

**DONAUKOMMISSION**

**INFORMATION DES SEKRETARIATS**

**zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt:  
Ergebnisse der ersten 9 Monate 2024“**

## Kapitel 1

### Allgemeine Charakteristik des Marktes der Donauschifffahrt in den ersten 9 Monaten 2024

#### 1.1 Ausgangslage des Marktes im Jahr 2024

- 1.1.1 Die Ausgangslage der wichtigsten Segmente des Güterverkehrsmarkts der Donauschifffahrt im Berichtszeitraum 2024 ergab sich aus den Gesamtergebnissen des Jahres 2023 sowie der Marktentwicklung im ersten Halbjahr 2024 (Bericht in der Arbeitsgruppe für technische Angelegenheiten vom 9. - 10. Oktober 2024 – AD V.3.1 (2024-2)) und der Prognose eines relativen Wachstums des Bruttoinlandprodukts der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Eurozone gegenüber 2023.
- 1.1.2 Ein entscheidender Faktor für die Ausgangslage des Güterverkehrsmarkts im Jahr 2024 waren die Folgen der im Februar 2022 begonnenen großangelegten Invasion Russlands in die Ukraine, die zusätzliche Risiken verursachte, zur Umbildung einzelner Sektoren des Güterverkehrsmarktes der Donauschifffahrt und zu Preisschwankungen bei Energie und Rohstoffen führte, was eine teilweise Umorientierung des Marktes hervorrief.
- 1.1.3 Im Zusammenhang mit der Blockade der ukrainischen Seehäfen durch Russland wurde zur Gewährleistung der weltweiten Ernährungssicherheit der von den Streitkräften der Ukraine unterstützte ukrainische Getreidekorridor auf der Grundlage der Häfen Odessa, Pivdennyi und Tschernomorsk eingerichtet. Trotz des systematischen Beschusses der Hafeninfrastruktur durch Russland, einschließlich der angrenzenden zivilen Objekte, und der den unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen zugefügten Schäden an den Anlegestellen dieser Häfen oder auf dem Weg zu Ladearbeiten in diesen Häfen, belief sich der Güterumschlag der ukrainischen Häfen, einschließlich der Häfen im Donau-Cluster, im Berichtszeitraum 2024 auf rund 80 Millionen Tonnen Güter. Davon entfallen über 50 Millionen Tonnen auf Erzeugnisse des ukrainischen Agrarsektors.
- 1.1.4 Im Berichtszeitraum 2024 erfolgten mehrere russische Luftangriffe auf die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau.  
  
Als Folge dieser Angriffe, insbesondere in der Nacht vom 24. auf den 25. Juli 2024 sowie vom 26. auf den 27. September 2024 und vom 1. auf den 2. Oktober kam es in ukrainischen Häfen zu Zerstörungen von Objekten der Hafeninfrastruktur, Getreidespeichern, Lagereinrichtungen, Verwaltungsgebäuden und Wohnhäusern. Auch der Betrieb des Kontrollpunkts Orlovka und der Fährverbindung Orlovka-Isaccea wurde gestört. Außerdem gab es Verluste unter der Zivilbevölkerung.
- 1.1.5 Tatsächlich ergaben sich durch die aggressiven Handlungen Russlands auf der Donau direkte Sicherheitsbedrohungen nicht nur für die ukrainische Donauhafeninfrastruktur, sondern für das gesamte System des Schiffsverkehrs auf der unteren Donau, einschließlich der Sicherheit von Schiffsbesatzungen und Personal. Trotz des ständigen Beschusses haben die Häfen des Donauraums dennoch einen stabilen Betrieb aufrechterhalten und damit einen wichtigen Beitrag zur weltweiten Ernährungssicherheit geleistet.
- 1.1.6 Die Donaukommission setzte im Laufe des 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, und zwar im

Hinblick auf die Unterstützung und Entwicklung eines Logistiksystems, das auf den Donauhäfen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens sowie den Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen basiert.

- 1.1.7 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 im Güterumschlag der ukrainischen Donau-Cluster-Häfen neben den Exporten ukrainischer Agrarprodukte das Wachstum des Umschlags von Eisenerz (Export) und Treibstoff (Import) eine wichtige Rolle spielt.

## **1.2 Verkehrsmarktentwicklung im ersten Halbjahr 2024**

### **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 gesamten ersten Quartal und Halbjahr 2024 war eine stabile Wasserführung für eine effiziente Schifffahrt gewährleistet, was zu bestimmten Zeiten die Beladung von Schiffen mit einer maximalen Abladetiefe von 2,5 m (2,7 m) erlaubte.

### **1.2.2 Marktentwicklung im ersten Halbjahr 2024**

Die Entwicklung des Güterverkehrsmarkts auf der Donau im ersten Halbjahr 2024 erfolgte unter Bedingungen einer Umorientierung einzelner traditioneller Sektoren. Dies wurde 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 Umorientierung des Marktes betrugen die beförderten Gütermengen im ersten Halbjahr ( $Q_1+Q_2$ ) 2024:

- Das Güterverkehrsaufkommen an der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland (AT/DE)) belief sich auf 1.485.000 t, das entspricht 136,1 % des Umfangs ( $Q_1+Q_2$ ) im Jahr 2023.
- Das Güterverkehrsaufkommen durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei) kam auf 2.406.000 t, das entspricht 115,3 % des Umfangs ( $Q_1+Q_2$ ) im Jahr 2023.
- Das Güterverkehrsaufkommen durch die Erfassungsstelle Mohács (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien) kam auf 2.109.000 t, das entspricht 130,3 % des Umfangs ( $Q_1+Q_2$ ) im Jahr 2023.
- Im ersten Halbjahr 2024 ( $Q_1+Q_2$ ) betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 10.174.000 t (96,6 % der entsprechenden Kennzahl im Jahr 2023).

1.2.3 Der **Güterumschlag der Häfen** veränderte sich im ersten Halbjahr 2024 (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1  
**Güterumschlag in den Häfen der Donauländer im Zeitraum 2020-2024**

| Häfen<br>(Tsd. t)  | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2023<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> | 2024<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| Deutschland        | 3.511  | 2.999  | 2.410  | 2.228  | 1.047                                  | 1.252*                                 |
| Österreich         | 6.050  | 6.356  | 5.363  | 4.460  | 2.506                                  | 2.642                                  |
| Slowakei           | 1.553  | 1.846  | 1.934  | 1.509  | 810*                                   | 721**                                  |
| Ungarn             | 6.742  | 5.715  | 4.063  | 3.604  | 1.746                                  | 2.163                                  |
| Kroatien           | 948    | 697    | 582    | 365,5  | 186,4                                  | 163,8                                  |
| Serbien            | 8.164  | 13.610 | 12.023 | 12.031 | 6.628                                  | 6.463                                  |
| Bulgarien          | 5.431  | 7.111  | 7.104  | 7.026  | 4.004                                  | 3.623***                               |
| Rumänien           | 27.307 | 28.457 | 24.355 | 28.857 | 13.053                                 | 13.103                                 |
| Republik<br>Moldau | 1.185  | 1.819  | 2.144  | 2.144  | 1.238                                  | 1.254***                               |
| Ukraine            | 4.055  | 5.505  | 16.505 | 32.021 | 15.146                                 | 10.273***                              |

\* Gesamtgüterumschlag im Zeitraum Januar-April auf dem bayrischen Donaustreckenabschnitt

\*\* Häfen Bratislava und Komárno

\*\*\* Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen, der Seehafenverwaltungen Bulgariens, der Republik Moldau und der Ukraine erhaltene Angaben

Der Güterumschlag in den wichtigsten ukrainischen Donauhäfen sowie der Güterumschlag im Export wird in den Tabellen 1.2-1.3 angeführt.

Tabelle 1.2  
**Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im ersten Halbjahr (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) 2024  
(Tsd. t)\***

| Hafen/ Zeitraum /%                     | Ismail | Reni   | Ust-Dunajsk |
|----------------------------------------|--------|--------|-------------|
| 2023                                   | 20.263 | 10.071 | 1.688       |
| % zu 2022                              | 227,9  | 147,5  | 214,8       |
| (Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> ) 2024 | 7.462  | 2.489  | 322, 1      |

Tabelle 1.3  
**Export-Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im ersten Halbjahr 2024  
(Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) (Tsd. t)\***

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

\* Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen erhaltene Angaben.

### 1.2.4 Fahrgastbeförderung

Die relativ stabile Fahrgastbeförderung auf Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen auf der oberen Donau (statistische Angaben der Schleuse Gabčíkovo) begann im April mit insgesamt 1.530 Durchfahrten (765/795 zu Berg bzw. zu Tal), bei denen insgesamt 208.700 Fahrgäste befördert wurden (Tabelle 1.4).

Tabelle 1.4  
**Entwicklung der Fahrgastbeförderung<sup>1</sup>**  
(Angaben in Tsd.)

| Strecken                  | Jahr |       |       |       |                                        |                                        |
|---------------------------|------|-------|-------|-------|----------------------------------------|----------------------------------------|
|                           | 2020 | 2021  | 2022  | 2023  | 2023<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> | 2024<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> |
| Obere Donau               | 56,1 | 149,1 | 469,3 | 561,5 | 209,9                                  | 208,7                                  |
| In Richtung<br>Donaudelta | 5,15 | 34,1  | 74    | 28,5  | 17,03                                  | 4,51                                   |

In Richtung Donaudelta verkehrten in den Monaten Januar-März 2024, mit Ausnahme von vereinzelter Fahrten ohne Fahrgäste, keine Fahrgastschiffe (Angaben des Hafens Mohács). Im ersten Halbjahr 2024 erfolgten insgesamt 32 Fahrten zu Berg und 3 Fahrten zu Tal, bei insgesamt 4.510 beförderten Fahrgästen.

## Kapitel 2

### Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Ergebnisse der ersten 9 Monate 2024 Flottenbewegung und Güterverkehr

#### 2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2024

##### 2.1.1. Schifffahrtsbedingungen in den ersten 9 Monaten 2024

Im ersten Quartal 2024 waren auf der gesamten Donau relativ stabile Schifffahrtsbedingungen gewährleistet.

Im zweiten Quartal 2024 lagen die Wasserstände auf der gesamten Donau durchgehend über dem RNW, wobei relativ stabile Schifffahrtsbedingungen gewährleistet waren (Bericht für die Arbeitsgruppe für technische Angelegenheiten vom 9. - 10. Oktober 2024 – AD V.3.1 (2024-2)).

Im dritten Quartal 2024 lagen die Wasserstände auf der oberen und mittleren Donau durchgehend im Bereich des RNW.

An 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-Wert 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).

Im **Juli** lagen die Mindestwasserstände auf der oberen Donau (Abb. 1) um 100 cm, die Mittelwasserstände um 130 cm und die Höchstwasserstände um 100 cm über den Werten im Juli 2023. Die Höchstwasserstände konnten bis zur Hälfte der dritten Dekade des Monats verzeichnet werden, die Mindestwasserstände am Ende des Monats.

<sup>1</sup> Eigene Berechnungen des Sekretariats der Donaukommission auf Basis der Angaben von Gabčíkovo und Mohács.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die Mindestwasserstände um 90 cm, die Mittelwasserstände um 140 cm und die Höchstwasserstände um 170 cm über den im Juli 2023 verzeichneten Werten. Die Höchstwasserstände wurden bis zum Ende der zweiten Dekade, die Mindestwasserstände am Ende des Monats verzeichnet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die Mindestwasserstände um 30-140 cm über den im Juli 2023 verzeichneten Werten, die Mittelwasserstände lagen um 30-220 cm und die Höchstwasserstände um 0-230 cm darüber. Die Höchstwasserstände wurden in der ersten Dekade des Monats verzeichnet, die Mindestwasserstände am Ende des Monats.

Im **August** lagen die Mindestwasserstände auf der oberen Donau (Abb. 1) um 40 cm über den im August 2023 verzeichneten Werten. Die Mittelwasserstände lagen um 20 cm und die Höchstwasserstände um 160 cm unter den im August 2023 verzeichneten Werten. Die Höchstwasserstände wurden zu Beginn der dritten Dekade des Monats, die Mindestwasserstände in der Mitte der ersten Dekade und Ende des Monats verzeichnet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen die Mindestwasserstände um 5 cm unter den entsprechenden Werten im August 2023, der mittlere Wasserstand lag um 50 cm, der höchste Wasserstand um 140 cm darunter. Die Höchstwasserstände wurden zu Beginn der dritten Dekade verzeichnet. Die Mindestwasserstände wurden in der Mitte der ersten Dekade und Ende des Monats beobachtet.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die Mindestwasserstände um 10-110 cm unter den im August 2023 verzeichneten Werten, der mittlere Wasserstand lag um 160 cm, der höchste um 220 cm darunter. Die Höchstwasserstände wurden zu Beginn des Monats verzeichnet. Die Mindestwasserstände wurden in der dritten Dekade des Monats beobachtet.

Im **September** lagen die Mindestwasserstände auf der oberen Donau (Abb. 1) um 30 cm über den im September 2023 verzeichneten Werten, der mittlere Wasserstand lag um 20 cm darüber. Die Höchstwasserstände im September lagen um 20 cm unter den im September 2023 verzeichneten Werten. Die Höchstwasserstände wurden in der zweiten Hälfte der zweiten Dekade verzeichnet. Die Mindestwasserstände wurden zu Monatsbeginn beobachtet.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) entsprachen die Mindestwasserstände jenen im September 2023. Der mittlere Wasserstand lag um 170 cm, der höchste um 340 cm über den entsprechenden Werten im September 2023. Die Höchstwasserstände wurden am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Dekade des Monats verzeichnet, dabei kam es zu einer Überschreitung der HSW-Werte um 40 bis 230 cm, was auf einigen Streckenabschnitten zu Unterbrechungen der Schifffahrt führte. Die Mindestwasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Monatsdekade.

Auf der unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die Mindestwasserstände um 20-50 cm unter den im September 2023 verzeichneten Werten, der mittlere Wasserstand lag um 40-50 cm darunter, die höchste um 130 cm. Die Höchstwasserstände wurden am Monatsende verzeichnet. Die Mindestwasserstände wurden in der zweiten Dekade des Monats beobachtet.

### **2.1.2. Wasserführung und Abladetiefen der Schiffe**

Im Laufe des gesamten ersten Halbjahres und des dritten Quartals 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 im Jahr 2024**

| Monat     | Abladetiefe im Bergverkehr (cm) | Abladetiefe im Talverkehr (cm) |
|-----------|---------------------------------|--------------------------------|
| Januar    | 250 (250*)                      | 220/230 (220/230*)             |
| Februar   | 270 (270)                       | 230 (230)                      |
| März      | 270 (270)                       | 230/240 (230/240)              |
| April     | 270 (270)                       | 230/240 (230/240)              |
| Mai       | 270 (270)                       | 230/240 (230/240)              |
| Juni      | 270 (270)                       | 230/240 (230/240)              |
| Juli      | 250 (270)                       | 220/230 (220/230)              |
| August    | 200 (190)                       | 180 (170)                      |
| September | 250 (270)                       | 230/240 (230/240)              |

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

**2.2. Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs****2.2.1. Fahrgastschiffsverkehr****2.2.1.1. Verkehr auf der oberen Donau**

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

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 und zu den Rhein- und Mainhäfen (Reisen auf der oberen Donau) sowie in Richtung des Donaudeltas.

Die Entwicklung des Fahrgastverkehrs auf den entsprechenden Strecken in den ersten 9 Monaten 2024 ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) ist in Tabelle 2.2 angeführt.

Tabelle 2.2

**Entwicklung des Fahrgastverkehrs<sup>2</sup>**  
(Angaben in Tsd.)

| Strecken               | Jahr |       |       |       |                       |                       |
|------------------------|------|-------|-------|-------|-----------------------|-----------------------|
|                        | 2020 | 2021  | 2022  | 2023  | 2023<br>$Q_1+Q_2+Q_3$ | 2024<br>$Q_1+Q_2+Q_3$ |
| obere Donau            | 56,1 | 149,1 | 469,3 | 561,5 | 443,6                 | 448,5                 |
| in Richtung Donaodelta | 5,15 | 34,1  | 74    | 28,5  | 27,5                  | 7,54                  |

- An der Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland (AT/DE)) wurden 531 Durchfahrten registriert, das entspricht 113 % der Kennziffer im Jahr 2023 ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ).
- Durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK, „obere Donau“) wurden 1.584 Durchfahrten zu Berg und 1.515 zu Tal registriert. Insgesamt wurden in den ersten 9 Monaten 448.500 Fahrgäste (zu Berg/zu Tal) befördert, was dem Umfang des Fahrgastverkehrs im Jahr 2023 entspricht.

<sup>2</sup> Eigene Berechnungen des Sekretariats der Donaukommission auf Basis der Angaben von Gabčíkovo und Mohács.

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

- Im ersten Quartal verkehrten faktisch keine Fahrgastschiffe, mit Ausnahme von vereinzelt Fahrten ohne Fahrgäste.
- Insgesamt erfolgten in den ersten 9 Monaten 6 Fahrten zu Berg und 55 zu Tal. Entsprechend wurden 7.538 Fahrgäste zu Tal befördert (Tabelle 2.2).

## 2.2.2. Güterverkehr

### 2.2.2.1. Güterverkehr auf der oberen Donau

#### Beförderungsmenge

- a) Die Beförderungsmenge durch die Schleusengruppe Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Deutschland/Österreich, DE/AT) kam in den ersten 9 Monaten 2024 ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) auf 2.064.000 t, das entspricht 124 % des Umfangs im Jahr 2023.
- b) Die Beförderungsmenge durch die Staustufe Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, HU/SK) kam in den ersten 9 Monaten 2024 auf über 3.478.000 t, das entspricht 144,4 % des Umfangs im Jahr 2023. Mit ca. 2.006.000 t machte der Transitverkehr zu Berg 57,9 % des Gesamtumfangs aus (Abb. 5).

Es wurden 2.883.000 t Trockengüter befördert, davon:

- zu Berg 1.929.000 t und
- zu Tal 954.000 t

An Flüssiggut wurden 595.300 t befördert, davon:

- zu Berg 76.300 t und
- zu Tal 519.000 t

Die beförderten Güterarten auf dem erfassten Streckenabschnitt, d. h. auf der oberen Donau (Statistik der Staustufe Gabčíkovo), werden in Abbildung 6 dargestellt.

Die Besonderheit des Marktes auf diesem Streckenabschnitt im Zeitraum 2024 ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) (Abb. 6) im Vergleich zu den entsprechenden Kennziffern des Jahres 2023 bestand in folgenden Aspekten:

- a) ein Rückgang 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;
- c) stabile Kennzahlen der zu Tal beförderten Erdölerzeugnisse.

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 2.3 und 2.4 dargestellt.

Tabelle 2.3

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

| <div>Jahr, Tsd. t</div> <div>Güterart</div> | 2020  | 2021  | 2022 | 2023 | 2023<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> | 2024<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> |
|---------------------------------------------|-------|-------|------|------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Nahrungs- und Futtermittel                  | 1.321 | 879   | 783  | 592  | 420                                                    | 742,1                                                  |
| Eisenerze                                   | 948   | 969   | 735  | 726  | 614                                                    | 504,2                                                  |
| Getreide                                    | 352   | 394   | 416  | 427  | 296                                                    | 447,1                                                  |
| Metallerzeugnisse                           | 117   | 71    | 101  | 55,6 | 41,1                                                   | 38,9                                                   |
| Erdölerzeugnisse                            | 212   | 86,7  | 92,1 | 40,5 | 38,7                                                   | 27,3                                                   |
| Düngemittel                                 | 75,2  | 132,8 | 74,5 | 54,9 | 39,8                                                   | 90                                                     |

Tabelle 2.4

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

| <div>Jahr, Tsd. t</div> <div>Güterart</div> | 2020 | 2021  | 2022  | 2023  | 2023<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> | 2024<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> |
|---------------------------------------------|------|-------|-------|-------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Düngemittel                                 | 505  | 464,5 | 444,9 | 417,5 | 330,3                                                  | 289                                                    |
| Erdölerzeugnisse                            | 578  | 870   | 642   | 653   | 500,3                                                  | 552                                                    |
| Metallerzeugnisse                           | 96,5 | 140   | 173   | 155   | 133,7                                                  | 119,2                                                  |

2.2.2.2 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 Zeitraum Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>+Q<sub>3</sub> 2024 auf 2.991.000 t (Abb. 7), das entspricht 141,8 % der im Jahr 2023 beförderten Menge, wobei vom Ladungsdurchgang 1.401.000 t (46,8 %) auf den Transit zu Berg entfielen.

Es wurden 2.547.000 t Trockengüter befördert, davon:

- zu Berg 623.000 t und
- zu Tal 1.924.000 t

Es wurden 444.300 t Flüssiggüter befördert, davon:

- zu Berg 174.700 t und
- zu Tal 269.600 t

Beförderte Güterarten auf dem erfassten Streckenabschnitt (Statistik der Erfassungsstelle Mohács)

Die Besonderheit des Marktes im Zeitraum Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>+Q<sub>3</sub> 2024 auf diesem Streckenabschnitt (Abb. 8) im Vergleich zu den entsprechenden Kennzahlen im Jahr 2023 bestand in folgenden Aspekten:

- anhaltend relativ geringe Beförderungsmengen von Eisenerz zu Berg und ein abrupter Rückgang der Beförderungsmengen von Nahrungsmitteln zu Tal
- seit drei Jahren anhaltend geringe Beförderungsmengen von Kohle zu Berg

- c) ein signifikanter Anstieg der Beförderungsmengen von Getreide und Düngemitteln zu Tal  
d) eine Stabilisierung der Beförderungsmengen von Metallerzeugnissen zu Tal und Erdölerzeugnissen zu Berg sowie von Düngemitteln zu Berg/zu Tal.

Das absolute Verhältnis der wichtigsten Gütermengen am Transportaufkommen zu Berg und zu Tal auf diesem Streckenabschnitt (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien, HU/HR/RS) sind in den Tabellen 2.5 und 2.6 dargestellt.

Tabelle 2.5

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

| Jahr, Tsd. t<br>Güterart | 2020 | 2021 | 2022  | 2023  | 2023<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> | 2024<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> |
|--------------------------|------|------|-------|-------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Eisenerze                | 954  | 991  | 741   | 692   | 542                                                    | 548                                                    |
| Kohle (Koks)             | 323  | 281  | 200   | 2,2   | 0                                                      | 11,70                                                  |
| Düngemittel              | 436  | 385  | 255,6 | 121   | 107,3                                                  | 130,5                                                  |
| Erdölerzeugnisse         | 106  | 117  | 252   | 153,7 | 115,7                                                  | 182,4                                                  |
| Metallerzeugnisse        | 243  | 249  | 205   | 111,1 | 78,2                                                   | 157,6                                                  |

Tabelle 2.6

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

| Jahr, Tsd. t<br>Güterart   | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2023<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> | 2024<br>Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Getreide                   | 1.471 | 1.002 | 238,9 | 317,4 | 192,4                                                  | 370,4                                                  |
| Erdölerzeugnisse           | 528   | 591   | 322,3 | 405,4 | 335,2                                                  | 265,7                                                  |
| Metallerzeugnisse          | 295   | 254   | 310   | 381   | 295,6                                                  | 263,3                                                  |
| Nahrungs- und Futtermittel | 520   | 218,5 | 65    | 216,4 | 203,7                                                  | 20,3                                                   |
| Düngemittel                | 364   | 316   | 315,5 | 185,7 | 168,2                                                  | 237,5                                                  |

### 2.2.3. Verkehr zwischen den Strombecken

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

Der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal betrug 14.480.000 t<sup>3</sup>, das sind 84,7 % der entsprechenden Kennzahl für 2023, davon:

- internationaler Güterverkehr: 10.850.000 t (79,4 % der Kennzahl für 2023);
- Güterverkehr im Inland: 3.630.000 t (105,8 % der Kennzahl für 2023).

Die monatliche Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal ist in Abbildung 9 dargestellt.

## Kapitel 3

### Allgemeine Charakteristik des Güterumschlags in den Donauhäfen

Der Güterumschlag der Häfen veränderte sich in den ersten 9 Monaten 2024 ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) im Vergleich zu den entsprechenden Kennzahlen 2023 in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 3.1).

Tabelle 3.1

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

| Häfen<br>(Tsd. t)  | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2023<br>$Q_1+Q_2+Q_3$ | 2024<br>$Q_1+Q_2+Q_3$ |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|-----------------------|
| Deutschland        | 3.511  | 2.999  | 2.410  | 2.228  | 1.712                 | 1.865*                |
| Österreich         | 6.050  | 6.356  | 5.363  | 4.460  | 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    | 365,5  | 273,3                 | 257,8                 |
| 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<br>Moldau | 1.185  | 1.819  | 2.144  | 2.144  | 1.954                 | 1.915***              |
| Ukraine            | 4.055  | 5.505  | 16.505 | 32.021 | 24.705                | 14.181***             |

\* Januar-August, Gesamtgüterumschlag auf dem bayrischen Wasserstraßenabschnitt

\*\* Häfen Bratislava und Komárno

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

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

Besonders anzumerken ist, dass die ukrainischen Donauhäfen (Tabellen 3.2-3.4) trotz des signifikanten allgemeinen Rückgangs der Güterumschlagsmengen in den Häfen der unteren Donau sowie des bedeutenden Absinkens der Frachtraten für Getreidetransporte aus den Häfen der unteren Donau im Laufe der ersten 9 Monate 2024 insgesamt ihre stabile Marktposition aufrechterhalten konnten. Dies ist ein Indikator für die Wirksamkeit der von der ukrainischen Regierung mit Unterstützung der Europäischen Union und der Donaukommission ergriffenen Maßnahmen zur Organisation des Exports landwirtschaftlicher Erzeugnisse und anderer Güter über die Häfen von Reni, Ismail und Ust-Dunajsk.

<sup>3</sup> [www.acn.ro](http://www.acn.ro)

Tabelle 3.2

**Güterumschlag in den Donauhäfen der Ukraine im Jahr 2024 (in Tsd. t)\***

| Hafen / Zeitraum                                       | Ismail | Reni  | Ust-Dunajsk |
|--------------------------------------------------------|--------|-------|-------------|
| (Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> ) 2023 | 15.299 | 7.986 | 1.419       |
| (Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> ) 2024 | 10.728 | 3.020 | 433         |

\* Angaben der Verwaltung für Seehäfen der Ukraine

Tabelle 3.3

**Export-Güterumschlag in den Donauhäfen der Ukraine im Jahr 2024 (in Tsd. t)**

| Hafen / Zeitraum<br>(Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> ) | Ismail                  | Reni                   | Ust-Dunajsk         |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------|---------------------|
| Getreide                                                              | 7.274,94<br>(7.182,75)* | 1.040,77<br>(4.314,21) | 175, 30<br>(713,06) |
| Andere Schüttgüter                                                    | 786,21<br>(1.717,29)    | 454,56<br>(1.276,45)   | 78,0<br>(454,23)    |
| Flüssiggut (Öl)                                                       | 509,7<br>(1.302,00)     | 393,90<br>(840,52)     | 11,20<br>(0)        |

\* In Klammern – Angaben für den Güterumschlag (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>+Q<sub>3</sub>) 2023

Güterumschlag nach den Hauptgüterarten in den ukrainischen Häfen im Zeitraum 2022-2024 werden in Tabelle 3.4 angeführt.

**Güterumschlag nach den Hauptgüterarten in den ukrainischen Häfen im Zeitraum 2022-2024 (in Tsd. t.)**

| Zeitraum/Jahr<br>(Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub> ) | Getreide | Andere Schüttgüter | Flüssiggut (Öl) |
|--------------------------------------------------------------------|----------|--------------------|-----------------|
| 2022                                                               | 4.113,72 | 2.390,21           | 714,55          |
| 2023                                                               | 12.353,1 | 3.499,42           | 2.173,18        |
| 2024                                                               | 5.571,49 | 1.393,4            | 938,33          |

**Kapitel 4****Schlussfolgerungen**

- 4.1 Durch die Auswirkungen der großangelegten russischen Aggression gegen die Ukraine ergaben sich in den ersten 9 Monaten 2024 und auch in Folge reale Sicherheitsrisiken für die Schifffahrt auf der unteren Donau. Die anhaltenden Angriffe auf die Infrastruktur der ukrainischen Donauhäfen verursachen bedeutende Risiken auf dem Markt der Donauschifffahrt, was sich in praktisch allen wichtigen Marktsegmenten und deren Entwicklung im Jahr 2024 widerspiegelte.
- 4.2 Trotz eher günstiger Schifffahrtsbedingungen in den ersten 9 Monaten 2024 sind gewisse Veränderungen bei den absoluten Werten und relativen Verhältnissen der Güterarten im Verkehr auf der Donau zu beobachten, einschließlich des Fahrgastverkehrs.
- 4.3 Die Donaukommission setzt ihre Arbeit an der Durchführung spezieller Koordinierungstätigkeiten im Rahmen der im Mai 2022 angenommenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* fort.

Die Rolle und Bedeutung der Initiative „*Danube Solidarity Lanes EU Ukraine*“ hat sich trotz der wachsenden Aktivität des ukrainischen Getreidekorridors, der im Herbst 2023 auf der Grundlage der Häfen von Odessa, Pivdennyi und Tschernomorsk (Häfen des Großraums Odessa) gebildet wurde, nicht verändert.

Im dritten Quartal 2024 wurden etwa 75% der ukrainischen Getreideexporte über die Häfen des Großraums Odessa abgewickelt.

Im dritten Quartal 2024 wurden über die ukrainischen Donauhäfen monatlich etwa 500.000 t Getreide exportiert. Darüber hinaus stiegen auch die Umschlagsmengen anderer Güter wie Eisenerz und Metallprodukte (Export) und Flüssigtreibstoffe (Import) in den ukrainischen Donauhäfen.

Die Tätigkeit der Donaukommission im Rahmen der EU-Ukraine-Initiative „*Danube Solidarity Lanes*“ 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 der Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen;
  - 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.
- 4.4. Die von der Donaukommission kurzfristig durchgeführten vorrangigen Maßnahmen im Rahmen der Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt werden mit den Verwaltungen der Ukraine, Rumäniens und der Republik Moldau, der übrigen DK-Mitgliedstaaten sowie der Europäischen Kommission koordiniert.

**A N H A N G**  
**(Abbildungen)**

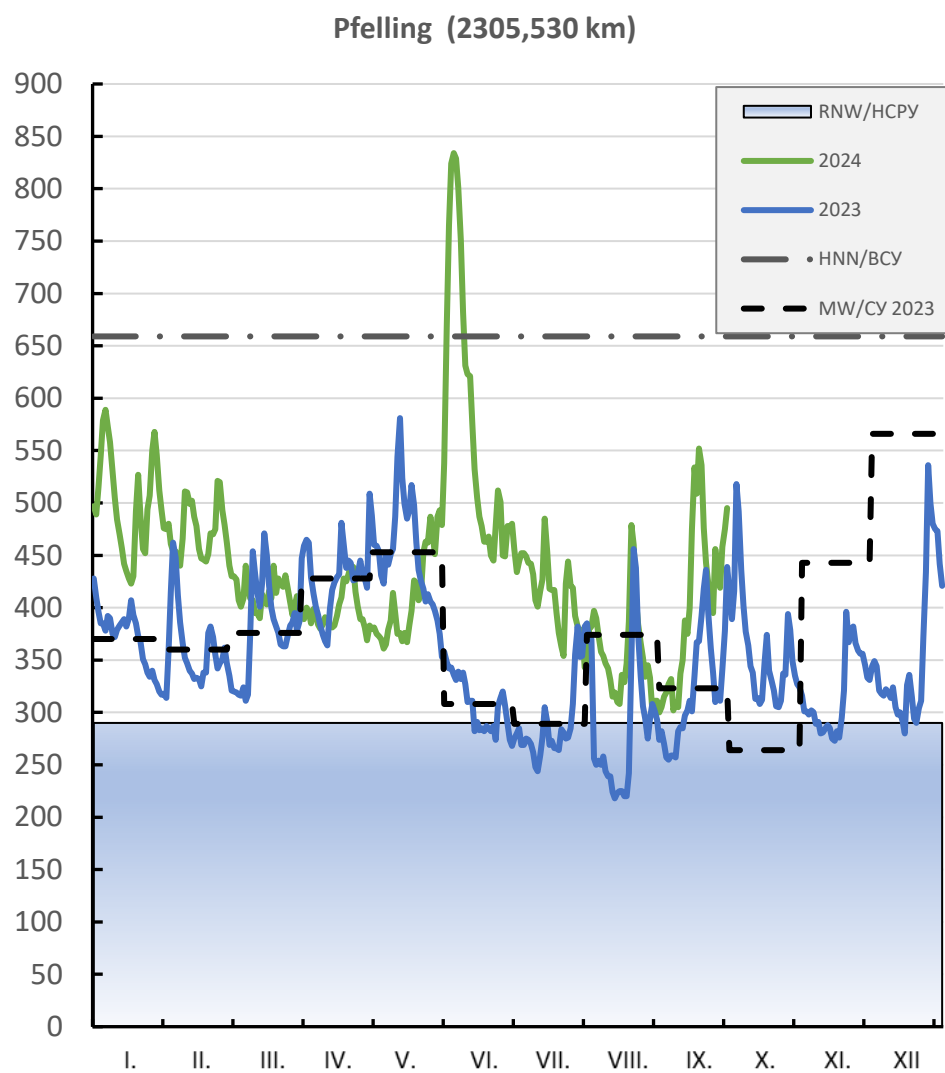


Abb. 1: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm  
 Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm  
 Рис. 1. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

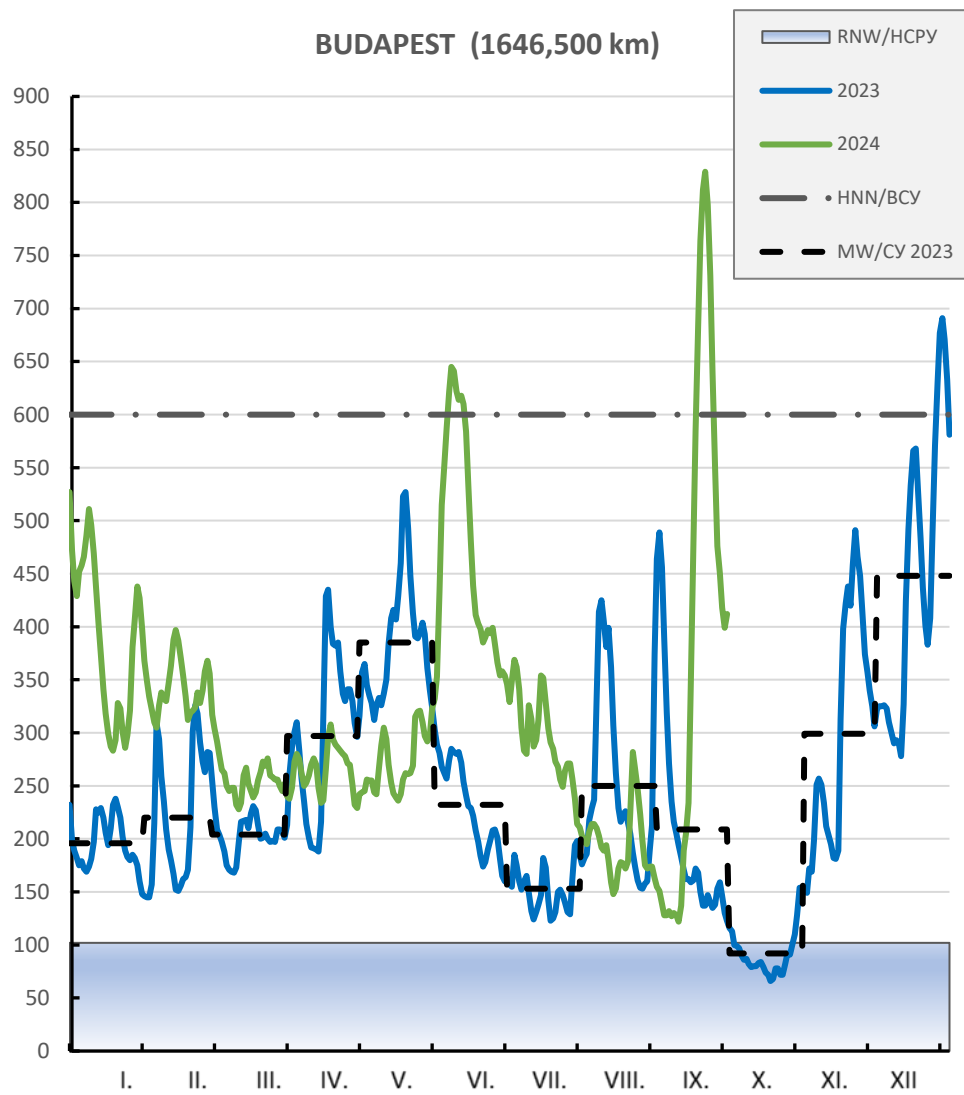


Abb. 2: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Budapest, Vigadó in cm  
 Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest, Vigadó, en cm  
 Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо в см

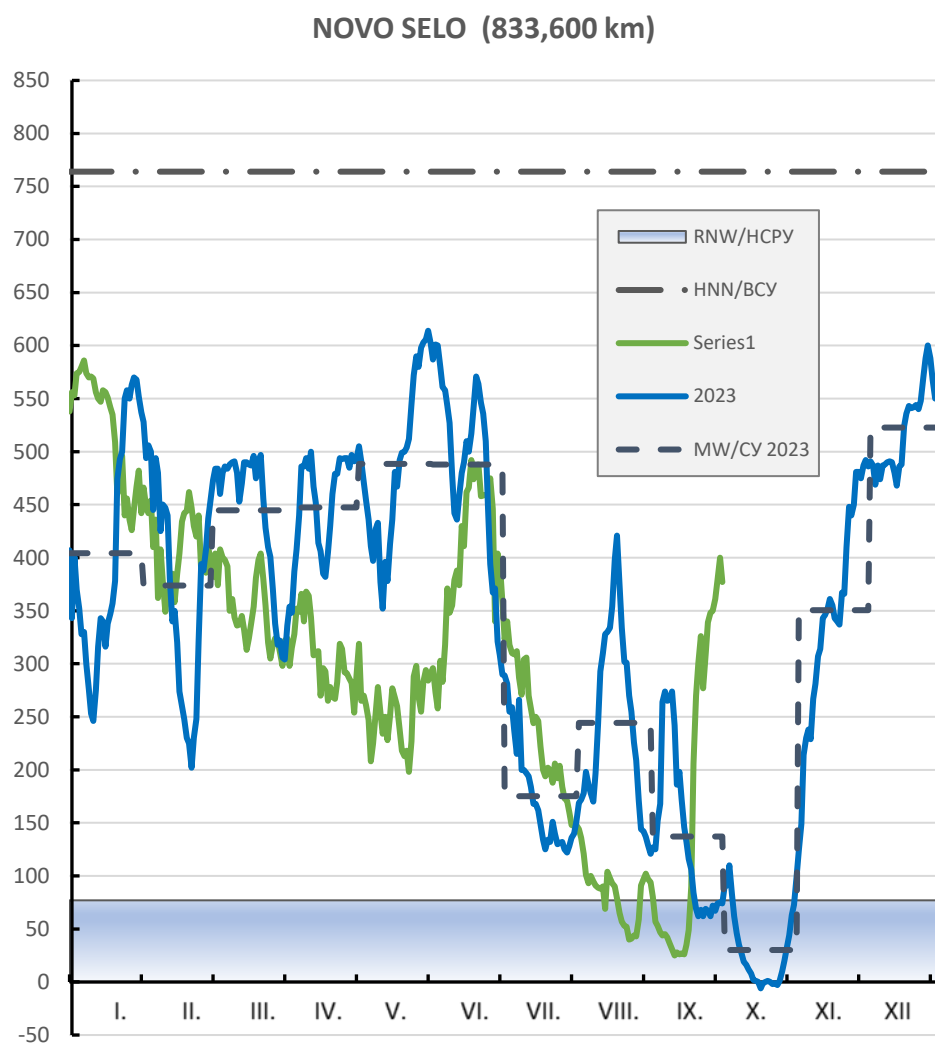


Abb. 3: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm  
 Fig. 3. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Novo Selo, en cm  
 Рис. 3. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Ново Село в см

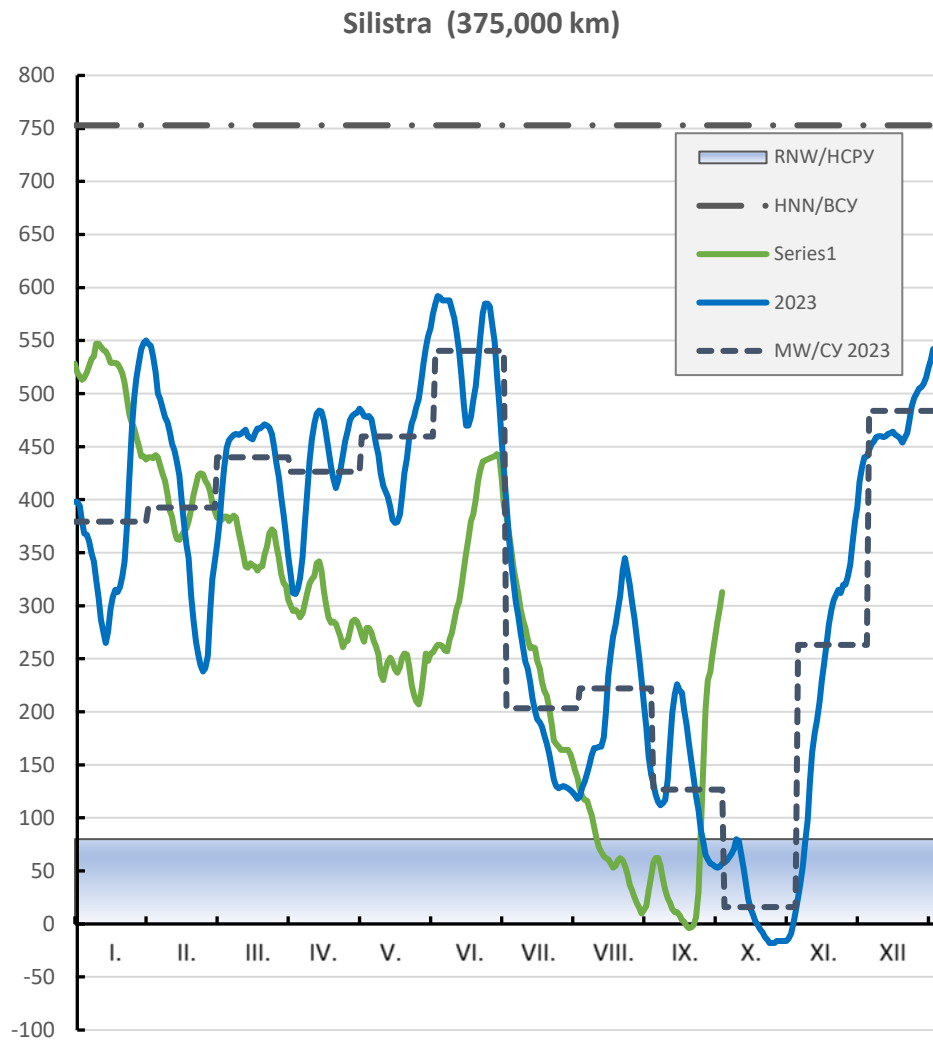


Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm  
 Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm  
 Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра в см

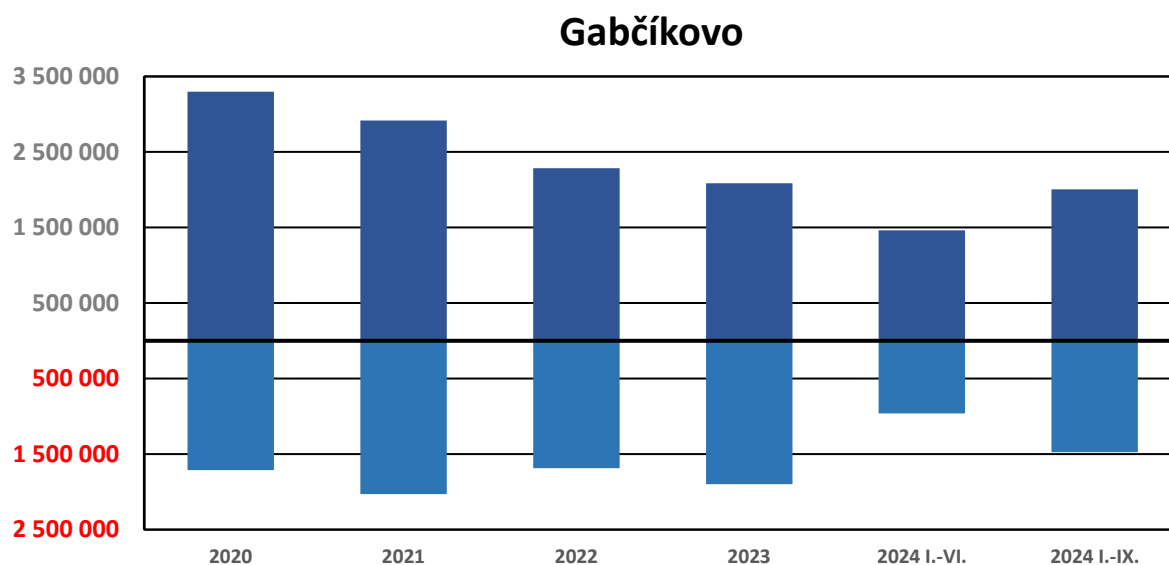


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

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

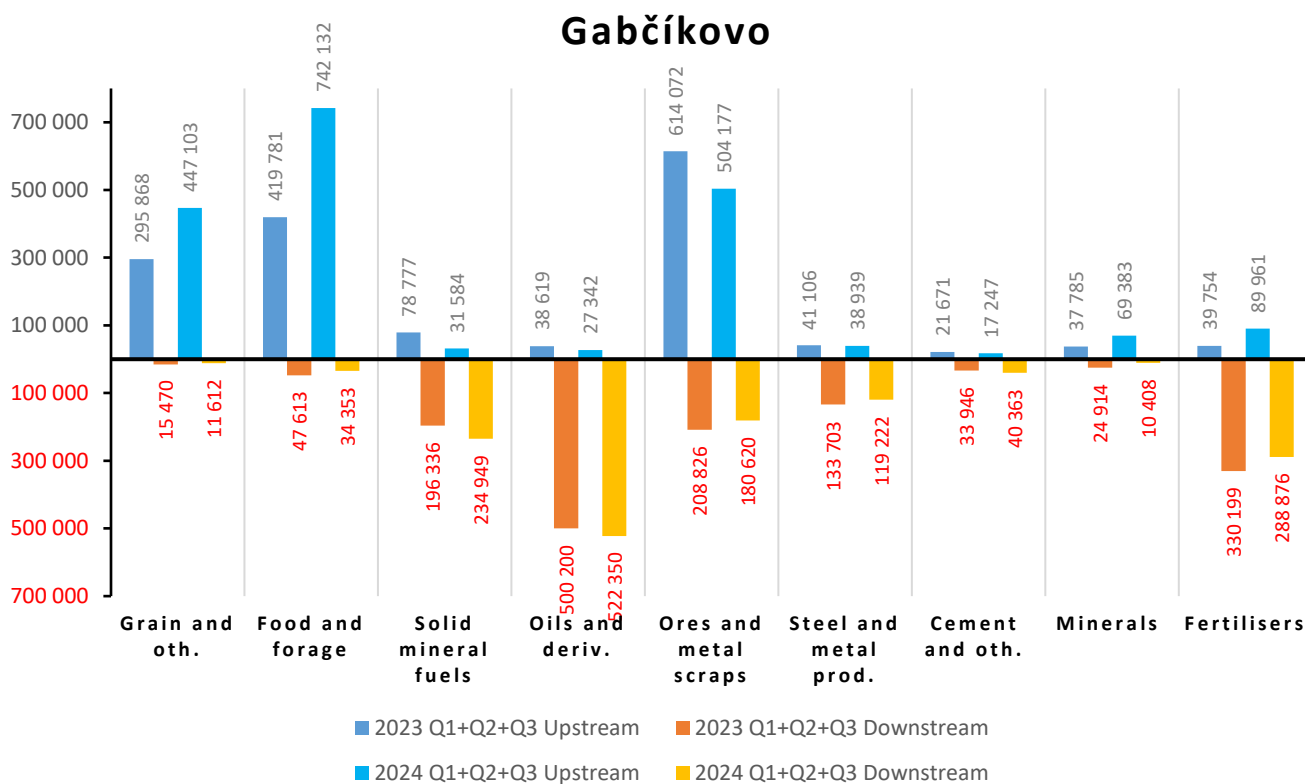


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Fig. 6. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO, en tonnes

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

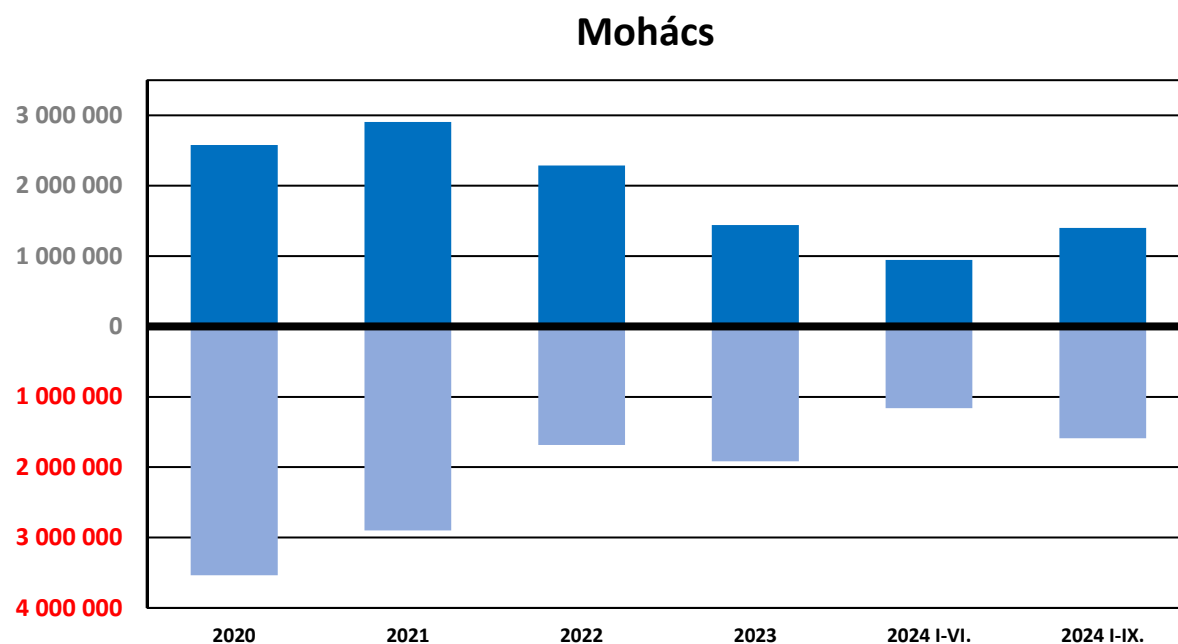


Abb: 7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen  
 Fig. 7. Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes  
 Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

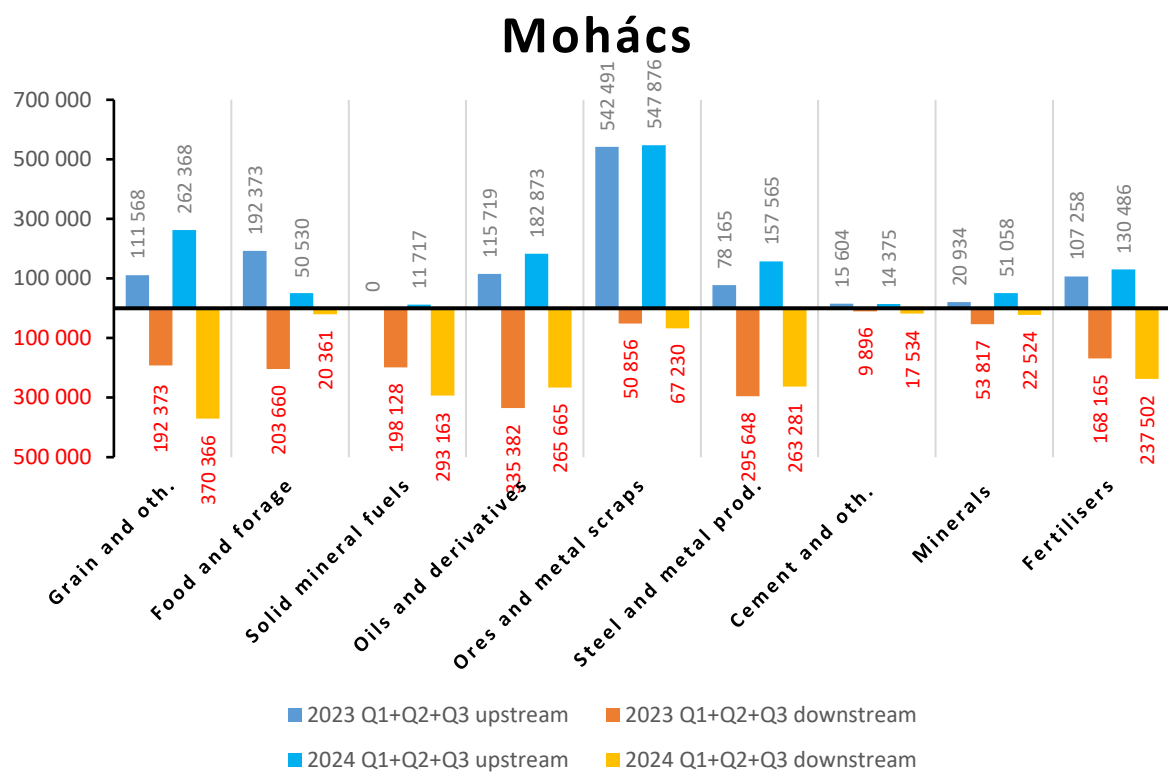


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Fig. 8. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube, en tonnes

Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

## Cernavodă-Constanța

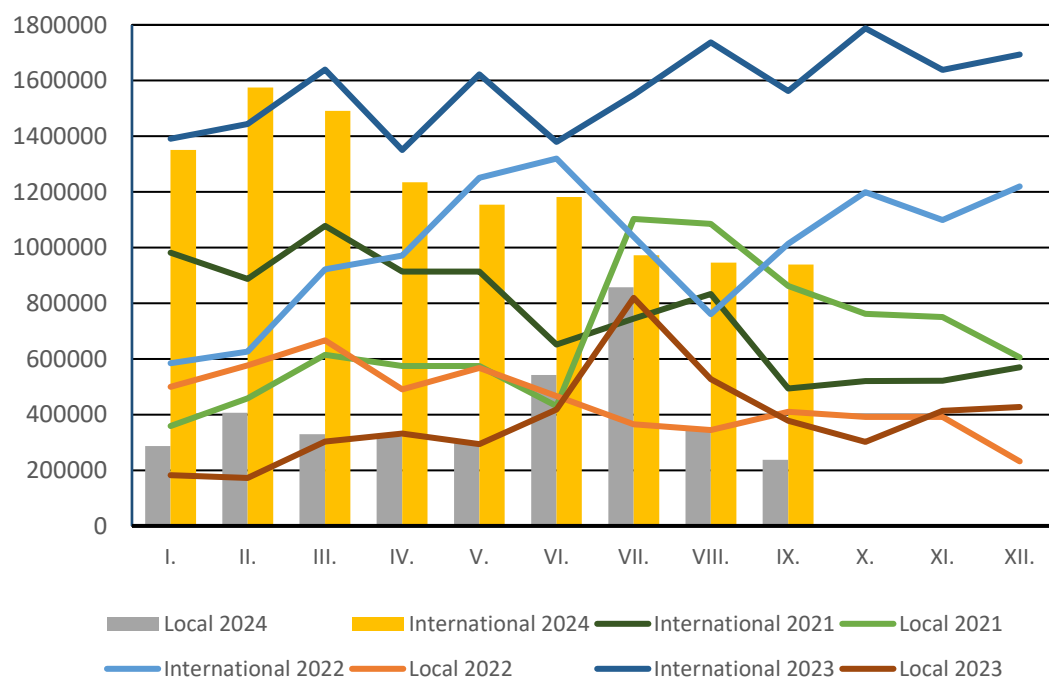


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

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