	133	75	55	119	80	39

Tabelle 2.4

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

Jahr, Tsd. t \ Güterart	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Düngemittel	464,5	445	418	347	220	229
Erdölzeugnisse	870	642	653	688	300	422
Metallerzeugnisse	140	173	155	169	74	124

Güterverkehr auf der mittleren Donau (Statistik der Erfassungsstelle Mohács)

Beförderte Gütermengen

Die bei Mohács (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien - HU/HR/RS) erfasste Gütermenge belief sich im ersten Halbjahr 2025 auf 1.961.000 t (Abb. 7), das entspricht 93 % der im Jahr 2024 beförderten Menge, wobei auf den Transitverkehr zu Berg 845.000 t entfielen, was 43 % entspricht (im Vergleich: 2024 - 45 %).

An Trockengütern wurden 1.618.000 t befördert, davon:

- zu Berg 797.000 t
- zu Tal 821.000 t

An Flüssiggütern wurden 343.000 t befördert, davon:

- zu Berg 48.000 t
- zu Tal 295.000 t

Flottenbewegung

Verkehr von Schubverbänden

Mit Schubverbänden wurden durch die Erfassungsstelle Mohács im ersten Halbjahr 2025 insgesamt mehr als 1.375.000 t Güter befördert, das sind 70 % der gesamten Gütermenge einschließlich Flüssiggut (im Vergleich: 1. HJ 2024 - 68 %), davon:

- zu Berg 628.000 t
- zu Tal 664.000 t

Mit Tankleichtern in Schubverbänden wurden 82.000 t Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 3.000 t
- zu Tal 80.000 t

Güterverkehr mit Motorschiffen

Im ersten Halbjahr 2025 wurden mit Motorschiffen insgesamt 586.000 t durch die Erfassungsstelle Mohács befördert, das sind 30 % der erfassten Gesamtbeförderungsmenge, davon:

Mit Trockengütermotorschiffen wurden 326.000 t befördert, davon:

- zu Berg 169.000 t
- zu Tal 157.000 t

Mit Tankmotorschiffen wurden 260.000 t Flüssiggut befördert, davon:

- zu Berg 45.000 t
- zu Tal 216.000 t

Beförderte Güterarten (Statistik der Erfassungsstelle Mohács)

Der Markt im ersten Halbjahr 2025 auf diesem Streckenabschnitt (Abb. 8) zeichnete sich durch die folgenden Besonderheiten aus:

- ein Rückgang der Beförderungsmengen von Eisenerzen zu Berg (74 % des Umfangs in (Q₁+Q₂) 2024 und 71 % des Umfangs in (Q₁+Q₂) 2023), von Metallernzeugnissen und Erdölerzeugnissen;
- faktisch keine Beförderung von festen mineralischen Brennstoffen (Kohle) zu Berg und ein Anstieg der Beförderungsmengen zu Tal, und zwar 247.000 t (im Vergleich: 2024 – 203.000 t);
- ein Rückgang der Beförderungsmengen von Getreide zu Tal (48 % der Beförderungsmenge im Jahr 2024) und gleichbleibende stabile Beförderungsmenge von Getreide zu Berg – 150.000 t (im Vergleich: 2024 – 167.000 t) sowie von Metallernzeugnissen zu Tal;
- Stabilisierung der Beförderungsmengen von Düngemitteln und Metallernzeugnissen zu Berg und Anstieg der Beförderungsmengen von Erdölerzeugnissen zu Tal.

Das Verhältnis der wichtigsten Gütermengen im Transportaufkommen zu Berg und zu Tal sowie deren absolute Werte an dieser Erfassungsstelle (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien, HU/HR/RS) ist in den Tabellen 2.3 und 2.4 sowie in Abb. 8 dargestellt.

Tabelle 2.5

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

Güterart	Jahr, Tsd. t					
	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Eisenerze	991	741	692	747	364	271
Kohle (Koks)	281	200	2	24	12	0
Düngemittel	385	256	121	209	74	185
Erdölerzeugnisse	117	252	154	243	126	47
Metallernzeugnisse	249	205	111	186	136	58

Tabelle 2.6

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

Güterart	Jahr, Tsd. t					
	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Getreide	1.002	239	317	441	284	137
Erdölerzeugnisse	591	322	405	376	215	294
Metallerzeugnisse	254	310	381	357	189	184
Nahrungs- und Futtermittel	219	65	216	47	13	26
Düngemittel	316	316	186	280	190	177

Güterverkehr auf der unteren Donau (Statistik des Donau-Schwarzmeer-Kanals)

Im ersten Halbjahr 2025 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 6.899.000 t², das sind 68 % der entsprechenden Kennzahl für 2024, davon:

- internationaler Güterverkehr: 4.967.000 t (62 % der Kennzahl für 2024);
- Güterverkehr im Inland: 1.932.000 t (88 % der Kennzahl für 2024).

Die monatliche Entwicklung des Güterverkehrs ist in Abb. 9 dargestellt.

Kapitel 3

Güterumschlag in den Donauhäfen – Allgemeine Charakteristik

Der Güterumschlag der Häfen veränderte sich im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2025 im Vergleich zu (Q₁+Q₂) 2024 in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 3.1).

Tabelle 3.1

Güterumschlag der Donauhäfen in den Donauländern in den Jahren 2021-2025

Häfen (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Deutschland	2.999	2.410	2.228	2.047	1.244	1.001
Österreich	7.112	5.484	5.123	5.349	2.838	2.632
Slowakei*	1.846	1.934	1.509	1.509	721	802
Ungarn	5.715	4.063	3.604	3.604	2.163	2.022
Kroatien**	697	582	365,5	365,5	164	133

² www.acn.ro

Serbien**	13.610	12.023	12.031	12.031	6.463	6.627
Bulgarien	7.111	7.104	7.026	7.026	3.623	3.306
Rumänien	28.457	24.355	28.857	28.857	13.103	9.049
Republik Moldau	1.819	2.144	2.144	2.144	1.254	1.078
Ukraine	5.505	16.505	32.021	32.021	10.273	4.464

* Häfen Bratislava und Komárno

** Die Daten zu Kroatien und Serbien enthalten auch die Beförderungsmengen auf dem Fluss Sava.

Der Rückgang des Gesamtgüterumschlags und der Exportvolumen in den ukrainischen Donauhäfen im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2025 spiegelt deutlich die Folgen der russischen Angriffe auf die Hafeninfrastuktur wider (Tab. 3.2 und 3.3). Gleichzeitig zeigen die ukrainischen Donauhäfen unter den gegebenen Umständen ihr Bestreben, ihre Aktivität und die Dynamik des Güterumschlags so weit wie möglich wiederherzustellen. Es wird eine Reihe entschlossener Maßnahmen umgesetzt, die von der ukrainischen Regierung mit Unterstützung der Europäischen Union und der Donaukommission ergriffen wurden, um den Export landwirtschaftlicher Erzeugnisse und anderer Güter über die Häfen Reni, Ismail und Ust-Dunajsk sowie den Import der für das Land benötigten Waren sicherzustellen.

Tabelle 3.2

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

Hafen / Zeitraum	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2024	13.448	3.431	517
(Q ₁ +Q ₂) 2024	7.462	2.489	322
(Q ₁ +Q ₂) 2025	3.878	485	101

Tabelle 3.3

Umschlag von Export-Gütern in den Donauhäfen der Ukraine im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2024 (in Tsd. t) *

Hafen / Güterart	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
Getreide	708 (3.238)	67 (906)	0 (150)
Öl (Flüssiggut)	84 (456)	12 (363)	0 (11)
Sonstige Schüttgüter	486 (537)	36 (347)	11 (60)

* Angaben der Verwaltung für Seehäfen der Ukraine

** In Klammern – Daten zum Güterumschlag im ersten Halbjahr 2024

Kapitel 4

Schlussfolgerungen

1. Im ersten Halbjahr 2025 stellte die umfassende russische Militärangriff gegen die Ukraine weiterhin eine reale Sicherheitsbedrohung für die Schifffahrt auf der unteren Donau dar. Durch die zunehmenden Angriffe auf die Infrastruktur der ukrainischen Donauhäfen haben sich die bereits 2024 entstandenen wirtschaftlichen Risiken verstärkt, was sich auf praktisch alle wichtigen Marktsegmente des Donauschifffahrtsverkehrsmarktes und dessen Dynamik im ersten Halbjahr 2025 negativ auswirkte.
2. Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 1 genannten Sicherheitsrisiken sowie der ungünstigen Schifffahrtsbedingungen ergaben sich im ersten Halbjahr 2025 (insbesondere am Ende des zweiten Quartals) Veränderungen auf dem Markt für den Fahrgastverkehr mit Kabinenschiffen. Ferner waren Veränderungen bei den absoluten Werten und relativen Verhältnissen der Güterarten sowohl im Güterverkehr als auch im Güterumschlag der Häfen festzustellen.
3. Die Donaukommission setzt ihre Arbeit an speziellen Koordinierungsmaßnahmen im Rahmen der im Mai 2022 verabschiedeten Initiative „Danube Solidarity Lanes EU - Ukraine“ fort, um die Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union für die Ukraine zu unterstützen. Ziel dieser Tätigkeiten ist die aktivere Nutzung des Transportpotenzials der Donauschifffahrt im Hinblick auf die Stabilisierung des Güterverkehrs in/aus den ukrainischen Donauhäfen, die Gewährleistung des Betriebs der Kanalverbindungen zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer und die Erhöhung der Sicherheit in der Schifffahrt.
4. In der nächsten Zeit konzentriert sich die Donaukommission auf die Stabilisierung des Marktes und die Gewährleistung der Sicherheit in der Schifffahrt, einschließlich der Vorbereitung des Güterverkehrs für den Wiederaufbau der Verkehrs- und Energieinfrastruktur der Ukraine.

A N H A N G
(Abbildungen)

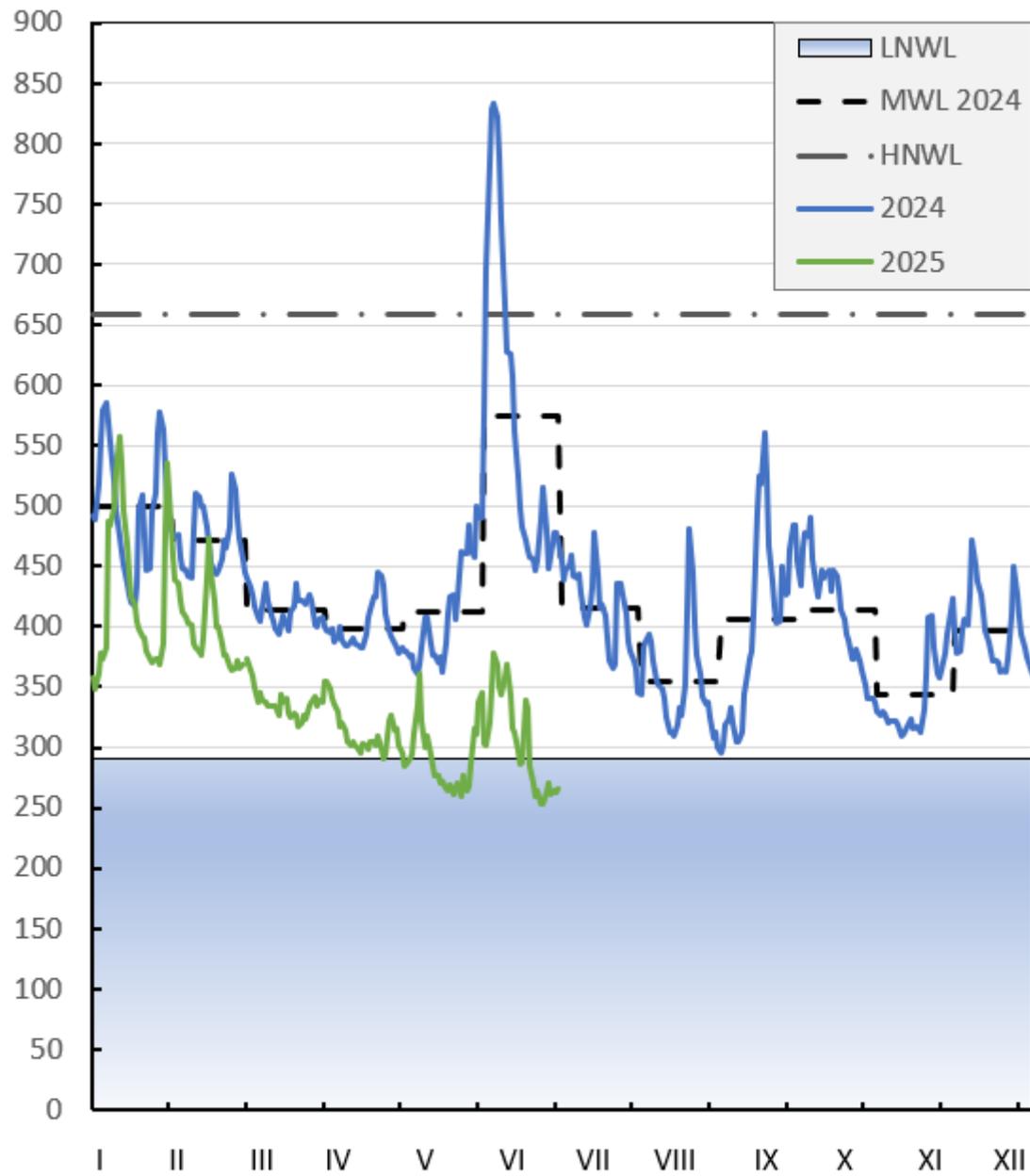


Abb. 1: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

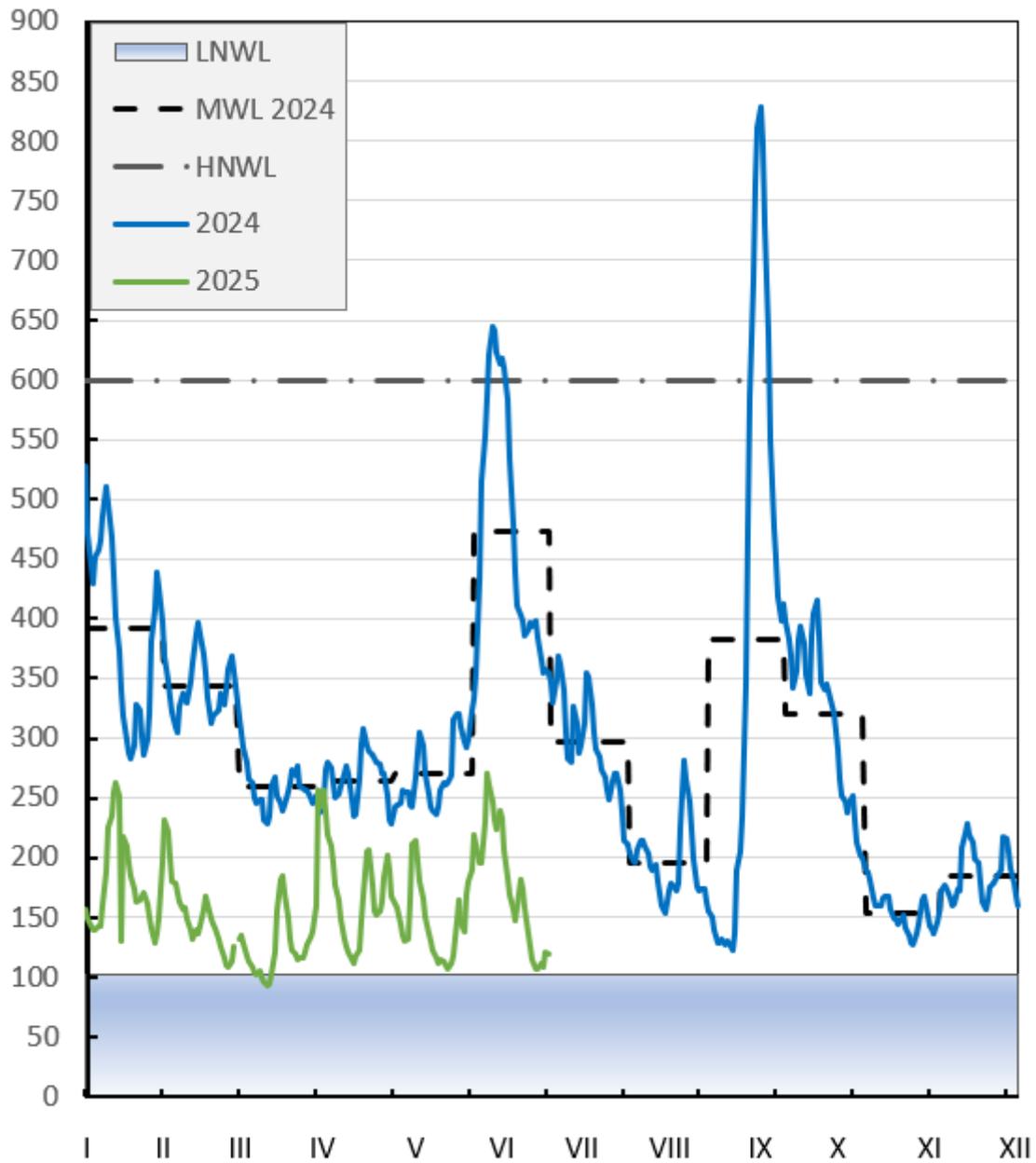


Abb. 2: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Budapest, Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest, Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо в см

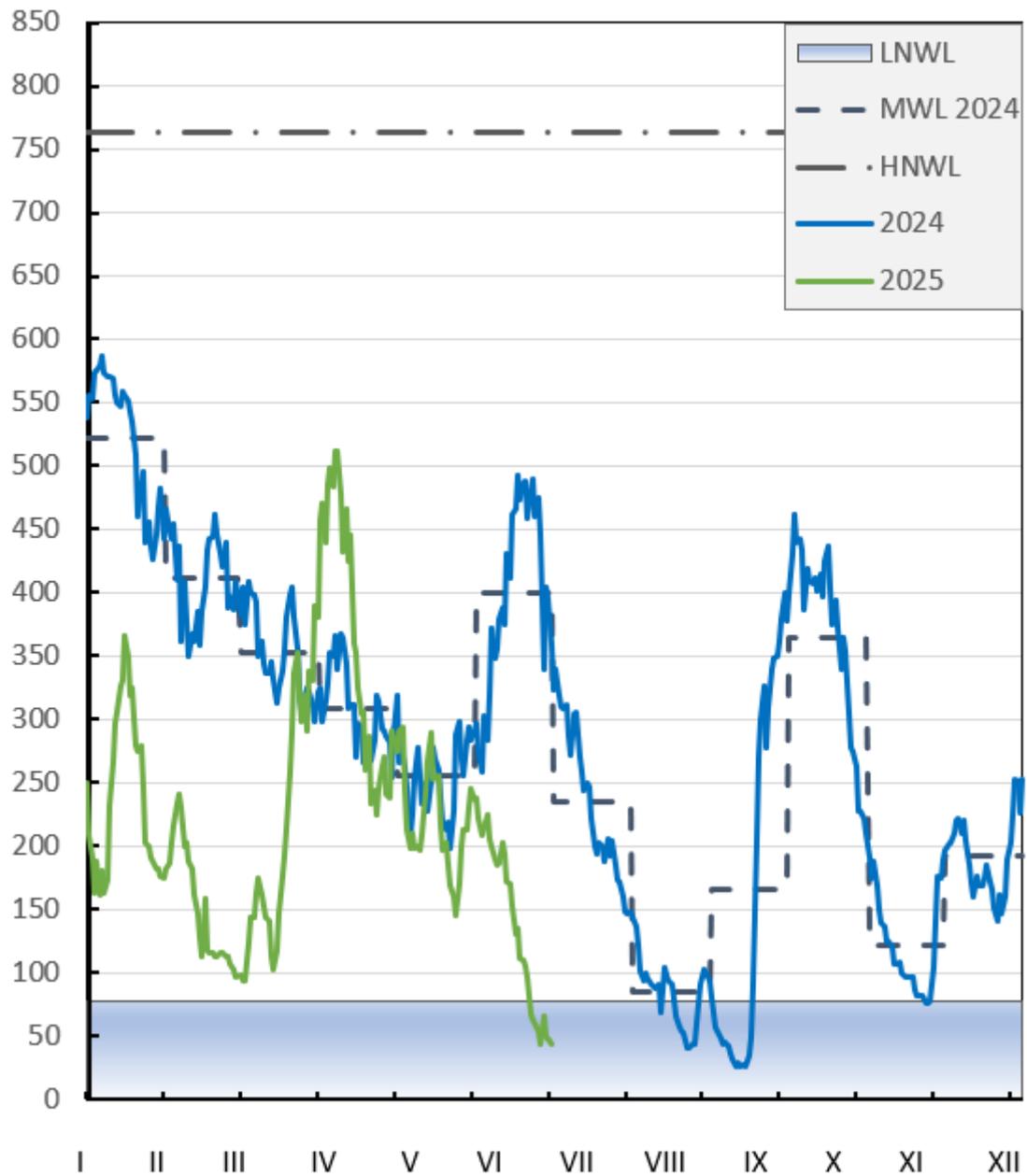


Abb. 3: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm
 Fig. 3. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Novo Selo, en cm
 Рис. 3. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Ново Село в см

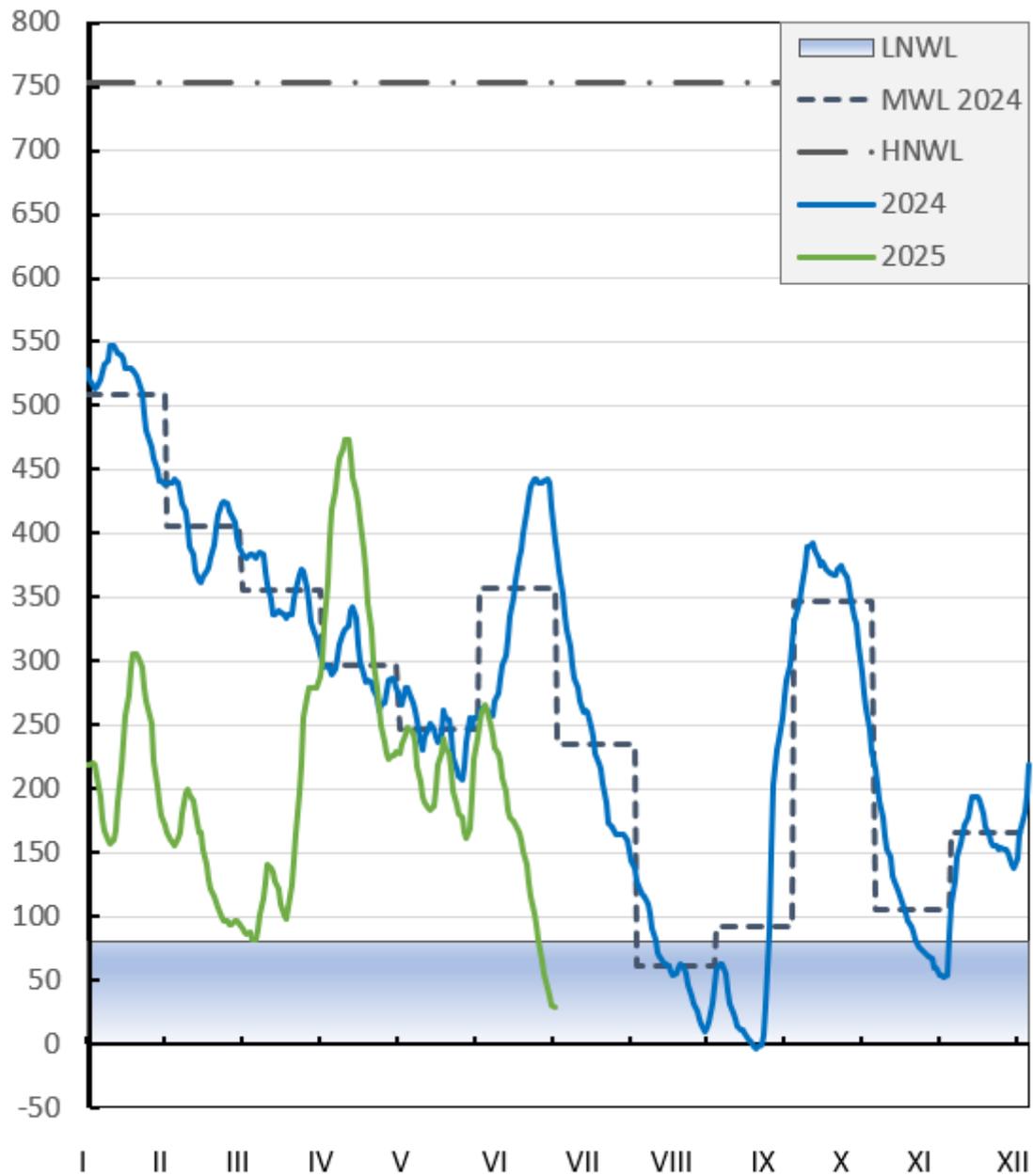


Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm
 Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm
 Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра в см

Gabčíkovo

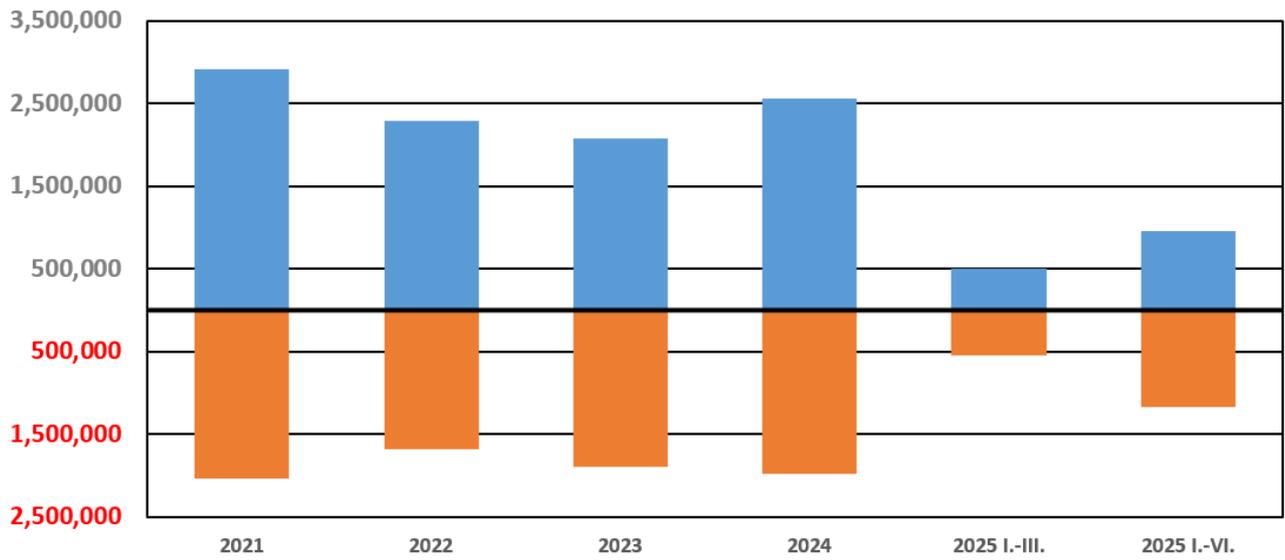


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

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

Gabčíkovo

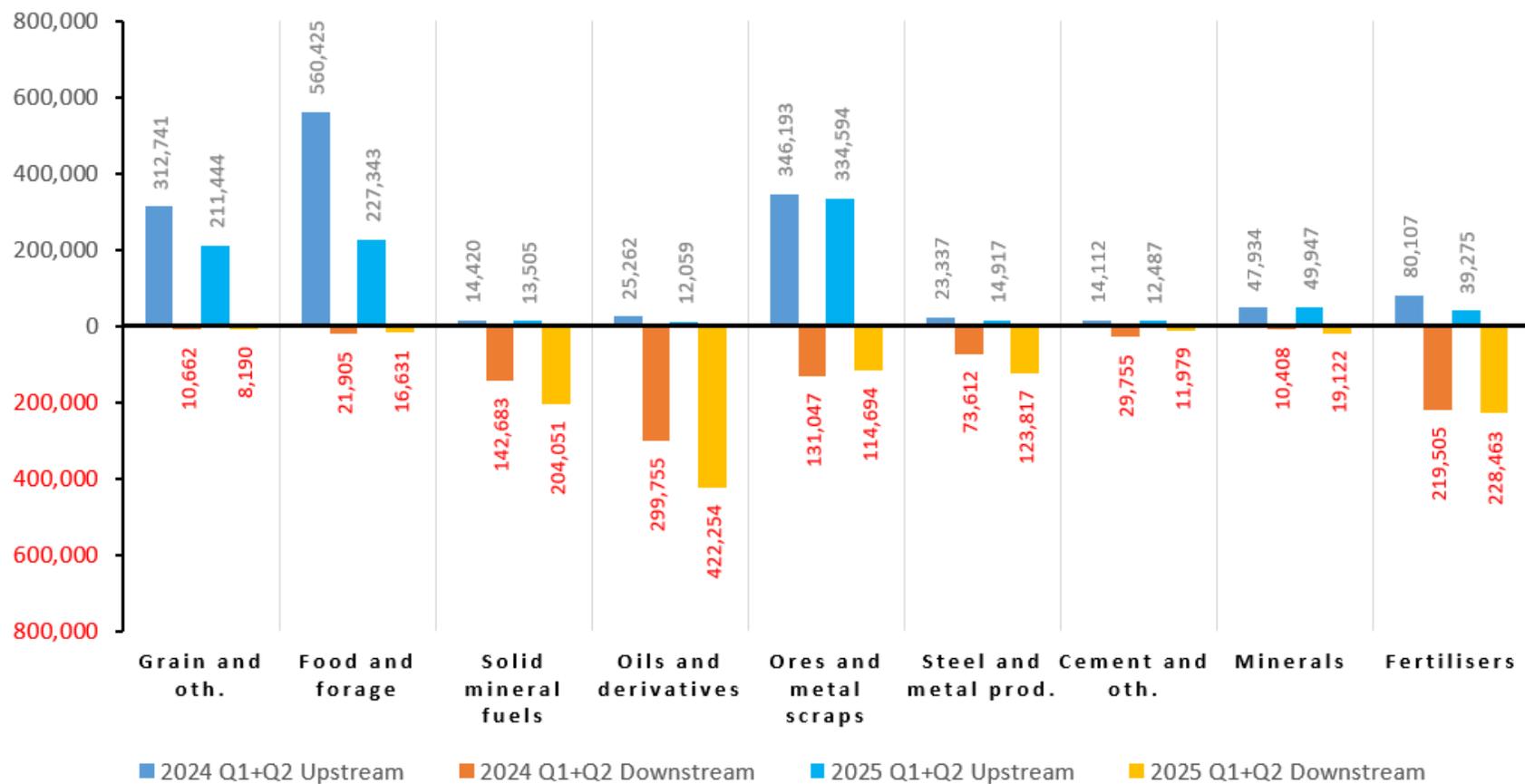


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

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

Mohács

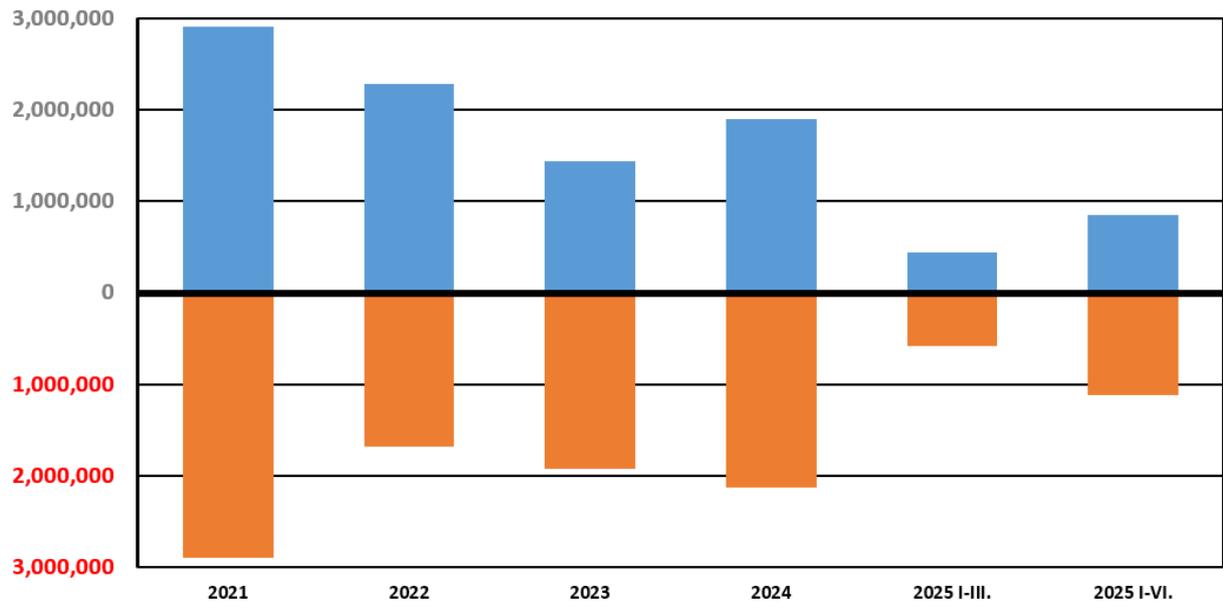


Abb: 7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
Fig. 7 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes
Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

Mohács

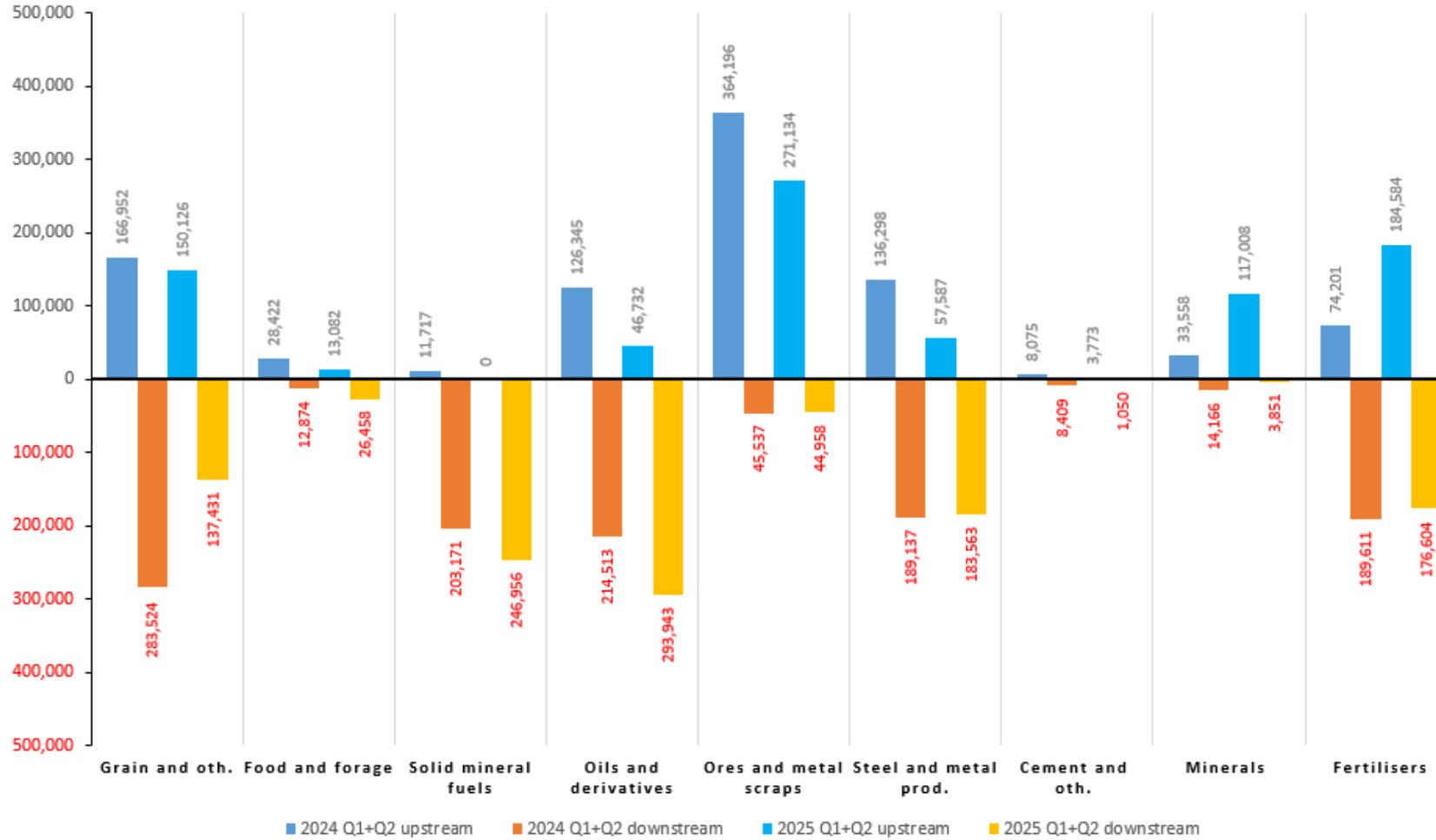


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 8 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par en tonnes
 Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

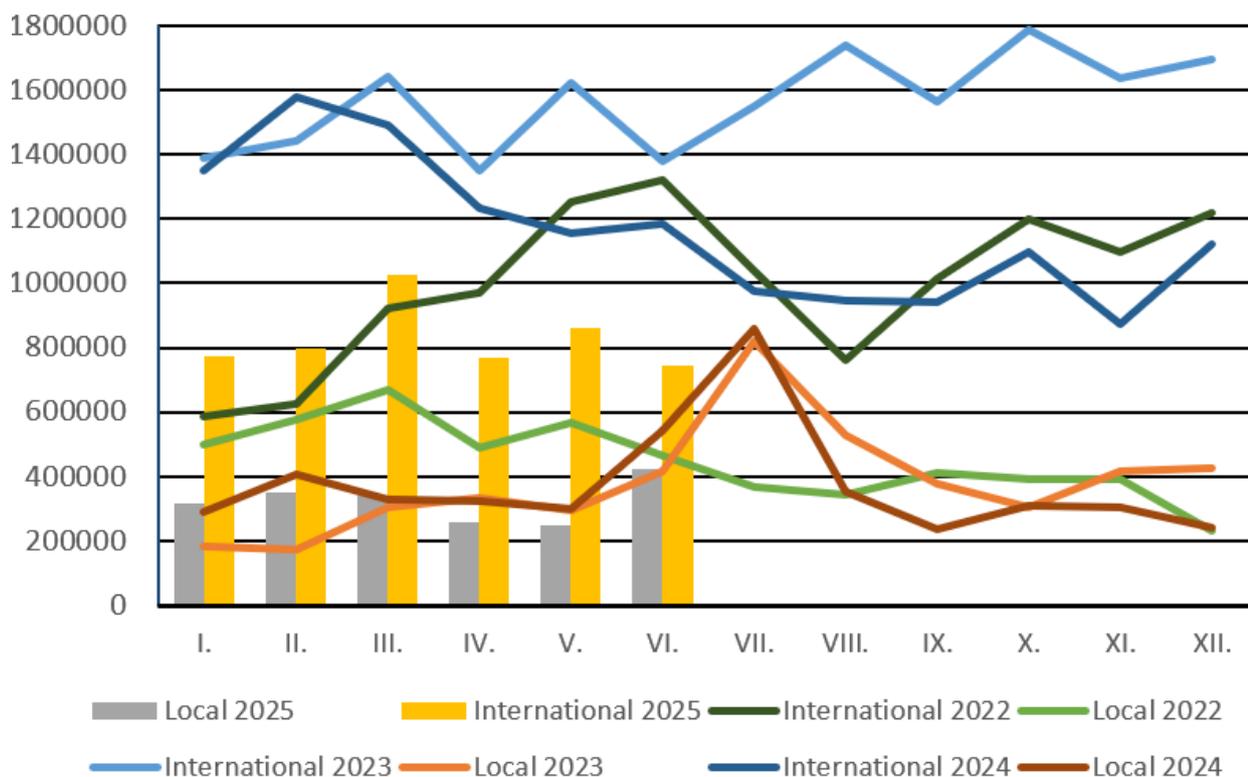


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

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