

MARKTBEOBACHTUNG DER DONAUSCHIFFFAHRT: BILANZ 2025



DONAUKOMMISSION
BUDAPEST – 2026



Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Bilanz 2025

Budapest – 2026

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

- 1.1 Ausgangslage des Verkehrsmarktes
- 1.2 Entwicklung des Verkehrsmarktes
 - 1.2.1 Entwicklung des Güterverkehrsmarktes
 - 1.2.2 Entwicklung des Güterumschlags der Häfen
 - 1.2.3 Entwicklung des Fahrgastverkehrs

Kapitel 2 Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr Jahresergebnisse 2025

- 2.1 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau
- 2.2 Wasserführung und zulässige Abladetiefen der Schiffe
- 2.3 Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs
 - 2.3.1 Fahrgastverkehr
 - 2.3.2 Güterverkehr
 - 2.3.3 Verkehr zwischen den Strombecken

Kapitel 3 Güterumschlag in den Donauhäfen

- 3.1 Häfen in Deutschland
- 3.2 Häfen in Österreich
- 3.3 Häfen in der Slowakei
- 3.4 Häfen in Ungarn
- 3.5 Häfen in Kroatien
- 3.6 Häfen in Serbien
- 3.7 Häfen in Rumänien
- 3.8 Häfen in Bulgarien
- 3.9 Häfen in der Republik Moldau
- 3.10 Häfen in der Ukraine
- 3.11 Allgemeine Merkmale des Güterumschlags in Donauhäfen

Kapitel 4 Schlussfolgerungen

Kapitel 1

Ausgangslage und Entwicklung des Verkehrsmarktes auf der Donau

1.1 Ausgangslage des Verkehrsmarktes

1. Die Ausgangslage des Güterverkehrsmarktes der Donauschifffahrt 2025 wurde zum Jahresbeginn durch die Entwicklung und die Marktergebnisse im Vorjahr 2024 sowie durch Prognosen zu seinen wichtigsten Komponenten für das Jahr 2025 bestimmt. Laut einer Prognose von EUROFER (European Steel Industry Trade Association) (Juli 2025) wurde in der Metallindustrie der Länder der Europäischen Union und der Eurozone sowie in den wichtigsten Sektoren im Donaauraum und den angrenzenden Flussgebieten kein Produktionswachstum erwartet. Gleichzeitig deutete die Prognose des USDA (United States Department of Agriculture) (Juli 2025) auf einen Anstieg der wichtigsten Kennzahlen des Agrarsektors sowie auf eine Zunahme der Transportaktivitäten, einschließlich des Wasserverkehrs, im laufenden Wirtschaftsjahr hin.

2. Ein entscheidender Faktor für die Entwicklung und die Ergebnisse des Donauschifffahrtsmarktes war nach wie vor die kritische Lage in der Region der Unteren Donau infolge der großangelegten Aggression Russlands gegen die Ukraine. Im Laufe des Jahres 2025 verstärkte Russland seine systematischen Angriffe auf die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau und die angrenzenden Regionen.

3. Seit Januar, als der erste Angriff auf die Region um den Hafen von Ismail stattfand, führte Russland jeden Monat Luftangriffe auf die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau und die angrenzenden Objekte durch. Infolge dieser Angriffe kam es zur Zerstörung von Umschlaganlagen, Energie- und Verkehrsinfrastruktur, Getreidespeichern, Lagerhallen und Verwaltungsgebäuden. Ferner erlitten verschiedene unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe während des Lade- und Löschvorgangs Schäden.

4. Angegriffen wurden auch andere zivile Objekte, wodurch das Leben der Zivilbevölkerung unmittelbar gefährdet wurde.

Am 23. Juli 2025 lief das Baggerschiff „Ingulsky“, das Arbeiten zur Aufrechterhaltung der Schifffahrtsbedingungen im Kanal der Kiliya-Mündung durchführte, auf eine Mine; bei der Explosion kamen drei Besatzungsmitglieder ums Leben, acht wurden verletzt.

Am 17. November 2025 wurde im Hafen von Ismail der (unter türkischer Flagge fahrende) LPG-Tanker „ORINDA“ getroffen, was zu einem Brand der Ladung (Gas) führte.

Zudem wurde dem Ökosystem entlang der Unteren Donau erheblicher Schaden zugefügt:

- Luft- und Bodenverschmutzung im Donaudelta infolge der durch Explosionen ausgelösten Brände sowie durch das Verbrennen von Erdölprodukten, Flüssiggas und Getreide;
- Verschmutzung der Gewässer durch das Auslaufen von Erdölprodukten, Sonnenblumenöl und Verbrennungsprodukten.
- Verschmutzung des Donaudeltas durch Erdölprodukte nach dem Unfall der russischen Öltanker „Wolgoneft-212“ und „Wolgoneft-239“ im Schwarzen Meer,

5. Es ist anzumerken, dass durch die von Russland durchgeführten Luft- und Minenangriffe nicht nur für die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau, sondern auch für das gesamte Schifffahrtssystem an der Unteren Donau, einschließlich der Sicherheit der Schiffsbesatzungen und des Personals, direkte Bedrohungen entstanden sind.

Der Güterverkehrsmarkt auf der Donau war mit ernsthaften Problemen konfrontiert, vor allem hinsichtlich der Gewährleistung einer sicheren Schifffahrt und der zusätzlichen Risiken, was wiederum eine teilweise Neuausrichtung des Marktes und Verzerrungen in einzelnen Sektoren des herkömmlichen Güterverkehrs auf der Donau zur Folge hatte.

Trotz des regelmäßigen Beschusses sind die ukrainischen Donauhäfen bemüht, ihre Haupttätigkeit so weit wie möglich aufrecht zu erhalten. Der Umschlag von Exportgütern konzentriert sich vor allem auf Nahrungsmittel, wodurch ein wichtiger Beitrag zur weltweiten Ernährungssicherheit geleistet wird.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Lage setzt die Donaukommission im Jahr 2025 aktiv ihre Bemühungen fort, um den Export ukrainischer Agrarprodukte sowie den Import der für die Ukraine notwendigen Güter im Rahmen der im Mai 2022 angenommenen Initiative „Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine“ zur Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union für die Ukraine umfassend zu fördern. Der Schwerpunkt lag auf der Stabilisierung der Logistikketten für den Güterverkehr unter Nutzung der Donauhäfen in der Ukraine, der Republik Moldau und Rumänien sowie der Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindung.

6. Der Initiative „Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine“ gewinnt an Bedeutung im Zusammenhang mit der Einstellung des ukrainischen Getreidekorridors, bei dem zuvor für den Export von landwirtschaftlichen Erzeugnissen die Häfen Odessa, Pivdenyyi und Tschernomorsk (Häfen des Großraums Odessa) einbezogen wurden. Die Initiative zielt zudem darauf ab, neue Logistikkonzepte für den Export ukrainischer Agrarprodukte unter Nutzung der ukrainischen Donauhäfen zu entwickeln sowie die Stabilität der Donauschifffahrt als zuverlässige Ausweichroute für den Gütertransport zum Wiederaufbau der Verkehrs- und Energieinfrastruktur der Ukraine sicherzustellen.

1.2 Entwicklung des Verkehrsmarktes

1.2.1 Entwicklung des Güterverkehrsmarktes

Die Entwicklung des Güterverkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2025 wurde durch die negativen Auswirkungen von Sicherheitsrisiken für die Schifffahrt infolge der russischen Aggression gegen die Ukraine, die aktuelle Lage des Industrie- und Agrarsektors in den Donau- und angrenzenden Einzugsgebieten sowie die vorherrschenden Schifffahrtsbedingungen geprägt.

Laut Angaben der wichtigsten Erfassungsstellen ergab sich in den ersten neun Monaten ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2025 folgende Güterverkehrsaufkommen:

- Das an der Schleuse Jochenstein¹ (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland) erfasste Güterverkehrsaufkommen belief sich im ersten Halbjahr (Q_1+Q_2) 2025 auf 1.158 Tsd. t (das sind 78 % im Vergleich zu (Q_1+Q_2) 2024); in den ersten neun Monaten 2025 betrug es 1.668 Tsd. t, was 81 % des Aufkommens im Vorjahr ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2024 entsprach.

¹ Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

- Das an der Schleuse Gabčíkovo² (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei) erfasste Güterverkehrsaufkommen belief sich im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2025 auf 2.108 Tsd. t (das sind 89 % im Vergleich zu (Q₁+Q₂) 2024); in den ersten neun Monaten 2025 betrug es 3.188 Tsd. t, was 92 % des Aufkommens im Jahr (Q₁+Q₂+Q₃) 2024 entsprach.
- Das am Kontrollpunkt Mohács³ (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien) erfasste Güterverkehrsaufkommen belief sich im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2025 auf 1.961 Tsd. t (das sind 93 % im Vergleich zu (Q₁+Q₂) 2024); in den ersten neun Monaten 2025 betrug es 2.828 Tsd. t, was 95 % des Aufkommens im Jahr (Q₁+Q₂+Q₃) 2024 entspricht.
- Das auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal⁴ erfasste Güterverkehrsaufkommen belief sich im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2025 auf 6.899 Tsd. t (das sind 68 % im Vergleich zu (Q₁+Q₂) 2024); in den ersten neun Monaten (Q₁+Q₂+Q₃) 2025 betrug es 11.121 Tsd. t, was 77 % des Aufkommens im Jahr (Q₁+Q₂+Q₃) 2024 entspricht, davon sind:
 - Verkehr ins / aus dem Ausland: 6.892 Tsd. t (das sind 64 % im Vergleich zu 2024);
 - Verkehr im Inland: 4.229 Tsd. t (das sind 116 % im Vergleich zu 2024)

1.2.2 Entwicklung des Güterumschlags der Häfen

In den ersten neun Monaten 2025 (Q₁+Q₂+Q₃) war im Vergleich zu den Vorjahren folgender Güterumschlag zu verzeichnen (Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1

Güterumschlag in den Häfen der Donauländer (in Tsd. t)

Häfen/Jahr	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂ + Q ₃	2025 Q ₁ +Q ₂ + Q ₃
Deutschland	2.999	2.410	2.228	2.047	1.578	1.714
Österreich	6.356	5.363	5.123	5.349	3.102	3.587
Slowakei*	1.846	1.934	1.509	1.473	1.103	1.249
Ungarn	5.715	4.063	3.604	4.019	3.071	2.960
Kroatien**	697	582	364	392	258	215,3
Serbien**	13.610	12.023	12.031	12.816	9.516	9.374
Bulgarien	7.111	7.104	7.026	7.520	5.395	4.625
Rumänien	28.457	24.355	28.857	23.759	18.826	14.807
Republik Moldau	1.819	2.144	2.668	2.579	1.915	1.849
Ukraine	5.505	16.505	32.021	17.396	14.181	6.773

* Häfen Bratislava und Komárno

** Die Zeilen zu Kroatien und Serbien enthalten auch die Transportmengen auf der Save

² Quelle: Slovenský Vodohospodársky Podnik

³ Quelle: Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási NKft.

⁴ Quelle: www.acn.ro

Die Entwicklung des Güterumschlags in den wichtigsten Donauhäfen der Ukraine (insgesamt und im Export) in den ersten neun Monaten 2025 ist in den Tabellen 1.2 und 1.3 dargestellt.

Tabelle 1.2

Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen* (in Tsd. t)

Hafen / Zeitraum	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2024	13.448	3.431	517
(Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2024	10.728	3.020	433
(Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2025	5.777	839	157

* Die angegebenen Mengen umfassen sowohl die von Binnenschiffen als auch die von Seeschiffen beförderten Güter.

Tabelle 1.3

Umschlag von Exportgütern in den ukrainischen Donauhäfen* (in Tsd. t)

Güterarten / Hafen	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
Getreide	903 (4.275**)	67 (1.041)	3 (175)
sonstiges Schüttgut	100 (509)	18 (394)	0 (11)
Öl (Flüssiggut)	598 (786)	42 (455)	17 (78)

* Die angegebenen Mengen umfassen sowohl die von Binnenschiffen als auch die von Seeschiffen beförderten Güter.

** Angaben in Klammern: Daten zum Güterumschlag in den ersten neun Monaten 2024.

Die Entwicklung des Gesamtgüterumschlags in den ukrainischen Donauhäfen sowie des Umschlags von Exportgütern spiegelt deutlich die Folgen der russischen Angriffe auf die Hafeninfrastruktur wider. Gleichzeitig zeigen die ukrainischen Donauhäfen unter den gegebenen Umständen das Bestreben, ihre Aktivität und die Entwicklung des Güterumschlags so weit wie möglich wiederherzustellen.

1.2.3 Entwicklung des Fahrgastverkehrs

An der Oberen Donau (Statistik der Schleuse Gabčíkovo) war im April ein relativ stabiler Fahrgastverkehr mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen zu verzeichnen; im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) wurden insgesamt 1.778 Durchfahrten (zu Berg / zu Tal) bzw. 259 Tsd. Fahrgäste erfasst (das entspricht 124 % des Aufkommens im Jahr 2024); im dritten Quartal kam es zu einem deutlichen Anstieg des Fahrgastaufkommens.

An der Mittleren Donau verkehrte laut den statistischen Angaben des Kontrollpunktes Mohács von Januar bis März 2025 nur eine geringe Anzahl an Fahrgastschiffen. Im dritten Quartal wurden insgesamt etwa 1,5 Tsd. Fahrgäste befördert (Tabelle 1.4).

Tabelle 1.4

Fahrgastaufkommen (in Tsd. t)

Strecke/Jahr (nur Fahrgastschiffe mit Kabinen)	2021	2022	2023	2024	2024 (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃)	2025 (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃)
Obere Donau (Gabčíkovo)	149	469	562	610	449	547
Mittlere Donau (Mohács)	34	74	29	8,7	8,0	1,52

Kapitel 2

Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Flottenbewegung und Güterverkehr Jahresergebnisse 2025

2.1 Schifffahrtsbedingungen auf der Donau

1. Quartal 2025

An der gesamten Donau lagen die Wasserstände größtenteils in einem Bereich nahe oder über dem Regulierungs-Niedrigwasserstand (RNW). In der ersten Märzhälfte sanken die Wasserstände an der Mittleren Donau über mehrere Tage hinweg unter den RNW.

Januar 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten und die mittleren Wasserstände 70 cm und die höchsten Wasserstände 30 cm unter den Vorjahreswerten vom Januar 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden zu Beginn und in der zweiten Hälfte der dritten Monatsdekade verzeichnet.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 150 cm, die mittleren Wasserstände 220 cm und die höchsten Wasserstände 270 cm unter den Vorjahreswerten vom Januar 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn und in der Mitte der dritten Monatsdekade verzeichnet.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 270 - 280 cm, die mittleren Wasserstände 290 cm und die höchsten Wasserstände 220 cm unter den Vorjahreswerten vom Januar 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten und am Ende der dritten Monatsdekade verzeichnet.

Februar 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 80 cm, die mittleren Wasserstände 70 cm und die höchsten Wasserstände 50 cm unter den Vorjahreswerten vom Februar 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden zu Beginn der zweiten Dekade und am Monatsende verzeichnet.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 200 cm, die mittleren Wasserstände 190 cm und die höchsten Wasserstände 70 cm unter den Vorjahreswerten vom Februar 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden am Monatsende gemessen.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 250 - 270 cm, die mittleren Wasserstände 260 cm und die höchsten Wasserstände 230 – 240 cm unter den Vorjahreswerten vom Februar 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der dritten Monatsdekade gemessen.

März 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten und mittleren Wasserstände 80 cm und die höchsten Wasserstände 70 cm unter den Vorjahreswerten vom März 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden in der ersten Hälfte der zweiten Monatsdekade gemessen.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 140 cm und die mittleren als auch die höchsten Wasserstände 130 cm unter den Vorjahreswerten vom März 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden am Ende der ersten und zu Beginn der zweiten Monatsdekade verzeichnet; darüber hinaus lagen sie an 6 Tagen im Bereich des RNW oder darunter.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 200 - 230 cm, die mittleren Wasserstände 140 - 190 cm und die höchsten Wasserstände 20 - 90 cm unter den Vorjahreswerten vom März 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn gemessen.

2. Quartal 2024

An der gesamten Donau lagen die Wasserstände größtenteils über dem RNW, wobei die absoluten Werte der wichtigsten Kennzahlen (vor allem der niedrigsten Wasserstände) im Durchschnitt unter denen des zweiten Quartals 2024 lagen. Zudem sanken die Wasserstände an der Oberen Donau in der zweiten Maihälfte und im Juni zeitweise unter den RNW. Zu erwähnen ist auch ein starker Rückgang der Wasserstände unter den RNW an der Unteren Donau Ende Juni.

April 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten, mittleren und höchsten Wasserstände im Durchschnitt 90 cm unter den Vorjahreswerten vom April 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die niedrigsten Wasserstände vom April 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der zweiten Dekade und zu Beginn der dritten Monatsdekade verzeichnet.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 120 cm und die mittleren Wasserstände 90 cm unter den Vorjahreswerten vom April 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn beobachtet, erreichten jedoch nicht einmal die niedrigsten Wasserstände vom April 2024. Die absolut tiefsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der zweiten Monatsdekade verzeichnet.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 30 - 40 cm unter den Vorjahreswerten vom April 2024; die mittleren Wasserstände lagen 50 cm über (Novo Selo) bzw.

70 cm unter den Vorjahreswerten (Silistra). Die höchsten Wasserstände lagen 130 – 140 cm über den Vorjahreswerten. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Dekade und in der ersten Hälfte der zweiten Monatsdekade verzeichnet. Die absoluten niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der dritten Monatsdekade gemessen.

Mai 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 100 cm, die mittleren Wasserstände 120 cm und die höchsten Wasserstände 140 cm unter den Vorjahreswerten vom Mai 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Monatsdekade gemessen, erreichten jedoch nicht einmal die niedrigsten Wasserstände im Mai 2024. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der zweiten Dekade und in der ersten Hälfte der dritten Monatsdekade gemessen. An 18 Tagen lagen sie im Bereich des RNW oder darunter.

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

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 50 cm, die mittleren Wasserstände 40 cm und die höchsten Wasserstände 30 cm unter den Vorjahrswerten vom Mai 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn und die niedrigsten Wasserstände in der Mitte der dritten Monatsdekade gemessen.

Juni 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 190 cm, die mittleren Wasserstände 270 cm und die höchsten Wasserstände 460 cm unter den Vorjahrswerten im Juni 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn und -ende verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die niedrigsten Wasserstände vom Juni 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden in der dritten Monatsdekade verzeichnet. An 14 Tagen lagen sie im Bereich des RNW oder darunter.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 230 cm, die mittleren Wasserstände 290 cm und die höchsten Wasserstände 370 cm unter den Vorjahreswerten vom Juni 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Monatsdekade verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die tiefsten Wasserstände vom Juni 2024. Die absolut niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der dritten Monatsdekade gemessen.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 210 – 230 cm, die mittleren Wasserstände 200 - 260 cm und die höchsten Wasserstände 180 – 260 cm unter den Vorjahrswerten vom Juni 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die tiefsten Wasserstände vom Juni 2024. Die absoluten niedrigsten Wasserstände wurden zum Monatsende gemessen und lagen unter dem RNW.

3. Quartal 2025

Im dritten Quartal 2025 sanken die Wasserstände an einzelnen Donauabschnitten, mit Ausnahme der Mittleren Donau, systematisch unter den RNW. An der Oberen Donau kam es in der ersten Julihälfte und Mitte August zu einem Absinken der Wasserstände unter den RNW. An der Unteren Donau sanken die Wasserstände während des gesamten Quartals unter den RNW, mit Ausnahme der zweiten Dekade im August.

Juli 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten und die mittleren Wasserstände 100 cm unter den Vorjahreswerten vom Juli 2024, während die höchsten Wasserstände 10 cm über dem Vorjahresniveau lagen. Die höchsten Wasserstände wurden gegen Monatsende und die niedrigsten Wasserstände in der ersten Monatsdekade verzeichnet. In der ersten Julihälfte lagen die Wasserstände an 15 Tagen im Bereich des RNW oder darunter.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 130 cm und die mittleren Wasserstände 110 cm unter den Vorjahreswerten vom Juli 2024, während die höchsten Wasserstände 90 cm über den Vorjahrswerten lagen. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsende und die tiefsten Wasserstände zu Monatsbeginn verzeichnet, wobei sie an 5 Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 180 - 210 cm, die mittleren Wasserstände 230 - 260 cm und die höchsten Wasserstände 260 - 340 cm unter den Vorjahreswerten vom Juli 2024. Die höchsten Wasserstände wurden am Ende der zweiten Monatsdekade verzeichnet, erreichten jedoch nicht einmal die niedrigsten Wasserstände vom Juli 2024. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten und in der

ersten Hälfte der zweiten Monatsdekade verzeichnet, wobei sie an 28 Tagen (Novo Selo) bzw. an 31 Tagen (Siliistra) im Bereich des RNW oder darunter lagen.

August 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 40 cm und die mittleren Wasserstände 30 cm unter den Vorjahreswerten vom August 2024. Die höchsten Wasserstände lagen im Bereich der Vorjahreswerte. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn verzeichnet und die niedrigsten Wasserstände in der zweiten Hälfte der zweiten und in der ersten Hälfte der dritten Monatsdekade, wobei sie an 15 Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 20 cm unter den Vorjahreswerten vom August 2024, während die mittleren Wasserstände 20 cm und die höchsten Wasserstände 170 cm über den Vorjahreswerten lagen. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn verzeichnet, die tiefsten Wasserstände am Ende der zweiten und zu Beginn der dritten Monatsdekade.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 30 - 40 cm und die mittleren Wasserstände 10 cm unter den Vorjahreswerten vom August 2024, während die höchsten Wasserstände 30-70 cm über den Vorjahreswerten lagen. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der ersten Dekade und in der ersten Hälfte der zweiten Monatsdekade verzeichnet. Die tiefsten Wasserstände wurden am Monatsende verzeichnet, wobei sie an 15 Tagen (Novo Selo) bzw. an 19 Tagen (Siliistra) im Bereich des RNW oder darunter lagen.

September 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 40 cm, die mittleren Wasserstände 90 cm und die höchsten Wasserstände 150 cm unter den Vorjahreswerten vom September 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der dritten Dekade und die niedrigsten Wasserstände in der ersten Hälfte der dritten Dekade verzeichnet, wobei sie an 10 Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 30 cm, die mittleren Wasserstände 250 cm und die höchsten Wasserstände 654 cm unter den Vorjahreswerten vom September 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Monatsbeginn und die niedrigsten Wasserstände in der ersten Hälfte der dritten Monatsdekade verzeichnet, wobei sie an zwei Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen.

An der Unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 10 cm, die mittleren Wasserstände 90 – 120 cm und die höchsten Wasserstände 280 – 310 cm unter den Vorjahreswerten vom September 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der dritten Monatsdekade und die niedrigsten Wasserstände in der zweiten Hälfte der ersten und in der ersten Hälfte der zweiten Monatsdekade verzeichnet, wobei sie an 26 Tagen (Novo Selo) bzw. 30 Tagen (Siliistra) im Bereich des RNW oder darunter lagen.

4. Quartal 2025

Mitte Oktober und Ende Dezember sanken die Wasserstände auf einzelnen Donauabschnitten unter den RNW.

Oktober 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 60 cm, die mittleren Wasserstände 90 cm und die höchsten Wasserstände 60 cm unter den Vorjahreswerten vom

Oktober 2024. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der Mitte des Monats gemessen, wobei sie an 10 Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsende verzeichnet.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 120 cm, die mittleren Wasserstände 190 cm und die höchsten Wasserstände 200 cm unter den Vorjahreswerten vom Oktober 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der zweiten Monatsdekade und die niedrigsten Wasserstände zu Beginn der dritten Monatsdekade gemessen, wobei sie an 6 Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 190 – 240 cm, die mittleren Wasserstände 320 – 330 cm und die höchsten Wasserstände 330 – 370 cm unter den Vorjahreswerten vom Oktober 2024. Die höchsten Wasserstände wurden in der Mitte der zweiten Monatsdekade und die niedrigsten Wasserstände zu Monatsbeginn und -ende gemessen, wobei sie an 28 Tagen (Novo Selo) bzw. 31 Tagen (Siliistra) im Bereich des RNW oder darunter lagen.

November 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 10 cm und die höchsten Wasserstände 20 cm unter den Vorjahreswerten vom November 2024, während die mittleren Wasserstände das Vorjahresniveau erreichten. Die höchsten Wasserstände wurden in der Mitte der ersten Monatsdekade und die niedrigsten Wasserstände zu Beginn der dritten Monatsdekade gemessen.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 20 cm unter den Vorjahreswerten vom November 2024. Die mittleren Wasserstände erreichten das Vorjahresniveau, während die höchsten Wasserstände 30 cm darüber lagen. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsende und die niedrigsten Wasserstände in der Mitte der dritten Monatsdekade gemessen.

An der Unteren Donau (Abb. 3, 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 10 cm über (Novo Selo) bzw. 50 cm unter (Siliistra) den Vorjahreswerten vom November 2024. Die mittleren Wasserstände lagen 30 cm über (Novo Selo) bzw. 20 cm unter (Siliistra) den Vorjahreswerten. Die höchsten Wasserstände lagen 100 cm über (Novo Selo) bzw. 20 cm unter (Siliistra) den Vorjahreswerten. Die höchsten Wasserstände wurden am Monatsende gemessen. Die niedrigsten Wasserstände wurden in der zweiten Hälfte der zweiten Dekade (Novo Selo) und zu Monatsbeginn (Siliistra) gemessen. Insgesamt lagen die Wasserstände im November an 11 Tagen im Bereich des RNW oder darunter (Siliistra).

Dezember 2025

An der Oberen Donau (Abb. 1) lagen die niedrigsten Wasserstände 80 cm, die mittleren Wasserstände 60 cm und die höchsten Wasserstände 50 cm unter den Vorjahreswerten vom Dezember 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Beginn der zweiten Monatsdekade und die niedrigsten Wasserstände am Monatsende gemessen, wobei sie an 6 Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen.

An der Mittleren Donau (Abb. 2) lagen die niedrigsten Wasserstände 90 cm, die mittleren Wasserstände 50 cm und die höchsten Wasserstände 20 cm unter den Vorjahreswerten vom Dezember 2024. Die höchsten Wasserstände wurden zu Beginn der zweiten Monatsdekade und die niedrigsten Wasserstände zum Monatsende gemessen, wobei sie an 9 Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen.

An der Unteren Donau (Abb. 3 und 4) lagen die niedrigsten Wasserstände 20 – 90 cm unter den Vorjahreswerten vom Dezember 2024. Die mittleren Wasserstände lagen 50 cm und die

höchsten Wasserstände 100 – 120 cm über den Vorjahreswerten. Die höchsten Wasserstände wurden in der ersten Monatshälfte und die niedrigsten Wasserstände am Monatsende gemessen, wobei sie an 4 Tagen im Bereich des RNW oder darunter lagen (Novo Selo).

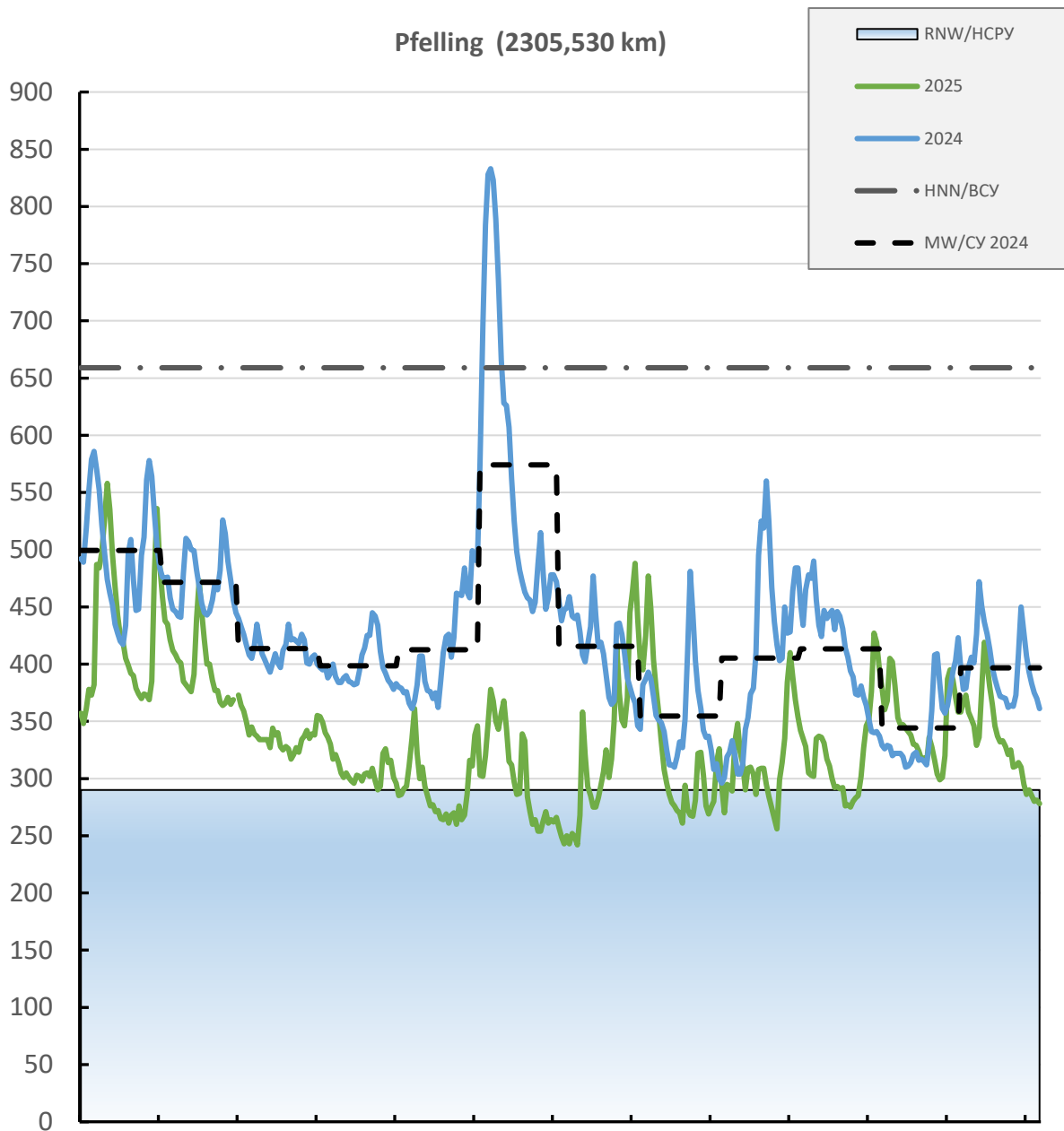


Abb. 1: Durchschnittlicher Tageswert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm

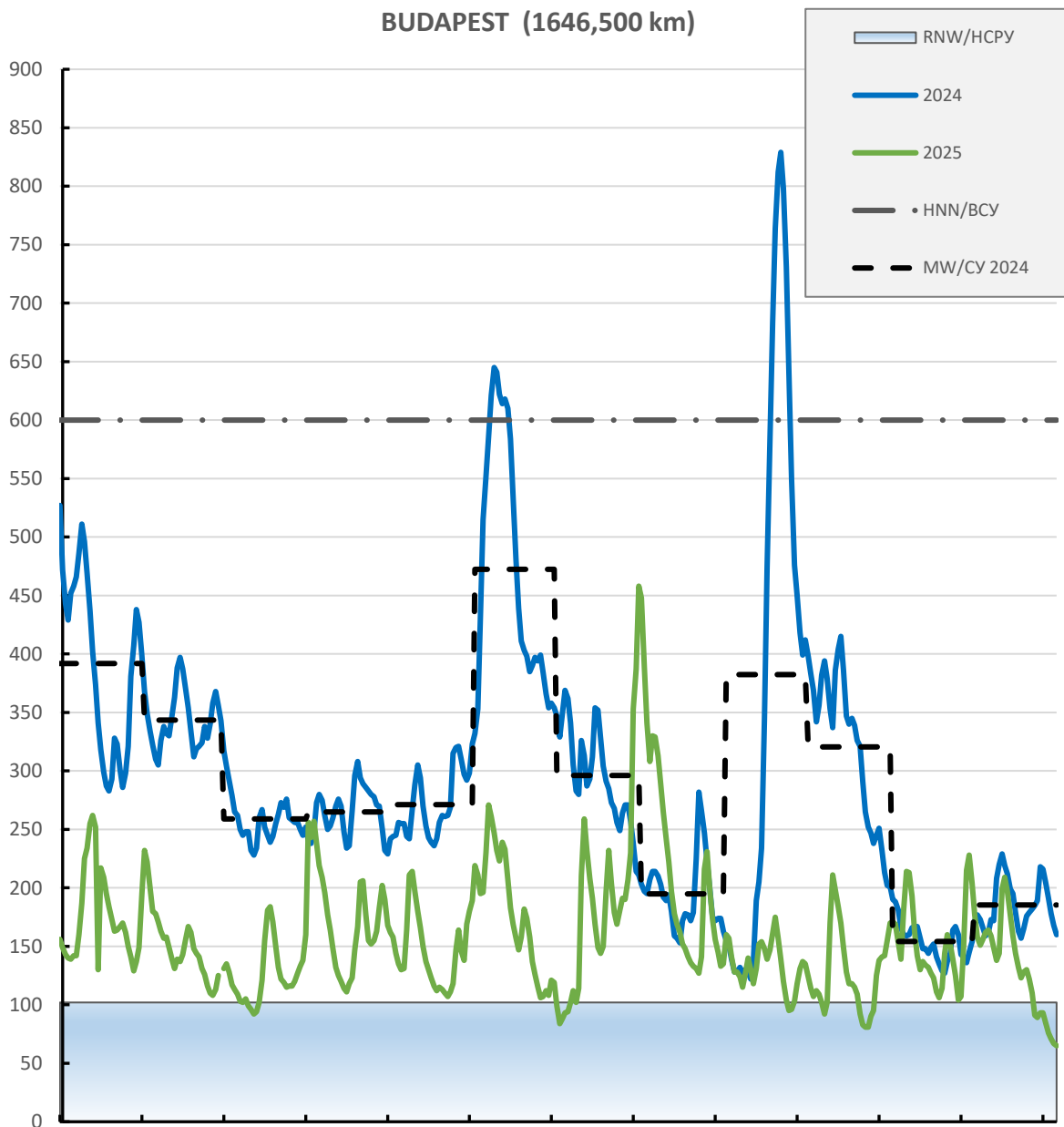


Abb. 2: Durchschnittlicher Tageswert der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm

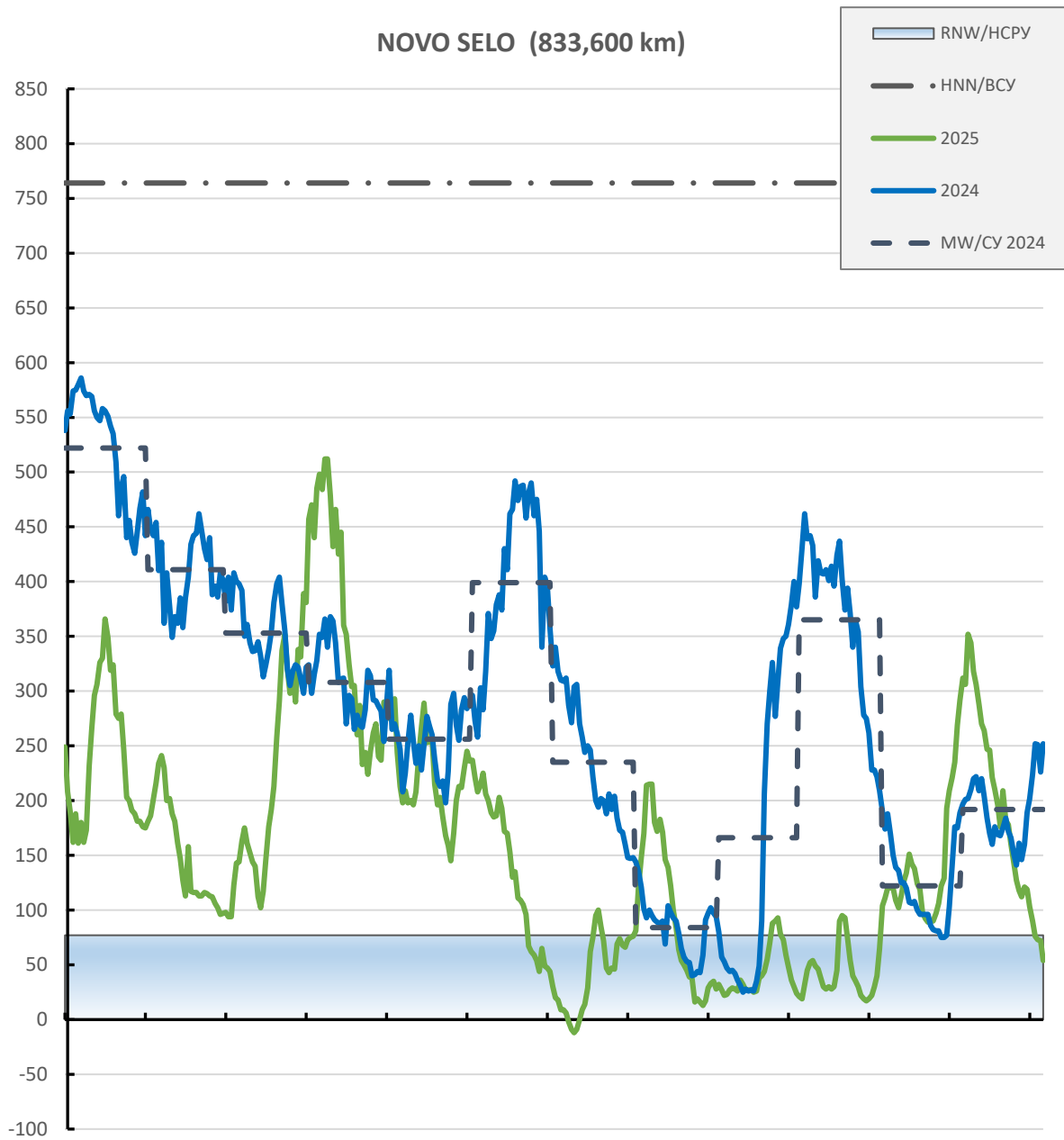


Abb. 3: Durchschnittlicher Tageswert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm

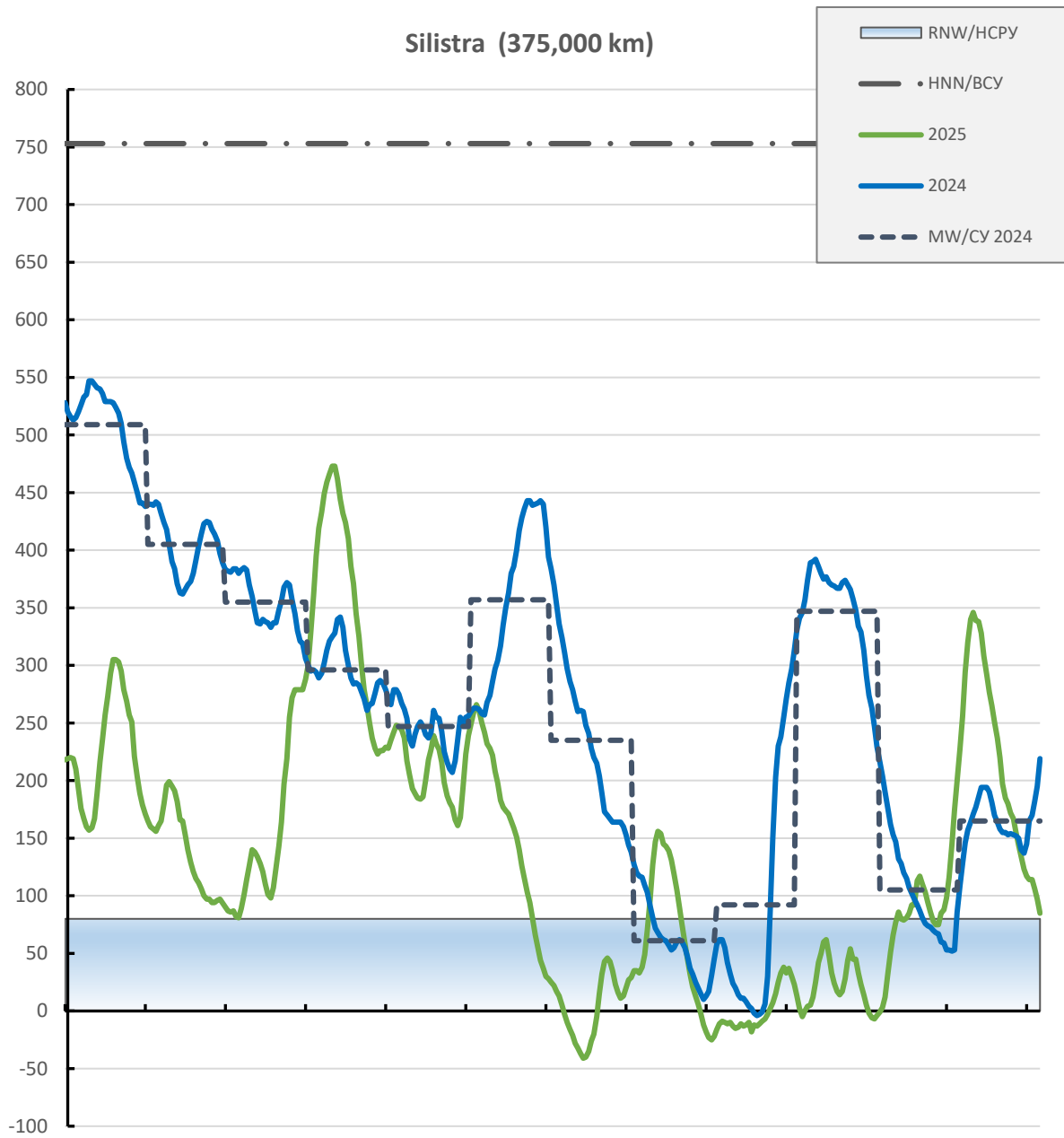


Abb. 4: Durchschnittlicher Tageswert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm

2.2 Wasserführung und zulässige Abladetiefen der Schiffe

Im ersten Quartal 2025 hielt die für eine effiziente Schifffahrt erforderliche stabile Wasserführung an, was die Beladung von Schiffen bei Bergfahrten mit Abladetiefen von bis zu 2,5 – 2,7 m zu ermöglichte (Tabelle 2.1).

Im zweiten Quartal 2025 lagen die Wasserstände an der Donau gemessen an den absoluten Werten der wichtigsten Kennzahlen (vor allem den niedrigsten Wasserständen) im Durchschnitt unter denen des zweiten Quartals 2024. An der Unteren Donau kam es Ende Juni und in der Folge zu einem starken Absinken der Wasserstände, was zu einer deutlichen Verringerung der Abladetiefen (Tabelle 2.1) und zu zeitweiligen Unterbrechungen auf einzelnen Abschnitten führte.

Im dritten Quartal 2025 sanken die Wasserstände an einzelnen Donauabschnitten, mit Ausnahme der Mittleren Donau, systematisch unter den RNW.

Im vierten Quartal 2025 sanken die Wasserstände an einzelnen Donauabschnitten Mitte Oktober und Ende Dezember unter den RNW.

Tabelle 2.1

Abladetiefen von Güterschiffen in Fahrt 2025 (in cm)

Monat / Abladetiefen	Bergverkehr	Talverkehr
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)
August	220/230 (200)	200/210 (180)
September	220/230 (250)	200/210 (230/240)
Oktober	230/240 (240)	200/210 (220/230)
November	220/230 (230)	180/200 (180)
Dezember	210/220 (230)	170/180 (230)

* Angaben in Klammern: die Kennzahlen im entsprechenden Vorjahreszeitraum 2024.

2.3 Beobachtung der Flottenbewegung und des Güterverkehrs 2025

2.3.1 Fahrgastschiffsverkehr

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

Den Hauptanteil der Fahrgastbeförderung auf Kabinenschiffen bildeten Reisen auf den Strecken Passau-Wien-Bratislava-Budapest, Reisen von/zu den Rhein- und Mainhäfen („Obere Donau“, offizielle Statistiken der Schleusen Jochenstein und Gabčíkovo) sowie Reisen zum/vom Donaudelta („Mittlere Donau“, offizielle Statistik des Kontrollpunktes Mohács).

Das Fahrgastaufkommen auf diesen Strecken im Jahr 2025 ist in der Tabelle 2.2 aufgeführt.

Tabelle 2.2

Entwicklung des Fahrgastaufkommens 2025

Strecke/Jahr (in Tsd.) Schiffe mit Kabinen	2021	2022	2023	2024	2025
Obere Donau zu Berg/Tal (Statistik der Schleuse Gabčíkovo)	149	469	562	610	722
Mittlere Donau zu Berg/Tal (Statistik des Kontrollpunktes Mohács)	34	74	29	8,7	1,96

Verkehr auf der Oberen Donau (Jochenstein und Gabčíkovo)

- An der Schleuse Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Österreich/Deutschland) wurden 389 Durchfahrten registriert, das entspricht 98 % der Kennziffer im Jahr 2024.
- An der Schleuse Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei, „Obere Donau“) (Abb. 5) wurden 4.939 Durchfahrten erfasst, davon 2.475 zu Berg und 2.464 zu Tal. (Im Vergleich: 2021 – 1.419, 2022 – 4.040, 2023 – 4.030 und 2024 – 4.344). Im Jahr 2025 wurden insgesamt 722 Tsd. Fahrgäste befördert.

Die Hauptverteilung des Fahrgastaufkommens auf der oberen Donau nach Flaggenstaaten im Zeitraum 2022 – 2025 ist in Tabelle 2.3 dargestellt.

Tabelle 2.3

**Verteilung des Fahrgastaufkommens auf der Oberen Donau in % nach Flagge
(2022 – 2025)**

Flagge/Jahr	2022	2023	2024	2025
Deutschland	17 %	16 %	12 %	14 %
Bulgarien	4,2 %	5,1 %	4,2 %	4 %
Ukraine	3,9 %	2,9 %	3,2 %	3,8 %
Nicht-DK-Mitgliedstaaten	73 %	75 %	76 %	73 %

Im Jahr 2025 wurden an der Schleuse Gabčíkovo insgesamt 4.939 Durchfahrten von Fahrgastschiffen erfasst, davon:

- Schiffe mit einer Länge von 110 m: 1.998 Durchfahrten (im Vergleich: 2021 – 676, 2022 – 1.601, 2023 – 1.587, 2024 – 1.650);
- Schiffe mit einer Länge von 135 m: 2.872 Durchfahrten (im Vergleich: 2021 – 700, 2022 – 2.331, 2023 – 2.354, 2024 – 2.608), davon erfolgten 74 % der Durchfahrten unter Flaggen von Staaten, die keine DK-Mitgliedstaaten sind.

Im Juni betrug die durchschnittliche Fahrgastanzahl:

- bei Schiffen mit 110 m Länge 136 Fahrgäste (im Vergleich: 2019 – 130);
- bei Schiffen mit 135 m Länge 161 Fahrgäste (im Vergleich: 2019 – 158).

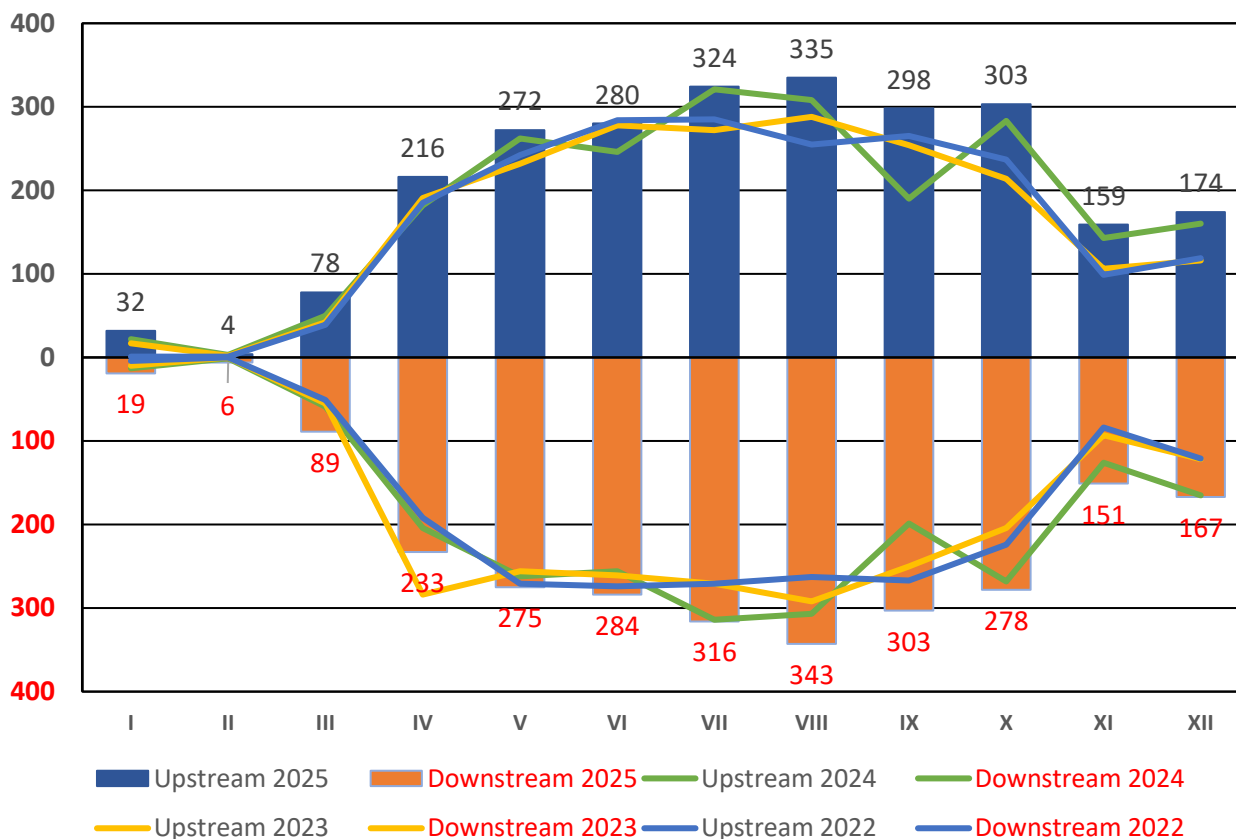


Abb. 5: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr pro Monat

Verkehr auf der Mittleren Donau (Mohács)

An der Mittleren Donau wurden laut offiziellen Angaben des Kontrollpunktes Mohács (Grenzverkehr Ungarn/Kroatien/Serbien – zum/vom Donaudelta) 18 Durchfahrten registriert; insgesamt wurden 1,96 Tsd. Fahrgäste befördert.

Es ist anzumerken, dass die derzeitige Nutzung der statistischen Daten des Kontrollpunktes Mohács im Hinblick auf die tatsächlichen Daten zu Durchfahrten und zum Fahrgastaufkommen präzisiert werden muss, da sich sein Status im Marktbeobachtungssystem geändert hat (nach dem Beitritt Kroatiens zum Schengen-Raum im Januar 2023).

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass eine größere Zahl an Durchfahrten von Kabinenschiffen durch den Kontrollpunkt Mohács (im Vergleich zur offiziellen Statistik) sowie durch die Schleuse Djerdap 1 auf der Mittleren Donau zu verzeichnen ist.

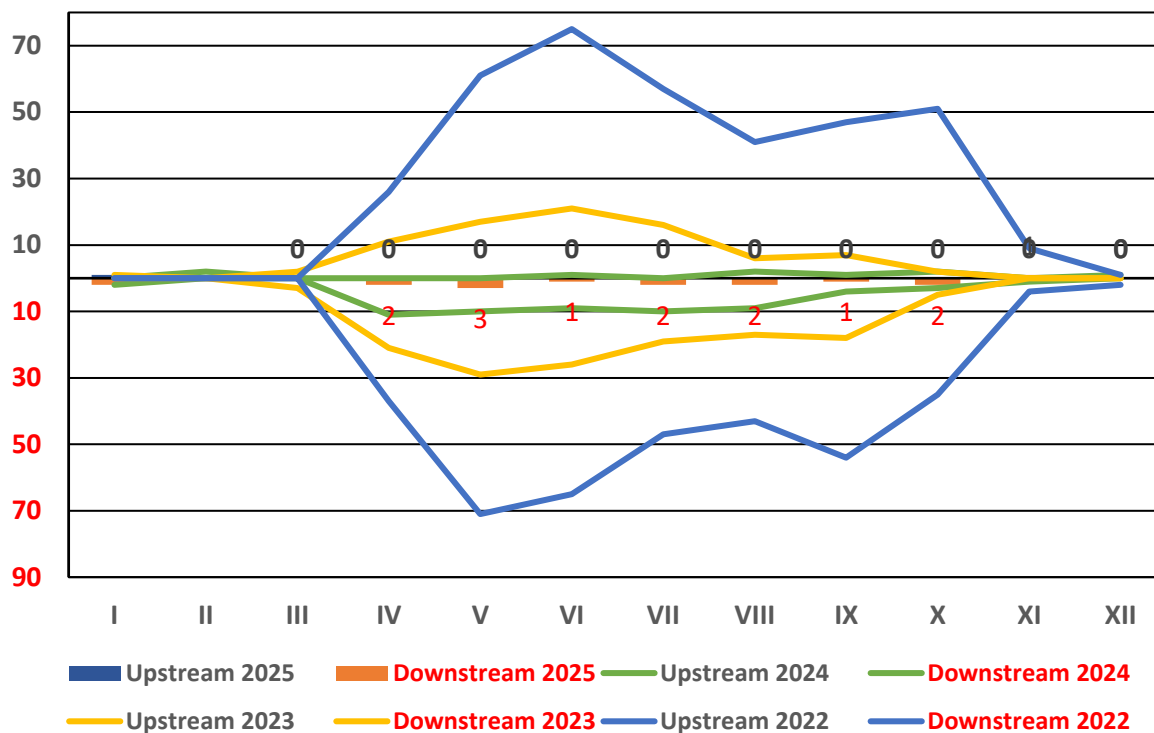


Abb. 6: Durchfahrten von Fahrgastkabinienschiffen am Kontrollpunkt MOHÁCS im Berg- und Talverkehr pro Monat

2.3.2. Güterverkehr

Güterverkehr auf der Oberen Donau (Jochenstein und Gabčíkovo)

Die Beförderungsmenge durch die Schleuse Jochenstein (grenzüberschreitender Verkehr Deutschland/Österreich) kam im Jahr 2025 auf 2.193 Tsd. t, das entspricht 84 % des Aufkommens im Jahr 2024.

Die Beförderungsmenge durch die Schleuse Gabčíkovo (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Slowakei) kam im Jahr 2025 auf 4.198 Tsd. t, das entspricht 92 % des Aufkommens im Jahr 2024. Mit ca. 1.656 Tsd. t machte der Transitverkehr zu Berg 39 % des Gesamtaufkommens aus (im Vergleich: 2021 – 59 %, 2022 – 55 %, 2023 – 52 %, 2024 – 57 %) (Abb. 7)

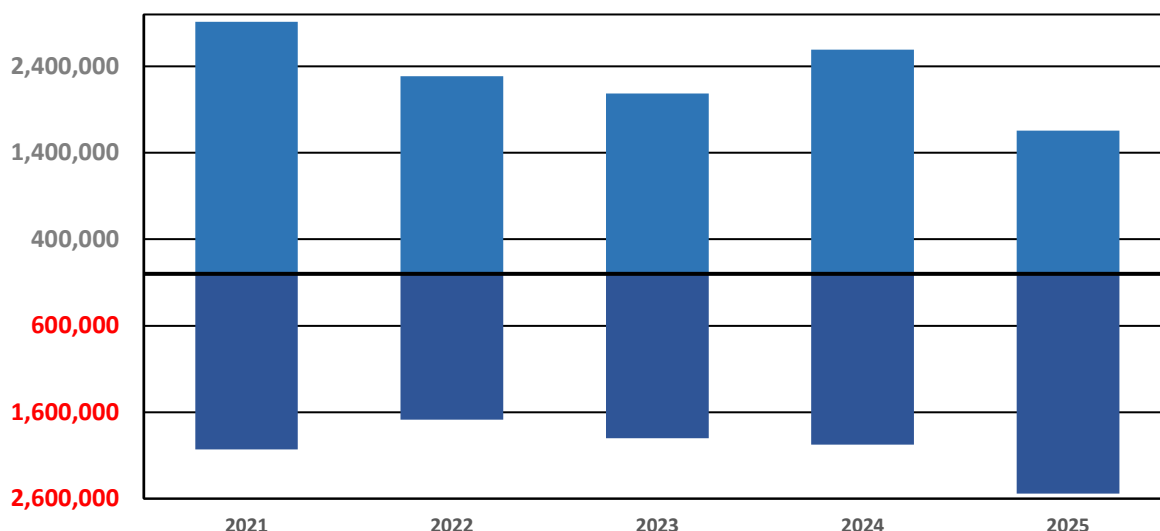


Abb. 7: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO
im Berg- und Talverkehr pro Jahr in Tonnen

An Trockengütern wurden 3.127 Tsd. t befördert, davon:

- zu Berg 1.624 Tsd. t
- zu Tal 1.504 Tsd. t, was ein Verhältnis von 1,08:1 ergibt (im Vergleich: 2021 - 2,4:1, 2022 - 1,8:1, 2023 - 1,6:1, 2024 - 1,9:1).

An Flüssiggut wurden 1.071 Tsd. t befördert, davon:

- zu Berg 32 Tsd. t
- zu Tal 1.039 Tsd. t, was ein Verhältnis von 0,03:1 ergibt (im Vergleich: 2021 - 0,1:1, 2022 - 0,14:1, 2023 - 0,09:1, 2024 - 0,12:1).

Flottenbewegung

Güterverkehr mit Schubverbänden (Gabčíkovo)

Mit Schubverbänden wurden im Jahr 2025 durch die Schleuse Gabčíkovo insgesamt 2.008 Tsd. t befördert, das sind ca. 99 % im Vergleich zum Aufkommen im Vorjahr und 48 % der Gesamtmenge der durch die Schleuse Gabčíkovo beförderten Güter einschließlich Flüssiggut (im Vergleich: 2021 - 50 %, 2022 - 48 %, 2023 - 49 %; 2024 - 45 %).

a) An Trockengütern wurde in Schubverbänden eine Gütermenge von 1.670 Tsd. t befördert (Abb. 8), davon

- zu Berg 748 Tsd. t, das sind 45 % der zu Berg beförderten Trockengüter (im Vergleich: 2021 - 50 %, 2022 - 46 %, 2023 - 46 %, 2024 - 44 %);
- zu Tal 921 Tsd. t, das sind 36 % der zu Tal beförderten Trockengüter.

Insgesamt verkehrten 1.033 Güterschubleichter in Schubverbänden (beladen + Leerfahrten) zu Berg (im Vergleich: 2021 - 1.250, 2022 - 1.004, 2023 - 930, 2024 - 1.048), davon nur 30 % unter Ballast (im Vergleich: 2021 - 6 %, 2022 - 8 %, 2023 - 14 %, 2024 - 23 %). Gleichzeitig waren von den 1.055 in Schubverbänden zu Tal

verkehrenden Güterschubleichtern 8,0 % unter Ballast (im Vergleich: 2021 - 32 %, 2022 - 17 %, 2023 - 19 %, 2024 - 19 %).

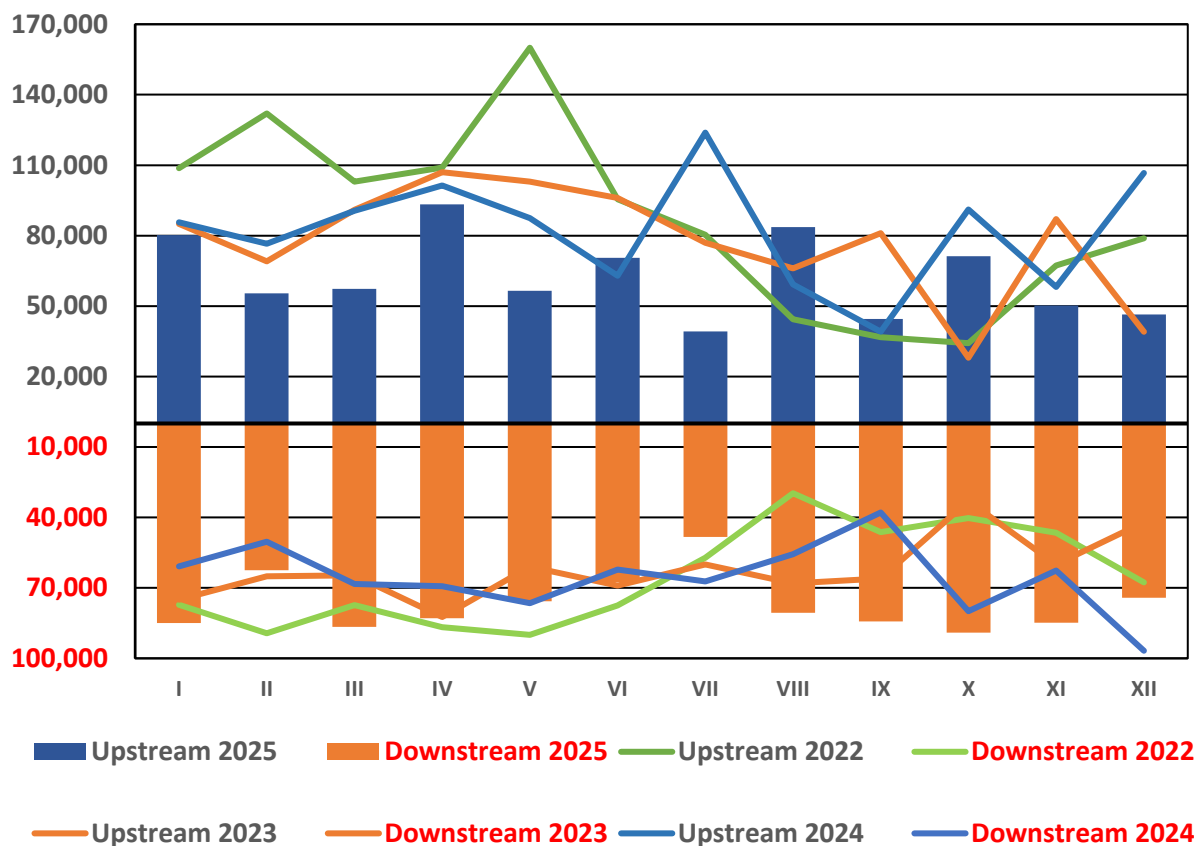


Abb. 8: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr pro Monat in Tonnen

b) An Flüssiggut wurde mit Tankleichtern in Verbänden eine Gütermenge von insgesamt 339 Tsd. t befördert, davon

- zu Berg 16 Tsd. t
- zu Tal 323 Tsd. t.

Insgesamt verkehrten in Schubverbänden zu Berg 17 beladene und 327 Tankschubleichter unter Ballast sowie zu Tal 337 beladene und 11 Tankschubleichter unter Ballast.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Mit Motorschiffen wurden im Jahr 2025 insgesamt ca. 2.189 Tsd. t befördert, das sind 52 % der gesamten Gütermenge (im Vergleich: 2021 - 51 %, 2022 - 52 %, 2023 - 52 %, 2024 - 55 %) und 88 % des Umfangs im Vorjahr 2024.

a) Mit Trockengütermotorschiffen wurden insgesamt 1.458 Tsd. t befördert, das entspricht 72 % des Umfangs im Jahr 2024, davon

- zu Berg 875 Tsd. t
- zu Tal 582 Tsd. t.

Im Jahr 2025 verkehrten insgesamt 1.244 Trockengütermotorschiffe (beladen + Leerfahrten) zu Berg (im Vergleich: 2021 - 1.492, 2022 - 1.454, 2023 - 1.217, 2024 - 1.393), davon 79 % beladen, und 1.223 zu Tal (im Vergleich: 2021 - 1.504, 2022 - 1.597, 2023 - 1.334, 2024 - 1.370), davon 60 % 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 (Gabčíkovo)**

Verhältnis/Jahr	2021	2022	2023	2024	2025
Beladen zu Berg / zu Tal	2,5:1	2,0:1	1,7:1	2,32:1	1,4:1
Beladen / unter Ballast zu Berg	12:1	8,6:1	9,9:1	11:1	3,8:1
Beladen / unter Ballast zu Tal	0,6:1	0,7:1	0,9:1	0,7:1	1,5:1

Die Schleuse Gabčíkovo passierten 2.467 Trockengütermotorschiffe, davon

- mit einer Länge von 110 m: 411 beladene Einheiten (im Vergleich: 2021 - 330, 2022 - 289, 2023 – 343, 2024 – 271), davon 92 zu Berg und 319 zu Tal, wobei die Gesamtladung 457 Tsd. t betrug und 305 Einheiten unter Ballast fuhren;
- mit einer Länge von 135 m (Schiffe mit Überlänge): 111 beladene Einheiten (66 zu Berg), wobei die Gesamtladung 118 Tsd. t betrug und 44 Einheiten unter Ballast fuhren;
- spezielle Schiffe (Ro/-ro-Schiffe, Containerschiffe u. a.): insgesamt 95 Schiffe.

b) Mit Tankmotorschiffen wurden insgesamt 732 Tsd. t Flüssiggut befördert, davon

- zu Berg 16 Tsd. t
- zu Tal 715 Tsd. t.

Im Jahr 2025 verkehrten insgesamt 701 Tankmotorschiffe zu Berg, davon 2,3 % beladen, und 697 Tankmotorschiffe zu Tal, davon 98 % 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 (Staustufe Gabčíkovo)**

Verhältnis/Jahr	2021	2022	2023	2024	2025
Beladen zu Berg / zu Tal	0,17:1	0,18:1	0,11:1	0,07:1	0,02:1
Beladen / unter Ballast zu Berg	0,18:1	0,19:1	0,12:1	0,08:1	0,02:1
Beladen / unter Ballast zu Tal	9,40:1	8,90:1	8,60:1	17,00:1	57,00:1

Beförderte Güterarten

Die Besonderheit des Marktes auf diesem Streckenabschnitt im Jahr 2025 (Abb. 9, Tabellen 2.5 und 2.6) im Vergleich zu den entsprechenden Kennziffern des Vorjahres bestand in folgenden Aspekten:

- a) ein deutlicher Rückgang des Transportaufkommens bei der Beförderung zu Berg von Nahrungsmitteln, Getreide und Eisenerz;

- b) ein Anstieg des Transportaufkommens bei der Beförderung zu Tal von Erdölerzeugnissen (156 % im Vergleich zu 2024), Düngemitteln und Metallerzeugnissen

Hervorzuheben ist das stabile Transportaufkommen bei mineralischen Rohstoffen zu Berg – 91 Tsd. t (im Vergleich: 2024 – 93,6 Tsd. t) – sowie das beträchtliche Transportaufkommen bei Kohle (Koks) zu Tal – 435 Tsd. t (im Vergleich: 2024 – 370 Tsd. t) und von Eisenerz – 237 Tsd. t (im Vergleich: 2024 – 236 Tsd. t).

Tabelle 2.5

**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK zu Berg*
(nach Güterarten) (in Tsd. t)**

Jahr \ Güterart	2021	2022	2023	2024	2025
Nahrungs- und Futtermittel	879	783	592	890	359
Eisenerz	969	735	726	720	576
Getreide	394	416	427	568	371
Metallerzeugnisse	71	101	56	53	42
Erdölerzeugnisse	87	92	41	35	20
Düngemittel	133	75	55	119	114

*Die Anteile aller auf diesem Erfassungsabschnitt zu Berg und zu Tal beförderten Güterarten sind in den Tabellen 2.9 und 2.10 dargestellt

Tabelle 2.6

**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK zu Tal*
(nach Güterarten) (in Tsd. t)**

Jahr \ Güterart	2021	2022	2023	2024	2025
Düngemittel	465	445	418	347	430
Erdölerzeugnisse	870	642	653	688	1.072
Metallerzeugnisse	140	173	155	169	235

*Die Anteile aller auf diesem Erfassungsabschnitt zu Berg und zu Tal beförderten Güterarten sind in den Tabellen 2.9 und 2.10 dargestellt

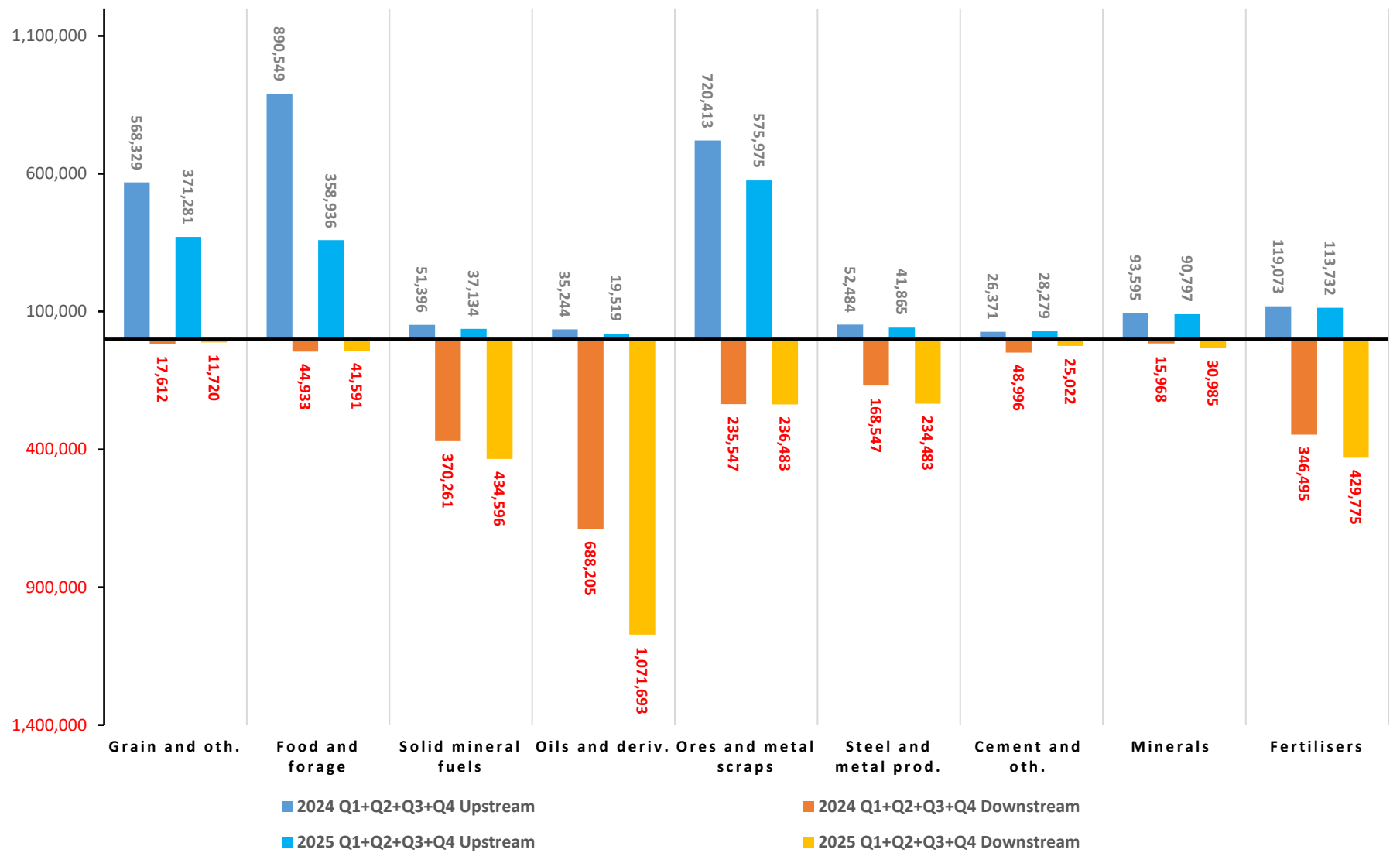


Abb. 9.: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr in Tonnen

Güterverkehr auf der Mittleren Donau (Statistik des Kontrollpunktes Mohács)

Güteraufkommen

Das am Kontrollpunkt Mohács registrierte Güteraufkommen belief sich im Jahr 2025 auf 3.745 Tsd. t (Abb. 10), das entspricht 93 % der im Vorjahr beförderten Menge, wobei vom Güteraufkommen 1.618 Tsd. t (43 %) auf den Transit zu Berg entfielen. (im Vergleich: 2021 - 50 %, 2022 - 58 %, 2023 - 43 %, 2024 – 47 %)

Es wurden 3.131 Tsd. t Trockengüter befördert, davon:

- zu Berg 1.530 Tsd. t
- zu Tal 1.601 Tsd. t.

Es wurden 610 Tsd. t Flüssiggüter befördert, davon:

- zu Berg 88 Tsd. t
- zu Tal 522 Tsd. t.

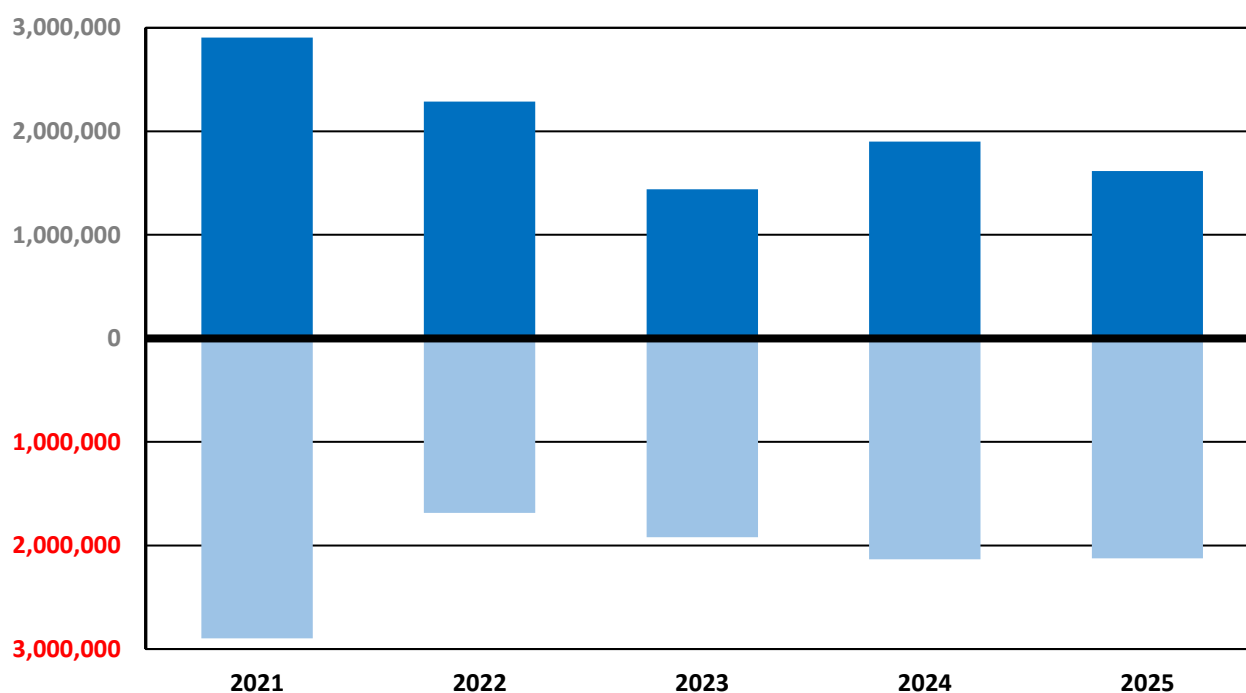


Abb: 10: Transportaufkommen am Kontrollpunkt MOHÁCS
im Berg- und Talverkehr pro Jahr in Tonnen

Flottenbewegung

Verkehr mit Schubverbänden

Mit Schubverbänden wurden durch den Kontrollpunkt Mohács im Jahr 2025 insgesamt mehr als 2.622 Tsd. t Güter befördert, das sind 70 % der gesamten Gütermenge einschließlich Flüssiggut (im Vergleich: 2021 - 78 %, 2022 - 73 %, 2023 - 70 %, 2024 – 68 %).

- a) Mit Schubverbänden wurden 2.497 Tsd. t an Trockengütern befördert (Abb. 11), das sind 96 % des Aufkommens im Jahr 2024, davon

- zu Berg 1.203 Tsd. t, das sind 79 % des gesamten Bergverkehrs an Trockengütern (im Vergleich: 2021 - 83 %, 2022 - 78 %, 2023 - 78 %, 2024 – 76 %);
- zu Tal 1.294 Tsd. t, das sind 81 % des gesamten Talverkehrs an Trockengütern (im Vergleich: 2021 - 85 %, 2022 - 83 %, 2023 - 77 %, 2024 – 76 %).

Insgesamt fuhren im Jahr 2025 zu Berg 1.528 Güterschubleichter in Schubverbänden (im Vergleich: 2024 - 1.521), davon 31 % unter Ballast (im Vergleich: 2021 - 35 %, 2022 - 19 %, 2023 - 32 %, 2024 – 33 %). Im gleichen Zeitraum waren von 1.519 (im Vergleich: 2024 - 1.462) in Schubverbänden zu Tal verkehrenden Güterschubleichtern 17 % (im Vergleich: 2024 – 17 %) unter Ballast.

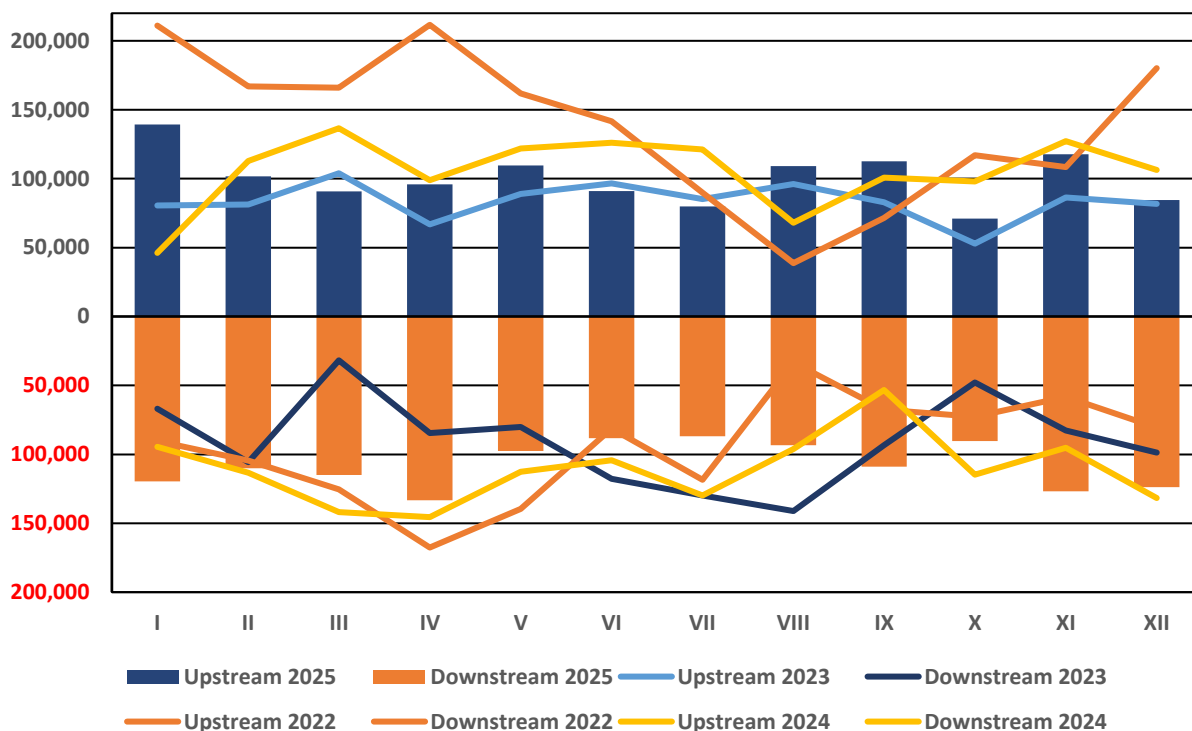


Abb. 11: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr am Kontrollpunkt MOHÁCS pro Monat in Tonnen

- b) Mit Tankleichtern in Schubverbänden wurden 125 Tsd. t an Flüssiggut befördert, davon:
- zu Berg 3 Tsd. t
 - zu Tal 122 Tsd. t.

Insgesamt fuhren 128 Tankleichter in Schubverbänden zu Berg, davon 2 % beladen, und zu Tal 129 Tankleichter, davon 95 % beladen.

Güterverkehr mit Motorschiffen

Im Jahr 2025 wurden mit Motorschiffen insgesamt 1.120 Tsd. t durch den Kontrollpunkt Mohács befördert, das sind 30 % des gesamten Aufkommens (im Vergleich: 2021 - 22 %, 2022 - 27 %, 2023 - 31 %, 2024 - 33 %), davon:

- a) Mit Trockengütermotorschiffen (931 Durchfahrten, davon 71 % beladen) wurden 634 Tsd. t befördert, davon:
 - zu Berg 327 Tsd. t
 - zu Tal 307 Tsd. t.
- b) Mit Tankmotorschiffen (insgesamt 789 Durchfahrten, davon 59 % beladene Tankschiffe) wurden 485 Tsd. t Flüssiggut befördert (Abb. 12), davon
 - zu Berg 85 Tsd. t
 - zu Tal 401 Tsd. t.

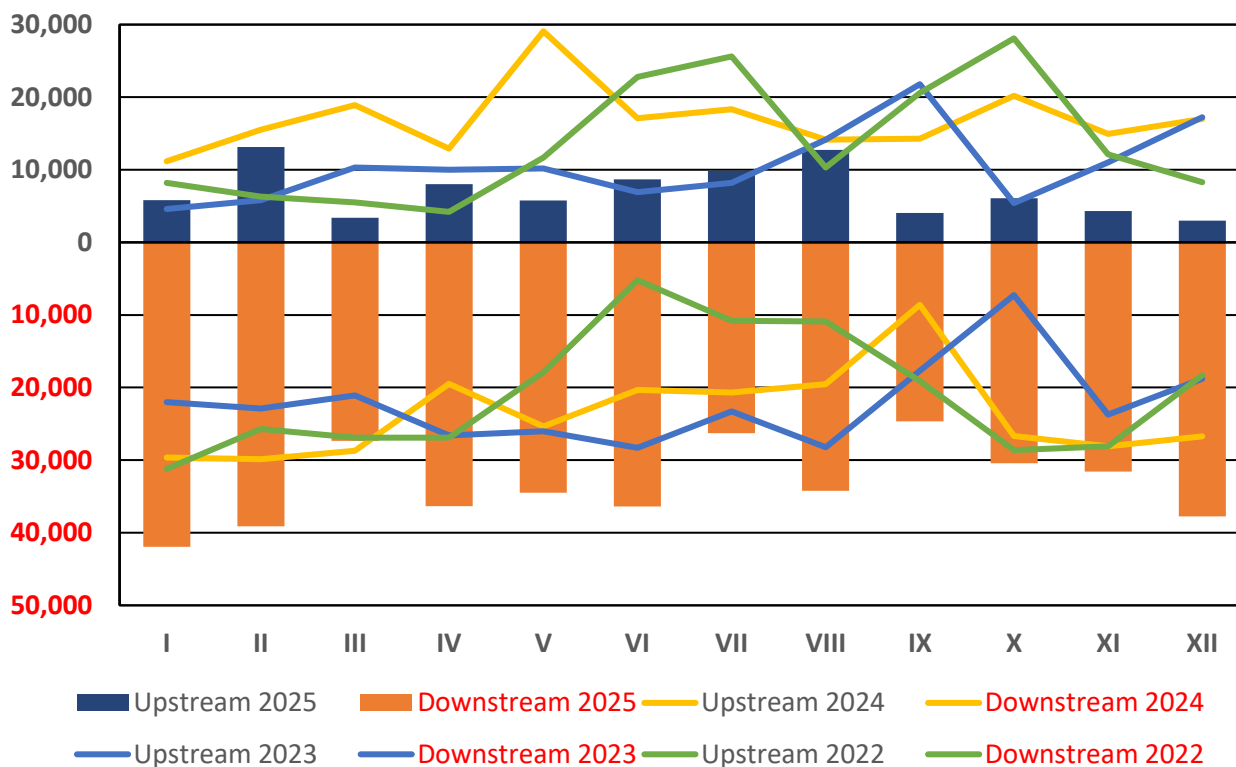


Abb. 12: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen am Kontrollpunkt MOHÁCS im Berg- und Talverkehr pro Monat in Tonnen

Beförderte Güterarten

Die Besonderheit des Marktes im Jahr 2025 auf diesem Streckenabschnitt (Abb. 13, Tabellen 2.7 und 2.8) im Vergleich zu den entsprechenden Kennzahlen im Vorjahr bestand in folgenden Aspekten:

- a) Rückgang der Beförderungsmengen bei Eisenerz und Erdölzeugnissen zu Berg sowie Rückgang der Beförderungsmengen bei Getreide zu Tal;
- b) Fast völliges Ausbleiben der Beförderung von Kohle (Koks) zu Berg (seit 2022 ist eine rückläufige Tendenz zu erkennen);

c) Anstieg der Beförderungsmengen bei Düngemitteln zu Berg und bei Erdölerzeugnissen zu Tal;

d) Stabilisierung der Beförderungsmengen bei Metallerzeugnissen zu Tal.

Hervorzuheben sind die beträchtlichen Mengen an Getreidetransporten zu Berg – 241 Tsd. t (im Jahr 2024 – 329 Tsd. t), Mineralien – 229 Tsd. t (im Jahr 2024 – 91 Tsd. t) sowie Kohle (Koks) zu Tal – 503 Tsd. t (im Jahr 2024 – 447 Tsd. t).

Tabelle 2.7

**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS zu Berg*
(nach Güterarten) (in Tsd. t)**

Güterart \ Jahr	2022	2023	2024	2025
Eisenerz	741	692	747	497
Kohle (Koks)	200	2	24	0
Düngemittel	256	121	209	406
Erdölerzeugnisse	252	154	243	87
Metallerzeugnisse	205	111	186	129

*Die Anteile aller auf diesem Erfassungsabschnitt zu Berg und zu Tal beförderten Güterarten sind in den Tabellen 2.9 und 2.10 dargestellt

Tabelle 2.8

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

Güterart \ Jahr, Tsd. t	2022	2023	2024	2025
Getreide	239	317	441	274
Erdölerzeugnisse	322	405	376	520
Metallerzeugnisse	310	381	357	388
Nahrungs- und Futtermittel	65	216	47	41
Düngemittel	316	186	280	306

*Die Anteile aller auf diesem Erfassungsabschnitt zu Berg und zu Tal beförderten Güterarten sind in den Tabellen 2.9 und 2.10 dargestellt

Die Gesamtbilanz der beförderten Gütermengen nach den wichtigsten Güterarten, die im Jahr 2025 gemäß den Daten der Erfassungsstellen (Schleuse Gabčíkovo und Kontrollpunkt Mohács) befördert wurden, ist in den Tabellen 2.9 und 2.10 dargestellt.

Tabelle 2.9

Beförderungsmengen durch den Kontrollpunkt Gabčíkovo 2025

Güterart	Zu Berg + zu Tal	Zu Berg	Zu Tal
Getreide	9,1 %	8,8 %	0,3 %
Nahrungs- und Futtermittel	10 %	8,5 %	1,0 %
Feste Brennstoffe	11 %	0,9 %	10 %
Erdölerzeugnisse	26 %	0,5 %	25 %
Eisenerz	19 %	14 %	5,6 %
Metallerzeugnisse	6,5 %	1,0 %	5,5 %
Zement	1,3 %	0,7 %	0,6 %
Minerale	2,9 %	2,1 %	0,7 %
Organischer und mineralischer Dünger	13 %	2,7 %	10 %
Sonstige	1,8 %	0,7 %	1,1 %
Gesamt	100 %	39,4 %	60,6 %

Tabelle 2.10

Beförderungsmengen durch den Kontrollpunkt Mohács 2025

Güterart	Zu Berg + zu Tal	Zu Berg	Zu Tal
Getreide	14 %	6,4 %	7,3 %
Nahrungs- und Futtermittel	1,7 %	0,6 %	1,1 %
Feste Brennstoffe	13 %	0,0 %	13 %
Erdölerzeugnisse	16 %	2,3 %	14 %
Eisenerz	15 %	13 %	1,9 %
Metallerzeugnisse	14 %	3,4 %	10 %
Zement	0,5 %	0,1 %	0,4 %
Minerale	6,4 %	6,1 %	0,3 %
Organischer und mineralischer Dünger	19 %	11 %	8,2 %
Gesamt	100 %	43 %	57 %

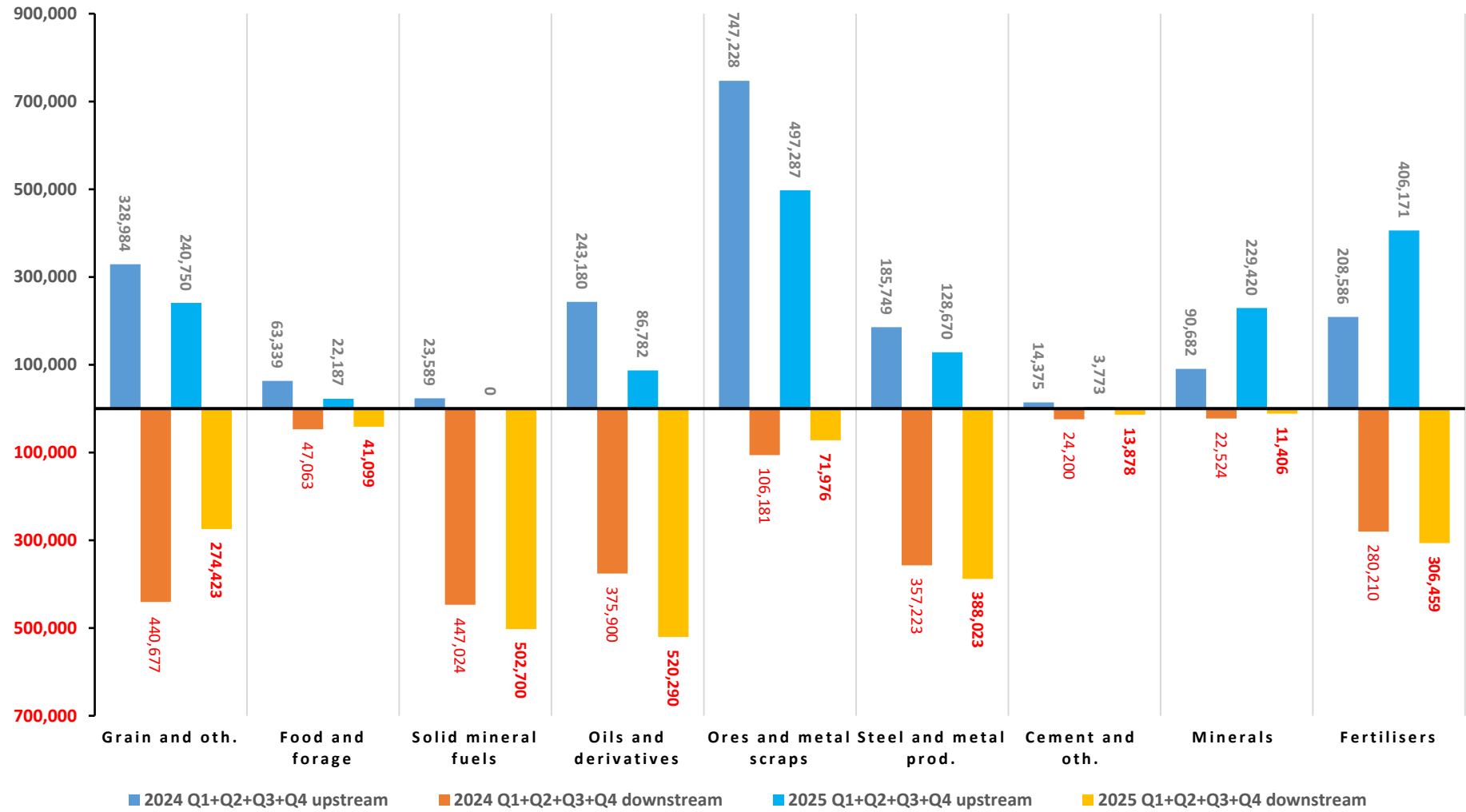


Abb. 13: Transportaufkommen nach Güterarten am Kontrollpunkt MOHÁCS im Berg- und Talverkehr in Tonnen

2.3.3. Verkehr zwischen den Strombecken

Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Im Jahr 2025 betrug der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 14,5 Mio. t⁵, das sind 79 % der entsprechenden Kennzahl für 2024, davon:

- internationaler Güterverkehr: 9 Mio. t (64 % der Kennzahl für 2024);
- Güterverkehr im Inland: 5,6 Mio. t (124 % der Kennzahl für 2024).

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

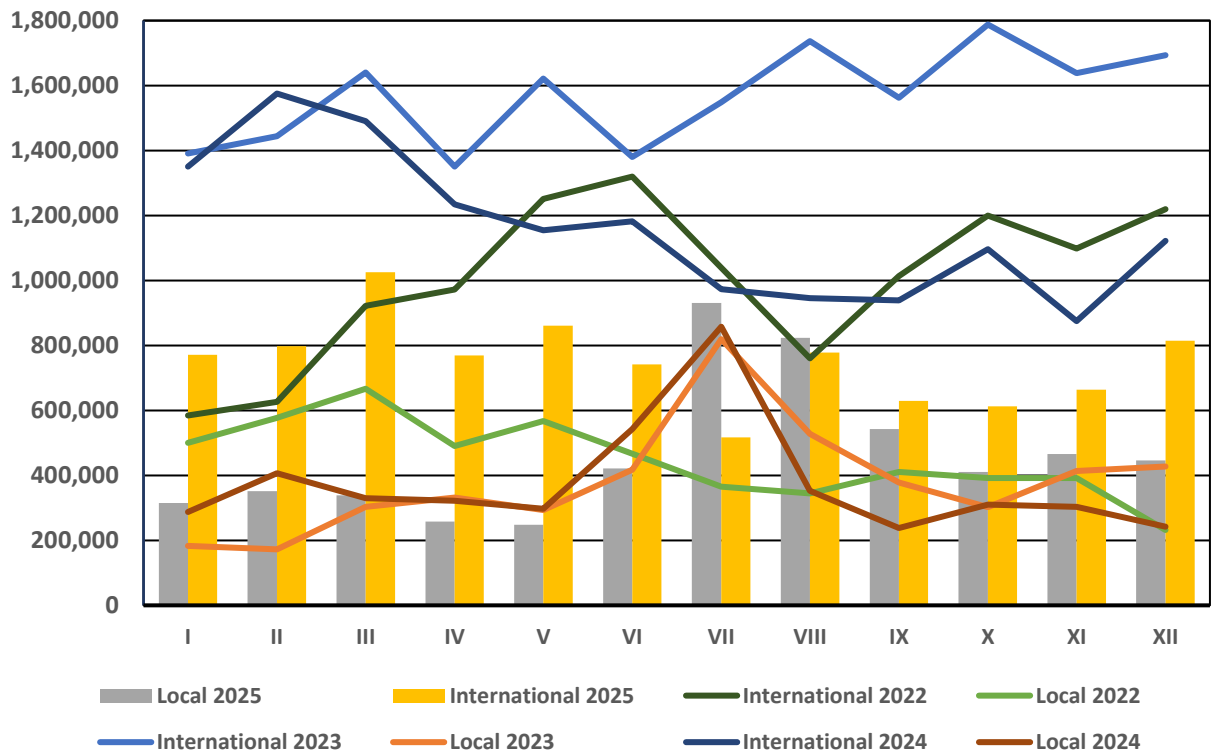


Abb. 14: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

⁵ Quelle: www.acn.ro

Tabelle 2.11

Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Jahr (in Mio. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Güterverkehr gesamt	17,3	17,3	23,4	18,4	14,5
Internationaler Güterverkehr	9,1	12,0	18,8	13,9	9,0
Güterverkehr im Inland	8,2	5,3	4,6	4,5	5,6

Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal

Der Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal⁶ kam im Jahr 2025 auf 7.471 Tsd. t, das entspricht 75 % der Kennzahl für 2024 (Tabelle 2.12).

Tabelle 2.12

Güterverkehr auf dem Sulina-Kanal

Jahr (in Tsd. T)	2021	2022	2023	2024	2025
Güterverkehr	5.070	10.568	16.446	9.902	7.471
Von der Donau ins Meer	3.389	7.217	12.836	3.456	3.530
Vom Meer in die Donau	1.681	3.351	3.610	6.446	3.942

Im Jahr 2025 durchquerten den Sulina-Kanal insgesamt 2.708 Schiffe (im Vergleich: 2024 – 3.141 Schiffe), davon:

- Vom Meer in die Donau: 1.330 Schiffe (im Vergleich: 2024 - 1.697 Schiffe);
- Von der Donau ins Meer: 1.378 Schiffe (im Vergleich: 2024 - 1.444 Schiffe).

⁶ Quelle: www.afdj.ro

Kapitel 3

Güterumschlag in den Donauhäfen

3.1 HÄFEN IN DEUTSCHLAND

Im Jahr 2025 betrug der Gesamtgüterumschlag der Donauhäfen in Deutschland⁷ 2.266 Tsd. t, das sind 107 % des Güterumschlags im Jahr 2024 (Tabelle 3.1).

Tabelle 3.1

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025.
Güterumschlag	2.999	2.410	2.228	2.124	2.266

Der Güterumschlag einzelner Donauhäfen in Deutschland⁸ ist nach Jahren in Tabelle 3.2 dargestellt.

Tabelle 3.2

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Kelheim	Regensburg	Deggendorf	Straubing-Sand	Passau
2021	356	1.303	132	663	251
2022	302	1.083	83	552	229
2023	252	1.021	48	516	218
2024	386*	944	64	600	130
2025	361*	1.143	102	532	128

*Enthalten sind auch die Daten zu Riedenburg

Die Umschlagsmengen der Häfen Kelheim, Regensburg und Straubing-Sand im Jahr 2025 nach Güterarten:

Erzeugnisse der Landwirtschaft (Gruppe 01)

- Straubing-Sand – 210 Tsd. t, Regensburg – 145 Tsd. t, Kelheim – 93 Tsd. t

Metallerze (Gruppe 03)

- Straubing-Sand – 6 Tsd. t, Regensburg – 180 Tsd t, Kelheim – 90 Tsd. t;

Nahrungsmittel (Gruppe 04)

- Straubing-Sand – 248 Tsd. t, Regensburg – 246 Tsd. t, Kelheim – 69 Tsd. t

Chemische Stoffe und Erzeugnisse (Gruppe 08)

- Straubing-Sand – 46 Tsd. t, Regensburg – 117 Tsd. t, Kelheim – 68 Tsd. t

Metallerzeugnisse (Gruppe 10)

- Straubing-Sand – 0,3 Tsd. t, Regensburg – 187 Tsd. t, Kelheim – 10 Tsd. t

Sekundärrohstoffe, Abfall (Gruppe 14)

- Straubing-Sand – 13 Tsd. t, Regensburg – 153 Tsd. t, Kelheim – 0 t

⁷ Quelle: www.statistik.bayern.de

⁸ Quelle: www.statistik.bayern.de

3.2 HÄFEN IN ÖSTERREICH

Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Österreich⁹ betrug im Jahr 2025 insgesamt 5.130 Tsd. t, das entspricht 96 % des Güterumschlags im Jahr 2024 (Tabelle 3.3).

Tabelle 3.3

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Geladen - Ausfuhr	2.425	1.897	2.018	1.942	2.359
Gelöscht - Einfuhr	3.931	3.466	2.742	3.023	2.361
Güterumschlag gesamt*	7.112	5.483	5.123	5.349	5.130

* Die Gesamtmenge der im Inlandverkehr beförderten Güter betrug 410 Tsd. t, was 8 % des Gesamtgüterumschlags der Häfen Österreichs entspricht.

Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Österreich im Jahr 2025 ist in Tabelle 3.4 dargestellt.

Tabelle 3.4

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Wien	Linz	Krems	Enns
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
Güterumschlag 2025	808	2.653	242	365
Geladen 2025*	761	1.389	61	51
Gelöscht 2025*	47	1.264	181	314

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	SK	BG
2021	400	896	413	123	257	105	111	86
2022	270	589	452	109	177	94	96	66
2023	232	642	498	78	219	85	180	51
2024	323	578	415	74	245	111	114	45
2025	314	738	465	141	186	179	238	44

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

⁹ Quelle: www.statistik.at

Tabelle 3.6

Jahr/Land (Tsd. t)	DE	HU	RO	NL	BE	RS	SK	UA
2021	295	574	244	467	52	196	1.225	847
2022	249	539	427	374	67	225	1.165	383
2023	265	431	757	278	50	110	822	10
2024	218	498	581	296	209	222	697	270
2025	258	336	239	369	38	69	625	398

3.3 HÄFEN IN DER SLOWAKEI

Der Gesamtgüterumschlag der öffentlichen Häfen in der Slowakei¹⁰ wird vom Güterumschlag in den Häfen Bratislava und Komárno bestimmt (Tabelle 3.7), der sich im Jahr 2025 auf 1.700 Tsd. t belief. Das entspricht 115 % des Güterumschlags im Vorjahr.

Tabelle 3.7

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Geladen	1.674	1.769	1.310	1.316	1.419
Gelöscht	172	165	199	157	281
Güterumschlag	1.846	1.934	1.509	1.473	1.700

Wichtigste Gütermengen:

- ca. 25 % Erze
- ca. 20 % Erdölerzeugnisse
- ca. 15 % Koks

3.4 HÄFEN IN UNGARN

Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Ungarn¹¹ belief sich im Jahr 2025 auf 3.940 Tsd. t. Das entspricht 98 % des Güterumschlags im Vorjahr (Tabelle 3.8).

Tabelle 3.8

Jahr (in Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Geladen	3.109	1.924	2.062	2.385	1.698
Gelöscht	2.606	2.139	1.542	1.633	2.242
Güterumschlag	5.715	4.063	3.604	4.019	3.940

¹⁰ Quelle: Hafenverwaltung Bratislava und Komárno

¹¹ Quelle: www.ksh.hu

Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen Ungarns ist in Tabelle 3.9 dargestellt.

Tabelle 3.9

Jahr/Hafen (in Tsd. t)	Baja	Csepel	Győr-Gönyű	Andere
2021	581	1.199	267	3.668
2022	306	985	271	2.501
2023	350	889	217	2.149
2024	339	965	248	2.466
2025	259	1.035	187	2.459

3.5 HÄFEN IN KROATIEN

Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Kroatien¹² belief sich im Jahr 2025 auf 319 Tsd. t. Das entspricht 81 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.10).

Tabelle 3.10

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Geladen: - Ausfuhr	274	124	65	85	74
Gelöscht: - Einfuhr	394	420	272	307	246
Güterumschlag einschl. Inland	697	583	364	392	319

Der Güterumschlag bestand zu:

- 12 % aus Agrarerzeugnissen (Gruppe 1),
- 65 % aus Erzen (Gruppe 03),
- 15 % aus Stein- und Braunkohle (Gruppe 02).

¹² Quelle: <https://dzs.gov.hr>

3.6 HÄFEN IN SERBIEN

Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Serbien¹³ (einschließlich der Häfen an der Save) belief sich im Jahr 2025 auf 13.313 Tsd. t. Das entspricht 104 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.11).

Tabelle 3.11

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Geladen - Ausfuhr	3.707	1.918	1.926	3.741	2.591
Gelöscht - Einfuhr	5.182	4.992	6.193	5.392	6.643
Güterempfang/-versand - Inland	4.721	5.113	3.912	3.683	3.046
Güterumschlag	13.610	12.023	12.031	12.816	12.280

Der Güterumschlag bestand zu:

- 31 % aus Baustoffen (Kies und Sand)¹⁴,
- 10 % aus Eisenerz,
- 4,8 % aus Getreide,
- 18 % aus Erdöl und Erdölerzeugnissen,
- 10 % aus Kohle.

Der Güterumschlag der wichtigsten Häfen in Serbien ist in Tabelle 3.12 dargestellt.

Tabelle 3.12

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Pančevo	Smederovo	Belgrad	Novi Sad	Prahovo
2021	935	3.176	206	1.435	1.049
2022	1.589	3.053	112	979	933
2023	1.641	2.823	89	918	1.054
2024	2.222	2.749	101	1.374	1.360
2025	1.290	3.068	142	787	1.428

¹³ Quelle: www.stat.gov.rs

¹⁴ Quelle: Hafenverwaltungsagentur Serbiens

3.7 HÄFEN IN RUMÄNIEN

Zum Gesamtgüterumschlag der Donauhäfen Rumäniens¹⁵ tragen bei:

- die Häfen an der Mündung ins Meer,
- die Fluss-Häfen,
- die Häfen am Donau-Schwarzmeer-Kanal und
- der Hafen Constanța.

Der Güterumschlag 2025 der wichtigsten rumänischen Häfen an der Mündung zum Meer ist in Tabelle 3.13 dargestellt.

Tabelle 3.13

Jahr/Hafen (Tsd. t)	Brăila	Tulcea	Galați
Güterumschlag:			
– Binnenschiffe			
2021	512	1.329	3.350
2022	825	479	2.302
2023	364	167	915
2024	132	122	745
2025	208	100	469
– Seeschiffe			
2021	340	3	2.496
2022	278	10	2.110
2023	152	-	1.431
2024	134	-	1.296
2025	436	9	1.333

Der Güterumschlag von Seeschiffen stellt einen Teil am Güterverkehr im Sulina-Kanal dar. Im Jahr 2025 erreichte der Verkehr im Sulina-Kanal einen Umfang von 7.471 Tsd. t, das entspricht 75 % des Umfangs im Vorjahr.

Unter Berücksichtigung des Güterumschlags im Hafen Constanța (12.967 Tsd. t) belief sich der Gesamtgüterumschlag von Binnenschiffen in den rumänischen Häfen im Jahr 2025 insgesamt auf 19.499 Tsd. t, was 82 % des Aufkommens im Vorjahr entspricht (Tabelle 3.14).

¹⁵ Quelle: www.insse.ro

Tabelle 3.14

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Geladen:					
– Grenzüberschreitend	5.203	5.641	7.003	6.719	6.966
– Inland	7.108	3.857	3.059	3.297	2.293
Gelöscht:					
– Grenzüberschreitend	7.121	8.900	13.463	9.004	3.329
– Inland	9.025	5.957	5.331	4.738	6.911
Güterumschlag:	28.457	24.355	28.857	23.759	19.499

Wichtigste Güterarten nach Gruppen, Anteil in Prozent am Güterumschlag:

- Metallerze (Gruppe 03): 18 %
- Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Gruppe 01): 40 %
- Chemische Stoffe (Gruppe 08): 12 %
- Koks und Erdölerzeugnisse (Gruppe 07): 14 %
- Metallerzeugnisse (Gruppe 10): 3,5 %
- Stein- und Braunkohle (Gruppe 02): 5,1 %

Ausgeführte Gütermengen nach Ländern (geladen):

- nach Österreich – 424 Tsd. t
- nach Bulgarien – 470 Tsd. t
- nach Ungarn – 347 Tsd. t
- nach Deutschland – 10 Tsd. t
- in die Republik Moldau – 558 Tsd. t
- nach Serbien – 3.787 Tsd. t
- in die Ukraine – 1.239 Tsd. t

Eingeführte Gütermengen nach Ländern (gelöscht):

- aus Österreich – 214 Tsd. t
- aus Bulgarien – 986 Tsd. t
- aus Ungarn – 320 Tsd. t
- aus der Republik Moldau – 137 Tsd. t
- aus Serbien – 1.378 Tsd. t
- aus der Ukraine – 269 Tsd. T

3.8 HÄFEN IN BULGARIEN

Der Gesamtgüterumschlag der Häfen in Bulgarien¹⁶ im Jahr 2025 betrug unter Berücksichtigung aller Terminale und der auf Ro/Ro-Schiffen beförderten Güter 5.997 Tsd. t. Das entspricht 80 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.15).

Tabelle 3.15

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Geladen – Ausfuhr	3.707	3.354	3.839	3.667	2.535
Gelöscht – Einfuhr	2.666	2.979	2.215	2.815	2.381
Güterempfang/- versand – Inland	738	771	972	1.038	1.081
Güterumschlag	7.111	7.104	7.026	7.520	5.997

Zusammensetzung der ausgeführten Güter:

- Schüttgut – 37 %
- allgemeine Güter – 6,7 %
- Flüssiggüter – 5,9 %
- Ro/Ro-Transporte – 50 %

Zusammensetzung der eingeführten Güter:

- Schüttgut – 36 %
- allgemeine Güter – 18 %
- Flüssiggüter – 12 %
- Ro/Ro-Transporte – 34 %

3.9 HÄFEN IN DER REPUBLIK MOLDAU

Der Gesamtgüterumschlag im Hafen Giurgiulești¹⁷ im Jahr 2025 betrug 2.626 Tsd. t. Das entspricht 102 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.16).

Tabelle 3.16

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Güterumschlag	1.819	2.144	2.668	2.579	2.626

¹⁶ Quelle: Seeverwaltung Bulgariens

¹⁷ Quelle: Schifffahrtsagentur der Republik Moldau

Ausgeführte Güter (Getreide, Pflanzenöle, Erdölprodukte, Mineraldünger usw.) machen 54 % des Güterumschlags im Hafen aus (1.425 Tsd. t). Eingeführte Güter (Erdölprodukte, Düngemittel, Getreide, Sand, Schotter und Kohle) liegen bei 46 % (1.198 Tsd. t) des Güterumschlags.

Nach der allgemeinen Güterklassifizierung (wichtigste Güter):

- Getreide – 48 %
- Sand und Kies – 17 %
- Erdölerzeugnisse – 12 %
- Kohle – 5,8 %
- Mineraldünger – 7,5 %
- Pflanzenöl – 3,6 %

3.10 HÄFEN IN DER UKRAINE

Der Gesamtgüterumschlag der ukrainischen Häfen im Jahr 2025¹⁸ betrug unter Einbeziehung des Güterumschlags von Seeschiffen 8.907 Tsd. t. Das entspricht 51 % des Umfangs im Vorjahr (Tabelle 3.17).

Tabelle 3.17

Jahr (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Güterumschlag	5.505	16.505	32.021	17.396	8.907

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
2025	7.625	1.098	184
in % zu 2024	57 %	32 %	36 %

Tabelle 3.19

Umschlag der wichtigsten Güterarten in den ukrainischen Häfen

Jahr/Güterart (Tsd. t)	Getreide	sonstiges Schüttgut	Öl (Flüssiggut)
2025	1.437	882	167
2024	6.435	1.871	1.030
in % zu 2024	22 %	47 %	16 %

¹⁸ Quelle: Seehafenverwaltung der Ukraine

Tabelle 3.20

Umschlag von Exportgütern in den Donauhäfen der Ukraine

Güterart/Hafen (Tsd. t)	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
Getreide	1.063	83	3,0
sonstiges Schüttgut	706	43	21
Öl (Flüssiggut)	144	18	0,0

3.11 ALLGEMEINE MERKMALE DES GÜTERUMSCHLAGS IN DONAUHÄFEN

Der gesamte Güterumschlag aller Donauhäfen belief sich im Jahr 2025 auf 63 Millionen Tonnen, was 81 % des Volumens von 2024 entspricht (Tabelle 3.21).

Tabelle 3.21

Güterumschlag in den Häfen der Donauländer 2021-2025

Häfen (Tsd. t)	2021	2022	2023	2024	2025
Deutschland	2.999	2.410	2.228	2.047	2.266
Österreich	6.356	5.363	5.123	5.349	5.130
Slowakei*	1.846	1.934	1.509	1.473	1.700
Ungarn	5.715	4.063	3.604	4.019	3.940
Kroatien**	697	582	364	392	319
Serbien**	13.610	12.023	12.031	12.816	12.280
Bulgarien	7.111	7.104	7.026	7.520	5.997
Rumänien	28.457	24.355	28.857	23.759	19.499
Republik Moldau	1.819	2.144	2.668	2.579	2.626
Ukraine	5.505	16.505	32.021	17.396	8.907

*Häfen Bratislava und Komárno

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

Kapitel 4

Schlussfolgerungen

1. Im Jahr 2025 stellte die großangelegte, militärische Aggression Russlands gegen die Ukraine weiterhin eine reale Bedrohung für die Sicherheit der Schifffahrt an der Unteren Donau dar. Die systematischen Angriffe auf die Infrastruktur der ukrainischen Donauhäfen erhöhten die Risiken für den Schiffsverkehr und den Güterumschlag auf der Donau und gefährdeten zudem das Leben der Schiffsbesatzungen. Dies wirkte sich im Jahr 2025 negativ auf nahezu alle wichtigen Sektoren des Donauschifffahrtsmarktes sowie auf dessen Gesamtdynamik aus.
2. Angesichts der in Punkt 1 genannten Sicherheitsrisiken sowie der insgesamt ungünstigen Schifffahrtsbedingungen im Jahr 2025 sind im Güterverkehr als auch bei der Fahrgastbeförderung mit Kabinenschiffen erhebliche Verzerrungen zu beobachten. Zudem sind Veränderungen bei den absoluten Werten und den relativen Anteilen der Güterarten sowohl im Schiffsverkehr als auch im Güterumschlag der Donauhäfen zu verzeichnen.
3. Die Donaukommission beteiligt sich weiterhin an speziellen Koordinierungsmaßnahmen im Rahmen der im Mai 2022 verabschiedeten Initiative „Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine“, um die Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union für die Ukraine zu unterstützen. Die Arbeit der Donaukommission im Rahmen dieser Initiative zielt darauf ab, das Potenzial der Donauschifffahrt zur Stabilisierung des Verkehrs an der Unteren Donau, insbesondere von und zu den ukrainischen Donauhäfen, aktiv zu nutzen und den zuverlässigen Betrieb der Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen sicherzustellen.
4. Kurzfristig konzentrieren sich die Bemühungen der Donaukommission – unter Berücksichtigung neuer wichtiger internationaler Initiativen zur Unterstützung der Ukraine – auf die Gewährleistung einer sicheren Schifffahrt auf der Donau und die Stabilisierung des Marktes, einschließlich der Ausarbeitung neuer logistischer Konzepte für den Güterverkehr zur Wiederherstellung der ukrainischen Verkehrs- und Energieinfrastruktur.



Erstellt vom Sekretariat der Donaukommission

Titelfoto: @kelly/

<https://www.pexels.com/@kelly/>

Druck: Multiszolg Bt.

<http://www.multiszolgbt.hu>

Herausgeber: Donaukommission

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