MARKTBEOBACHTUNG
DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT
2006 - I

Herausgeber: Sekretariat der ZKR

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr

Disclaimer

Use of any knowledge, information or data contained in this document shall be at user's sole risk. The European Community shall not in any way be liable or responsible for the use of any knowledge, information or data contained in this document or of consequences thereof. The facts stated and the opinions expressed in the study are those of the consultant and do not necessarly represent the position of the European Commission, its services or of the Central Commission for Navigation on the Rhine on the subject matter. This communication does not constitute any formel commitment on behalf of the Commission.

Januar 2007

Vorwort

Die vorliegende dritte Veröffentlichung im Rahmen des Instruments zur Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt ist in der Hauptsache der Entwicklung von Angebot und Nachfrage auf den Binnenwasserstraßen der Rheinanliegerstaaten, Polens, der Tschechischen Republik und verschiedener Donauanliegerstaaten, als da sind Österreich, Ungarn und die Slowakische Republik, im Jahr 2005 gewidmet. Hiermit soll im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten darauf hingearbeitet werden, den Beobachtungsraum auf sämtliche Länder Europas auszuweiten, die über Binnenwasserstraßen verfügen.

Das Erscheinungsdatum der vorliegenden Veröffentlichung ergibt sich aus den zeitlichen Vorgaben für die Beschaffung der Grunddaten von den Mitgliedstaaten. In Anbetracht des weit gespannten Ansatzes insbesondere im Bereich der Beförderungsnachfrage kann die Untersuchung erst dann in ihrer endgültigen Fassung erstellt werden, wenn alle Daten zur Verfügung stehen.

Im Hinblick auf das methodische Vorgehen liegt der vorliegenden Studie dieselbe Analysestruktur zugrunde wie der ersten Veröffentlichung, allerdings in räumlich erweiterter Form und von der Absicht geleitet, die Untersuchungen zur fortlaufenden Beobachtung von Beförderungsangebot und -nachfrage möglichst weit auszudifferenzieren.

*

Inhaltsverzeichnis der Ausgabe 2006 - 1

Allgemeine Einleitung

Kapitel 1: Analyse der Beförderungsnachfrage

A) Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung
B) Entwicklung der Güterbeförderung in den Staaten
C) Entwicklung der Güterbeförderung mit Binnenschiffen

1. auf dem Rhein
2. auf der Rhein/Donau-Achse
3. auf der Nord/Süd-Achse
4. auf der Ost/West-Achse
5. auf den französischen Binnenwasserstraßen

D) Entwicklung des Umschlags in den Seehäfen

E) Entwicklung der Hauptgüterkategorien:

1. Landwirtschaftliche Erzeugnisse
2. Kohle
3. Erdölerzeugnisse
4. Eisen, Stahl und Ne-Metalle
5. Baustoffe
6. Chemische Stoffe
7. Halb- und Fertigwaren, Container

Kapitel 2: Analyse des Beförderungsangebots

A) Struktur der nationalen Binnenflotten
B) Neuer Schiffsraum auf dem Markt

Kapitel 3: Bedingungen für die Navigation und den Schiffsbetrieb

Wasserführung

Treibstoffpreis

Ergebnisse und Vorausschau

*

Anlagen:

Laderaumangebot:

- Methodische Aspekte:
- Tabelle MO1: Die Binnenflotten 2000-2005 nach Schiffstypen
- Tabelle MO2: Die Binnenflotten am 31.12.05 nach Tonnageklassen
- Tabelle MO3: Die Binnenflotten am 31.12.05 nach Leistungsklassen
- Tabelle MO4: Die Binnenflotten am 31.12.05 nach Baujahrklassen
- Tabelle MO5: Neubauten bis April 2006

Laderaumnachfrage:

- Methodische Aspekte
- Tabelle MO6: nationaler Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
- Tabelle MO7: internationaler Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
- Tabelle MO8: gesamter Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
- Tabelle MO9: Güterwechselverkehr auf den Binnenwasserstraßen zwischen den Staaten
- Tabelle MO10: Containerbeförderungen auf den Hauptachsen

*

Allgemeine Einleitung

2005 wurden die ersten beiden Ausgaben der Markbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt veröffentlicht. Den Zielvorgaben folgend beschränkte sich darin die Beobachtung von Angebot und Nachfrage räumlich auf die Rheinanliegerstaaten, Österreich und Luxemburg und in Bezug auf den mikroökonomischen Ansatz auf eine Stichprobe aus der niederländischen Flotte.

Die vorliegende erste Ausgabe für das Jahr 2006 enthält eine Analyse von Beförderungsangebot und -nachfrage in den Rheinanliegerstaaten, Österreich, Ungarn, Luxemburg, Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik. Weiterhin wurde der Versuch einer Ausdifferenzierung nach Korridoren unternommen. Der Berichtszeitraum umfasst das gesamte Jahr 2005, erste Eindrücke aus dem Jahr 2006 und einen Ausblick auf das Jahresende 2006.

Hauptschwierigkeit bei der Erstellung der Analysen ist die Beschaffung vergleichbarer, international harmonisierter Daten innerhalb vernünftiger Zeitvorgaben. Die Statistiken zur Beförderungsnachfrage in den Rheinanliegerstaaten gehen in der Hauptsache auf die Basisdaten zurück, die dem Sekretariat der ZKR traditionell vorliegen und ihm ihm von den einzelstaatlichen statistischen Ämtern zur Verfügung gestellt werden. Den Angaben für die Staaten, die in diesem Jahr zusätzlich neu erfasst wurden, liegen EUROSTAT-Daten zugrunde, die den Vorteil bieten, harmonisiert und verlässlich zu sein. Nichtsdestominder ist anzumerken, dass es in den osteuropäischen Ländern oftmals schwierig ist, die Daten alsbald nach dem Ende des Erhebungszeitraums zu beschaffen.

Bei den Bemühungen um Beschaffung repräsentativer und aktueller Daten zur Beurteilung der Konjunkturlage hat das Sekretariat auf verstärkte Zusammenarbeit mit den Binnen- und Seehäfen gesetzt. Letztere könnten in Zukunft im Rahmen der Veröffentlichungen zur Marktbeobachtung als Indikatoren für Konjunkturtrends dienen.

Bei der Beobachtung des Beförderungsangebots erwies es sich als besonders schwierig, aussagefähige Daten zur Entwicklung der Flotten der Donauanliegerstaaten, Polens und der Tschechischen Republik zu beschaffen, insbesondere auch deshalb, weil hier eine Harmonisierung in Bezug auf die Registrierung der Schiffe nicht erfolgt ist und Rechtsgrundlagen für die Übermittlung an das Sekretariat der ZKR fehlen, auch im Rahmen eines europäischen Projekts. Damit fehlt bedauerlicherweise ein Baustein für ein zuverlässiges Instrument zur Erfassung und Beobachtung der Kapazitäten in Europa, insbesondere im Zusammenhang mit der steigenden Zahl von Schiffen, die unter diesen Flaggen auf den westeuropäischen Binnenwasserstraßen tätig werden. Aufgrund dessen ist zur Zeit ein Teil der aktiven Kapazitäten nicht erfasst.

*

Kapitel 1: Analyse der Beförderungsnachfrage

A. Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung

2005 war in der Eurozone ein leichter Rückgang des Wirtschaftswachstums zu verzeichnen, für 2006 und 2007 wird jedoch erneut von einem Anziehen des Wirtschaftswachstums ausgegangen. In den neuen EU-Staaten, insbesondere im Donauraum, steigt seit einigen Jahren die Wachstumsquote und war auch 2005 nicht rückläufig. Der rückläufige Wachstumstrend in der Eurozone im Jahr 2005 spiegelt die Auswirkung des erhöhten Ölpreises auf das Wirtschaftswachstum in den Industrieländern wider. Aufgrund der intensiven Nachfrage auf dem Weltmarkt hält sich das der Ölpreiserhöhung zuzuschreibende rückläufige Wachstum in Grenzen.

Insgesamt hat Europa nach wie vor ein Wirtschaftswachstum zu verzeichnen, für das insbesondere die Exporte nach Südostasien ausschlaggebend sind. Dieser Faktor wird voraussichtlich noch einige Jahre lang wirksam sein. Gleichzeitig ist allerdings zu berücksichtigen, dass zum Jahresende 2006 mit rückläufigem Wachstum in den Vereinigten Staaten gerechnet wird, und dass sich das voraussichtlich in den kommenden Jahren auch auf Europa auswirken wird.

Entwicklung des PIB in %	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006 (vorauss.)**	**2007 (vorauss.)**
EU (25)	3,9	2,0	1,2	1,3	2,3	1,7	2,3	2,2
Eurozone	3,9	1,9	0,9	0,8	1,9	1,4	2,1	1,8
Deutschland	3,2	1,2	0,0	-0,2	1,2	0,9	1,7	1,0
Österreich	3,4	0,8	0,9	1,1	2,4	2,0	2,5	2,2
Belgien	3,9	1,0	1,5	0,9	2,6	1,2	2,3	2,1
Frankreich	4,0	1,9	1,0	1,1	2,3	1,2	1,9	2,0
Ungarn	6,0	4,3	3,8	3,4	5,2	4,1	4,6	4,2
Luxemburg	8,4	2,5	3,8	1,3	3,6	4,0	4,4	4,5
Niederlande	3,9	1,9	0,1	0,3	2,0	1,5	2,6	2,6
Polen	4,2	1,1	1,4	3,8	5,3	3,2	4,5	4,6
Tschechische Republik	3,6	2,5	1,9	3,6	4,2	6,1	5,3	4,7
Slowakische Republik	2,8	3,2	4,1	4,2	5,4	6,1	6,1	6,5
Schweiz	3,6	1,0	0,3	-0,3	2,1	3,2	3,2	2,2

(Quelle: EUROSTAT)

B. Entwicklung der Güterbeförderung in den Staaten

Millionen tkm	**2001**	***Anteil der Binnen-schifffahrt***	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	***Anteil der Binnen-schifffahrt***
Deutschland	421960	15,36%	414206	418892	448131	456298	14,05%
Österreich	56982	4,49%	58474	58699	56448	56605	3,10%
Belgien	61524	12,28%	60953	61983	64016	60192	13,80%
Frankreich	245626	2,73%	245068	242596	250698	240892	3,26%
Ungarn	27494	4,58%	26564	27820	31250	36115	5,84%
Luxemburg	9444	0,85%	10077	10237	10594		0,74%
Niederlande	124765	33,61%	122327	124782	132503		28,66%
Polen	62398	1,14%	62448	68400	72526	79945	0,80%
Tschechische Republik	44617	0,16%	57208	59320	56729	58378	0,16%
Slowakische Republik	25723	0,22%	25908	27495	28931	32664	2,27%
Schweiz	19933	4,99%	19163	18791	19941		0,23%

(Quelle: CEMT außer Belgien 2005 (Schätzwert der ZKR) und Luxemburg)
Die Zahlen für Polen beinhalten nur die innerstaatliche Güterbeförderung im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt

Aus dem vorhandenen Datenmaterial ergibt sich, dass insgesamt für die Beförderungsnachfrage zu Lande 2005 ein Zuwachs zu verzeichnen ist, der der Entwicklung des PIB folgt. Die Entwicklung des Anteils der Binnenschifffahrt hat dabei in den verschiedenen Staaten jeweils einen unterschiedlichen Verlauf genommen. Eine Zunahme ist in Nordfrankreich und Belgien zu verzeichnen und insbesondere auf eine bedeutende Steigerung der Container-Beförderung durch das dortige Binnenwasserstraßennetz zurückzuführen. In den Donaustaaten, und hier besonders in Ungarn, hat sich der Marktanteil der Binnenschifffahrt als Ergebnis der Förderpolitik für diesen Sektor ebenfalls erhöht. Insgesamt sind die höchsten Zuwachsquoten im Bereich derjenigen Achsen zu verzeichnen, die bisher deutlich unterbewirtschaftet waren. Auf diesen Achsen gewinnt die Binnenschifffahrt Marktanteile hinzu. Auf der Rheinachse hingegen hat die Binnenschifffahrt seit langem ihren festen Platz, weshalb sie hier eine eher stabile Marktposition einnimmt.

C. Entwicklung der Güterbeförderung mit Binnenschiffen

Den nachstehenden Übersichtstabellen ist die Entwicklung der Binnenschifffahrt in den einzelnen Staaten im Verlauf der letzten drei Jahre sowie die Entwicklung der Güterbewegungen zwischen den Staaten in den letzten beiden Jahren zu entnehmen. Dazu kamen binnenschifffahrtsrelevante Daten aus Polen, Ungarn, der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik. In Bezug auf die neuen Staaten zeigt sich, dass lediglich in Ungarn mit +19% ein deutlicher Anstieg der beförderten Gütermengen zu verzeichnen ist, der ausschließlich auf ein Anwachsen des internationalen Verkehrs zurückzuführen ist. Insgesamt gesehen ist die leichte Zunahme der Güterbeförderungen in Europa vor allem der Zunahme des internationalen Warenverkehrs zuzuschreiben, die auf eine exportfreundliche globale Konjunkturlage zurückzuführen ist. Parallel dazu ist im Inlandverkehr weiterhin eine positive Entwicklung festzustellen, mit Ausnahme der Beneluxstaaten, in denen ein dichtes Wasserstraßennetz seit langem genutzt wird.

(Übersichtstabelle)

		Beförderungsmenge in 1000 t			Beförderungsleistung in Millionen tkm		
		2003	***2004***	***2005***	***2003***	***2004***	***2005***
Deutschland		**220000**	**235862**	**236766**	**58155**	**63668**	**64095**
	davon national	53419	55209	56662	10833	11296	11695
	davon international	166581	180653	180104	47322	52372	52400
Österreich		**10741**	**9074**	**9338**	**2277**	**1747**	**1781**
	davon national	922	192	357	61	33	36
	davon international	9819	8882	8981	2216	1714	1715
Belgien		**137755**	**147765**	**148420**	**8300**	**8460**	**8411**
	davon national	31119	35748	33603	2831	3057	2873
	davon international	106636	112017	114817	5469	5403	5538
Frankreich		**65347**	**68955**	**70063**	**8307**	**8686**	**9201**
	davon national	28880	29121	30721	4302	4429	4943
	davon international	36467	39834	39342	4005	4257	4258
Ungarn		**3859**	**4209**	**5012**	**651**	**712**	**839**
	davon national	42	39	53	4	5	6
	davon international	3817	4170	4959	647	707	833
Luxemburg		**9690**	**11180**	**10285**	**79**	**78**	**-**
	davon national	-	-	-	-	-	-
	davon international	9690	11180	10285	79	78	-
Niederlande		**304479**	**328170**	**324281**	**40870**	**43565**	**43064**
	davon national	95101	99197	95003	10668	11125	10518
	davon international	209378	228973	229278	30202	32440	32546
Polen			**7229**	**7139**		**363**	**257**
	davon national		5010	4466		243	185
	davon international		2219	2673		120	72
Tschech. Republik		**1183**	**1172**	**1613**	**46**	**46**	**62**
	davon national	558	614	690	21	25	29
	davon international	625	558	923	25	21	32
Slowakische Republik			**2606**	**2184**		**71**	**71**
	davon national		106	103		5	6
	davon international		2500	2081		66	65
Schweiz		**7006**	**7051**	**7053**	**49**	**49**	**57**
	davon national	-	-	-	-	-	-
	davon international	7006	7051	7053	49	49	57
Insgesamt (*)		**488506**	**527276**	**527814**	**118483**	**127366**	**127839**

NB: Der Transitverkehr ist im internationalen Verkehr einbegriffen.

(*) Die Beförderungsmengen geben reale Größen wieder, die Zahlen wurden zur Vermeidung von Doppelzählungen aufbereitet.

Quellen: Sekretariat der ZKR auf der Basis von Daten der nationalen statistischen Ämter

NS : nicht signifikant
UB : unbekannt

Zusammenfassung der Güterstrome zwischen den Staaten

	Jahre	Deutschland		Österreich		Belgien		Frankreich		Ungarn		Luxemburg	
Deutschland	2004	55209	2,63%										
	2005	56662											
Österreich	2004	1472	11,68%	192	85,94%								
	2005	1644		357									
Belgien	2004	27303	1,58%	484	-5,17%	35748	-6,00%						
	2005	27734		459		33603							
Frankreich	2004	7048	-6,68%	9	-77,78%	9846	-5,90%	29121	5,49%				
	2005	6577		2		9265		30721					
Ungarn	2004	1318	-4,70%	1160	-0,26%	229	-60,26%	NS		39	38,46%		
	2005	1256		1157		91		NS		54			
Luxemburg	2004	564	-19,68%	NS		651	-15,51%	220	-58,18%	519	22,16%	NS	
	2005	453		NS		550		92		634		NS	
Niederlande	2004	107735	-2,67%	1125	-2,40%	62843	-13,70%	8898		519	22,16%	433	11,78%
	2005	104858		1098		54236		8800	-1,10%	634		484	
Polen	2004	2094	3,20%	1728	-19,85%	22	36,36%	NS		NS		NS	
	2005	2161		1385		30		NS		NS		NS	
Republik Tcheschien	2004	605	50,08%	4819	-22,31%	17	-29,41%	UB		UB		UB	
	2005	908		3744		12		UB		UB		UB	
Slovakische Republik	2004	462		1728	-19,85%	76	-18,42%	UB		UB		UB	
	2005	445	-3,68%	1385		62		UB		UB		UB	
Schweiz	2004	1516	3,43%	NS		4222	-16,86%	973	-15,52%	NS		NS	
	2005	1568		NS		3510		822		NS		NS	
Übrige	2004	3289	1,89%	4819		27	-25,93%	6	16,67%	NS		67	311,94%
	2005	3351		3744	-22,31%	20		7		NS		276	

	Jahre	Niederlande		Polen		Slovakische Republik		Republik Tcheschien		Schweiz		Übrige
Deutschland	2004											
	2005											
Österreich	2004											
	2005											
Belgien	2004											
	2005											
Frankreich	2004											
	2005											
Ungarn	2004											
	2005											
Luxemburg	2004											
	2005											
Niederlande	2004	99197	-4,23%									
	2005	95003										
Polen	2004	33	130,30%	5010	-10,86%							
	2005	76		4466								
Republik Tschechien	2004	43	-23,26%	UB		106	-2,83%					
	2005	33		UB		103						
Slovakische Republik	2004	108	21,30%	UB		UB		614	12,38%			
	2005	131		UB		UB		690				
Schweiz	2004	3775	-2,94%	NS		NS		NS		NS		
	2005	3664		NS		NS		NS		NS		
Übrige	2004	1538	-16,78%	UB		UB		UB		NS		
	2005	1280		UB		UB		UB		NS		

Bei der Analyse der Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa zeichnen sich vier Hauptkorridore für den Güterverkehr ab. Ein Ansatz in dieser Form ist geeignet, in Zukunft den Anteil der Binnenschifffahrt am Modalsplit auszuwerten. Parallel zur räumlichen Ausweitung des Untersuchungsgebiets und dem zunehmenden Datenmaterial werden der Beobachtung sukzessive die Korridore zugrunde gelegt.

Dies dient nicht nur dazu, die aktuellen Verhältnisse zu erfassen, sondern damit soll auch bestimmbar werden, mit welchen Fördermaßnahmen sich in bestimmten Teilräumen und auf bestimmten Achsen der Anteil der Binnenschifffahrt am Modalsplit günstig beeinflussen lässt

Untersuchungen sind für folgende vier Verkehrsachsen vorzunehmen:

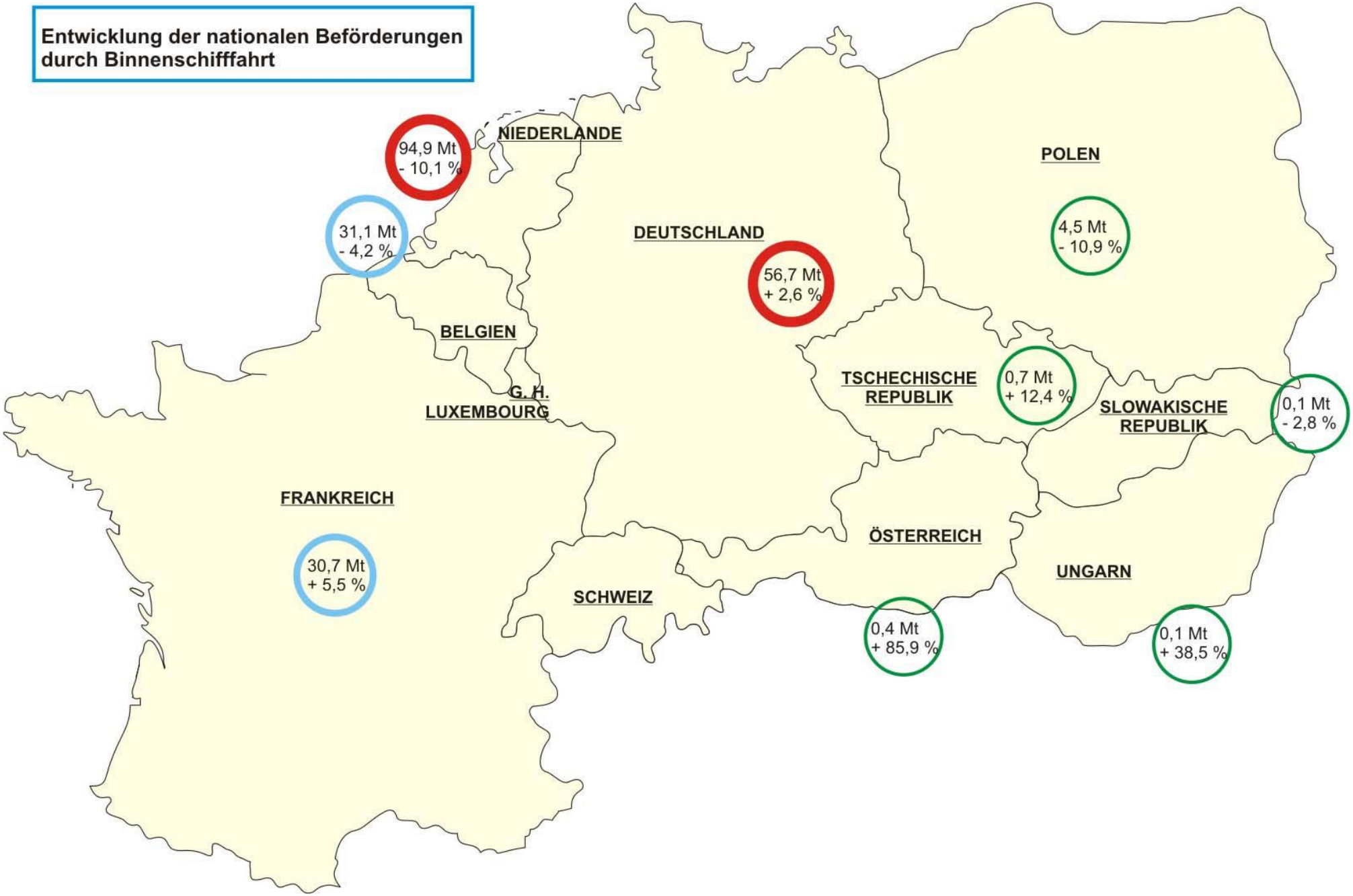
- Rheinachse, auf der nach wie vor rund 2/3 der Beförderungen auf dem Wasser in Westeuropa abgewickelt werden;
- Donauachse
- Nord/Süd-Achse (Frankreich, Belgien, Niederlande)
- Ost/West-Achse, die die Verbindung zwischen den Niederlanden, Norddeutschland und Polen herstellt.

Aufgrund des hier vorhandenen Entwicklungspotenzials wird auch der Wechselverkehr auf den nachrangigen Strecken wie Elbe, Rhone und Seine einer Analyse unterzogen.

Die Verkehrsachsen, zu denen Untersuchungen vorgenommen wurden, sind in nachstehender Übersicht anhand von Pfeilen dargestellt, die in Größe und Farbe auf den Umfang der jeweils beförderten Gütermengen hinweisen. Auch die Veränderungen der Beförderungsmengen auf den einzelnen Achsen im Vergleich zwischen 2004 und 2005 sind der Übersicht zu entnehmen.

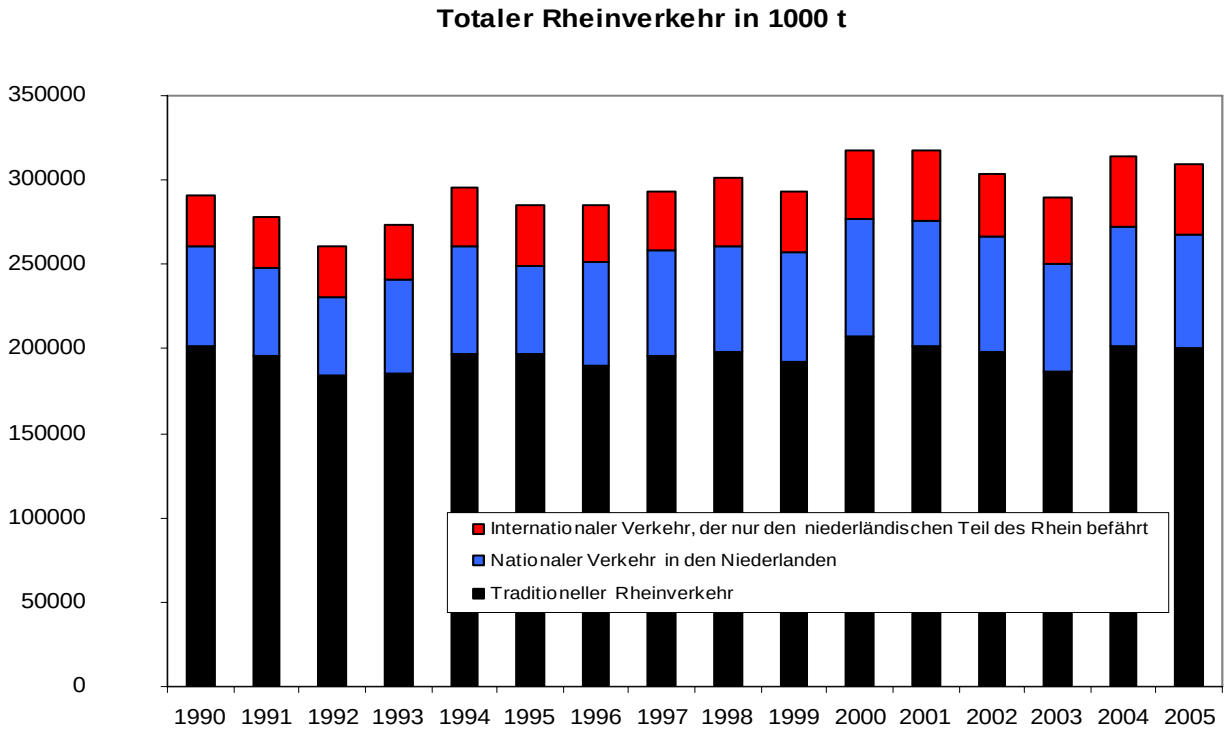
In die Analyse der lokalen Märkte und der Bewegungen auf den nachgeordneten Achsen sind ergänzend zu den Angaben der nationalen statistischen Ämter lokale Daten eingeflossen, die in Deutschland von den statistischen Landesämtern, in Belgien von den Regionalbehörden und in Frankreich von VNF zur Verfügung gestellt wurden.

Entwicklung der Verkehrsströme der Binnenschifffahrt


Entwicklung der nationalen Beförderungen durch Binnenschifffahrt
NIEDERLANDE
94,9 Mt
- 10,1 %
31,1 Mt
- 4,2 %
BELGIEN
G. H. LUXEMBOURG
DEUTSCHLAND
56,7 Mt
+ 2,6 %
POLEN
4,5 Mt
- 10,9 %
TSCHECHISCHE REPUBLIK
0,7 Mt
+ 12,4 %
SLOWAKISCHE REPUBLIK
0,1 Mt
- 2,8 %
FRANKREICH
30,7 Mt
+ 5,5 %
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
0,4 Mt
+ 85,9 %
UNGARN
0,1 Mt
+ 38,5 %

1) Verkehr auf der Rheinachse:

Der Verkehr auf der Rheinachse wird in der ZKR seit dem 19. Jahrhundert beobachtet, und zwar nach Kriterien, deren Konstanz langfristige Aussagen über den Verlauf ermöglicht. Gewöhnlich wird unterschieden zwischen traditionellem Rheinverkehr (Verkehr auf dem deutschen und französischen Teil des Rheins) und gesamtem Rheinverkehr, der die Beförderungen auf dem gesamten Lauf des Rheins umfasst. Die Entwicklung des Verkehrs in diesen beiden Bereichen wird in nachstehender Grafik dargestellt.



2005 ist bezogen auf das gesamte Jahr ein geringer Rückgang der Beförderungsmengen (-0,8%) und der Beförderungsleistung (-1,5%) im traditionellen Rheinverkehr zu beobachten. In den ersten neun Monaten erlebte der Verkehr einen Aufschwung, Ursache für den Rückgang war die geringe Wasserführung während des gesamten Herbstes, während insgesamt die Beförderungsnachfrage in Westeuropa nach wie vor gut ist. Vergleicht man die Aktivität in der Rheinschifffahrt im zweiten Halbjahr 2005 mit den Beobachtungen aus dem zweiten Halbjahr 2004, ist bei den Beförderungsmengen ein Rückgang um 3% und bei den Beförderungsleistungen um 6% zu beobachten. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass 2004 bei bestimmten Gütern Beförderungen sozusagen aufgeholt wurde, in denen es wegen der geringen Wasserführung 2003 zu Abweichungen gekommen war.

2) Verkehr auf der Rhein/Donau-Achse

Für diese Verkehrsachse wird der Verkehr auf der Donau, insbesondere auf dem deutschen und dem österreichischen Abschnitt, sowie der Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau über den Main-Donau-Kanal berücksichtigt.

In Deutschland:

- **Auf dem Main**

Insgesamt gingen die Beförderungsmengen auf dem Main 2005 leicht zurück. Dies ist in der Hauptsache auf den Rückgang des Wechselverkehrs mit der Donau (-3,1%) zurückzuführen.

Im Vergleich der Güterklassen ist mit +81,6% bei der Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen ein erheblicher Anstieg nur im Landwirtschaftssektor zu verzeichnen. Diese Erzeugnisse machen 23% der Beförderungsmengen auf dieser Verkehrsachse aus.

- Auf dem Main-Donau-Kanal

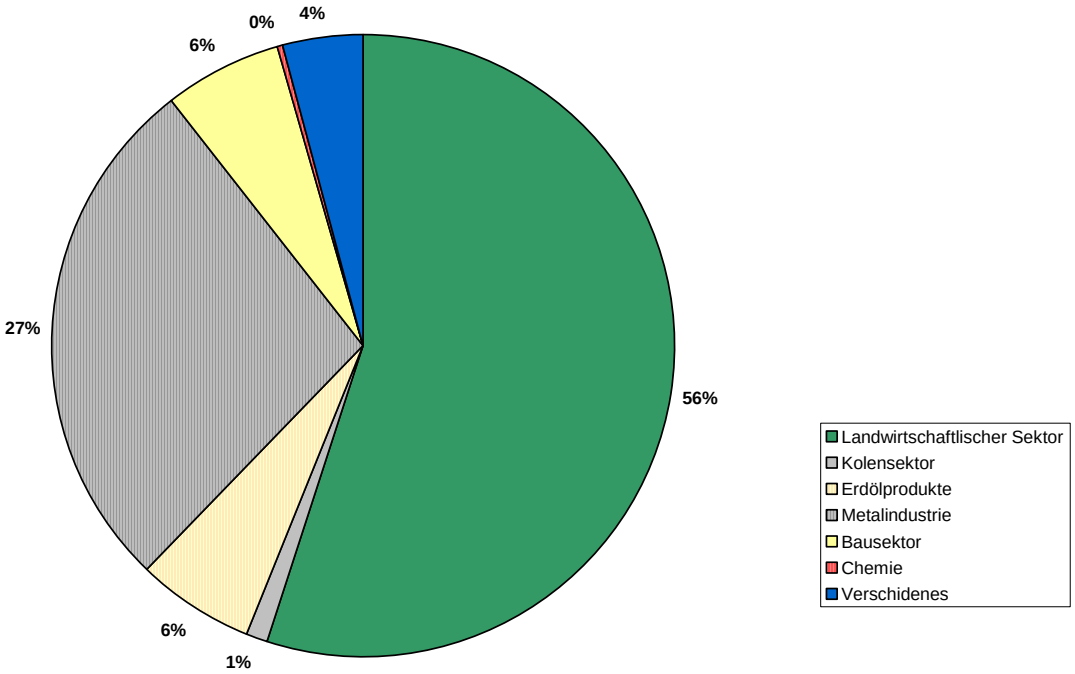
Der Anstieg der Beförderungsmengen auf dem Main-Donau-Kanal hat sich mit einer Zunahme um 9,4% im Vergleich zu 2004 fortgesetzt. Die Erhöhung ist unmittelbar auf die Zunahme des Wechselverkehrs mit dem Rhein und des internen Verkehrs auf dem Kanal zurückzuführen.

- Auf dem deutschen Abschnitt der Donau

2005 erhöhten sich die Beförderungsmengen auf dem deutschen Abschnitt der Donau um 7%. Damit wurde auf diesem Flussabschnitt ein neuer Rekord erreicht. Der Talverkehr war zwar rückläufig, für die beobachtete Entwicklung ist mit +14,8% der Bergverkehr ausschlaggebend.

Im Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau ist hingegen ein Zuwachs von 9% zu verzeichnen. Die Containertransports sind auf diesem Flussabschnitt im Vergleich zu anderen Wasserstraßen in Deutschland mit 5137 TEU bescheiden und im Vorjahresvergleich sogar leicht rückläufig.

Güterarten, die auf dem deutschen Teil der Donau befördert wurden



- Auf dem österreichischen Abschnitt der Donau

Die 2005 im Rahmen des internationalen Wechselverkehrs auf der Donau beförderten Mengen sind insgesamt um knapp mehr als 1% angestiegen.

Ein Anstieg ist in erheblichem Umfang bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, den Erzen und den Metallabfällen zu verzeichnen. Bei den meisten anderen Gütern sind die Beförderungsmengen rückläufig.

- Auf dem ungarischen Abschnitt der Donau

Auf den Binnenwasserstraßen in Ungarn haben die Beförderungsmengen 2005 um knapp 19% zugenommen, 2004 hatte die Zunahme bereits bei über 9% gelegen. Diese Zahlen spiegeln ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum in den letzten Jahren und eine verstärkte Inanspruchnahmen dieser Verkehrsträgers wider. Die Verkehrsnachfrage insgesamt für alle Verkehrsträger hat nämlich nur um 5,8% zugenommen. Wie auch im österreichischen Donauabschnitt ist ein starker Anstieg bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu verzeichnen. Die Beförderungsmengen im internationalen Austausch haben sich mehr als verdoppelt. Auch bei den Erdölerzeugnissen ist mit 39% ein deutlicher Zuwachs der Beförderungsmengen zu verzeichnen.

3) Verkehr auf der Nord/Süd-Achse

Im Nord/Süd-Verkehr, bei dem es sich um den Wechselverkehr zwischen Frankreich und Belgien bzw. den Niederlanden handelt, war in diesem Jahr eher eine Stagnation zu verzeichnen. Lediglich bei den in Containern beförderten Erzeugnissen war auf diesen Strecken ein Zuwachs feststellbar. Zwischen Belgien und den Niederlanden erhöhten sich allerdings die Beförderungsmengen um +6,7%, wobei es sich hier in der Hauptsache um Wechselverkehr zwischen den Seehäfen handelte.

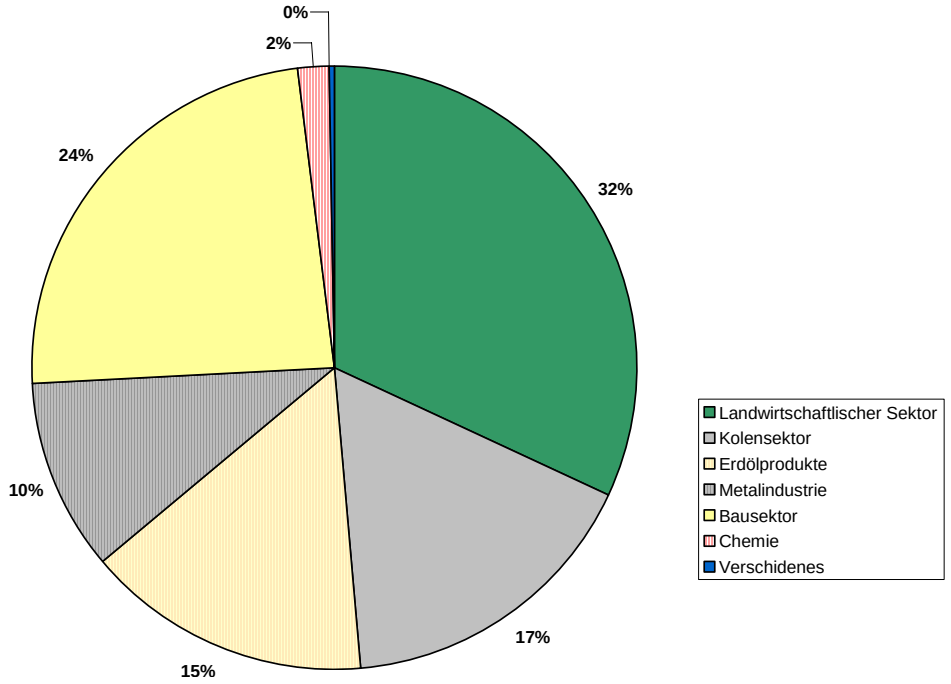
4) Verkehr auf der Ost/West-Achse

Hier handelt es sich zum einen um den Wechselverkehr zwischen Polen und der Tschechischen Republik und Deutschland und den Seehäfen und zum anderen um den deutschen nationalen und internationalen Verkehr durch die norddeutschen Kanäle.

Mittellandkanal:

Die Beförderungsmengen auf dem Mittellandkanal sind 2005 um +4,6% gestiegen. Insbesondere die Containerbeförderungen haben auf dieser Achse 2005 um über 65% zugenommen.

Güterarten, die auf dem Mittellandkanal befördert wurden (en 1000 t)



Elbe:

Insgesamt liegen die Beförderungsmengen auf der Elbe um 23% über den Vorjahreswerten. Die Verkehrsdichte ist je nach Flussabschnitt, den Zuflüssen auf dem betreffenden Flussabschnitt (Verbindung zum Mittellandkanal, Verbindung nach Berlin) und der Nähe zum Hamburger Hafen sehr unterschiedlich. Geographisch gesehen ist die Elbe am Kreuzungspunkt mehrerer Binnenwasserstraßen gelegen. Bei den beförderten Gütern handelt es sich größtenteils um landwirtschaftliche Erzeugnisse, Düngemittel, Baustoffe und "sonstige Güter", in denen auch die in Containern beförderten Güter enthalten sind. Im Elbeeinzugsbereich ist für letztere insgesamt bezogen auf die TEU ein Zuwachs von 23% zu verzeichnen.

5) Auf den französischen Binnenwasserstraßen

Seine

Die Beförderungsleistungen im Seinebecken haben sich 2005 um +8,7% erhöht. Bei de Containerbeförderungen ist im Pariser Becken ein Zuwachs von 40% zu verzeichnen, wobei sich dieser Trend voraussichtlich 2006 fortsetzt. Zudem ist eine Zunahme auch im Bereich der Baustoffbeförderungen zu beobachten. Dieser ist vor allem den öffentlichen Baumaßnahmen in diesem Gebiet und einer umfanreichen Abrissmaßnahme auf einer Insel bei Paris zuzuschreiben, bei der der Abraum auf dem Wasser abtransportiert wurde.

Eine Zunahme ist auch bei der Kohlebeförderung zum Elektrizitätswerk Vitry zu verzeichnen. Hier besteht durchaus ein Zusammenhang mit dem bedeutenden Anstieg des Ölpreises, da Kohle eine kostengünstigere Energiealternative ist.

Rhone

Im Rhonebecken erhöhte sich 2005 die Beförderungsleistung um +15%. Bei den Containerbeförderungen ergab sich auf dieser Achse ein Zuwachs von 20%. Dieser Trend wird sich voraussichtlich in Anbetracht des geplanten Baus neuer Umschlaganlagen fortsetzen. Festzustellen ist ein Zuwachs bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, der zum einen mit einem Aufholeffekt in Verbindung zu bringen ist, nachdem 2004 nach der Trockenheit im Jahr 2003 und deren Folgen für die Ernte ein schwaches Jahr war, und zum anderen mit der Entstehung einer neuen Umschlagstelle für landwirtschaftliche Erzeugnisse in Pagny.

Für das Jahr 2005 ist bezogen auf das gesamte französische Binnenwasserwegenetz festzustellen, dass der Zuwachs in der Binnenschifffahrt auf die Inlandbeförderungen zurückzuführen ist, während der internationale Wechselverkehr mehr oder minder stagniert hat. Vor allem die Beförderung von Containern, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle und Baustoffen hat zu der Zunahme auf den französischen Binnenwasserstraßen insgesamt geführt.

D) Entwicklung des Umschlags in den Seehäfen

Angesichts der Auswirkungen des internationalen Handels über die Seehäfen ist es wichtig, die Entwicklung des Umschlags auf dieser Ebene zu verfolgen. Wenn man sie parallel zur Entwicklung der Beförderungen auf den Wasserstraßen in Westeuropa betrachtet, kann ebenfalls ein Eindruck über die Entwicklung der Marktanteile der Binnenschifffahrt gewonnen werden. Bei Betrachtung der umgeschlagenen Mengen in den wichtigsten Seehäfen Nordfrankreichs, der Benelux-Staaten und Deutschlands

wird 2005 insgesamt ein Anstieg um 3,7% aller umgeschlagenen Mengen und beim Containerumschlag um fast 10% in TEU festgestellt.

Insgesamt stagnierten 2005 die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt, zumindest in Westeuropa. Es lohnt sich jedoch, Überlegungen zur Entwicklung der Marktanteile der Binnenschifffahrt in dieser Zone angesichts der durch die ungünstige Wasserführung im zweiten Halbjahr beeinflussten Lage auf dem Rhein und seinen Zuflüssen anzustellen. Es muss festgestellt werden, dass die Umschlagmengen in den Häfen von Hamburg und Bremen 2005 um +8% anstiegen (davon +12,9% bei den Containern) während die ARA-Häfen nur einen Anstieg von +5% verzeichneten (davon +9,9% bei den Containern).

Aufteilung des Containermarktes auf der Ebene der Seehäfen:
(in 1000 TEU)

	2001		2005		Entwicklung des Marktanteils der Häfen
	1000 TEU	% Marktanteil	1000 TEU	% Marktanteil	
Hamburg	4689	22,81%	8088	25,78%	**2,97%**
Bremen	2915	14,18%	3735	11,91%	**-2,27%**
Amsterdam	48	0,23%	69	0,22%	**-0,01%**
Rotterdam	6120	29,77%	9287	29,61%	**-0,17%**
Antwerpen	4218	20,52%	6488	20,68%	**0,16%**
Gent	15	0,07%	30	0,10%	**0,02%**
Seebrugge	876	4,26%	1408	4,49%	**0,23%**
Dünkirchen	151	0,73%	205	0,65%	**-0,08%**
Le Havre	1523	7,41%	2058	6,56%	**-0,85%**
Total	**20555**	100,00%	**31368**	100,00%	

(Quelle : Hafen Rotterdam)

Entwicklung des Umschlags in den Seehäfen
(1000 Tonnen oder 1000 TEU Container)

	2005			Evolution / 2004 en %		
	Trockengüter	Container	Nasse Gûter	Trockengüter	Container	Nasse Gûter
Hamburg	26872	8088	13099	**-0,30%**	**15,50%**	**7,20%**
Bremen	7404	3735	2234	**2,70%**	**7,70%**	**8,6%**
Amsterdam	47162	66	20897	**9,10%**	**26,90%**	**14,00%**
Rotterdam	89385	9287	171312	**3,90%**	**12,00%**	**6,40%**
Antwerpen	26931	6488	37030	**4,00%**	**7,00%**	**5,00%**
Gent	15596	30	2795	**1,10%**	**-3,30%**	**-0,40%**
Seebrugge	1686	1408	4479	**10,10%**	**17,60%**	**4,50%**
Dünkirchen	26312	205	14847	**-3,00%**	**2,00%**	**22,10%**
Le Havre	4802	2058	46826	**-12,00%**	**-3,50%**	**-2,00%**
Total	**246150**	**31365**	**313519**	**3,00%**	**10,30%**	**6,00%**

(Quelle: Hafen von Rotterdam)

Entwicklung des Umschlags nach Art der Güter in den Seehäfen
(in 1000 t)

	2004		2005		Entwicklung der
	Menge	% Marktanteil	Menge	% Marktanteil	Umgeschlagene Mengen
Nahrungs- und Futtermittel	28757	11,49%	29338	11,92%	**2,02%**
Erze und Metalabfälle	94654	37,80%	90205	36,65%	**-4,70%**
Kohle	77141	30,81%	75281	30,58%	**-2,41%**
Übrige trockengüter	49829	19,90%	51326	20,85%	**3,00%**
Total	**250381**	100,00%	**246150**	100,00%	**-1,69%**
Rohes Erdöl	155401	52,52%	153434	48,94%	**-1,27%**
Erdölprodukte	99335	33,57%	117078	37,34%	**17,86%**
Übrige Nasswahren	41130	13,90%	43007	13,72%	**4,56%**
Total	**295866**	100,00%	**313519**	100,00%	**5,97%**
Container	298253	77,97%	325227	79,24%	**9,04%**
Ro Ro	38879	10,16%	38954	9,49%	**0,19%**
Übrige Güter	45399	11,87%	46269	11,27%	**1,92%**
Total	**382531**	100,00%	**410450**	100,00%	**7,30%**

(Quelle: Hafen von Rotterdam)

Rotterdam:

Die Umschlagmengen in diesem Seehafen sind insgesamt um 5% gestiegen und, was Container betrifft, um 12,8% in TEU. Was die Verkehrsteilung in Richtung Hinterland bei den Containern anlangt, so verzeichnet die Binnenschifffahrt einen Anstieg von 0,7% im Vergleich zu 2004. Mit einem Volumen von 31,1 % ging der Marktanteil allerdings um einen Punkt gegenüber 2002 zurück. Da der Anteil des Schienenverkehrs seit 5 Jahren ungefähr gleichbleibend ist, scheint sich die Kraftprobe eher mit der Straße abzuspielen. Der vorübergehende Rückgang der Binnenschifffahrt 2003 und 2004 scheint genau darauf hinzuweisen, dass die Gründe einerseits in der Wasserführung liegen, andererseits in den Abfertigungsstaus, die im Verlauf dieser Jahre in den Seehäfen zu beobachten waren. Man kann auch einen starken Anstieg bei der Beförderung durch Feeder feststellen, deren Anteil im Vor- und Nachlauf verglichen mit dem Hafen von Rotterdam stark zunahm. Denn im Vergleich zur Gesamtheit der umgeschlagenen Container hat sich der Marktanteil der Feeder verglichen mit den anderen drei Beförderungsarten zu Lande (Schiene, Straße, Wasserstraße) von 16,4% auf 27,1 % des Marktes zwischen 2002 und 2005 entwickelt. Die drei anderen, traditionellen Beförderungsarten haben also insgesamt gesehen Marktanteile verloren, obwohl ein Anstieg der Umschlagmengen verzeichnet wurde. Die ersten Monate des Jahres 2006 lassen erkennen, dass sich dieser Wachstumstrend auf der Ebene des Exports über den Seeweg bei allen Gütern zusammen fortsetzt (+2,6%), sich dieses Wachstum aber etwas verlangsamt.

Antwerpen:

2005 stiegen die Umschlagmengen (in TEU) um 5,1% und die Container um 7%. Während die Beförderungen in der Binnenschifffahrt in den Hafen von Antwerpen und

ab Antwerpen um 5,9% anstiegen, wurde bei den Beförderungen per Schiene sogar ein Anstieg von 10% verzeichnet. Die Binnenschifffahrt konnte also ihren Marktanteil trotz ungünstiger Wasserführung im Herbst leicht steigern, während die Schiene ganz klar gegenüber der Straße punkten konnte. Die Wirtschaftslage scheint für die Entwicklung dieses Hafens 2006 günstig zu sein und wird es ermöglichen, den Beförderungsanstieg in der Binnenschifffahrt in dieser Zone zu messen, sofern die Wasserführung nicht erneut einen einschränkenden Faktor darstellen wird. Denn die ersten Monate des Jahres 2006 lassen eine Weiterführung oder gar eine Beschleunigung des Anstiegs beim Umschlag erahnen, insbesondere im Bereich der Container, wo sich ein Anstieg von 10% abzuzeichnen scheint. Es ist jedoch festzustellen, dass bei den Volumen im Nachlauf der Binnenschifffahrt gleichzeitig nur ein Anstieg von 3,5% verzeichnet wird. Diese zwei Entwicklungsraten wurden jedoch nur über ein Paar Monate beobachtet. Sollte dieser Trend sich auf längere Frist vortsetzen, könnte dies jedoch auf Verluste an Markteilen für die Binnenschiffahrt hinweisen.

Amsterdam:

Das Handelsvolumen des Hafens von Amsterdam stieg 2005 im Ganzen genommen um 2,3% und bei den Containern um +21%. Dies ist ein Rekord, der sich aus der Inbetriebnahme des neuen Containerterminals ergibt.

Der Anstieg bei den umgeschlagenen Gütern bezieht sich im Wesentlichen auf Erdölerzeugnisse (+17%), Sand, Kies und Erze (+12%) und Düngemittel (+19%).

Le Havre:

Das Jahr 2005 war durch einen Rückgang von fast 2 % der Umschlagmenge und von 4,3% des Containerumschlags in TEU gekennzeichnet.

Dieser Rückgang der Tätigkeiten ist im Wesentlichen auf den Rückgang der beförderten Mengen Kohlenwasserstoffen im Hafengebiet von Le Havre zurückzuführen. Dieser Rückgang hängt eng mit dem Rückgang der Seebeförderung von Rohöl zusammen (-7,9% auf 34,1 M t). Parallel dazu verzeichneten die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt in dieser Region einen allgemeinen Anstieg von +6,5%, insbesondere mit einem starken Anstieg der Erzeugnisse, die mit dem Eisen- und Stahlsektor zusammenhängen sowie bei den Erdölerzeugnissen.

Dünkirchen:

Im Hafen von Dünkirchen stiegen die Umschlagmengen 2005 um 4,7%. Damit verzeichnet Dünkirchen durch das Überschreiten der Schwelle von 2 Millionen Tonnen (+ 19,8%) einen wichtigen Schritt, insbesondere dank der Entwicklung der mit der Eisen- und Stahlindustrie zusammenhängenden Tätigkeiten in der Region Nord - Pas de Calais. Diese Region konnte für die Binnenschifffahrt einen Anstieg des Handelsvolumens von 11,7% verzeichnen.

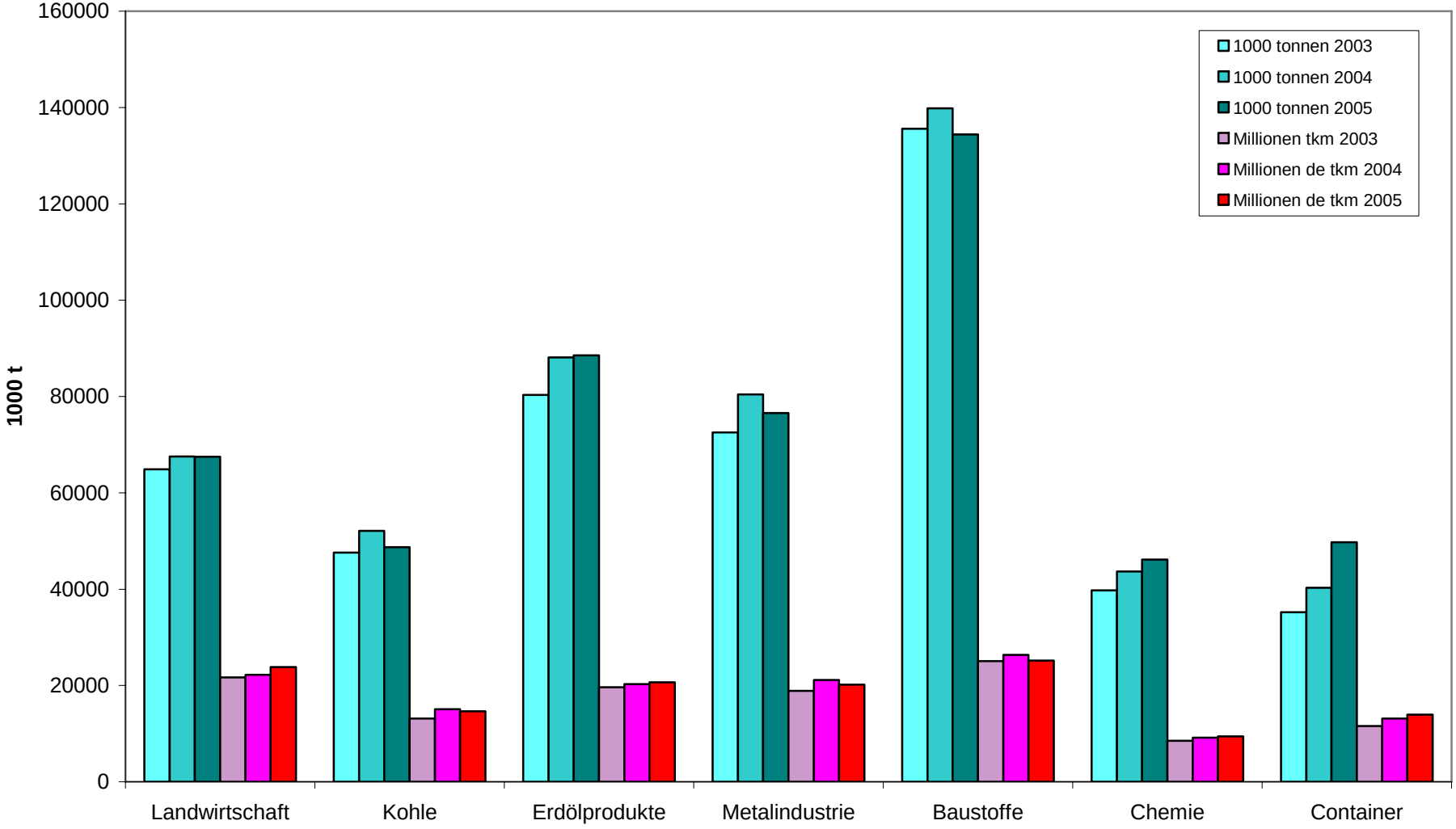
Hamburg:

Der Umschlag im Hamburger Hafen auf der Ebene der Seeschifffahrt hat sich insgesamt um fast 10% bei allen Gütern zusammen und um mehr als 15% bei den Containern in TEU gesteigert. Der starke Anstieg im Bereich der Containerbeförderung auf der Elbe und den mit dem Hamburger Hafen verbundenen Wasserstraßen kommt einem 70%igen Anstieg nahe und ist ein Hinweis auf die Stärkung der Binnenschifffahrt auf diesem Markt. Das Jahr 2006 deutet auf eine Fortsetzung dieser Entwicklung hin.

Bremen:

Die Handelsvolumen, die durch den Hafen von Bremen befördert wurden, stiegen insgesamt um 3,8%, bei den Containern betrug der Anstieg 7,7% in TEU. Auch wenn dieser Anstieg weniger stark ausfällt als auf anderen Beförderungsarten, zeichnet sich doch das Jahr 2006 als ein neues Rekordjahr ab.

Entwicklung der in Europa beförderten Gütermengen



D) Entwicklung der Hauptgüterkategorien auf den europäischen Wasserstraßen:

1) Landwirtschaftliche Erzeugnisse

Auf dem gesamten europäischen Gebiet kam es 2005 zu einem leichten Rückgang bei den Beförderungen von Nahrungsmitteln. Die Aufholwirkung auf der Ebene der 2004 beobachteten Volumen war nach dem Jahr 2003 und einer Produktion, die durch die Dürre begrenzt war, abgeschlossen. Man erkennt jedoch, dass die Entwicklungen je nach Regionen und betrachteten Ländern veränderlich sind.

Von der Entwicklung der Leistungen in TKM kann man ebenfalls auf eine Verlängerung der Durchschnittsentfernungen bei den Transporten schließen.

Auf der Rheinachse kann somit 2005 insgesamt ein Nettoanstieg der Beförderungsmengen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen von fast + 15 % verzeichnet werden. Insbesondere stiegen die Beförderungen von Weizen (+ 21 %) und Mais (+ 11 %). Es handelt sich um Auswirkungen der Ernte von 2004, die gute Mengen hervorbrachte. Bei den Nahrungs- und Futtermitteln gab es hingegen 2005 einen Rückgang von -2,5 %. Bei der Beförderungsmenge von Düngemitteln gab es einen Rückgang von mehr als 6 % über das Jahr genommen, wobei insbesondere das zweite Halbjahr 2005 betroffen war.

Ebenfalls konnten bedeutende Fortschritte in diesem Sektor auf den französischen Wasserstraßen verzeichnet werden, wo die Entwicklung der Binnenschifffahrt sich seit einigen Jahren kontinuierlich fortsetzt.

Im Donauraum sowie beim Ost-West-Verkehr in Deutschland gab es einen Anstieg im Bereich der Beförderungen von Nahrungsmitteln.

Wenn auch der Trend hin zu einem Anstieg der Beförderungen durch die Binnenschifffahrt im Bereich Getreide sehr reell erscheint, so sind die Aussichten für 2006 dennoch und bezeichnenderweise abhängig von der Höhe der Ernte.

2) Kohle

Die Beförderungsmengen von Kohle gingen 2005 insgesamt um 3% zurück, im zweiten Halbjahr des Jahres um 9%, auch aufgrund der Wasserführung. Man muss daran erinnern, dass die Kohlebeförderungen auf dem Rhein fast 78% der Beförderungsmenge an Kohle auf europäischen Wasserstraßen darstellt. Insgesamt wird in Europa ein Rückgang dieser Beförderungsart 2005 von mehr 6% festgestellt. Höchstens zwischen Polen und Deutschland gab es einen Anstieg bei den Beförderungen von festen mineralischen Brennstoffen um 21%.

Dieser Trend spiegelt einen vorübergehenden Rückgang der Importe nach Europa wider, obwohl weltweit gesehen und insbesondere angesichts der Produktion und der Nachfrage aus China neue Rekordergebnisse erzielt wurden. Trotz dieses leichten, vorübergehenden Rückgangs ist die Nachfrage für die Eisen- und Stahlindustrie sowie im Bereich der Stromerzeugung weiterhin kräftig, wobei die sehr hohen Erdölpreise den Rückgriff auf Kohle dort unterstützen, wo eine Substitution möglich ist. Denn es muss daran erinnert werden, dass 56% des Kohleverbrauchs in Deutschland an Wärmekraftwerke gehen und nur 20% der Volumen von der Eisen- und Stahlindustrie verbraucht werden.

Berücksichtigt man zusätzlich zum Aufschwung in der Eisen- und Stahlindustrie 2006 diese Elemente, so sollte sich die Beförderung von Kohle in diesem Jahr günstig entwickeln.

Kohleimporte in das Europa der 25 (in Millionen t)

	2004	2005	Evolution
Europäische Kohlenproduction	**180**	**171**	**- 5 %**
Kohleneinfuhr für den Binnenmarkt	**211**	**209**	**- 0,95 %**
Kokskohleneinfur	**10**	**9**	**- 10 %**

(Quelle : Verein der deutschen Kohlenimporteure)

3) Erdölerzeugnisse

Im Gegensatz zum weltweiten Verbrauch in den Ländern, die sich im vollen wirtschaftlichen Aufschwung befinden, sinkt langfristig tendenziell der Verbrauch an Erdölerzeugnissen in Europa. Der Rückgang des Erdölverbrauchs in Europa 2005 geht eher auf das Konto der sehr hohen Preise, die einerseits zu Einsparungen beim Verbrauch führten und andererseits, wenn möglich, auf den Rückgriff auf andere, günstigere Energiequellen, insbesondere im Bereich der Stromerzeugung, zurückzuführen sind.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Erdölverbrauch in der EU (Mio t)	674,5	683,7	680,1	688,2	695,7	688,4

(Quelle : Mineralölwirtschaftsverbandt)

Die Beförderungsmengen an Erdölerzeugnissen stagnierten während des gesamten Jahres 2005, nach einem starken Anstieg im ersten Halbjahr und einem Rückgang im zweiten Halbjahr, der insbesondere auf den Wasserstand des Rheins und vor allem auch auf das Preisniveau zurückzuführen ist.

Das Preisniveau auf dem Weltmarkt 2004 führte 2005 erneut dazu, dass die Verbraucher nur das absolut Notwendige an Vorräten hielten und auf niedrigere Preise warteten.

Im Wesentlichen sind es saisonale Phänomene, die für eine kleine Belebung der Beförderungsnachfrage im Herbst in Erwartung der Vorratskäufe für den Winter sorgten. Ab Mitte November 2005 führte der Rhein so niedrige Wasserstände, dass auf einigen Flussabschnitten die Grenzen der Einsenkung die Versorgung durch Doppelhüllenschiffe schwierig oder gar unmöglich machten.

2006 wird die Beförderungsnachfrage für Erdölerzeugnisse weiterhin stark von Fluktuationen des Weltmarktes für Erdöl und von Wasserstraßen wie dem Rhein, die hydrologischen Fluktuationen unterworfen sind sowie von den Ladebedingungen, die diesem Faktor unterliegen, abhängen.

Man muss festhalten, dass, strukturell gesehen, die zu befördernden Volumen in den kommenden Jahren tendenziell zurückgehen werden. Andererseits können industrielle Umstrukturierungen von Raffinerieanlagen, wie man sie in der Schweiz beobachten kann (Raffinerie Tamoil im Wallis) ebenfalls zu einer dauerhaften Änderung der Beförderungsnachfrage für Erdölerzeugnisse führen. Im erwähnten Fall könnten die Auswirkungen auf der Ebene des Rheinverkehrs spürbar werden.

4) Eisen, Stahl und Ne-Metalle

2005 sanken die Beförderungen von Eisen, Stahl und Ne-Metallen um 1,6% auf sämtlichen europäischen Wasserstraßen, allerdings konnte gleichzeitig auf dem Rhein in diesem Bereich ein Anstieg von fast 3 % verzeichnet werden. Im selben Zeitraum nahmen die Beförderungsmengen von Erzen und Metallabfällen um 6% auf dem Rhein ab, im restlichen Europa gab es einen Rückgang von 5%.

Im zweiten Halbjahr 2005 gab es sowohl bei den Beförderungsmengen für Eisen, Stahl und Ne-Metalle als auch für Erze und Metallabfälle einen Rückgang von 6 bzw. 9% für den Rhein, der im Wesentlich auf den Wassermangel zurückzuführen war.

Der Rückgang der Beförderungen von Rohstoffen, der während des gesamten Jahres beobachtet werden konnte, erklärt sich durch eine vorübergehende Konsolidierung im Bereich der Eisen- und Stahlindustrie. Dies führte zu einem zeitweilig weniger starkem Anstieg der Stahlnachfrage weltweit und zu einer Reaktion der Eisen- und Stahlindustrie, die spürbar ihre Produktion zurückfuhr. Trotz dieser konjunkturellen Lage bleibt das Tätigkeitsniveau dieses Sektors sehr hoch und die weltweite Stahlnachfrage dürfte 2006 erneut steigen. Denn für 2006 war in Deutschland ein Wachstum von 3,5 % bei der Herstellung von Rohstahl erwartet worden. Die bisher verfügbaren Informationen weisen darauf hin, dass sich diese Prognose verwirklicht.

	2000	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Weltstahlproduktion (Mio t)	847,7	850,3	903,8	969,1	1066,5	1129,4

(Quelle : International iron and steel institute)

Weltweit stellt man fest, dass die Herstellung 2006 erneut anstieg, wobei dieser Anstieg in China bei weitem am stärksten ausfällt. In Europa scheint es so zu sein, dass die 10 jüngsten Mitglieder der Europäischen Union die stärksten Wachstumsraten bei Produktion und Inlandsverbrauch verzeichnen. Dies erklärt sich aus der Entwicklung der Automobilindustrie, des Bausektors und der öffentlichen Aufträge sowie aus der allgemeinen Wirtschaftslage. Die Beförderungsnachfrage mit Blick auf die Binnenschifffahrt dürfte deshalb insgesamt 2006 weiterhin kräftig ausfallen.

5) Baustoffe

2005 sanken die Beförderungen von Baustoffen in der Binnenschifffahrt insgesamt um -3,9%. Bei der Analyse dieses Trends muss man jedoch differenzieren. So stellt man beispielsweise für den Rhein einen Rückgang von 4,7 % der Beförderungsmengen für Baumaterialien fest. Oder ausführlicher gesagt sind es die Beförderungen von Sand und Kies, die über das Jahr genommen um mehr als 7% zurückgingen. Dies erklärt sich auf dem Fortschreiten des strukturellen Trends, der darin besteht, die Abbaustätten entlang des Oberrheins zugunsten der Abbaustätten an der Nordsee aufzugeben.

Im Seinebecken und auf den Wasserstraßen im Nordosten Deutschlands werden positive Entwicklungen bei diesen Beförderungen auf nationaler Ebene festgestellt. Die Beförderungsmengen stiegen somit um +4,9 % und in Deutschland um fast 3%, und die Beförderungsleistungen um jeweils +9,8 % und +5,5 %. In den Niederlanden sanken hingegen die nationalen Beförderungen um -10 %. In Deutschland verzeichnet man einen starken Nettoanstieg der bewilligten Baugenehmigungen, was auf ein Erwachen des Bausektors schließen lässt. Die ersten verfügbaren Zahlen für die Beförderungen von Baustoffen scheinen diesen Nettoaufschwung der Beförderungsnachfrage für diese Art Güter zu bestätigen.

6) Chemische Stoffe

In diesem Sektor beinhalten die Beförderungsmengen im Wesentlichen Rohstoffe und containerisierte Produkte, die einen Anstieg von ebenfalls mehr als 4,7 % auf dem Rhein verzeichneten, gestärkt durch ein konjunkturelles Wachstum, das in diesem Industriesektor weltweit beobachtet werden kann. Jedoch ist der Chemiesektor zyklischer Natur. Nun hat sich seine Wachstumsrate zeitweilig im Verlauf des Jahres 2005 verlangsamt und bleibt in dem Jahr auf 2,4 % gegenüber 2,6% im Jahr 2004 begrenzt. Für 2006 wird erneut eine Wachstumsrate von 2,6 % erwartet. Für den Chemiesektor wird eine etwas langsamere Fortsetzung des Wachstums im Verlauf des Jahres 2007 prognostiziert.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Chemieproduktion in der EU (Index 100 in 2000)	100	102	107	109	112	115	118

(Quelle : CEFIC)

Andererseits stellt man fest, dass auf der Gesamtheit der im Rahmen dieser Studie überprüften Wasserstraßen die Beförderung chemischer Erzeugnisse um 5,6% anstieg und dieses Wachstum deutlich höher lag als das der Produktion in diesem Sektor. Dies deutet auf einen Marktanteilsgewinn für die Binnenschifffahrt in diesem Sektor hin. Dies lässt auf ein Fortsetzen dieses positiven Trends bei der Beförderungsnachfrage durch die Binnenschifffahrt in diesem Industriesektor für 2006 und darüber hinaus hoffen.

7) Halb- und Fertigwaren und Container

2005 verzeichneten die Beförderungen von containerisierten Produkten erneut einen starken Anstieg von ca. +20 %, sowohl was die Beförderungsmengen als auch was die Beförderungsleistungen auf dem gesamten beobachteten Gebiet anlangt. Die Beförderungsleistungen variieren hingegen stark, je nach Wasserstraße. So kann man auf dem traditionellen Rhein einen auf + 8% begrenzten Anstieg der Beförderungen containerisierter Produkte feststellen. Dieser Anstieg wurde über das Jahr gesehen durch den im Herbst zu beobachtenden Wassermangel beschränkt. Man stellt andererseits fest, dass die leeren Container Zuwächse von mehr als 16%, beladene Container von fast 5% verbuchten. Im Übrigen muss darauf hingewiesen werden, dass auf dem Rhein die Containerbeförderungen einen starken und regelmäßigen Anstieg seit mehr als einem Jahrzehnt verbuchen. Auf anderen Wasserstraßen, auf denen sich diese Beförderungsart in jüngerer Zeit entwickelt, erzielen die Wachstumsraten häufig 40%. Dies gilt zum Beispiel für das Seinebecken, und am Mittellandkanal sind gar 65% Anstieg zu verbuchen, allerdings im Vergleich zu deutlich geringeren Beförderungsmengen als auf dem Rhein.

In den Seehäfen wird bei diesen Tätigkeiten weiterhin ein Anstieg verzeichnet. Das Gesamthandelsvolumen der Seehäfen Le Havre und Hamburg stieg um 10,3 %.

Unter Berücksichtigung der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung und unterstützt durch die Nachfrage aus China und Südostasien sollte die Nachfrage nach Beförderungen durch die Binnenschifffahrt 2006 kräftig bleiben. Allerdings ist es für letztere wichtig, auch über die Mittel zu verfügen, um dieser Nachfrage gerecht werden zu können.

Auch in den Seehäfen dürften die neuen Infrastrukturen und die Anpassung der Umschlagverfahren die Wartezeiten verkürzen. Denn letztere wie auch die Risiken bei der Wasserführung des Rheins und insbesondere seiner Zuflüsse beeinträchtigen die Zuverlässigkeit in der Binnenschifffahrt und ihre Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu Schiene und Straße.

Kapitel 2: Analyse des Beförderungsangebots

A. Struktur der nationalen Binnenflotten

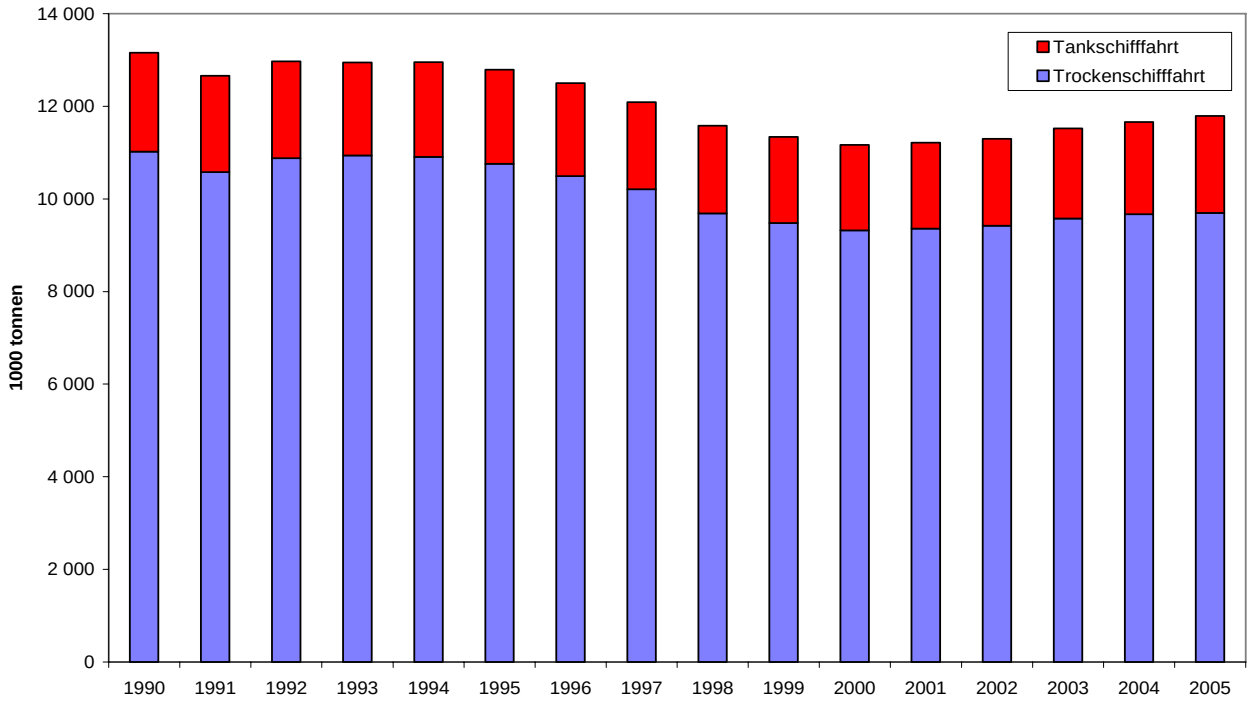
Vorbemerkung:

Angesichts des Fehlens zuverlässiger und vollständiger Daten über die Kapazitäten in den Donaustaaten Polen und der Tschechischen Republik beschränken sich die Analysen über die Entwicklung der Kapazitäten auf die Binnenflotten der Staaten Westeuropas. Im Übrigen ist festzuhalten, dass aufgrund einer geänderten Methodik auf der Ebene der Überprüfung der niederländischen Binnenflotte diese geschätzt wurde, um die Realität der wirklichen Trends, die sich in nachstehen Graphiken und Tabellen abzeichnen, zu bewahren.

Innerhalb der nationalen Binnenflotten in Westeuropa kann immer noch ein Anstieg ihrer durchschnittlichen Schiffsgröße festgestellt werden. Dies ergibt sich aus dem Hinzukommen neuer, großer Schiffe, während es keine kleineren Schiffe unter den auf den Markt gebrachten Neubauten gibt. Seit Ende der Politik der Struktursanierung ist ein Verfolgen der vom Markt durch Abwracken zurückgenommenen Schiffe nicht mehr möglich. Man kann jedoch davon ausgehen, dass diese Anzahl unbedeutend ist. Im Gegensatz dazu gibt es einen Trend zum Verkauf älterer Schiffe in osteuropäische Länder, z.B. nach Polen. Dieser Verkauf ins Ausland bedeutet jedoch nicht, dass diese Schiffe nicht mehr auf den Wasserstraßen Westeuropas aktiv sind.

Da es aktuell nicht möglich ist, die Gesamtentwicklung der Binnenflotten der Donau, Polens und der Tschechischen Republik genau zu verfolgen, zeichnet die nachstehende Graphik nur die Entwicklung der Binnenflotten der Staaten nach, die das Rheinbecken umschließen. Gemäß den Ergebnissen der Überprüfung der neuen, auf den Markt gebrachten Kapazitäten ist klar ersichtlich, dass seit Ende der Politik der Struktursanierung 2002 die Marktkapazitäten in der Tanksschifffahrt schneller wachsen als in der Trockenschifffahrt.

Entwicklung der Binnenflotte



Nachstehende Tabellen zeigen die Entwicklungen von Angebot und Nachfrage auf dem Markt auf. Man sollte ebenfalls daran denken, dass der neue, zusätzliche Schiffsraum auf dem Markt durch seine Modernität und die Tatsache, dass es sich um größere Einheiten handelt, 24 Stunden einsetzbar ist, anders als das bei den älteren Schiffsräumen der Fall war. Was das Beförderungsangebot anlangt, hat eine Tonne älteren Laderaums nicht dieselbe Wirkung auf den Markt wie eine Tonne neuen Laderaums, zumindest wenn die Wasserführung einen Betrieb bei voller Auslastung der Ladekapazität zulässt.

Entwicklung in der Trockenschifffahrt zwischen 2002 und 2005

Entwicklung der Vekehrsleistung	Kapazität der Trockenschifffahrt
+2,4 %	**+1,0 %**

Man sollte die Entwicklungsrate bei der Laderaumkapazität relativieren, denn es wurden nur Schiffe, die unter deutscher, belgischer, französischer, luxemburgischer, niederländischer und schweizerischer Flagge fahren auf den Gebieten dieser Länder berücksichtigt. In der Realität kommen aber auf bestimmten Wasserstraßen, insbesondere in Ostdeutschland, Schiffe, die unter anderer Flagge fahren, hinzu. Äderungen der Erfassungsmethodik in den Niederlanden, erschweren eine genaue Berechnung zusätzlich. In der Trockenschifffahrt stellt man eine relativ parallele Entwicklung zwischen Angebot und Nachfrage in Westeuropa fest.

Entwicklung in der Tankschifffahrt zwischen 2002 und 2005

	Entwicklung der Verkehrsleistung	Entwicklung der Kapazität der Tankschifffahrt
Chemiesektor	+5,7 %	**+14 %**
Erdölsektor	-0,2 %	
insgesamtl	**+1,6 %**	

Die Entwicklung der Beziehung zwischen Laderaumangebot und –nachfrage lässt in der Tankschifffahrt einen Trend zum Ungleichgewicht deutlich werden. Denn die Beförderungsnachfrage stagniert im Ganzen und geht laut Prognosen der betroffenen Sektoren strukturell im Erdölsektor zurück. Das Beförderungsangebot scheint hingegen zu steigen, vor allem aufgrund des Zugangs neuer Kapazitäten die aus Doppelhüllenschiffen bestehen.

Bei der Beobachtung der Entwicklungen auf der Ebene der Frachtpreise kann in Bezug auf die Wasserführung festgestellt werden, dass die Frachtpreise nur dann deutlich ansteigen, wenn es zu einer Kombination aus starker Nachfrage auf dem Markt gekoppelt mit einer Wasserführung kommt, die keine optimale Beladung der Schiffe, insbesondere auf dem Rhein, zulässt. Dieses Phänomen stellt einen ersten Hinweis für die Fragilität des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Markt, oder gar dem Auftreten von Überkapazitäten in diesem Sektor, dar.

Auf der Ebene der Struktur der Tankschifffahrtskapazitäten lässt sich eine neue Problematik erkennen. Es geht um das gleichzeitige Vorhandensein von Einhüllen- und Doppelhüllenschiffen.

Immer häufiger verlangen die Verlader in der Tankschifffahrt, dass ihre Beförderungen in Doppelhüllenschiffen vonstatten gehen. Dies hat einerseits seinen Ursprung in gesetzlichen Regelungen über die Beförderung gefährlicher Güter, aber andererseits treffen sie diese Wahl absichtlich aus Gründen größtmöglicher Sicherheit. In diesem Zusammenhang gibt es einen Trend zur Benachteiligung der Einhüllenschiffe, der sich nur abmildert, wenn die Wasserführung den Betrieb der großen Schiffe mit Doppelhülle einschränkt oder gar behindert. Dies konnte 2003 und 2005 in der Zeit niedriger Wasserstände beobachtet werden.

Aus diesen Entwicklungen und Beobachtungen ergeben sich zwei Problematiken:

- Einerseits das Risiko, dass auf dem Markt der Tankschifffahrt mit zwei Geschwindigkeiten vorgegangen wird, was reelle wirtschaftliche Gefahren für die Einhüllenschiffe birgt, die immer größere Schwierigkeiten haben werden, zu befördernde Güter zu Frachtpreisen zu finden, die ihnen eine Existenz bei normaler Wasserführung sichern. Diese Situation wird sich auch negativ auf den Wert dieser Schiffe auf dem Wiederverkaufsmarkt auswirken.

- Andererseits das langfristigere Risiko auf der Ebene der Versorgung in einem klimatischen Kontext mit immer häufigeren Extremsituationen bei den Wasserständen. Denn insbesondere während der fortdauernden Niedrigwasserstände, die 2003 und 2005 beobachtet wurden und die sich tendenziell in Zukunft wiederholen werden, sind es die Einhüllenschiffe, die diese Aufgaben übernehmen können. Nun werden aber aktuell nur große Schiffe mit Doppelhülle auf den Markt gebracht.

B. Neuer Schiffsraum auf dem Markt

2005 wurden 46 Neubauten in der Trockenschifffahrt und 48 in der Tankschifffahrt in Betrieb genommen. In den ersten 4 Monaten von 2006 setzte sich dieser Trend fort mit der Inbetriebnahme von nur 2 Schiffen für die Trockenschifffahrt gegenüber 11 Schiffen für die Tankschifffahrt, darunter 9 Schiffe mit einer Kapazität von über 3000 t.

Man stellt ebenfalls fest, dass der Takt der Markteinführung in diesem Sektor der Tankschifffahrt weiterhin kräftig ist. Diese Wirklichkeit ist parallel dazu zu sehen, dass es im Bereich der Beförderungen von Erdölerzeugnissen - und mehr als 2/3 der Beförderungsmengen werden von der Tankschifffahrt übernommen – keine strukturelle Wachstumsperspektive für die Beförderungsnachfrage gibt, eher das Gegenteil ist der Fall. Sicher bietet der Chemiesektor, der fast 1/3 der Beförderungsmengen darstellt, Entwicklungsperspektiven, aber man sollte an den zyklischen Charakter (Zyklen, die mehrere Jahre umfassen) der chemischen Industrie und der damit zusammenhängenden Nachfrage erinnern.

Diese Entwicklung, die sich seit mehreren Jahren abzeichnet, lässt konkret einen Trend ahnen, der in Richtung Auftauchen von Überkapazitäten im Bereich der Tankschifffahrt geht, insbesondere im Bereich der Einhüllenschiffe. Denn während die Neubauten mit Doppelhülle den Anforderungen der Verlader und der gesetzlichen Regelungen in den kommenden Jahren entsprechen und somit bei der Beförderungsnachfrage prioritär berücksichtigt werden, sofern die Wasserführung dies zulässt, werden doch die Einhüllenschiffe immer mehr ins Hintertreffen geraten, außer im Falle einer Wasserführung, die den Betrieb großer Schiffe nicht zulässt. Dieser Trend dürfte sich 2006 angesichts des Volumens des neuen Schiffsraums, der auf den Markt gebracht wird, fortsetzen.

Kapitel 3: Navigationsbedingungen

Wasserführung:

Hinsichtlich der methodischen Vorgehensweise wird vereinbart, dass die Wasserführung des Rheins anhand von Wasserstandsmessungen an den Pegeln Maxau, Kaub und Ruhrort und die des Westlaufs der Donau anhand von Wasserstandsmessungen am Pegel Hofkirchen erfolgt.

Auf Kanälen sind Schwankungen in der Wasserführung kein signifikantes Problem, hier sind diejenigen Zeiten aufzuzeichnen, in denen die Kanäle zugefroren sind, insbesondere in Norddeutschland. Dies trifft auch auf Flüsse wie Elbe und Oder zu.

Im Herbst 2005 kam es zu einem Wassermangel auf dem Rhein und seinen Zuflüssen. Dieser Zustand, der zunächst dazu führte, die Frachtkosten auf dem Rheinmarkt zu stützen, hat sich im Verlauf der Wochen aufgrund mangelnder Niederschläge verschlechtert. Die negativen Auswirkungen auf die Beförderungsmengen im 2. Halbjahr haben sich auf mehrere Monate ausgeweitet. Erst Ende des Jahres verbesserte das Niederschlagsaufkommen diesen Zustand etwas, der aber immer noch bis Ende Januar 2006 angespannt blieb. Die Auswirkungen der Schneeschmelze in den Alpen und im Flachland waren erst im Verlauf des Frühlings spürbar, und recht schnell kam es zu einer Hochwasserlage.

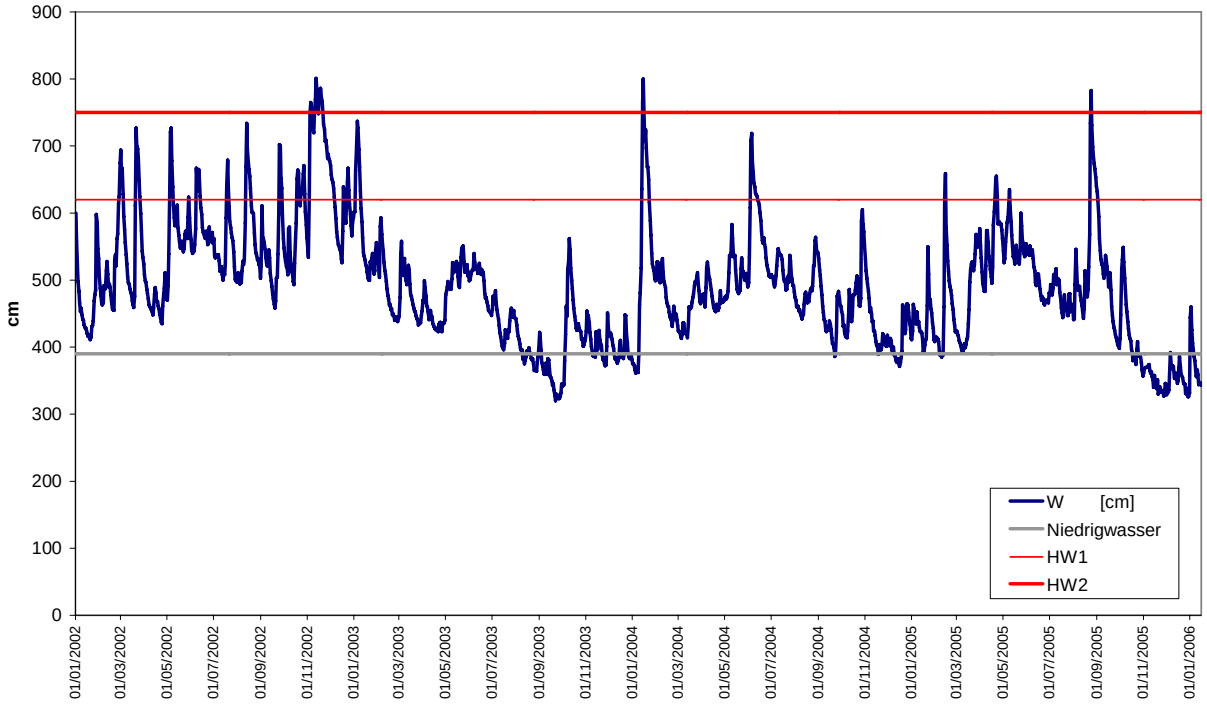
Die im Herbst und Winter 2005 beobachtete Situation des Niedrigwassers erinnerte durchaus an die des Jahres 2003. Es wird klar, dass sich solche Zustände in den kommenden Jahren angesichts des sich vollziehenden, wissenschaftlich anerkannten Klimawandels wiederholen werden. Die Aussicht einer weniger regelmäßigen Wasserführung auf dem Rhein und seinen Zuflüssen ruft Überlegungen sowohl auf der Ebene der Struktur der Schiffe und der Binnenflotten als auch auf der Ebene des Bildes der Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt hervor. Denn die langen Niedrigwasserzeiten haben einerseits dazu geführt, dass wir momentan feststellen können, dass die anderen Beförderungsarten zu Lande nicht über die notwendigen Kapazitäten verfügen, um sofort die Beförderung großer Mengen auf dem Landwege zu übernehmen. Andererseits zeigt sich auch die Fragilität bestimmter, sich herausbildender Marktbereiche, z.B. im Bereich der Container, wo die Schiene von dieser vorübergehenden Schwäche der Wasserstraße profitieren konnte, um längerfristige Beförderungsverträge abzuschließen.

Überschreitung der Grenzwerte (in Tagen)

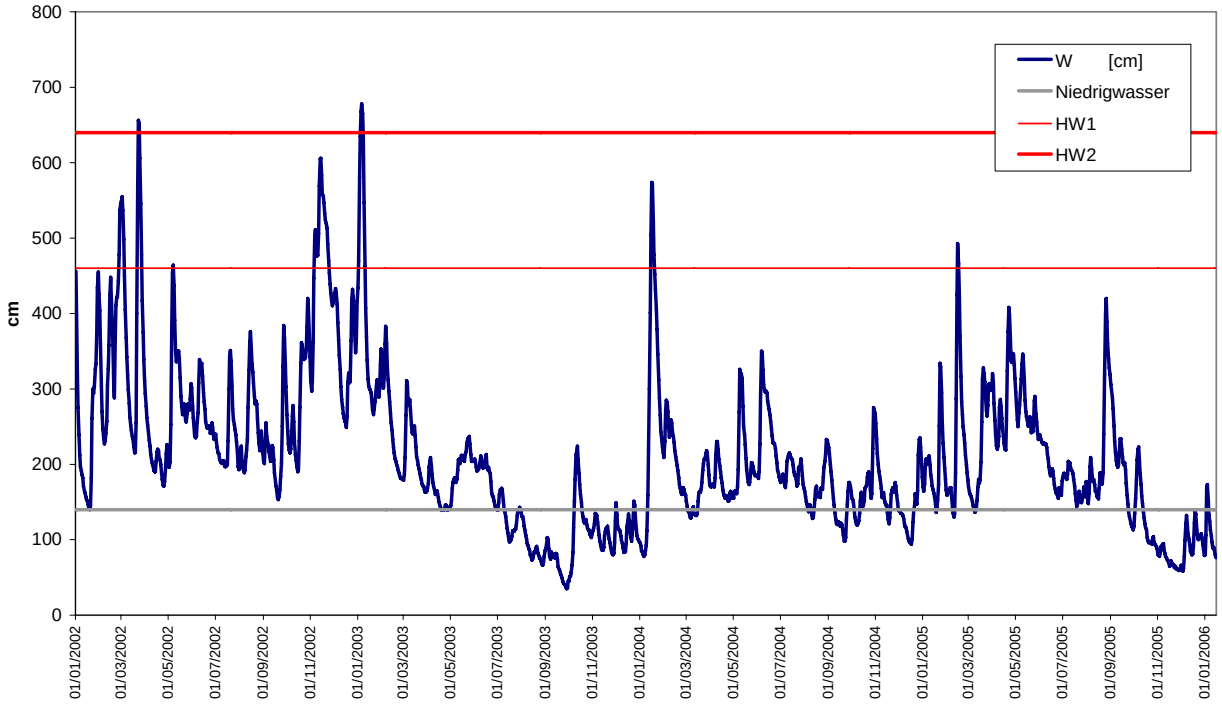
2005	Maxau	Kaub	Ruhrort	Hofkirchen
Niedrigwasserzuschläge	77	95		0
Hochwassermarke 1	17	2	0	3
Hochwassermarke 2	1	0	0	0

Pegelstände

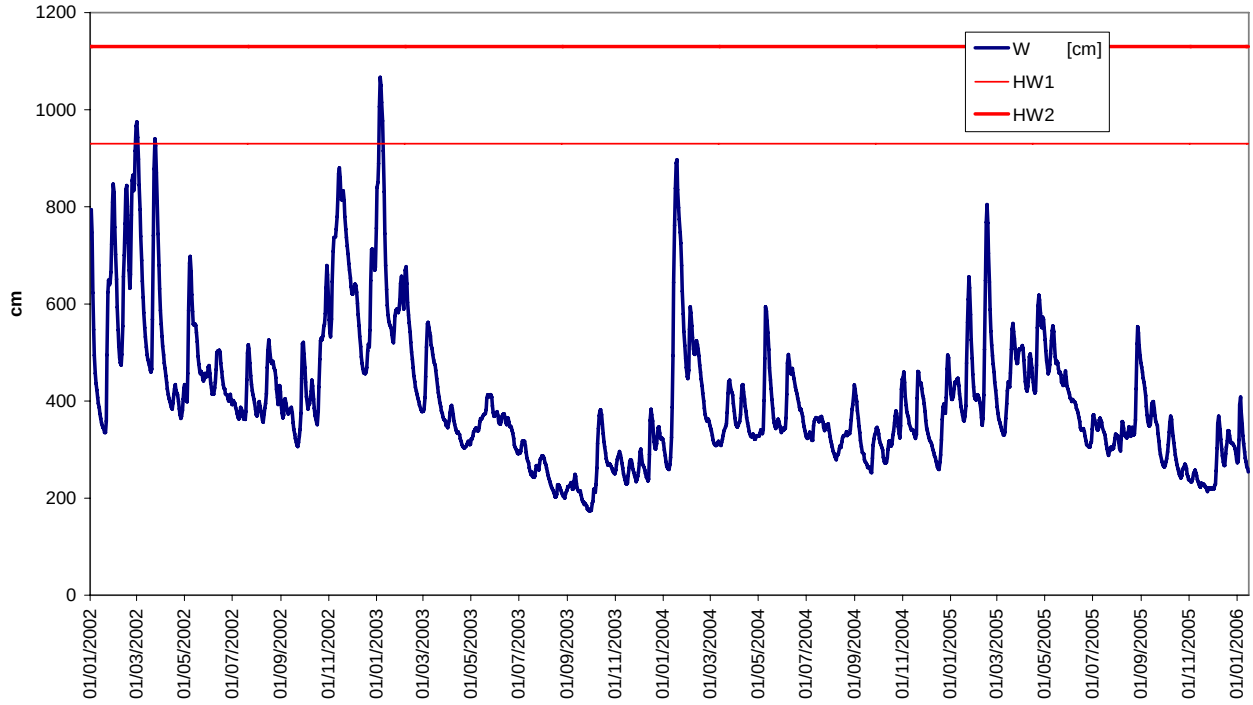
Pegelstände für den Rhein in Maxau



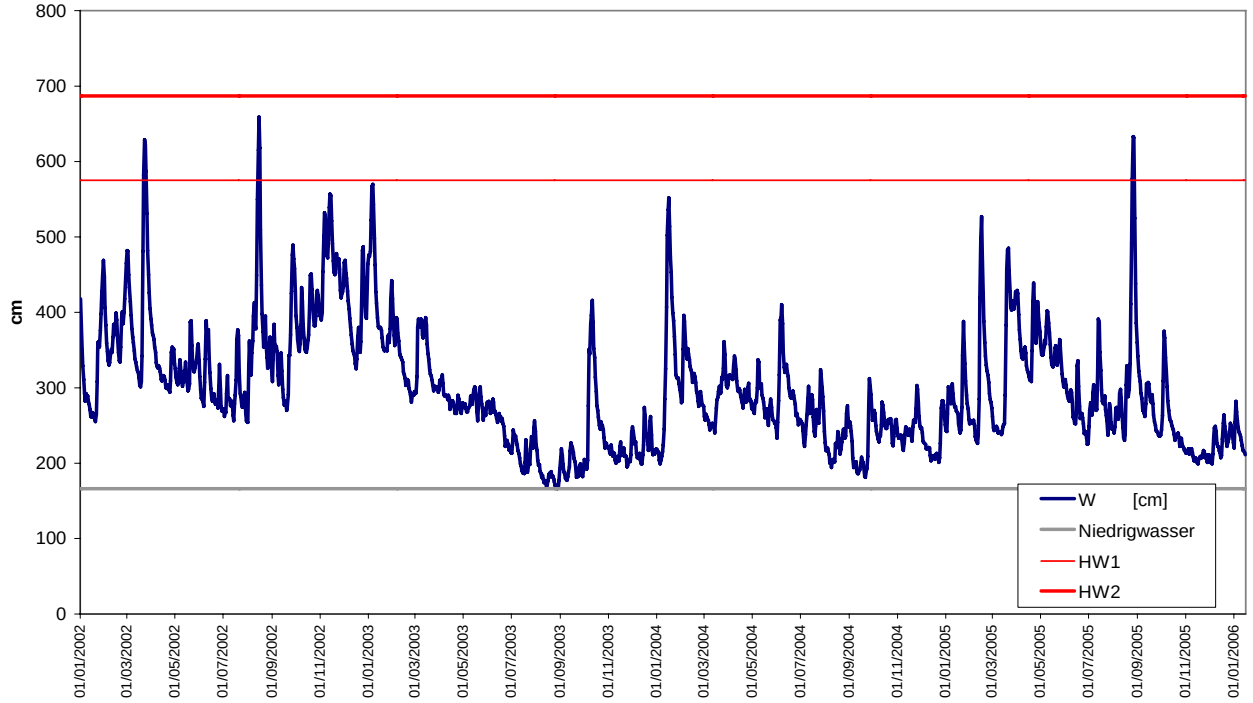
Pegelstände für den Rhein in Kaub



Pegelstände für den Rhein in Ruhrort



Pegelstände für die Donau in Hofkirchen



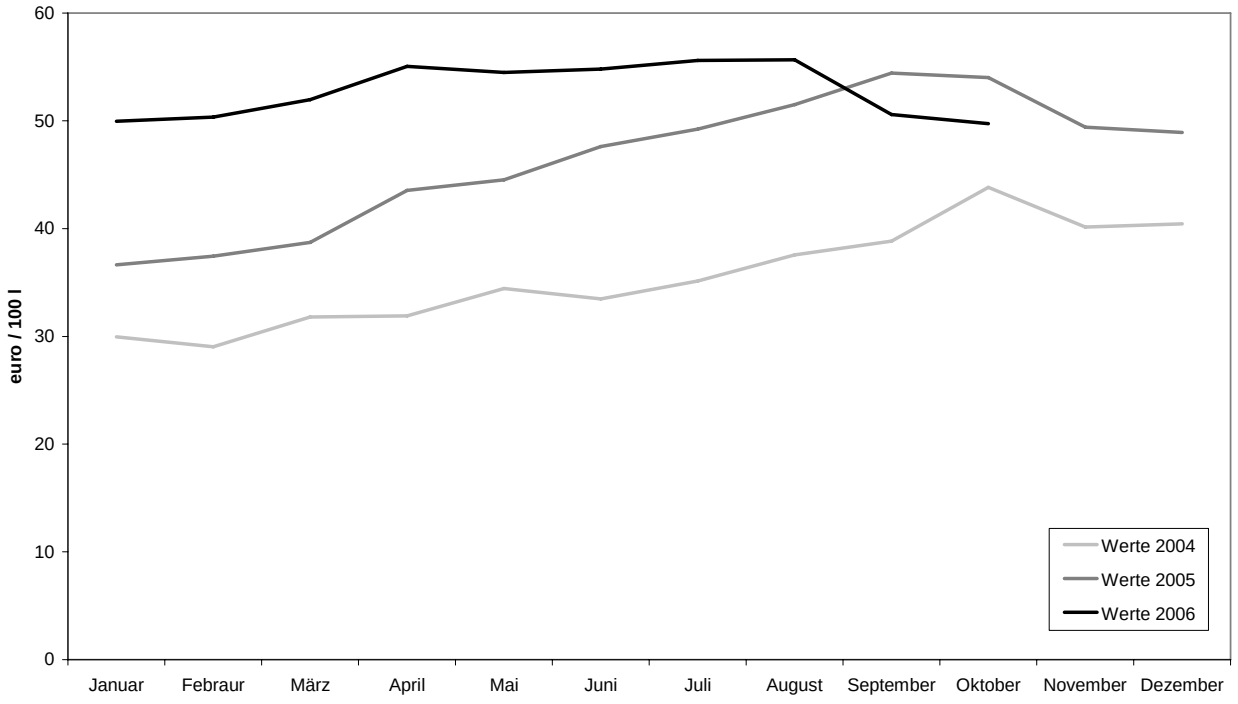
Grenzwerte

	Maxau (Rhein)	Kaub (Rhein)	Ruhrort (Rhein)	Hofkirchen (Donau)
Niedrigwasser (NWZ)	390	140		166
HWS 1	620	460	930	575
HWS 2	750	640	1130	687

Entwicklung der Gasölpreise

In den ersten drei Monaten des Jahres 2006 hat sich Gasöl weiter verteuert. Erst ab April und bis zum Sommer war eine Stabilisierung der Preise, wenn auch auf hohem Niveau, feststellbar. Ab August begannen die Preise dann, wie auch auf dem Ölmarkt, zu sinken. Bei den Betriebskosten wird der Posten „Kraftstoff“ im Jahre 2006 sicherlich einen Höchststand erreicht haben. Der Trend in Richtung Preisverminderung, der sich seit August abzeichnet, lässt jedoch auf eine Besserung der Lage der Betriebe hoffen.

Entwicklung der Gasölpreise



(Quelle : CBRB)

Ergebnisse und Vorausschau

Allgemeine Wirtschaftstätigkeit:

Trotz einer vorübergehenden Verlangsamung im Verlauf des Jahres 2005 war das Wirtschaftswachstum insgesamt während des Jahres 2005 in Europa weiterhin kräftig. In den neuen Beitrittsländern der Europäischen Union ist die Wachstumsrate am höchsten. Eine Fortsetzung des kräftigen Wirtschaftswachstums wird für das gesamte Jahr 2006 erwartet. Neben dem globalen Faktor im Zusammenhang mit den Exporten nach Asien gibt es ab 2006 in den meisten europäischen Ländern eine Wiederbelebung der Binnennachfrage. Nach mehreren Jahren der Rezession weist der Bausektor erste Anzeichen des Aufschwungs auf.

Binnenschifffahrt:

In diesem Zusammenhang des Wirtschafts- und Exportwachstums blieb die Beförderungsnachfrage während des gesamten Jahres 2005 kräftig und sollte ebenso im Jahr 2006 ausfallen. Dennoch stagnierten in Europa insgesamt die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt 2005, insbesondere aufgrund des Rheinverkehrs, der hinsichtlich der Beförderungsmenge weiterhin von entscheidender Bedeutung ist. Denn die Beförderungsmenge ging aufgrund der andauernden Niedrigwasserperiode im Herbst 2005 leicht zurück, was die Beförderungskapazität beschränkte obgleich es eine Nachfrage gab. Auf der Ost-West-Achse, dem westlichen Teil der Donauachse und dem französischen Wasserstraßennetz kam es zu einem Nettoanstieg der Beförderungsmengen. Diese starke Wachstumsquote ist auf die jüngsten Entwicklungen der Wasserstraßen zurückzuführen, die bisher eher unternutzt waren. Man sollte hinzufügen, dass diese Wachstumsraten sich auf die oftmals sehr schwachen Beförderungsmengen im Vergleich zu denen auf dem Rhein beziehen. Der Anstieg des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Belgien und den Niederlanden ist in der Entwicklung des Verkehrs zwischen den Seehäfen begründet.

Situation in den Seehäfen:

Die Tätigkeiten in den Seehäfen zeigen auf, dass das Niveau des internationalen Handels sich weiterentwickelt und somit zu einer stetig wachsenden Beförderungsnachfrage in der europäischen Binnenschifffahrt führt. Insgesamt stieg der Umschlag in den Seehäfen um 3,7 %, während es bei den Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt zu einer Stagnation in den betroffenen Ländern kam.

Containerbeförderungen:

In den Seehäfen konnte ein Umschlaganstieg bei den Containern von 10% verzeichnet werden. Auf dem Rhein stiegen die Containerbeförderungen lediglich um 8% im Jahr 2005 aufgrund der durch die Wasserführung im Herbst bedingten begrenzten Kapazitäten. Auf der Mehrzahl der anderen europäischen Wasserstraßen (mit Ausnahme der Donauachse) verzeichnen Containerbeförderungen eine sehr deutliche Wachstumsrate aufgrund der jüngsten Entwicklungen dieser Beförderungsart auf diesen Achsen.

Wasserführung:

Der Vergleich der hydrologischen Kurven auf dem Rhein und seinen Zuflüssen zeigt, dass die zu beobachtende Niedrigwasserlage im Herbst 2005 an die des Sommers 2003 erinnert, und zwar sowohl im Hinblick auf das Ausmaß als auch hinsichtlich ihrer Dauer. Laut wissenschaftlicher Experten wird der Klimawandel künftig zu einer Häufung solcher Niedrigwasserperioden führen. Diese Entwicklung sollte dazu anregen, sich über technische Maßnahmen im Bereich Infrastrukturen, sowie zu den Strukturen neuer Schiffe Gedanken zu machen. Während dieser Perioden zeigte sich auch, dass während die großen Schiffe bei Niedrigwasser starke Nachteile aufwiesen, die kleineren Schiffe weiterhin unter rentablen Bedingungen betrieben werden konnten. Diesem Umstand muss ebenfalls in Bezug auf die

Zusammenstellung der Binnenflotte Rechnung getragen werden, insofern als gegenwärtig nur große Schiffe auf den Markt gebracht werden. Es müssen Lösungen für die Binnenschifffahrt für diese dem Klimawandel geschuldeten Widrigkeiten gefunden werden, um die notwendige Flexibilität einer verlässlichen und präsenten Beförderung unter allen Umständen zu gewährleisten. Dieser Faktor spielt auf den Kanälen keine Rolle.

Marktanteile:

In einem Kontext des aufgrund der Exporte kräftigen internationalen Anstiegs der Beförderungsnachfrage kommt es darauf an, dass die Binnenschifffahrt der Nachfrage entsprechen kann, um dauerhaft Marktanteile gegenüber Schiene und Straße gewinnen zu können. Die im Herbst 2005 herrschende Niedrigwasserperiode zeigte, wie die des Jahres 2003, dass für die Beförderung bestimmter, sehr voluminöser Güter (Kohle, Eisen- und Stahlerzeugnisse, …) die anderen Beförderungsarten zu Lande nicht über ausreichende Kapazitäten verfügen, um sofort und vollständig die Beförderungen der Binnenschifffahrt zu übernehmen, falls letztere ausfallen sollte. Sicherlich gibt es einen Transfer vom Wasser zur Schiene, insbesondere auf dem Rhein, wenn die Wasserstände sinken. Aber Beispiele zeigen, dass diese Transfers eher beschränkt bleiben und die anderen Beförderungsarten schnell die Grenzen ihrer verfügbaren Kapazitäten erreichen.

Festzustellen ist, dass, damit es zu keinem Abriss der Versorgung kommt, die Schwerindustrie ebenfalls im Allgemeinen eine mittelfristige Strategie der Diversifizierung der Beförderungsarten auf dem Landwege verabschiedet hat.

Entwicklung der Binnenflotte :

Im Bereich der Trockenschifffahrt kann eine Verlangsamung der Inbetriebnahme neuer Schiffe festgestellt werden. Dieser Trend dürfte sich 2006 fortsetzen. In der Tankschifffahrt bleibt jedoch der Takt der Inbetriebnahmen 2005 weiterhin sehr kräftig. Diese Situation besteht bereits seit einigen Jahren und führt zu Beunruhigungen in der Tankschifffahrt. Denn wenn auch die Neubauten mit Doppelhülle der Nachfrage der Verlader entsprechen, so muss man doch berücksichtigen, dass mittel- und langfristig ein strukturelles Wachstum der Nachfrage nicht vorhersehbar ist. Diese Entwicklung könnte mittelfristig zu einer Krise der Überkapazität bei Einhüllenschiffen führen, da der Markt den immer häufigeren Doppelhüllenschiffen Priorität einräumt, zumindest wenn dies die Wasserführung zulässt.

Erdölpreise:

Der starke Preisanstieg des Erdöls und dadurch der Treibstoffe, der sich 2005 und in den ersten Monaten des Jahres 2006 fortsetzte, hatte zweifelsohne starke Auswirkungen auf die Betriebskosten, und auch die sogenannten „Gasölklauseln“ konnten die Auswirkungen dieser hohen Preise nicht vollständig wettmachen. So stellt bei bestimmten Schiffen der Treibstoffpreis zurzeit 50% der Betriebskosten dar. Trotz der konjunkturbedingten Abschwächung auf dem Erdölmarkt ist mittelfristig nicht mit einem strukturellen Rückgang der Preise zu rechnen.

*

Anlagen

Laderaumangebot

Methodische Aspekte:

Definitionen, Methode und Verzeichnis

Die ZKR ist bei der Aufstellung ihrer Statistiken über die Binnenflotten seit Jahrzehnten bemüht, hierin möglichst zuverlässige Angaben über den auf dem Verkehrsmarkt verfügbaren Laderaum auszuweisen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist heute insofern schwierig, als die dazu von den Mitgliedstaaten gelieferten Daten noch immer nicht vollständig harmonisiert sind, obwohl die ZKR 2000 einen entsprechenden Beschluss für die Flotten ihrer Mitgliedstaaten fasste.

Die der ZKR in Dateiform übermittelten Daten stammen aus den nationalen Registern. An einigen dieser nationalen Register wird bedauerlicherweise immer noch in einer Umstrukturierung mit dem Ziel ihre Verlässlichkeit zu verbessern vorgenommen.

Um eine möglichst zuverlässige Darstellung des Laderaumangebots auf dem Markt zu geben, werden in den Staaten sowohl diejenigen Schiffe berücksichtigt, die im vergangenen Jahr tatsächlich Beförderungen vorgenommen haben, mithin die aktiven Schiffe, als auch die insofern als „einsatzfähig“ zu bezeichnende Flotte, als für die Schiffe, aus denen sie sich zusammensetzt, die erforderlichen Zeugnisse vorliegen, um jederzeit aktiv zu werden, wenn auf dem Markt Beförderungsnachfrage besteht.

Für die Zukunft ist eine Harmonisierung im Sinne einer Berücksichtigung der so genannten „einsatzfähigen“ Flotte zu wünschen, beim derzeitigen Stand bestimmter Register jedoch noch nicht möglich.

Die auf dem Markt noch vorhandenen Schleppkähne wurden in Anbetracht ihrer geringen Zahl und ihrer zu vernachlässigenden Auswirkung auf das Laderaumangebot im Rahmen dieser Statistiken nicht mehr berücksichtigt.

Wenn auf nationaler Ebene Veränderungen an der statistischen Basis vorgenommen werden, wird darauf geachtet, die Datenübermittlungen so zu gestalten, dass eine Auswertung der Zahlen möglich ist. Liegen für ein Jahr keine oder nur unvollständige Daten vor, werden vorläufig und um einen Bruch in den Untersuchungen zu vermeiden, die Vorjahresdaten eingesetzt.

Die Darstellung detaillierter Tabelle über die Flotten der Donaustaaten, Polen und Tschechien war nicht realisierbar da die Daten dem Sekretariat nicht in einer Form zur Verfügung gestellt werden konnten, die dies ermöglicht. Genau so war es nicht möglich die Passagierschiffsflotte in detaillierter Form darzustellen, mangels genauer Angaben.

*

Tabelle OM1 - DIE BINNENFLOTTEN 2002-2005 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
				31.12.2002					
Deutschland	975	1182878	508002	920	877802		**1895**	**2060680**	**508002**
Österreich							**0**	**0**	**0**
Belgien	1103	997928	485124	165	382858		**1268**	**1380786**	**485124**
Frankreich	1152	542743	146921	609	588232		**1761**	**1130975**	**146921**
Luxemburg	23	23741	12093	1	2830		**24**	**26571**	**12093**
Niederlande	3240	3285722	1608718	772	1334681		**4012**	**4620403**	**1608718**
Schweiz	12	23369	14210				**12**	**23369**	**14210**
Insgesamt	**6505**	**6056381**	**2775068**	**2467**	**3186403**		**8972**	**9242784**	**2775068**
				31.12.2003					
Deutschland	955	1139124	503123	894	855735		**1849**	**1994859**	**503123**
Österreich							**0**	**0**	**0**
Belgien	1099	1024409	507005	200	379695		**1299**	**1404104**	**507005**
Frankreich	1141	545351	235136	612	609431		**1753**	**1154782**	**235136**
Luxemburg	21	21340	10868	1	2830		**22**	**24170**	**10868**
Niederlande	3194	3380582	1570231	800	1427738		**3994**	**4808320**	**1570231**
Schweiz	12	23369	14210				**12**	**23369**	**14210**
Insgesamt	**6422**	**6134175**	**2840573**	**2507**	**3275429**		**8929**	**9409604**	**2840573**
				31.12.2004					
Deutschland	950	1127796	507802	1014	949093		**1964**	**2076889**	**507802**
Österreich	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	
Belgien	1113	1046203	522158	223	432111		**1336**	**1478314**	**522158**
Frankreich	956	506196	183181	465	494245		**1421**	**1000441**	**183181**
Luxemburg	19	19521	9931	1	2830		**20**	**22351**	**9931**
Niederlande	3155	3432160	1534350	818	1468427		**3973**	**4900587**	**1534350**
Schweiz	13	25942	14909	1	1258		**14**	**27200**	**14909**
Polen									
Tschechische Republik	75			227			**302**		
Slowakische Republik	27	13299	20469	204	301139		**231**	**314438**	**20469**
Ungarn	92			360			**452**		
Insgesamt	**6405**	**6178175**	**2792800**	**3367**	**3733910**		**9772**	**9912085**	**2792800**
				31.12.2005					
Deutschland	918	1105329	500540	1012	936804		**1930**	**2042133**	**500540**
Österreich (2004)	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	
Belgien	1201	1086029	5440582	225	43527		**1426**	**1129556**	**5440582**
Frankreich	917	491114	179878	461	521328		**1378**	**1012442**	**179878**
Luxemburg	17	18679	9524	0	0		**17**	**18679**	**9524**
Niederlande	3008	3209011	1566798	781	1374696		**3789**	**4583707**	**1566798**
Schweiz	15	32107	16899	2	3338		**17**	**35445**	**16899**
Polen									
Tschechische Republik	66			177			**243**		
Slowakische Republik	25	19932		150	222731		**175**	**242663**	
Ungarn	92			360			**452**		
Insgesamt	**6264**	**5969259**	**7714221**	**3222**	**3187231**		**9486**	**9156490**	**7714221**

(die Angaben für die Niederlande im Jahr 2005 enthalten ein Änderung der Erfassungsmethodik)

Tabelle OM1 - DIE BINNENFLOTTEN 2002-2005 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
				31.12.2002					
Deutschland	324	486517	240106	43	55888		**367**	**542405**	**240106**
Österreich							**0**	**0**	**0**
Belgien	197	240981	112357	6	11838		**203**	**252819**	**112357**
Frankreich	66	54949	22953	67	95575		**133**	**150524**	**22953**
Luxemburg	21	34927	18050	2	8435		**23**	**43362**	**18050**
Niederlande	705	718258	368577	47	79646		**752**	**797904**	**368577**
Schweiz	36	85332	38109	0	0		**36**	**85332**	**38109**
Insgesamt	**1349**	**1620964**	**800152**	**165**	**251382**		**1514**	**1872346**	**800152**
				31.12.2003					
Deutschland	336	508502	258021	45	54930		**381**	**563432**	**258021**
Österreich							**0**	**0**	**0**
Belgien	200	242349	114844	6	11838		**206**	**254187**	**114844**
Frankreich	71	65421	23020	65	91815		**136**	**157236**	**23020**
Luxemburg	19	32481	16760	2	8435		**21**	**40916**	**16760**
Niederlande	720	771759	354130	44	75294		**764**	**847053**	**354130**
Schweiz	31	78036	33144	0	0		**31**	**78036**	**33144**
Insgesamt	**1377**	**1698548**	**799919**	**162**	**242312**		**1539**	**1940860**	**799919**
				31.12.2004					
Deutschland	345	522619	271217	49	53280		**394**	**575899**	**271217**
Österreich	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
Belgien	217	281516	132661	6	11838		**223**	**293354**	**132661**
Frankreich	35	39234	12990	47	67418		**82**	**106652**	**12990**
Luxemburg	18	30481	15720	2	8435		**20**	**38916**	**15720**
Niederlande	746	824283	335545	43	74177		**789**	**898460**	**335545**
Schweiz	29	72860	33105	0	0		**29**	**72860**	**33105**
Polen									
Tschechische Republik									
Slowakische Republik									
Ungarn									
Insgesamt	**1395**	**1776594**	**801238**	**162**	**237203**		**1557**	**2013797**	**801238**
				31.12.2005					
Deutschland	371	587665	303455	46	52595		**417**	**640260**	**303455**
Österreich (2004)	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
Belgien	230	308837	144077	5	8041		**235**	**316878**	**144077**
Frankreich	29	37182	11518	48	70710		**77**	**107892**	**11518**
Luxemburg	18	30481	15720	2	8435		**20**	**38916**	**15720**
Niederlande	703	814207	446633	39	68240		**742**	**882447**	**446633**
Schweiz	34	84099	37356	1	2073		**35**	**86172**	**37356**
Polen									
Tschechische Republik									
Slowakische Republik	3	4200		42	58478		**45**	**62678**	**0**
Ungarn									
Insgesamt	**1393**	**1872272**	**958759**	**198**	**290627**		**1591**	**2162899**	**958759**

(die Angaben für die Niederlande im Jahr 2005 enthalten ein Änderung der Erfassungsmethodik)

Tabelle OM1 - DIE BINNENFLOTTEN 2002-2005 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN

Land	Schubschiffe			Schleppboote			Total bateaux propulseurs		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
				31.12.2002					
Deutschland	158		31757	291		121166	**449**		**152923**
Österreich									
Belgien	3		655	92		44580	**95**		**45235**
Frankreich	25		3821	179		89019	**204**		**92840**
Luxemburg	3		655	92		44580	**95**		**45235**
Niederlande	525		120535	559		237739	**1084**		**358274**
Schweiz	1		368	5		1947	**6**		**2315**
Insgesamt	**715**		**157791**	**1218**		**539031**	**1933**		**696822**
				31.12.2003					
Deutschland	148		32556	289		126943	**437**		**159499**
Österreich									
Belgien	10		2575	102		48252	**112**		**50827**
Frankreich	24		3572	171		85001	**195**		**88573**
Luxemburg	10		2575	102		48252	**112**		**50827**
Niederlande	521		116222	556		232277	**1077**		**348499**
Schweiz	1		368	5		1947	**6**		**2315**
Insgesamt	**714**		**157868**	**1225**		**542672**	**1939**		**700540**
				31.12.2004					
Deutschland	143		29234	300		135723	**443**		**164957**
Österreich				10		9200	**10**		**9200**
Belgien	13		4303	112		52435	**125**		**56738**
Frankreich	35		5908	239		126901	**274**		**132809**
Luxemburg	0		0	18		15220	**18**		**15220**
Niederlande	494		103237	541		224440	**1035**		**327677**
Schweiz	1		368	5		1947	**6**		**2315**
Polen									
Tschechische Republik				152			**152**		
Slowakische Republik	1		135	45		46034	**46**		**46169**
Ungarn	56			24			**80**		
Insgesamt	**732**		**140849**	**1378**		**570000**	**2110**		**710849**
				31.12.2005					
Deutschland	143		28925	293		133646	**436**		**162571**
Österreich				10		9200	**10**		**9200**
Belgien	20		3872	118		53803	**138**		**57675**
Frankreich	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
Luxemburg	0		0	18		15220	**18**		**15220**
Niederlande	461		91532	500		195665	**961**		**287197**
Schweiz	1		368	5		1947	**6**		**2315**
Polen									
Tschechische Republik				111			**111**		
Slowakische Republik	8		6995	39		40234	**47**		**47229**
Ungarn	56			24			**80**		
Insgesamt	**724**		**137600**	**1360**		**581321**	**2084**		**718921**

(die Angaben für die Niederlande im Jahr 2005 enthalten ein Änderung der Erfassungsmethodik)
Österreich: Daten sind nur ab 2004 verfügbar und nicht detailliert

Tabelle OM1 - DIE BINNENFLOTTEN 2002-2005 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN

Land	Ausflugsschiffe			Kabinenschiffe			Total bateaux à passagers		
	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Fahrg. Anzahl**	**Leistung kW**
				31.12.2002					
Deutschland	1003	194692	225043	34	3500	33636	**1037**	**198192**	**258679**
Österreich									
Belgien							**141**	**9730**	**21647**
Frankreich	303	45035		87	4640		**390**	**49675**	
Luxemburg	5	1300	3092	0	0	0	**5**	**1300**	**3092**
Niederlande	739	36564	110598	166	15295	64957	**905**	**51859**	**175555**
Schweiz	7	2552	2875	38	4999	46921	**45**	**7551**	**49796**
Insgesamt	**2057**	**280143**	**341608**	**325**	**28434**	**145514**	**2523**	**318307**	**508769**
				31.12.2003					
Deutschland	1006	194801	227862	43	4912	47289	**1049**	**199713**	**275151**
Österreich									
Belgien							**144**	**9800**	**21900**
Frankreich	303	45035		87	4640		**390**	**49675**	
Luxemburg	5	1300	3092	0	0	0	**5**	**1300**	**3092**
Niederlande	739	34877	103306	184	14464	59392	**923**	**49341**	**162698**
Schweiz	7	2552	2875	40	5053	48301	**47**	**7605**	**51176**
Insgesamt	**2060**	**278565**	**337135**	**354**	**29069**	**154982**	**2558**	**317434**	**514017**
				31.12.2004					
Deutschland	1012	192999	212498	47	5894	54246	**1059**	**198893**	**266744**
Österreich									
Belgien							**149**	**9900**	**22379**
Frankreich	303	45035		87	4640		**390**	**49675**	**0**
Luxemburg	6	1700	3636	0	0	0	**6**	**1700**	**3636**
Niederlande	737	35222	97820	187	14999	58447	**924**	**50221**	**156267**
Schweiz	6	2052	1993	39	4943	48371	**45**	**6995**	**50364**
Polen									
Tschechische Republik							**67**	**8730**	
Slowakische Republik									
Ungarn									
Insgesamt	**2064**		**315947**	**360**		**161064**	**2640**	**326114**	**499390**
				31.12.2005					
Deutschland	1033	198388	222942	53	6831	64209	**1086**	**205219**	**287151**
Österreich									
Belgien (*)	142	5658	19650	0		0	**142**	**5658**	**19650**
Frankreich (2002)	303	45035		87	4640		**390**	**49675**	
Luxemburg	0		0	6	1700	3636	**6**	**1700**	**3636**
Niederlande	703	5259	97517	179	749	63081	**882**	**6008**	**160598**
Schweiz	5	1452	1493	40	4752	49470	**45**	**6204**	**50963**
Polen									
Tschechische Republik									
Slowakische Republik	17	1583	12061				**17**	**1583**	**12061**
Ungarn									
Insgesamt	**2203**	**257375**	**353663**	**365**	**18672**	**180396**	**2568**	**276047**	**534059**

(*) Belgien : Schätzung

Tabelle OM2 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH TONNAGEKLASSEN

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Deutschland									
bis zu 249 t	27	4317	2801	71	8887		**98**	**13204**	**2801**
250 - 399 t	51	16376	9821	82	29629		**133**	**46005**	**9821**
400 - 649 t	42	21717	12156	372	164463		**414**	**186180**	**12156**
650 - 999 t	199	166695	74899	186	157317		**385**	**324012**	**74899**
1000 - 1499 t	390	469794	219419	100	123896		**490**	**593690**	**219419**
1500 - 1999 t	116	200099	88409	64	108936		**180**	**309035**	**88409**
2000 - 2499 t	51	112290	45982	55	127769		**106**	**240059**	**45982**
2500 - 2999 t	34	91345	37362	70	192480		**104**	**283825**	**37362**
3000 t u. mehr	7	22697	9339	6	23427		**13**	**46124**	**9339**
unbekannt	4	0	352	6	0		**10**		**352**
Insgesamt	**921**	**1105330**	**500540**	**1012**	**936804**		**1933**	**2042134**	**500540**
Österreich (2004)									
bis zu 249 t	0	0		0	0		**0**	**0**	
250 - 399 t	1	364		1	259		**2**	**623**	
400 - 649 t	0	0		0	0		**0**	**0**	
650 - 999 t									
1000 - 1499 t									
1500 - 1999 t									
2000 - 2499 t	4	6694		53	84548		**57**	**91242**	
2500 - 2999 t									
3000 t u. mehr									
unbekannt									
Insgesamt	**5**	**7058**		**54**	**84807**		**59**	**91865**	
Belgien									
bis zu 249 t	9	870	1838	7	845		**16**	**1715**	**1838**
250 - 399 t	404	146240	77995	19	6523		**423**	**152763**	**77995**
400 - 649 t	184	100485	50758	34	17867		**218**	**118352**	**50758**
650 - 999 t	184	147482	76617	9	7536		**193**	**155018**	**76617**
1000 - 1499 t	243	293425	148236	27	34899		**270**	**328324**	**148236**
1500 - 1999 t	67	110023	54940	14	25164		**81**	**135187**	**54940**
2000 - 2499 t	51	112712	52657	22	52788		**73**	**165500**	**52657**
2500 - 2999 t	37	101540	47822	55	153999		**92**	**255539**	**47822**
3000 t u. mehr	22	73252	33189	38	135666		**60**	**208918**	**33189**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**1201**	**1086029**	**544052**	**225**	**435287**		**1426**	**1521316**	**544052**
Frankreich									
bis zu 249 t	4	756	845	1	195		**5**	**951**	**845**
250 - 399 t	586	221940	89962	50	17087		**636**	**239027**	**89962**
400 - 649 t	140	68887	26600	165	82444		**305**	**151331**	**26600**
650 - 999 t	104	86461	31879	92	69194		**196**	**155655**	**31879**
1000 - 1499 t	68	83278	22698	19	23327		**87**	**106605**	**22698**
1500 - 1999 t	8	12933	3260	19	32458		**27**	**45391**	**3260**
2000 - 2499 t	4	8689	2372	28	60969		**32**	**69658**	**2372**
2500 - 2999 t	3	8170	2262	86	232405		**89**	**240575**	**2262**
3000 t u. mehr	0	0	0	1	3249		**1**	**3249**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**917**	**491114**	**179878**	**461**	**521328**		**1378**	**1012442**	**179878**

Tabelle OM2 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH TONNAGEKLASSEN

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Luxemburg									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	2	732	582	0	0		**2**	**732**	**582**
400 - 649 t	2	1103	644	0	0		**2**	**1103**	**644**
650 - 999 t	3	2341	1213	0	0		**3**	**2341**	**1213**
1000 - 1499 t	7	8557	4348	0	0		**7**	**8557**	**4348**
1500 - 1999 t	1	1587	707	0	0		**1**	**1587**	**707**
2000 - 2499 t	2	4359	2030	0	0		**2**	**4359**	**2030**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t u. mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**17**	**18679**	**9524**	**0**	**0**		**17**	**18679**	**9524**
Niederlande									
bis zu 249 t	108	16652	10927	114	13475		**222**	**30127**	**10927**
250 - 399 t	271	90792	45229	31	10249		**302**	**101041**	**45229**
400 - 649 t	500	271115	136185	66	36728		**566**	**307843**	**136185**
650 - 999 t	725	586873	287150	35	29871		**760**	**616744**	**287150**
1000 - 1499 t	670	806199	382101	41	50477		**711**	**856676**	**382101**
1500 - 1999 t	278	471111	219124	48	81469		**326**	**552580**	**219124**
2000 - 2499 t	128	286383	132521	85	192308		**213**	**478691**	**132521**
2500 - 2999 t	112	307017	147693	212	589819		**324**	**896836**	**147693**
3000 t u. mehr	106	372868	181894	94	370299		**200**	**743167**	**181894**
unbekannt	110	0	23974	55	0		**165**	**0**	**23974**
Insgesamt	**3008**	**3209010**	**1566798**	**781**	**1374695**		**3789**	**4583705**	**1566798**
Schweiz									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	1	373	169	0	0		**1**	**373**	**169**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	1	1178	948	1	1258		**2**	**2436**	**948**
1500 - 1999 t	6	11445	6881	0	0		**6**	**11445**	**6881**
2000 - 2499 t	2	4443	2560	1	2080		**3**	**6523**	**2560**
2500 - 2999 t	3	8160	3739	0	0		**3**	**8160**	**3739**
3000 t u. mehr	2	6509	2602	0	0		**2**	**6509**	**2602**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**15**	**32108**	**16899**	**2**	**3338**		**17**	**35446**	**16899**
Insgesamt									
bis zu 249 t	148	22595	16411	193	23402		**341**	**45997**	**16411**
250 - 399 t	1316	476817	223758	183	63747		**1499**	**540564**	**223758**
400 - 649 t	868	463307	226343	637	301502		**1505**	**764809**	**226343**
650 - 999 t	1219	996546	471758	375	348466		**1594**	**1345012**	**471758**
1000 - 1499 t	1379	1662431	777750	188	233857		**1567**	**1896288**	**777750**
1500 - 1999 t	476	807198	373321	145	248027		**621**	**1055225**	**373321**
2000 - 2499 t	238	528876	238122	191	435914		**429**	**964790**	**238122**
2500 - 2999 t	189	516232	238878	423	1168703		**612**	**1684935**	**238878**
3000 t u. mehr	137	475326	227024	139	532641		**276**	**1007967**	**227024**
unbekannt	114	0	24326	61	0		**175**	**0**	**24326**
Insgesamt	**6084**	**5949328**	**2817691**	**2535**	**3356259**		**8619**	**9305587**	**2817691**

Tabelle OM2 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH TONNAGEKLASSEN

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Deutschland									
bis zu 249 t	3	517	482	4	505		**7**	**1022**	**482**
250 - 399 t	2	633	511	2	782		**4**	**1415**	**511**
400 - 649 t	4	1992	1306	13	6414		**17**	**8406**	**1306**
650 - 999 t	18	15428	8435	7	6109		**25**	**21537**	**8435**
1000 - 1499 t	163	206564	108988	3	4065		**166**	**210629**	**108988**
1500 - 1999 t	65	109295	56234	4	6604		**69**	**115899**	**56234**
2000 - 2499 t	60	133834	61478	9	20265		**69**	**154099**	**61478**
2500 - 2999 t	32	87033	40068	3	7851		**35**	**94884**	**40068**
3000 t u. mehr	9	32370	11498	0	0		**9**	**32370**	**11498**
unbekannt	15	0	14455	1	0		**16**	**0**	**14455**
Insgesamt	**371**	**587666**	**303455**	**46**	**52595**		**417**	**640261**	**303455**
Österreich (2004)									
bis zu 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t									
1000 - 1499 t									
1500 - 1999 t									
2000 - 2499 t	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
2500 - 2999 t									
3000 t u. mehr									
unbekannt									
Insgesamt	**5**	**5601**	**0**	**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
Belgien									
bis zu 249 t	40	3905	4692	0	0		**40**	**3905**	**4692**
250 - 399 t	23	7710	4403	0	0		**23**	**7710**	**4403**
400 - 649 t	30	15121	7834	0	0		**30**	**15121**	**7834**
650 - 999 t	10	7946	4734	1	945		**11**	**8891**	**4734**
1000 - 1499 t	51	62815	33184	2	2203		**53**	**65018**	**33184**
1500 - 1999 t	17	30035	14170	1	1970		**18**	**32005**	**14170**
2000 - 2499 t	23	52871	23474	0	0		**23**	**52871**	**23474**
2500 - 2999 t	12	33574	14803	1	2923		**13**	**36497**	**14803**
3000 t u. mehr	24	94860	36782	0	0		**24**	**94860**	**36782**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**230**	**308837**	**144076**	**5**	**8041**		**235**	**316878**	**144076**
Frankreich									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	10	3676	1569	0	0		**10**	**3676**	**1569**
400 - 649 t	4	1889	455	13	6002		**17**	**7891**	**455**
650 - 999 t	1	672	257	10	8092		**11**	**8764**	**257**
1000 - 1499 t	2	2680	801	3	3169		**5**	**5849**	**801**
1500 - 1999 t	2	3299	1249	5	9033		**7**	**12332**	**1249**
2000 - 2499 t	4	9305	4909	6	14509		**10**	**23814**	**4909**
2500 - 2999 t	6	15661	2278	9	23849		**15**	**39510**	**2278**
3000 t u. mehr	0	0	0	2	6066		**2**	**6066**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**29**	**37182**	**11518**	**48**	**70720**		**77**	**107902**	**11518**

Tabelle OM2 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH TONNAGEKLASSEN

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Luxemburg									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	1	920	544	0	0		**1**	**920**	**544**
1000 - 1499 t	10	12588	6910	0	0		**10**	**12588**	**6910**
1500 - 1999 t	2	3656	1704	0	0		**2**	**3656**	**1704**
2000 - 2499 t	2	4269	1934	0	0		**2**	**4269**	**1934**
2500 - 2999 t	1	2895	2648				**1**	**2895**	**2648**
3000 t u. mehr	2	6153	1980	2	8435		**4**	**14588**	**1980**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**18**	**30481**	**15720**	**2**	**8435**		**20**	**38916**	**15720**
Niederlande									
bis zu 249 t	215	22897	25215	1	79		**216**	**22976**	**25215**
250 - 399 t	25	7981	4599	1	314		**26**	**8295**	**4599**
400 - 649 t	53	27050	14695	3	1425		**56**	**28475**	**14695**
650 - 999 t	53	42655	21086	3	2381		**56**	**45036**	**21086**
1000 - 1499 t	91	114148	59488	5	7101		**96**	**121249**	**59488**
1500 - 1999 t	65	108319	67481	4	6768		**69**	**115087**	**67481**
2000 - 2499 t	65	141918	69100	11	24507		**76**	**166425**	**69100**
2500 - 2999 t	38	105614	53396	7	18392		**45**	**124006**	**53396**
3000 t u. mehr	62	243624	123221	2	7274		**64**	**250898**	**123221**
unbekannt	36	0	8352	2	0		**38**	**0**	**8352**
Insgesamt	**703**	**814206**	**446633**	**39**	**68241**		**742**	**882447**	**446633**
Schweiz									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	3	3930	1894	0	0		**3**	**3930**	**1894**
1500 - 1999 t	4	6402	3285	0	0		**4**	**6402**	**3285**
2000 - 2499 t	4	9179	3702	1	2073		**5**	**11252**	**3702**
2500 - 2999 t	18	47626	20867	0	0		**18**	**47626**	**20867**
3000 t u. mehr	5	16962	7608	0	0		**5**	**16962**	**7608**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**34**	**84099**	**37356**	**1**	**2073**		**35**	**86172**	**37356**
Insgesamt									
bis zu 249 t	258	27319	30389	5	584		**263**	**27903**	**30389**
250 - 399 t	60	20000	11082	3	1096		**63**	**21096**	**11082**
400 - 649 t	91	46052	24290	29	13841		**120**	**59893**	**24290**
650 - 999 t	88	73222	35056	36	39582		**124**	**112804**	**35056**
1000 - 1499 t	320	402725	211265	13	16538		**333**	**419263**	**211265**
1500 - 1999 t	155	261006	144123	14	24375		**169**	**285381**	**144123**
2000 - 2499 t	158	351376	164597	27	61354		**185**	**412730**	**164597**
2500 - 2999 t	107	292403	134060	20	53015		**127**	**345418**	**134060**
3000 t u. mehr	102	393969	181089	6	21775		**108**	**415744**	**181089**
unbekannt	51	0	22807	3	0		**54**	**0**	**22807**
Insgesamt	**1390**	**1868072**	**958758**	**156**	**232160**		**1546**	**2100232**	**958758**

Tabelle OM3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH LEISTUNGSKLASSEN

Land	Gütermotorschiffe			Tankmotorschiffe			Insgesamt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Deutschland									
bis zu 49 KW	3	232	124	0	0	0	**3**	**232**	**124**
50 - 249 KW	91	32839	14718	4	1165	684	**95**	**34004**	**15402**
250 - 399 KW	215	187097	72046	20	16944	6774	**235**	**204041**	**78820**
400 - 999 KW	551	750269	342377	246	363841	171150	**797**	**1114110**	**513527**
1000 - 1999 KW	56	129555	67264	98	202854	122255	**154**	**332409**	**189519**
2000 - 2999 KW	2	5337	4011	1	2861	2592	**3**	**8198**	**6603**
3000 KW u. mehr	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
unbekannt	3	0	0	2	0	0	**5**	**0**	**0**
Insgesamt	**921**	**1105329**	**500540**	**371**	**587665**	**303455**	**1292**	**1692994**	**803995**
Österreich (2004)									
bis zu 49 KW							**0**	**0**	**0**
50 - 249 KW							**0**	**0**	**0**
250 - 399 KW							**0**	**0**	**0**
400 - 999 KW							**0**	**0**	**0**
1000 - 1999 KW							**0**	**0**	**0**
2000 - 2999 KW							**0**	**0**	**0**
3000 KW u. mehr							**0**	**0**	**0**
unbekannt	5	7058		5	5601		**10**	**12659**	**0**
Insgesamt	**5**	**7058**		**5**	**5601**		**10**	**12659**	**0**
Belgien									
bis zu 49 KW	0	0	0	1	22	48	**1**	**22**	**48**
50 - 249 KW	395	152353	68928	67	15116	9509	**462**	**167469**	**78437**
250 - 399 KW	277	161967	84018	29	15005	8718	**306**	**176972**	**92736**
400 - 999 KW	432	521814	265259	81	115731	55361	**513**	**637545**	**320620**
1000 - 1999 KW	92	232204	113889	48	140835	61550	**140**	**373039**	**175439**
2000 - 2999 KW	5	17691	11958	4	22128	8891	**9**	**39819**	**20849**
3000 KW u. mehr	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**1201**	**1086029**	**544052**	**230**	**308837**	**144077**	**1431**	**1394866**	**688129**
Frankreich									
bis zu 49 KW	1	161	0	0	0	0	**1**	**161**	**0**
50 - 249 KW	491	194760	79176	9	3347	1469	**500**	**198107**	**80645**
250 - 399 KW	171	93559	50079	4	2888	1128	**175**	**96447**	**51207**
400 - 999 KW	88	90802	46767	4	7138	2469	**92**	**97940**	**49236**
1000 - 1999 KW	3	7471	3862	5	12336	6452	**8**	**19807**	**10314**
2000 - 2999 KW	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
3000 KW u. mehr	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
unbekannt	163	104361	0	7	11473	0	**170**	**115834**	**0**
Insgesamt	**917**	**491114**	**179884**	**29**	**37182**	**11518**	**946**	**528296**	**191402**

Tabelle OM3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH LEISTUNGSKLASSEN

Land	Gütermotorschiffe			Tankmotorschiffe			Insgesamt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Luxemburg									
bis zu 49 KW	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
50 - 249 KW	1	733	221	0	0	**0**	**1**	**733**	**221**
250 - 399 KW	4	1835	1226	0	0	0	**4**	**1835**	**1226**
400 - 999 KW	11	13773	6783	14	20989	9377	**25**	**34762**	**16160**
1000 - 1999 KW	1	2338	1294	3	6597	3695	**4**	**8935**	**4989**
2000 - 2999 KW	0	0	0	1	2895	2648	**1**	**2895**	**2648**
3000 KW u. mehr	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**17**	**18679**	**9524**	**18**	**30481**	**15720**	**35**	**49160**	**25244**
Niederlande									
bis zu 49 KW	2	132	88	2	74	69	**4**	**206**	**157**
50 - 249 KW	528	216062	91752	241	42046	**31178**	**769**	**258108**	**122930**
250 - 399 KW	737	522310	235644	69	37570	21692	**806**	**559880**	**257336**
400 - 999 KW	1229	1515892	755874	188	269136	130765	**1417**	**1785028**	**886639**
1000 - 1999 KW	252	623996	332283	106	253978	141401	**358**	**877974**	**473684**
2000 - 2999 KW	44	135520	101183	33	111521	**78229**	**77**	**247041**	**179412**
3000 KW u. mehr	13	53216	49974	10	56521	43299	**23**	**109737**	**93273**
unbekannt	203	141882	0	54	43360	0	**257**	**185242**	**0**
Insgesamt	**3008**	**3209010**	**1566798**	**703**	**814206**	**446633**	**3711**	**4023216**	**2013431**
Schweiz									
bis zu 49 KW	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
50 - 249 KW	1	373	169	0	0	0	**1**	**373**	**169**
250 - 399 KW	1	1978	353	0	0	0	**1**	**1978**	**353**
400 - 999 KW	4	8427	3337	12	23227	9708	**16**	**31654**	**13045**
1000 - 1999 KW	8	18705	10880	20	54948	25443	**28**	**73653**	**36323**
2000 - 2999 KW	1	2625	2160	1	3458	**2205**	**2**	**6083**	**4365**
3000 KW u. mehr	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	1	2465	0	**1**	**2465**	**0**
Insgesamt	**15**	**32108**	**16899**	**34**	**84098**	**37356**	**49**	**116206**	**54255**
Insgesamt									
bis zu 49 KW	6	525	212	3	96	117	**9**	**621**	**329**
50 - 249 KW	1507	597120	254964	321	61674	42840	**1828**	**658794**	**297804**
250 - 399 KW	1405	968746	443366	122	72407	38312	**1527**	**1041153**	**481678**
400 - 999 KW	2315	2900977	1420397	545	800062	378830	**2860**	**3701039**	**1799227**
1000 - 1999 KW	412	1014269	529472	280	671548	360796	**692**	**1685817**	**890268**
2000 - 2999 KW	52	161173	119312	40	142863	94565	**92**	**304036**	**213877**
3000 KW u. mehr	13	53216	49974	10	56521	43299	**23**	**109737**	**93273**
unbekannt	374	253301	0	69	62899	0	**443**	**316200**	**0**
Insgesamt	**6084**	**5949327**	**2817697**	**1390**	**1868070**	**958759**	**7474**	**7817397**	**3776456**

Tabelle OM3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH LEISTUNGSKLASSEN

	Schleppboote			Schubboote			Insg. Schub- u. Schleppschifffahrt		
Land	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Deutschland									
bis zu 49 KW	7		271	4		165	**11**	**0**	**436**
50 - 249 KW	94		12435	161		23160	**255**	**0**	**35595**
250 - 399 KW	25		7505	33		10622	**58**	**0**	**18127**
400 - 999 KW	16		8714	68		41432	**84**	**0**	**50146**
1000 - 1999 KW	0		0	13		19073	**13**	**0**	**19073**
2000 - 2999 KW	0		0	4		**11848**	**4**	**0**	**11848**
3000 KW u. mehr	0		0	7		27346	**7**	**0**	**27346**
unbekannt	1		0	3		0	**4**	**0**	**0**
Insgesamt	**143**		**28925**	**293**		**133646**	**436**	**0**	**162571**
Österreich (2004)									
bis zu 49 KW							**0**	**0**	**0**
50 - 249 KW							**0**	**0**	**0**
250 - 399 KW							**0**	**0**	**0**
400 - 999 KW							**0**	**0**	**0**
1000 - 1999 KW							**0**	**0**	**0**
2000 - 2999 KW							**0**	**0**	**0**
3000 KW u. mehr							**0**	**0**	**0**
unbekannt				10		9200	**10**	**0**	**9200**
Insgesamt	**0**		**0**	**10**		**9200**	**10**	**0**	**9200**
Belgien									
bis zu 49 KW	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
50 - 249 KW	14		1749	36		6166	**50**	**0**	**7915**
250 - 399 KW	5		1592	36		10396	**41**	**0**	**11988**
400 - 999 KW	1		530	36		23973	**37**	**0**	**24503**
1000 - 1999 KW	0		0	10		13268	**10**	**0**	**13268**
2000 - 2999 KW	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
3000 KW u. mehr	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**20**		**3871**	**118**		**53803**	**138**	**0**	**57674**
Frankreich									
bis zu 49 KW	1		36	0		0	**1**	**0**	**36**
50 - 249 KW	25		3522	87		12787	**112**	**0**	**16309**
250 - 399 KW	8		2350	42		12947	**50**	**0**	**15297**
400 - 999 KW				69		44465	**69**	**0**	**44465**
1000 - 1999 KW				34		44570	**34**	**0**	**44570**
2000 - 2999 KW				3		7123	**3**	**0**	**7123**
3000 KW u. mehr				2		9714	**2**	**0**	**9714**
unbekannt	1		0	5		0	**6**	**0**	**0**
Insgesamt	**35**		**5908**	**242**		**131606**	**277**	**0**	**137514**

Tabelle OM3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH LEISTUNGSKLASSEN

Land	Schleppboote			Schubboote			Insgesamt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Luxemburg									
bis zu 49 KW	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
50 - 249 KW	0		0	1		147	**1**	**0**	**147**
250 - 399 KW	0		0	4		1320	**4**	**0**	**1320**
400 - 999 KW	0		0	6		4603	**6**	**0**	**4603**
1000 - 1999 KW	0		0	7		9150	**7**	**0**	**9150**
2000 - 2999 KW	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
3000 KW u. mehr	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**0**		**0**	**18**		**15220**	**18**	**0**	**15220**
Niederlande									
bis zu 49 KW	2		81	0		0	**2**	**0**	**81**
50 - 249 KW	179		26017	112		18211	**291**	**0**	**44228**
250 - 399 KW	61		18068	125		38567	**186**	**0**	**56635**
400 - 999 KW	36		20737	142		85738	**178**	**0**	**106475**
1000 - 1999 KW	5		5761	18		23788	**23**	**0**	**29549**
2000 - 2999 KW	7		17228	2		5553	**9**	**0**	**22781**
3000 KW u. mehr	1		3640	6		23808	**7**	**0**	**27448**
unbekannt	170		0	95		0	**265**	**0**	**0**
Insgesamt	**461**		**91532**	**500**		**195665**	**961**	**0**	**287197**
Schweiz									
bis zu 49 KW	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
50 - 249 KW	0		0	2		302	**2**	**0**	**302**
250 - 399 KW	1		368	1		353	**2**	**0**	**721**
400 - 999 KW	0		0	2		1292	**2**	**0**	**1292**
1000 - 1999 KW	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
2000 - 2999 KW	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
3000 KW u. mehr	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**1**		**368**	**5**		**1947**	**6**	**0**	**2315**
Insgesamt									
bis zu 49 KW	11		422	**6**		**234**	**17**	**0**	**656**
50 - 249 KW	307		42493	**369**		**57484**	**676**	**0**	**99977**
250 - 399 KW	92		27533	**227**		**69933**	**319**	**0**	**97466**
400 - 999 KW	55		31193	**320**		**200204**	**375**	**0**	**231397**
1000 - 1999 KW	5		5761	**65**		**86756**	**70**	**0**	**92517**
2000 - 2999 KW	7		17228	**7**		**19517**	**14**	**0**	**36745**
3000 KW u. mehr	1		3640	**13**		**51154**	**14**	**0**	**54794**
unbekannt	171		0	**108**		**9200**	**279**	**0**	**9200**
Insgesamt	**649**		**128270**	**1115**		**494482**	**1764**	**0**	**622752**

Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Deutschland									
vor 1930	233	225318	99650	25	7674		**258**	**232992**	**99650**
1930 - 1949	122	122779	57433	10	2676		**132**	**125455**	**57433**
1950 - 1969	401	435898	195981	138	99560		**539**	**535458**	**195981**
1970 - 1979	98	168153	79725	197	237885		**295**	**406038**	**79725**
1980 - 1989	49	116153	50292	517	445378		**566**	**561531**	**50292**
1990 - 1999	6	12265	5855	111	129234		**117**	**141499**	**5855**
2000 - 2005	9	24465	11604	6	14141		**15**	**38606**	**11604**
unbekannt	0	0	0	8	256		**8**	**256**	**0**
Insgesamt	**918**	**1105031**	**500540**	**1012**	**936804**		**1930**	**2041835**	**500540**
Österreich (2004)									
vor 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2005							**0**	**0**	**0**
unbekannt	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
Insgesamt	**5**	**7058**		**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**
Belgien									
vor 1930	131	100532	45321	3	1504		**134**	**102036**	**45321**
1930 - 1949	126	87518	43430	6	2502		**132**	**90020**	**43430**
1950 - 1969	765	532129	275612	32	41368		**797**	**573497**	**275612**
1970 - 1979	73	123145	56877	22	58863		**95**	**182008**	**56877**
1980 - 1989	37	74873	35380	82	222663		**119**	**297536**	**35380**
1990 - 1999	34	81802	39842	22	43218		**56**	**125020**	**39842**
2000 - 2005	35	86030	47590	58	65169		**93**	**151199**	**47590**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**1201**	**1086029**	**544052**	**225**	**435287**		**1426**	**1521316**	**544052**
Frankreich									
vor 1930	28	18185	7297	12	6284		**40**	**24469**	**7297**
1930 - 1949	120	61080	26000	21	10430		**141**	**71510**	**26000**
1950 - 1969	591	291531	126528	156	96458		**747**	**387989**	**126528**
1970 - 1979	10	4535	2394	36	44440		**46**	**48975**	**2394**
1980 - 1989	22	20346	10410	33	54287		**55**	**74633**	**10410**
1990 - 1999	5	6112	2888	86	153993		**91**	**160105**	**2888**
2000 - 2005	4	3811	1159	23	26847		**27**	**30658**	**1159**
unbekannt	137	85514	3202	94	128589		**231**	**214103**	**3202**
Insgesamt	**917**	**491114**	**179878**	**461**	**521328**		**1378**	**1012442**	**179878**

Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Luxemburg									
vor 1930	2	1754	1252	0	0		**2**	**1754**	**1252**
1930 - 1949	4	4757	2264	0	0		**4**	**4757**	**2264**
1950 - 1969	8	6221	3271	0	0		**8**	**6221**	**3271**
1970 - 1979	2	3607	1443	0	0		**2**	**3607**	**1443**
1980 - 1989	1	2338	1294	0	0		**1**	**2338**	**1294**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2005	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**17**	**18677**	**9524**	**0**	**0**		**17**	**18677**	**9524**
Niederlande									
vor 1930	597	381948	177280	38	18784		**635**	**400732**	**177280**
1930 - 1949	219	169609	80886	8	4349		**227**	**173958**	**80886**
1950 - 1969	1528	1343658	653271	201	154807		**1729**	**1498465**	**653271**
1970 - 1979	253	397695	183932	176	349671		**429**	**747366**	**183932**
1980 - 1989	132	247493	112103	176	404630		**308**	**652123**	**112103**
1990 - 1999	157	355186	187465	120	300456		**277**	**655642**	**187465**
2000 - 2005	122	313424	171861	62	141998		**184**	**455422**	**171861**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**3008**	**3209013**	**1566798**	**781**	**1374695**		**3789**	**4583708**	**1566798**
Schweiz									
vor 1930	1	2573	699	0	0		**1**	**2573**	**699**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	2	2551	1117	0	0		**2**	**2551**	**1117**
1970 - 1979	1	1714	810	0	0		**1**	**1714**	**810**
1980 - 1989	7	16205	7807	0	0		**7**	**16205**	**7807**
1990 - 1999	1	2625	2160	0	0		**1**	**2625**	**2160**
2000 - 2004	3	7440	4306	2	3338		**5**	**10778**	**4306**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**15**	**33108**	**16899**	**2**	**3338**		**17**	**36446**	**16899**
Insgesamt									
vor 1930	992	730310	331499	78	34246		**1070**	**764556**	**331499**
1930 - 1949	591	445743	210013	45	19957		**636**	**465700**	**210013**
1950 - 1969	3295	2611988	1255780	527	392193		**3822**	**3004181**	**1255780**
1970 - 1979	437	698849	325181	431	690859		**868**	**1389708**	**325181**
1980 - 1989	248	477408	217286	808	1126958		**1056**	**1604366**	**217286**
1990 - 1999	203	457990	238210	339	626901		**542**	**1084891**	**238210**
2000 - 2005	173	435170	236520	151	251493		**324**	**686663**	**236520**
unbekannt	142	92572	3202	156	213652		**298**	**306224**	**3202**
Insgesamt	**6081**	**5950030**	**2817691**	**2535**	**3356259**		**8616**	**9306289**	**2817691**

Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Deutschland									
vor 1930	0	0	0	1	383		**1**	**383**	**0**
1930 - 1949	7	13205	3449	0	0		**7**	**13205**	**3449**
1950 - 1969	132	167194	83635	10	8595		**142**	**175789**	**83635**
1970 - 1979	147	237252	125446	17	31152		**164**	**268404**	**125446**
1980 - 1989	38	75396	36286	16	10587		**54**	**85983**	**36286**
1990 - 1999	22	42037	23764	2	1878		**24**	**43915**	**23764**
2000 - 2005	25	52581	30875	0	0		**25**	**52581**	**30875**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**371**	**587665**	**303455**	**46**	**52595**		**417**	**640260**	**303455**
Österreich (2004)									
vor 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2005							**0**	**0**	**0**
unbekannt	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
Insgesamt	**5**	**5601**		**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
Belgien									
vor 1930	16	5031	2963	0	0		**16**	**5031**	**2963**
1930 - 1949	14	4578	3320	0	0		**14**	**4578**	**3320**
1950 - 1969	50	40056	21129	0	0		**50**	**40056**	**21129**
1970 - 1979	53	45074	22330	4	5118		**57**	**50192**	**22330**
1980 - 1989	35	65160	30493	1	2923		**36**	**68083**	**30493**
1990 - 1999	23	52016	20611	0	0		**23**	**52016**	**20611**
2000 - 2005	16	23624	12364	0	0		**16**	**23624**	**12364**
unbekannt	23	73298	30866	0	0		**23**	**73298**	**30866**
Insgesamt	**230**	**308837**	**144076**	**5**	**8041**		**235**	**316878**	**144076**
Frankreich									
vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	2	1841	595	0	0		**2**	**1841**	**595**
1950 - 1969	14	9956	4177	28	31035		**42**	**40991**	**4177**
1970 - 1979	6	14521	2572	7	12766		**13**	**27287**	**2572**
1980 - 1989	3	6906	4174	0	0		**3**	**6906**	**4174**
1990 - 1999	0	0	0	6	10436		**6**	**10436**	**0**
2000 - 2005	0	0	0	4	9819		**4**	**9819**	**0**
unbekannt	4	3958	0	3	6654		**7**	**10612**	**0**
Insgesamt	**29**	**37182**	**11518**	**48**	**70710**		**77**	**107892**	**11518**

Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Luxemburg									
vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	3	4333	2088	0	0		**3**	**4333**	**2088**
1970 - 1979	8	11490	6012	1	3959		**9**	**15449**	**6012**
1980 - 1989	5	11635	5878	1	4476		**6**	**16111**	**5878**
1990 - 1999	2	3023	1742	0	0		**2**	**3023**	**1742**
2000 - 2005	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**18**	**30481**	**15720**	**2**	**8435**		**20**	**38916**	**15720**
Niederlande									
vor 1930	35	17972	1785	1	677		**36**	**18649**	**1785**
1930 - 1949	27	6903	4362	0	0		**27**	**6903**	**4362**
1950 - 1969	336	180432	100098	10	10813		**346**	**191245**	**100098**
1970 - 1979	85	119664	56187	11	20268		**96**	**139932**	**56187**
1980 - 1989	55	91933	51380	7	13749		**62**	**105682**	**51380**
1990 - 1999	83	149399	83255	8	19798		**91**	**169197**	**83255**
2000 - 2005	82	247903	149566	2	2934		**84**	**250837**	**149566**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**703**	**814206**	**446633**	**39**	**68239**		**742**	**882445**	**446633**
Schweiz									
vor 1930	1	3458	2205	0	0		**1**	**3458**	**2205**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	5	7753	3885	0	0		**5**	**7753**	**3885**
1970 - 1979	4	10837	5126	0	0		**4**	**10837**	**5126**
1980 - 1989	11	29765	11642	0	0		**11**	**29765**	**11642**
1990 - 1999	10	22809	11619	0	0		**10**	**22809**	**11619**
2000 - 2005	3	9487	2879	1	2073		**4**	**11560**	**2879**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**34**	**84109**	**37356**	**1**	**2073**		**35**	**86182**	**37356**
Insgesamt									
vor 1930	52	26461	6953	2	1060		**54**	**27521**	**6953**
1930 - 1949	50	26527	11726	0	0		**50**	**26527**	**11726**
1950 - 1969	540	409724	215012	48	50443		**588**	**460167**	**215012**
1970 - 1979	303	438838	217673	40	73263		**343**	**512101**	**217673**
1980 - 1989	147	280795	139853	25	31735		**172**	**312530**	**139853**
1990 - 1999	140	269284	140991	16	32112		**156**	**301396**	**140991**
2000 - 2005	126	333595	195684	7	14826		**133**	**348421**	**195684**
unbekannt	32	82857	30866	18	28709		**50**	**111566**	**30866**
Insgesamt	**1390**	**1868081**	**958758**	**156**	**232148**		**1546**	**2100229**	**958758**

Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN

Land	Schleppboote			Schubboote			Insg. Schu-und schleppboote		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Deutschland									
vor 1930	43		9848	21		5124	**64**		**14972**
1930 - 1949	29		5118	20		7526	**49**		**12644**
1950 - 1969	54		10107	102		34243	**156**		**44350**
1970 - 1979	12		2154	57		53787	**69**		**55941**
1980 - 1989	2		705	86		30363	**88**		**31068**
1990 - 1999	2		883	6		2390	**8**		**3273**
2000 - 2005	0		0	1		213	**1**		**213**
unbekannt	1		110	0		0	**1**		**110**
Insgesamt	**143**		**28925**	**293**		**133646**	**436**		**162571**
Österreich (2004)									
vor 1930							**0**		**0**
1930 - 1949							**0**		**0**
1950 - 1969							**0**		**0**
1970 - 1979							**0**		**0**
1980 - 1989							**0**		**0**
1990 - 1999							**0**		**0**
2000 - 2005							**0**		**0**
unbekannt				10		9200	**10**		**9200**
Insgesamt	**0**		**0**	**10**		**9200**	**10**		**9200**
Belgien									
vor 1930	2		501	18		5102	**20**		**5603**
1930 - 1949	3		220	25		7553	**28**		**7773**
1950 - 1969	9		1883	34		15583	**43**		**17466**
1970 - 1979	3		698	24		12513	**27**		**13211**
1980 - 1989	2		196	7		4161	**9**		**4357**
1990 - 1999	1		374	7		4359	**8**		**4733**
2000 - 2005	0		0	3		4532	**3**		**4532**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
Insgesamt	**20**		**3872**	**118**		**53803**	**138**		**57675**
Frankreich									
vor 1930	18		2780	25		8073	**43**		**10853**
1930 - 1949	4		860	38		11855	**42**		**12715**
1950 - 1969	6		975	96		56608	**102**		**57583**
1970 - 1979	1		150	29		17784	**30**		**17934**
1980 - 1989				15		6965	**15**		**6965**
1990 - 1999			0	9		8290	**9**		**8290**
2000 - 2005			0	11		18074	**11**		**18074**
unbekannt	6		1143	19		3957	**25**		**5100**
Insgesamt	35		5908	242		131606	**277**		**137514**

Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN

Land	Schleppboote			Schubboote			Insg. Schu-und schleppboote		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	**Schiffe Anzahl**	**Tonnage t**	**Leistung kW**
Luxemburg									
vor 1930	0		0	5		2248	**5**		**2248**
1930 - 1949	0		0	3		1699	**3**		**1699**
1950 - 1969	0		0	1		323	**1**		**323**
1970 - 1979	0		0	4		4535	**4**		**4535**
1980 - 1989	0		0	1		1075	**1**		**1075**
1990 - 1999	0		0	4		5340	**4**		**5340**
2000 - 2005	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
Insgesamt	**0**		**0**	**18**		**15220**	**18**		**15220**
Niederlande									
vor 1930	110		8925	123		27952	**233**		**36877**
1930 - 1949	106		14227	98		31701	**204**		**45928**
1950 - 1969	184		35451	168		60443	**352**		**95894**
1970 - 1979	38		18752	63		32729	**101**		**51481**
1980 - 1989	15		10262	37		33030	**52**		**43292**
1990 - 1999	6		3435	11		9810	**17**		**13245**
2000 - 2005	2		480	0		0	**2**		**480**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
Insgesamt	**461**		**91532**	**500**		**195665**	**961**		**287197**
Schweiz									
vor 1930	0		0	1		563	**1**		**563**
1930 - 1949	1		368	1		353	**2**		**721**
1950 - 1969	0		0	3		1031	**3**		**1031**
1970 - 1979	0		0	0		0	**0**		**0**
1980 - 1989	0		0	0		0	**0**		**0**
1990 - 1999	0		0	0		**0**	**0**		**0**
2000 - 2005	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
Insgesamt	**1**		**368**	**5**		**1947**	**6**		**2315**
Insgesamt									
vor 1930	173		22054	193		49062	**366**		**71116**
1930 - 1949	143		20793	185		60687	**328**		**81480**
1950 - 1969	253		48416	404		168231	**657**		**216647**
1970 - 1979	54		21754	177		121348	**231**		**143102**
1980 - 1989	19		11163	146		75594	**165**		**86757**
1990 - 1999	9		4692	37		30189	**46**		**34881**
2000 - 2005	2		480	15		22819	**17**		**23299**
unbekannt	7		1253	29		13157	**36**		**14410**
Insgesamt	**660**		**130605**	**1186**		**541087**	**1846**		**671692**

Tabelle OM5 : Neubauten bis April 2006

Schiffstyp	2002			2003			2004		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Güterschubleichter	29	37180		28	78156		14	23636	
Insgesamt	**74**	**150294**	**56138**	**62**	**167832**	**41894**	**42**	**94962**	**34400**
Tankmotorschiffe	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankschubleichter	2	178		1	1800		3	2427	
Insgesamt	**24**	**65726**	**30547**	**46**	**133255**	**50332**	**57**	**142145**	**61236**
Schubboote	2		1276	0		0	1		992
Schleppboote	3		11670	1		279	1		177
Insgesamt	**5**		**12946**	**1**		**279**	**2**		**1169**
Kabinenschiffe	17		13251	10		7238	5		4021
Ausflugsschiffe	9		4834	1		1566	1		662
Insgesamt	**26**		**18085**	**11**		**8804**	**6**		**4683**

Schiffstyp	2005			2006 (4 Monate)			total 2002 - 2006		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	2	3244	1306	143	365005	161228
Güterschubleichter	12	11401		0	0	0	83	150373	0
Insgesamt	**46**	**99046**	**27490**	**2**	**3244**	**1306**	**226**	**515378**	**161228**
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	11	40733	5373	178	508314	191224
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	8	6932	0
Insgesamt	**48**	**133387**	**43736**	**11**	**40733**	**5373**	**186**	**515246**	**191224**
Schubboote	0		0	0	0		3	0	2268
Schleppboote	0		0	0	0		5	0	12126
Insgesamt	**0**		**0**	**0**	**0**		**8**	**0**	**14394**
Kabinenschiffe	5		6280	0	0		37	0	30790
Ausflugsschiffe	5		2832	0	0		16	0	9894
Insgesamt	**10**		**9112**	**0**	**0**		**53**	**0**	**40684**

Quelle: bestand IVR

Laderaumnachfrage

Methodische Aspekte:

Die Bewertung der Transportnachfrage erfolgt ausgehend vom Güterverkehr auf den Binnenschifffahrtsstraßen der nationalen Hoheitsgebiete. Darin enthalten ist auch der auf die Binnenschifffahrt entfallende Anteil des See-Fluss-Verkehrs.

Der beobachtete Verkehr lässt sich in zwei Kategorien unterteilen:

- nationaler Verkehr, der keine Grenze überschreitet
- internationaler Verkehr (darunter Transit), der die Grenzen überschreitet

Die Erfassung erfolgt anhand der Beförderungsmengen (in Tonnen bzw. 1000 Tonnen) oder anhand der Verkehrsleistung (häufig Millionen tkm). Die Verkehrsleistung wird im Verhältnis zu den Kilometern berechnet, die auf den Binnenschifffahrtsstraßen des durchquerten Staates zurückgelegt werden.

Datenquellen:

Deutschland: Statistisches Bundesamt Wiesbaden
Österreich: Statistik Austria (Wien)
Belgien: Institut National Statistique (INS)
Frankreich: Voies Navigables de France (VNF)
Luxemburg: Commission de la Moselle, Port de Mertert
Niederlande: Centraal Buro Voor de Statitiek (Herlen)
Schweiz: Rheinschifffahrtsdirektion (Basel)
Donaustaaten, Polen, Republik Tschechien : EUROSTAT

Bei der Erstellung des Gesamtüberblicks über den Verkehr innerhalb der beteiligten westeuropäischen Staaten wird mithin von den Daten ausgegangen, die jeweils von den nationalen statistischen Ämtern geliefert werden. Hierbei ist eine Aufbereitung der Daten durch das Sekretariat der ZKR erforderlich, um bei den internationalen Beförderungsmengen Doppelzurechnungen zu vermeiden.

Um zu repräsentativen Gesamtzahlen zu kommen, müssen Daten von allen beteiligten Staaten vorliegen. Stehen die Daten eines Staats nicht so rechtzeitig zur Verfügung, dass die entsprechende Studie herausgegeben werden kann, nimmt das Sekretariat eine Schätzung vor, damit die Herausgabe sich nicht verzögert.

In den nachgewiesenen Güterbeförderungsmengen sind nicht enthalten:

a) die auf Güterschiffen im „Ortsverkehr“ innerhalb der Häfen – ausgenommen der Ortsverkehr der Häfen Duisburg, Düsseldorf, Köln und Frankfurt – beförderten Güter,

b) die Gütertransporte von Fahrzeugen, die zum Fischfang, für Baggerarbeiten und für Wasserbauarbeiten eingesetzt werden. Letztere werden jedoch dann erfasst, wenn es sich bei den dabei beförderten Gütern um „Handelsgüter“ handelt;

c) die Güter, die zur Versorgung der Schiffe dienen, sowie

d) die im Fährverkehr beförderten Güter.

Die Verfahren zur Erfassung des Verkehrs sind in den einzelnen Staaten unterschiedlich. Sie erfolgt teils ausgehend vom Umschlag in den Häfen, teils auf der Grundlage von Meldungen an Schifffahrtsanlagen, Erfassungsstellen und Grenzen.

Die Erfassung des traditionellen Rheinverkehrs auf dem deutschen Abschnitt des Rheins basiert auf den Umschlagsmeldungen der deutschen Häfen. Sämtliche von den deutschen Behörden erstellte Statistiken über die Rheinschifffahrt werden von diesen Meldungen der Häfen abgeleitet.

Dem innerfranzösischen und französisch-schweizerischen Rheinverkehr liegen die Angaben der französischen Statistik zugrunde, während die Gütertransporte, die

ausschließlich auf dem Rheinabschnitt unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze sowie im Verkehr zwischen niederländischen Rheinhäfen und nordfranzösischen und belgischen Häfen durchgeführt werden (einschließlich Rheinseeverkehr) von der niederländischen Statistik erfasst und gemeldet werden. Dieser liegen hauptsächlich Erfassungen an den Anlagen und Grenzen zugrunde. Die Güterarten werden nach dem Revidierten Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NSTR = Nomenclature des marchandises pour les statistiques de transport, révisé) unterschieden, das in:

Kapitel (einstellige Ziffern)
Gruppen (zweistellig)
Positionen (dreistellig)

untergliedert ist. Üblicherweise werden die europäischen Kodierungen verwendet.

Streckenbezogene Ausweisung des Verkehrs

Um zu vermeiden, dass Güterbeförderungsmengen im zwischenstaatlichen Verkehr doppelt gerechnet werden, sind zur Berechnung die auf den verschiedenen Strecken beförderten Mengen zu addieren. Damit bestimmte Beförderungsmengen, die zwei oder mehr Länder durchquert haben, nicht doppelt oder mehrfach gezählt werden, ist nachstehender Tabelle zu entnehmen, welche Quelle am sinnvollsten zu verwenden ist. Länder, die nicht eines der elf in der vorliegenden Untersuchung räumlich erfassten Länder sind, sind als „sonstige“ bezeichnet. Genau so wird gehandelt für die Beziehungen zwischen zwei Staaten wofür keine detaillierte Angaben vorliegen.

Einige Beziehungen wurden in Tabelle 9 nicht dargestellt, weil Sie als nicht relevant erscheinen.

Streckenbezogene Ausweisung des Verkehrs

	Strecke	meldendes Land
1	Frankreich-Deutschland	Deutschland
2	Frankreich-Belgien	Frankreich
3	Frankreich-Niederlande	Niederlande
4	Frankreich-Luxemburg	Frankreich
5	Frankreich-Schweiz	Frankreich
6	Frankreich-Österreich	Frankreich
7	Frankreich - Polen	Deutschland
8	Frankreich - Republik Tschechien	Deutschland
9	Frankreich - Slowakische Republik	Deutschland
10	Frankreich - Ungarn	Deutschland
11	Frankreich-sonstige	Deutschland
12	Belgien-Deutschland	Deutschland
13	Belgien-Niederlande	Niederlande
14	Belgien-Luxemburg	Deutschland
15	Belgien-Schweiz	Deutschland
16	Belgien-Österreich	Deutschland
17	Belgien - Polen	Deutschland
18	Belgien - Republik Tschechien	Deutschland
19	Belgien - Slowakische Republik	Deutschland
20	Belgien - Ungarn	Deutschland
21	Belgien -sonstige	Deutschland
22	Niederlande-Luxemburg	Niederlande
23	Niederlande-Schweiz	Niederlande
24	Niederlande-Österreich	Niederlande
25	Niederlande-Deutschland	Niederlande
26	Niederlande - Polen	Niederlande
27	Niederlande - Republik Tschechien	Niederlande
28	Niederlande - Slowakische Republik	Niederlande
29	Niederlande - Ungarn	Niederlande
30	Niederlande-sonstige	Niederlande
31	Schweiz-Luxemburg	Deutschland
32	Schweiz-Österreich	Deutschland
33	Schweiz - Polen	Deutschland
34	Schweiz - Republik Tschechien	Deutschland
35	Schweiz - Slowakische Republik	Deutschland
36	Schweiz - Ungarn	Deutschland
37	Schweiz-sonstige	Deutschland
38	Deutschland-Luxemburg	Deutschland
39	Deutschland-Österreich	Deutschland
40	Deutschland-Schweiz	Deutschland
41	Deutschland-Polen	Deutschland
42	Deutschland – Republik Tschechien	Deutschland
43	Deutschland – Slowakische Republik	Deutschland
44	Deutschland - Ungarn	Deutschland
45	Deutschland-sonstige	Deutschland
46	Österreich-sonstige	im Abzugsverfahren
47	Luxemburg-sonstige	Deutschland

Tabelle OM6 - GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 04 und 05 1000 t	Entw. 04 und 05 Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	SCHWEIZ	Nicht erhoben weil nur Verkehr auf den Seen							
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse								
1	Nahrungs- u. Futtermittel								
2	Feste mineralische Brennstoffe								
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse								
4	Erze u. Metallabfälle								
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle								
6	Steine, Erden u. Baustoffe								
7	Düngemittel								
8	Chemische Erzeugnisse								
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren								
99	darunter besondere Transportgüter								
	FRANKREICH	**28880**	**29121**	**30721**	**4302**	**4429**	**4943**	**5,49%**	**11,61%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3115	2699	3510	757	673	928	**30,05%**	**37,89%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	489	460	464	135	129	131	**0,87%**	**1,55%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1595	1721	1854	436	485	543	**7,73%**	**11,96%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3658	3715	3274	415	380	358	**-11,87%**	**-5,79%**
4	Erze u. Metallabfälle	276	359	351	66	90	95	**-2,23%**	**5,56%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	548	514	425	138	132	110	**-17,32%**	**-16,67%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	16767	16922	17745	1729	1844	2025	**4,86%**	**9,82%**
7	Düngemittel	207	119	141	62	31	34	**18,49%**	**9,68%**
8	Chemische Erzeugnisse	975	1132	1117	248	302	277	**-1,33%**	**-8,28%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	1250	1480	1840	316	363	442	**24,32%**	**21,76%**
99	darunter besondere Transportgüter	1045	1299	1706	269	325	389	**31,33%**	**19,69%**
	DEUTSCHLAND	**53419**	**55209**	**56662**	**10833**	**11296**	**11695**	**2,63%**	**3,53%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2224	1635	2554	614	516	834	**56,21%**	**61,51%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	2992	3245	3441	722	862	1003	**6,04%**	**16,47%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	7454	7953	7571	1299	1338	1127	**-4,80%**	**-15,79%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	13940	14683	14770	2745	2788	2750	**0,59%**	**-1,37%**
4	Erze u. Metallabfälle	3129	3406	3115	793	892	810	**-8,54%**	**-9,23%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1229	1256	1504	469	529	615	**19,75%**	**16,17%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	15396	15210	15657	2724	2766	2920	**2,94%**	**5,54%**
7	Düngemittel	1023	1058	1044	381	411	403	**-1,32%**	**-1,93%**
8	Chemische Erzeugnisse	4737	5207	5262	829	886	852	**1,06%**	**-3,81%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	1295	1556	1744	257	308	382	**12,08%**	**23,86%**
99	darunter besondere Transportgüter	894	1096	1218	197	242	309	**11,13%**	**27,83%**

Tabelle OM6 - GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 04 und 05 1000 t	Entw. 04 und 05 mio TKM
		1000 t			1000000 tkm			%	
	NIEDERLANDE	**95101**	**99197**	**95003**	**10668**	**11125**	**10518**	**-4,23%**	**-5,46%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2390	2632	1299	382	362	176	**-50,65%**	**-51,38%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	6606	7328	6817	822	839	898	**-6,97%**	**7,03%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	3062	3019	2732	421	443	412	**-9,51%**	**-7,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16287	18195	19407	1931	2113	2300	**6,66%**	**8,85%**
4	Erze u. Metallabfälle	1769	2131	1619	237	349	240	**-24,03%**	**-31,23%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	958	1104	1079	134	170	159	**-2,26%**	**-6,47%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	48653	47467	42655	4797	4664	3998	**-10,14%**	**-14,28%**
7	Düngemittel	1429	1473	1271	287	307	258	**-13,71%**	**-15,96%**
8	Chemische Erzeugnisse	4881	5209	5512	672	695	736	**5,82%**	**5,90%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9066	10639	12612	985	1183	1341	**18,54%**	**13,36%**
99	darunter besondere Transportgüter	8368	9834	12026	900	1087	1274	**22,29%**	**17,20%**
	BELGIEN (*)	**31119**	**35748**	**33603**	**2831**	**3057**	**2873**	**-6,00%**	**-6,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	640	480	451	50	43	40	**-6,00%**	**-6,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1468	1237	1163	74	65	61	**-6,00%**	**-6,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	4233	4230	3976	473	455	428	**-6,00%**	**-6,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5439	7882	7409	448	561	527	**-6,00%**	**-6,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	1574	1845	1734	187	202	190	**-6,00%**	**-6,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1280	1460	1372	121	92	86	**-6,00%**	**-6,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	10770	11723	11020	1091	1208	1136	**-6,00%**	**-6,00%**
7	Düngemittel	1114	1252	1177	86	90	84	**-6,00%**	**-6,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	2183	2262	2126	176	176	165	**-6,00%**	**-6,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	2418	3377	3174	125	165	155	**-6,00%**	**-6,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	873	644	605	31	24	23	**-6,00%**	**-6,00%**
	ÖSTERREICH	**922**	**192**	**357**	**61**	**33**	**36**	**85,94%**	**10,09%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	43	4	9	6	1	2	**125,00%**	**233,33%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	1	2	0	0	0	**100,00%**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	1	0	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	161	97	137	34	21	23	**41,24%**	**12,20%**
4	Erze u. Metallabfälle	1	0	1	0	0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	115	73	85	14	9	10	**16,44%**	**9,89%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	572	7	111	3	1	0		
7	Düngemittel	28	8	11	4	1	1	**37,50%**	**-9,09%**
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	2	1	1	0	0	0	**0,00%**	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	0	0	0		

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2005 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

Tabelle OM6 - GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 04 und 05 1000 t	Entw. 04 und 05 mio TKM
			1000 t		1000000 tkm			%	
	LUXEMBURG (nicht signifikant)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse								
1	Nahrungs- u. Futtermittel								
2	Feste mineralische Brennstoffe								
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse								
4	Erze u. Metallabfälle								
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle								
6	Steine, Erden u. Baustoffe								
7	Düngemittel								
8	Chemische Erzeugnisse								
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren								
99	darunter besondere Transportgüter								
	UNGARN	**42**	**39**	**54**	**4**	**5**	**6**	**38,46%**	**20,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	2	1	0	0	0	**-50,00%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	0	0	0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	28	31	29	2	4	4	**-6,45%**	**0,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	0	0	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	0	0	0	0	0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe	14	6	12	2	1	1		**0,00%**
7	Düngemittel	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	0	12	0	0	1		
99	darunter besondere Transportgüter								
	TSCHECHISCHE REPUBLIK	**558**	**614**	**690**	**21**	**25**	**29**	**12,38%**	**16,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	4	21	0	0	1		
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	5	0	0	0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
4	Erze u. Metallabfälle	0	0	1	0	0	1		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	0	0	6	0	0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe	555	566	643	21	24	27	**13,60%**	**12,50%**
7	Düngemittel	1	39	14	0	1	0	**-64,10%**	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	2	0	5	0	0	0		
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	0	0	0		

Tabelle OM6 - GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 04 und 05 1000 t	Entw. 04 und 05 Mio tkm
			1000 t			1000000 tkm		%	
	SLOWAKISCHE REPUBLIK (*)		**106**	**103**		**5**	**6**	**-2,83%**	**20,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		3	9		1	1		**0,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel		0	0		0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe		0	0		0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		0	0		0	0		
4	Erze u. Metallabfälle		0	0		0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		0	0		0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe		103	94		4	5	**-8,74%**	**25,00%**
7	Düngemittel		0	0		0	0		
8	Chemische Erzeugnisse		0	0		0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren		0	0		0	0		
99	darunter besondere Transportgüter		0	0		0	0		
	POLEN (*)		**5010**	**4466**		**243**	**185**	**-10,86%**	**-23,87%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		7	5		0	0	**-28,57%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel		2	5		0	0	**150,00%**	
2	Feste mineralische Brennstoffe		596	682		124	121	**14,43%**	**-2,42%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		39	62		0	1	**58,97%**	
4	Erze u. Metallabfälle		492	261		64	12	**-46,95%**	**-81,25%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		116	71		8	6	**-38,79%**	**-25,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe		3289	3004		31	33	**-8,67%**	**6,45%**
7	Düngemittel		229	52		6	1	**-77,29%**	**-83,33%**
8	Chemische Erzeugnisse		222	276		4	4	**24,32%**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren		18	48		6	7	**166,67%**	**16,67%**
99	darunter besondere Transportgüter								
	INSGESAMT	**210041**	**225236**	**221659**	**28719**	**30218**	**30291**	**-1,59%**	**0,24%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8412	7466	7859	1809	1596	1982	**5,27%**	**24,21%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	11555	12278	11892	1753	1895	2094	**-3,15%**	**10,50%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	16344	17520	16815	2629	2846	2631	**-4,02%**	**-7,55%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	39513	44642	45088	5575	5866	5963	**1,00%**	**1,65%**
4	Erze u. Metallabfälle	6749	8233	7082	1283	1597	1348	**-13,98%**	**-15,62%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	4130	4523	4542	876	941	987	**0,43%**	**4,89%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	92727	95293	90941	10367	10543	10144	**-4,57%**	**-3,78%**
7	Düngemittel	3802	4178	3710	819	847	781	**-11,20%**	**-7,73%**
8	Chemische Erzeugnisse	12776	14032	14293	1925	2063	2034	**1,86%**	**-1,37%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	14033	17071	19436	1683	2025	2328	**13,86%**	**14,93%**
99	darunter besondere Transportgüter	11180	12873	15555	1397	1678	1995	**20,84%**	**18,89%**

(*) EUROSTAT konnte für 2003 keine vergleichbare Zahlen liefern

Tabelle OM7 - GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 04 und 05 1000 t	Entw. 04 und 05 Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	SCHWEIZ	**7006**	**7051**	**7053**	**49**	**49**	**57**	**0,03%**	**15,49%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	379	351	221	3	2	2	**-37,04%**	**-18,60%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	444	422	404	3	3	3	**-4,27%**	**1,56%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	87	174	98	1	1	1	**-43,68%**	**-17,90%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3544	3380	3607	25	24	29	**6,72%**	**22,57%**
4	Erze u. Metallabfälle	171	165	107	1	1	1	**-35,15%**	**-13,42%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	793	833	753	6	6	6	**-9,60%**	**2,90%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	422	478	552	3	3	4	**15,48%**	**19,55%**
7	Düngemittel	162	158	185	1	1	2	**17,09%**	**80,83%**
8	Chemische Erzeugnisse	787	848	899	6	6	7	**6,01%**	**17,92%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	217	242	227	2	2	2	**-6,20%**	**18,06%**
99	darunter besondere Transportgüter	164	195	206	1	1	2	**5,64%**	**46,52%**
	FRANKREICH	**36467**	**39834**	**39342**	**4005**	**4257**	**4258**	**-1,24%**	**0,02%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5472	5923	5943	766	790	780	**0,34%**	**-1,27%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	2565	2868	2824	328	350	363	**-1,53%**	**3,71%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	3553	4740	4278	206	280	257	**-9,75%**	**-8,21%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5700	5526	6440	650	645	753	**16,54%**	**16,74%**
4	Erze u. Metallabfälle	2437	2612	2350	199	226	219	**-10,03%**	**-3,10%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	2455	2661	2584	372	409	378	**-2,89%**	**-7,58%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	8970	9359	8852	771	728	738	**-5,42%**	**1,37%**
7	Düngemittel	1030	1273	1343	154	203	188	**5,50%**	**-7,39%**
8	Chemische Erzeugnisse	1872	2155	1933	250	293	254	**-10,30%**	**-13,31%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	2413	2717	2795	309	333	328	**2,87%**	**-1,50%**
99	darunter besondere Transportgüter	2296	2598	2693	292	316	314	**3,66%**	**-0,63%**
	DEUTSCHLAND	**166581**	**180653**	**180104**	**47322**	**52372**	**52400**	**-0,30%**	**0,05%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	6945	7062	8508	3503	3391	4393	**20,48%**	**29,55%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	11778	12284	11989	4804	5130	5109	**-2,40%**	**-0,41%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	23294	26154	26133	6397	7326	7439	**-0,08%**	**1,54%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	23238	23926	24048	7525	7752	7907	**0,51%**	**2,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	32099	34651	32646	5165	5875	5461	**-5,79%**	**-7,05%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	10714	11473	11534	3107	3468	3282	**0,53%**	**-5,36%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	26832	29893	28249	6740	7931	7162	**-5,50%**	**-9,70%**
7	Düngemittel	5077	5369	5067	2088	2298	2188	**-5,62%**	**-4,79%**
8	Chemische Erzeugnisse	11154	12137	12849	2912	3221	3340	**5,87%**	**3,69%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	15450	17704	19081	5081	5980	6119	**7,78%**	**2,32%**
99	darunter besondere Transportgüter	14272	16444	17815	4790	5670	5814	**8,34%**	**2,54%**

Tabelle OM7 - GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 04 und 05 1000 t	Entw. 04 und 05 Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	NIEDERLANDE	**209378**	**228973**	**229278**	**30202**	**32440**	**32546**	**0,13%**	**0,33%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7137	7188	6508	1110	1145	952	**-9,46%**	**-16,86%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	11130	11687	12332	1742	1829	1938	**5,52%**	**5,96%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	23508	27293	25177	3416	3961	3723	**-7,75%**	**-6,01%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	34666	37894	37690	4805	5056	5023	**-0,54%**	**-0,65%**
4	Erze u. Metallabfälle	35038	37080	35618	4717	4998	4804	**-3,94%**	**-3,88%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	8568	10472	10868	1438	1679	1795	**3,78%**	**6,91%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	36462	37379	37333	5374	5315	5283	**-0,12%**	**-0,60%**
7	Düngemittel	5094	5049	4932	939	923	914	**-2,32%**	**-0,98%**
8	Chemische Erzeugnisse	19447	20946	22220	2955	3178	3384	**6,08%**	**6,48%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	28328	33985	36600	3706	4356	4730	**7,69%**	**8,59%**
99	darunter besondere Transportgüter	21571	22745	35253	2701	2777	4508	**54,99%**	**62,33%**
	BELGIEN (*)	**106636**	**112017**	**114817**	**5469**	**5403**	**5538**	**2,50%**	**2,50%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4853	4934	5057	395	380	390	**2,50%**	**2,50%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	4272	4011	4111	187	183	188	**2,50%**	**2,50%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	7205	9438	9674	423	546	560	**2,50%**	**2,50%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	18140	18244	18700	630	554	568	**2,50%**	**2,50%**
4	Erze u. Metallabfälle	7417	8593	8808	717	588	603	**2,50%**	**2,50%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	4912	6693	6860	315	388	398	**2,50%**	**2,50%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	26492	26537	27200	1711	1690	1732	**2,50%**	**2,50%**
7	Düngemittel	4940	4386	4496	373	360	369	**2,50%**	**2,50%**
8	Chemische Erzeugnisse	11327	11297	11579	391	373	382	**2,50%**	**2,50%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	17078	17884	18331	327	341	350	**2,50%**	**2,50%**
99	darunter besondere Transportgüter	14209	8116	8319	218	124	127	**2,50%**	**2,50%**
	ÖSTERREICH	**9819**	**8882**	**8981**	**2216**	**1714**	**1715**	**1,11%**	**0,03%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	858	692	937	230	124	197	**35,40%**	**59,26%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1610	828	887	482	198	221	**7,13%**	**11,67%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	69	147	177	16	33	30	**20,41%**	**-7,69%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1846	1847	1867	310	293	253	**1,08%**	**-13,71%**
4	Erze u. Metallabfälle	2620	2827	3040	548	582	631	**7,53%**	**8,40%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	965	791	491	249	175	93	**-37,93%**	**-46,98%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	506	595	524	87	91	87	**-11,93%**	**-4,81%**
7	Düngemittel	1022	958	874	197	163	146	**-8,77%**	**-10,54%**
8	Chemische Erzeugnisse	79	76	62	21	19	17	**-18,42%**	**-10,99%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	244	121	122	76	36	40	**0,83%**	**11,42%**
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	0	0	0		

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2005 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

Tabelle OM7 - GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 04 und 05 1000 t	Entw. 04 und 05 Mio tkm
			1000 t			1000000 tkm		%	
	LUXEMBURG (*)	**9690**	**11180**	**10285**	*Nicht von Bedeutung*			**-8,00%**	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1656	1853	1705					
1	Nahrungs- u. Futtermittel	760	882	811				**-8,00%**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	3028	4029	3707				**-8,00%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	438	480	442				**-8,00%**	
4	Erze u. Metallabfälle	1596	1554	1430				**-8,00%**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	871	854	786				**-8,00%**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1064	1133	1042				**-8,00%**	
7	Düngemittel	223	333	306				**-8,00%**	
8	Chemische Erzeugnisse	21	50	46				**-8,00%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	33	12	11				**-8,00%**	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0					
	UNGARN	**3817**	**4170**	**4959**	**647**	**707**	**833**	**18,92%**	**17,82%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	699	811	1857	130	142	295	**128,98%**	**107,75%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1067	1101	1064	180	198	200	**-3,36%**	**1,01%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	97	185	181	17	30	34	**-2,16%**	**13,33%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	934	844	1145	134	112	163	**35,66%**	**45,54%**
4	Erze u. Metallabfälle	170	148	65	25	25	12	**-56,08%**	**-52,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	530	666	361	106	139	74	**-45,80%**	**-46,76%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	89	164	70	12	16	9	**-57,32%**	**-43,75%**
7	Düngemittel	180	170	143	37	32	27	**-15,88%**	**-15,63%**
8	Chemische Erzeugnisse	4	3	3	0	0	0	**0,00%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	47	78	70	6	13	19	**-10,26%**	**46,15%**
99	darunter besondere Transportgüter								
	TSCHECHISCHE REPUBLIK	**625**	**558**	**923**	**25**	**21**	**32**	**65,41%**	**52,38%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	207	23	306	11	1	11		
1	Nahrungs- u. Futtermittel	204	277	353	6	9	9	**27,44%**	**0,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	8	19	10	0	0	0	**-47,37%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
4	Erze u. Metallabfälle	9	1	13	0	0	1		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	26	12	17	0	0	0	**41,67%**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	55	57	65	2	2	2	**14,04%**	**0,00%**
7	Düngemittel	86	95	90	5	6	5	**-5,26%**	**-16,67%**
8	Chemische Erzeugnisse	8	52	44	0	1	2	**-15,38%**	**100,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	22	22	25	1	2	2	**13,64%**	**0,00%**
99	darunter besondere Transportgüter								

(*) Estimation 2005

Tabelle OM7 - GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 04 und 05 1000 t	Entw. 04 und 05 Mio tkm
			1000 t			1000000 tkm		%	
	SLOWAKISCHE REPUBLIK (*)		**2500**	**2081**		**66**	**65**	**-16,76%**	**-1,52%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		125	137		7	8	**9,60%**	**14,29%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel		163	127		9	7	**-22,09%**	**-22,22%**
2	Feste mineralische Brennstoffe		40	45		2	2	**12,50%**	**0,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		836	608		4	9	**-27,27%**	**125,00%**
4	Erze u. Metallabfälle		864	768		28	25	**-11,11%**	**-10,71%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		80	66		5	2	**-17,50%**	**-60,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe		42	15		2	3	**-64,29%**	**50,00%**
7	Düngemittel		297	257		5	5	**-13,47%**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse		25	30		0	0	**20,00%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren		28	28		4	4	**0,00%**	**0,00%**
99	darunter besondere Transportgüter								
	POLEN (*)		**2219**	**2673**		**120**	**72**	**20,46%**	**-40,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		17	36		0	0	**111,76%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel		116	122		7	3	**5,17%**	**-57,14%**
2	Feste mineralische Brennstoffe		844	1092		53	1	**29,38%**	**-98,11%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		0	0		0	0		
4	Erze u. Metallabfälle		306	259		17	13	**-15,36%**	**-23,53%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		326	492		19	30	**50,92%**	**57,89%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe		244	329		6	7	**34,84%**	**16,67%**
7	Düngemittel		290	290		13	14	**0,00%**	**7,69%**
8	Chemische Erzeugnisse		51	45		2	0	**-11,76%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren		25	8		3	4	**-68,00%**	**33,33%**
99	darunter besondere Transportgüter								
	INSGESAMT	**278465**	**302040**	**306156**	**89935**	**97150**	**97516**	**1,36%**	**0,38%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	11453	12045	11600	6148	5982	7028	**-3,69%**	**17,47%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	16933	18868	19231	7732	7916	8041	**1,92%**	**1,58%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	31239	34554	31897	10475	12232	12047	**-7,69%**	**-1,51%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	40802	43454	43468	14079	14440	14705	**0,03%**	**1,84%**
4	Erze u. Metallabfälle	42675	46120	43770	11372	12340	11770	**-5,10%**	**-4,62%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	18981	21530	21180	5592	6288	6058	**-1,63%**	**-3,67%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	42876	44545	43453	14700	15785	15027	**-2,45%**	**-4,80%**
7	Düngemittel	12694	12730	13211	3794	4004	3858	**3,78%**	**-3,65%**
8	Chemische Erzeugnisse	27008	29664	31837	6535	7093	7386	**7,33%**	**4,13%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	33804	38530	46509	9508	11070	11598	**20,71%**	**4,77%**
99	darunter besondere Transportgüter	24041	27419	34202	8002	8888	10765	**24,74%**	**21,11%**

Diese Angaben wurden von EUROSTAT geliefert, änliche Angaben gibt es für 2003 nicht

Tabelle OM8 - GESAMTER GÜTERVERKEHR AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 2004 /2005 1000 t	Entw. 2004 /2005 mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	SCHWEIZ	**7006**	**7051**	**7053**	**49**	**49**	**57**	**0,03%**	**15,49%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	379	351	221	3	2	2	**-37,04%**	**-18,60%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	444	422	404	3	3	3	**-4,27%**	**1,56%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	87	174	98	1	1	1	**-43,68%**	**-17,90%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3544	3380	3607	25	24	29	**6,72%**	**22,57%**
4	Erze u. Metallabfälle	171	165	107	1	1	1	**-35,15%**	**-13,42%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	793	833	753	6	6	6	**-9,60%**	**2,90%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	422	478	552	3	3	4	**15,48%**	**19,55%**
7	Düngemittel	162	158	185	1	1	2	**17,09%**	**80,83%**
8	Chemische Erzeugnisse	787	848	899	6	6	7	**6,01%**	**17,92%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	217	242	227	2	2	2	**-6,20%**	**18,06%**
99	darunter besondere Transportgüter	164	195	206	1	1	2	**5,64%**	**46,52%**
	FRANKREICH	**65347**	**68955**	**70063**	**8307**	**8686**	**9201**	**1,61%**	**5,93%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8587	8622	9453	1524	1463	1708	**9,64%**	**16,75%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	3054	3328	3288	463	479	494	**-1,20%**	**3,13%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	5148	6461	6132	643	765	800	**-5,09%**	**4,58%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	9358	9241	9714	1064	1025	1111	**5,12%**	**8,39%**
4	Erze u. Metallabfälle	2713	2971	2701	265	316	314	**-9,09%**	**-0,63%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	3003	3175	3009	510	541	488	**-5,23%**	**-9,80%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	25737	26281	26597	2500	2572	2763	**1,20%**	**7,43%**
7	Düngemittel	1237	1392	1484	215	234	222	**6,61%**	**-5,13%**
8	Chemische Erzeugnisse	2847	3287	3050	498	595	531	**-7,21%**	**-10,76%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	3663	4197	4635	625	696	770	**10,44%**	**10,63%**
99	darunter besondere Transportgüter	3341	3897	4399	561	641	703	**12,88%**	**9,67%**
	DEUTSCHLAND	**220000**	**235862**	**236766**	**58155**	**63668**	**64096**	**0,38%**	**0,67%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	9169	8697	11062	4117	3907	5227	**27,19%**	**33,79%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	14770	15529	15430	5526	5992	6112	**-0,64%**	**2,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	30748	34107	33704	7696	8664	8566	**-1,18%**	**-1,13%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	37178	38609	38818	10270	10540	10657	**0,54%**	**1,11%**
4	Erze u. Metallabfälle	35228	38055	35761	5958	6767	6271	**-6,03%**	**-7,33%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	11943	12729	13038	3576	3997	3897	**2,43%**	**-2,50%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	42228	45103	43906	9464	10697	10082	**-2,65%**	**-5,75%**
7	Düngemittel	6100	6427	6111	2469	2709	2591	**-4,92%**	**-4,36%**
8	Chemische Erzeugnisse	15891	17346	18111	3741	4107	4192	**4,41%**	**2,07%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	16745	19260	20825	5338	6288	6501	**8,13%**	**3,39%**
99	darunter besondere Transportgüter	15166	17540	19033	4987	5912	6123	**8,51%**	**3,57%**

Tabelle OM8 - GESAMTER GÜTERVERKEHR AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 2004 /2005 1000 t	Entw. 2004 /2005 Mio tkm
			1000 t		1000000 tkm			%	
	NIEDERLANDE	**304479**	**328170**	**324281**	**40870**	**43565**	**43064**	**-1,19%**	**-1,15%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	9527	9820	7807	1492	1507	1127	**-20,50%**	**-25,22%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	17736	19015	19149	2564	2668	2835	**0,70%**	**6,26%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	26570	30312	27909	3837	4404	4135	**-7,93%**	**-6,11%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	50953	56089	57097	6736	7169	7323	**1,80%**	**2,15%**
4	Erze u. Metallabfälle	36807	39211	37237	4954	5347	5044	**-5,03%**	**-5,67%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	9526	11576	11947	1572	1849	1955	**3,20%**	**5,73%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	85115	84846	79988	10171	9979	9282	**-5,73%**	**-6,98%**
7	Düngemittel	6523	6522	6203	1226	1230	1172	**-4,89%**	**-4,72%**
8	Chemische Erzeugnisse	24328	26155	27732	3627	3873	4120	**6,03%**	**6,38%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	37394	44624	49212	4691	5539	6071	**10,28%**	**9,60%**
99	darunter besondere Transportgüter	29939	32579	47279	3601	3864	5782	**45,12%**	**49,64%**
	BELGIEN (*)	**137755**	**147765**	**148420**	**8300**	**8460**	**8411**	**0,44%**	**-0,58%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5493	5414	5509	445	423	430	**1,75%**	**1,65%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	5740	5248	5273	261	248	249	**0,48%**	**0,40%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	11438	13668	13650	896	1001	986	**-0,13%**	**-1,50%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	23579	26126	26109	1078	1115	1095	**-0,07%**	**-1,79%**
4	Erze u. Metallabfälle	8991	10438	10542	904	790	793	**1,00%**	**0,38%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6192	8153	8233	436	480	484	**0,98%**	**0,83%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	37262	38260	38220	2802	2898	2868	**-0,10%**	**-1,04%**
7	Düngemittel	6054	5638	5673	459	450	453	**0,62%**	**0,67%**
8	Chemische Erzeugnisse	13510	13559	13706	567	549	548	**1,08%**	**-0,18%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	19496	21261	21505	452	506	505	**1,15%**	**-0,20%**
99	darunter besondere Transportgüter	15082	8760	8924	249	148	150	**1,87%**	**1,35%**
	ÖSTERREICH	**10741**	**9074**	**9338**	**2277**	**1747**	**1781**	**2,91%**	**1,95%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	901	696	946	236	124	229	**35,92%**	**84,68%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1610	829	889	482	198	221	**7,24%**	**11,62%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	69	148	177	16	33	30	**19,59%**	**-9,09%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2007	1944	2004	344	314	276	**3,09%**	**-12,10%**
4	Erze u. Metallabfälle	2621	2827	3041	548	582	631	**7,57%**	**8,42%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1080	864	576	263	185	103	**-33,33%**	**-44,32%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1078	602	635	89	92	87	**5,48%**	**-5,43%**
7	Düngemittel	1050	966	885	201	164	147	**-8,39%**	**-10,37%**
8	Chemische Erzeugnisse	79	76	62	21	19	17	**-18,42%**	**-10,53%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	246	122	123	77	36	40	**0,82%**	**11,11%**
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	0	0	0		

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2005 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

Tabelle OM8 - GESAMTER GÜTERVERKEHR AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 2004 /2005 1000 t	Entw. 2004 /2005 Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	LUXEMBURG (*)	**9690**	**11180**	**10285**	*Nicht von Bedeutung*			**-8,00%**	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1656	1853	1705					
1	Nahrungs- u. Futtermittel	760	882	811				**-8,00%**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	3028	4029	3707				**-8,00%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	438	480	442				**-8,00%**	
4	Erze u. Metallabfälle	1596	1554	1430				**-8,00%**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	871	854	786				**-8,00%**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1064	1133	1042				**-8,00%**	
7	Düngemittel	223	333	306				**-8,00%**	
8	Chemische Erzeugnisse	21	50	46				**-8,00%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	33	12	11				**-8,00%**	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0					
	UNGARN	**3859**	**4209**	**5012**	**651**	**712**	**839**	**19,08%**	**17,84%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	699	813	1857	130	142	295	**128,41%**	**107,75%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1067	1101	1064	180	198	200	**-3,36%**	**1,01%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	97	185	181	17	30	34	**-2,16%**	**13,33%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	961	875	1174	136	116	167	**34,17%**	**43,97%**
4	Erze u. Metallabfälle	170	148	65	25	25	12	**-56,08%**	**-52,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	530	666	361	106	139	74	**-45,80%**	**-46,76%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	103	170	82	14	17	10	**-51,76%**	**-41,18%**
7	Düngemittel	181	170	143	37	32	27	**-15,88%**	**-15,63%**
8	Chemische Erzeugnisse	4	3	3	0	0	0	**0,00%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	47	78	82	6	13	20	**5,13%**	**53,85%**
99	darunter besondere Transportgüter								
	TSCHECHISCHE REPUBLIK	**1183**	**1172**	**1613**	**46**	**45**	**62**	**37,63%**	**37,78%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	207	27	327	11	1	12		
1	Nahrungs- u. Futtermittel	204	282	353	6	9	9	**25,18%**	**0,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	8	19	10	0	0	0	**-47,37%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
4	Erze u. Metallabfälle	9	1	14	0	0	2		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	26	12	23	0	0	0	**91,67%**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	610	623	708	23	26	29	**13,64%**	**11,54%**
7	Düngemittel	87	134	104	5	6	6	**-22,39%**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	8	52	44	0	1	2	**-15,38%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	24	22	30	1	2	2	**36,36%**	**0,00%**
99	darunter besondere Transportgüter								

(*) Schätzung für 2005

Tabelle OM8 - GESAMTER GÜTERVERKEHR AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Leistung 2003	Leistung 2004	Leistung 2005	Entw. 2004 /2005 1000 t	Entw. 2004 /2005 Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	SLOWAKISCHE REPUBLIK (*)		**2606**	**2184**		**71**	**71**	**16,19%**	**0,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		128	146		8	9	**14,06%**	**12,50%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel		163	127		9	7	**22,09%**	**-22,22%**
2	Feste mineralische Brennstoffe		40	45		2	2	**12,50%**	**0,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		836	608		4	9	**27,27%**	**125,00%**
4	Erze u. Metallabfälle		864	768		28	25	**11,11%**	**-10,71%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		80	66		5	2	**17,50%**	**-60,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe		145	109		6	8	**24,83%**	**33,33%**
7	Düngemittel		297	257		5	5	**13,47%**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse		25	30		0	0	**20,00%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren		28	28		4	4	**0,00%**	**0,00%**
99	darunter besondere Transportgüter								
	POLEN (*)		**7229**	**7139**		**363**	**257**	**-1,24%**	**-29,20%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		24	41		0	0	**70,83%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel		118	127		7	3	**7,63%**	**-57,14%**
2	Feste mineralische Brennstoffe		1440	1774		177	122	**23,19%**	**-31,07%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		39	62		0	1	**58,97%**	
4	Erze u. Metallabfälle		798	520		81	25	**34,84%**	**-69,14%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		442	563		27	36	**27,38%**	**33,33%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe		3533	3333		37	40	**-5,66%**	**8,11%**
7	Düngemittel		519	342		19	15	**34,10%**	**-21,05%**
8	Chemische Erzeugnisse		273	321		6	4	**17,58%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren		43	56		9	11	**30,23%**	**22,22%**
99	darunter besondere Transportgüter								
	INSGESAMT	**488506**	**527276**	**527814**	**118483**	**127366**	**127839**	**0,10%**	**0,37%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	19865	19511	19459	7825	7577	9039	**-0,27%**	**19,29%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	28488	31146	31123	9287	9811	10133	**-0,07%**	**3,28%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	47583	52074	48712	13126	15077	14676	**-6,46%**	**-2,66%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	80315	88096	88556	19621	20307	20668	**0,52%**	**1,78%**
4	Erze u. Metallabfälle	49424	54353	50852	12446	13937	13118	**-6,44%**	**-5,88%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	23111	26053	25722	6426	7229	7045	**-1,27%**	**-2,54%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	135603	139838	134394	25041	26327	25173	**-3,89%**	**-4,38%**
7	Düngemittel	16496	16908	16921	4566	4850	4640	**0,08%**	**-4,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	39784	43696	46130	8532	9156	9421	**5,57%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	47837	55601	65945	11613	13095	13926	**18,60%**	**6,35%**
99	darunter besondere Transportgüter	35221	40292	49757	9451	10566	12760	**23,49%**	**20,76%**

Diese Angaben werden Von EUROSTAT geliefert, für 2003 sind keine Angaben vorhanden

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t			%
	Frankreich - Deutschland	**6995**	**7048**	**6577**	**-6,68%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**802**	**853**	**612**	**-28,25%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**1106**	**1120**	**970**	**-13,39%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**78**	**75**	**111**	**48,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**977**	**932**	**1089**	**16,85%**
4	Erze u. Metallabfälle	**527**	**546**	**533**	**-2,38%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**433**	**398**	**528**	**32,66%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**2558**	**2521**	**2059**	**-18,33%**
7	Düngemittel	**250**	**284**	**316**	**11,27%**
8	Chemische Erzeugnisse	**253**	**305**	**344**	**12,79%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**11**	**14**	**15**	**7,14%**
99	darunter besondere Transportgüter	**4**	**6**	**8**	**33,33%**
	Frankreich - Belgien	**7474**	**9846**	**9265**	**-5,90%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**1091**	**1390**	**1436**	**3,31%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**534**	**742**	**707**	**-4,72%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**942**	**1505**	**1059**	**-29,63%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**601**	**470**	**457**	**-2,77%**
4	Erze u. Metallabfälle	**614**	**848**	**728**	**-14,15%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**764**	**1176**	**971**	**-17,43%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**1537**	**1847**	**2067**	**11,91%**
7	Düngemittel	**330**	**425**	**358**	**-15,76%**
8	Chemische Erzeugnisse	**307**	**322**	**339**	**5,28%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**754**	**1121**	**1143**	**1,96%**
99	darunter besondere Transportgüter	**743**	**1092**	**1111**	**1,74%**
	Frankreich - Niederlande	**9715**	**8898**	**8800**	**-1,10%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**1983**	**2026**	**2089**	**3,11%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**563**	**412**	**480**	**16,50%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**2271**	**2332**	**2157**	**-7,50%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**721**	**626**	**808**	**29,07%**
4	Erze u. Metallabfälle	**857**	**725**	**667**	**-8,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**277**	**197**	**201**	**2,03%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**1867**	**1363**	**1222**	**-10,34%**
7	Düngemittel	**310**	**303**	**314**	**3,63%**
8	Chemische Erzeugnisse	**587**	**630**	**634**	**0,63%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**279**	**284**	**228**	**-19,72%**
99	darunter besondere Transportgüter	**177**	**208**	**205**	**-1,44%**

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t			1000 t %
	Frankreich - Luxemburg	**260**	**220**	**92**	**-58,18%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**1**	**1**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**2**	**6**	**2**	**-66,67%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**7**	**2**	**0**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**250**	**210**	**89**	**-57,62%**
7	Düngemittel	**0**	**1**	**1**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Frankreich - Schweiz	**871**	**973**	**822**	**-15,52%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**49**	**75**	**47**	**-37,33%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**4**	**6**	**2**	**-66,67%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**223**	**155**	**134**	**-13,55%**
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**0**	**1**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**5**	**14**	**9**	**-35,71%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**581**	**716**	**618**	**-13,69%**
7	Düngemittel	**3**	**0**	**5**	
8	Chemische Erzeugnisse	**1**	**2**	**2**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**5**	**5**	**4**	**-20,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**5**	**5**	**4**	**-20,00%**
	Frankreich - Österreich	**26**	**9**	**2**	**-77,78%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**11**	**1**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**1**	**0**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**0**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**0**	**8**	**2**	**-75,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**0**	**0**	
7	Düngemittel	**1**	**0**	**0**	
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**13**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**13**	**0**	**0**	

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t	1000 t	1000 t	%
	Frankreich - übrige Staaten	**1**	**6**	**7**	**16,67%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**2**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**4**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**0**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**0**	**0**	**0**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**0**	**0**	
7	Düngemittel	**0**	**0**	**7**	
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**1**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Belgien - Deutschland	**25965**	**27303**	**27734**	**1,58%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**894**	**908**	**776**	**-14,54%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**786**	**804**	**769**	**-4,35%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**1479**	**1860**	**2580**	**38,71%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**5049**	**4416**	**3861**	**-12,57%**
4	Erze u. Metallabfälle	**822**	**1119**	**667**	**-40,39%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**3296**	**3054**	**3426**	**12,18%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**3936**	**4746**	**4219**	**-11,10%**
7	Düngemittel	**1600**	**1509**	**1482**	**-1,79%**
8	Chemische Erzeugnisse	**3050**	**3220**	**3550**	**10,25%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**5053**	**5667**	**6404**	**13,01%**
99	darunter besondere Transportgüter	**4809**	**5461**	**6148**	**12,58%**
	Belgien - Niederlande	**57675**	**62843**	**64236**	**2,22%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**1342**	**1695**	**628**	**-62,95%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**2201**	**2497**	**2842**	**13,82%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**3101**	**3792**	**3726**	**-1,74%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**13409**	**16000**	**15518**	**-3,01%**
4	Erze u. Metallabfälle	**4836**	**4043**	**3809**	**-5,79%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**1476**	**1441**	**1903**	**32,06%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**13331**	**12463**	**13308**	**6,78%**
7	Düngemittel	**971**	**896**	**904**	**0,89%**
8	Chemische Erzeugnisse	**5199**	**5859**	**6176**	**5,41%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**11809**	**14157**	**15422**	**8,94%**
99	darunter besondere Transportgüter	**9546**	**9296**	**15167**	**63,16%**

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t			1000 t
					%
	Belgien - Luxemburg	**633**	**651**	**550**	**-15,51%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**5**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**311**	**344**	**271**	**-21,22%**
4	Erze u. Metallabfälle	**116**	**152**	**55**	**-63,82%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**74**	**50**	**62**	**24,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**52**	**12**	**87**	**625,00%**
7	Düngemittel	**80**	**88**	**75**	**-14,77%**
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Belgien - Schweiz	**4480**	**4222**	**3510**	**-16,86%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**186**	**228**	**101**	**-55,70%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**197**	**174**	**142**	**-18,39%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**54**	**25**	**17**	**-32,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**1426**	**914**	**706**	**-22,76%**
4	Erze u. Metallabfälle	**2**	**2**	**4**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**269**	**484**	**407**	**-15,91%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**99**	**159**	**151**	**-5,03%**
7	Düngemittel	**93**	**112**	**93**	**-16,96%**
8	Chemische Erzeugnisse	**14**	**9**	**2**	**-77,78%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**2140**	**2115**	**1887**	**-10,78%**
99	darunter besondere Transportgüter	**2140**	**2115**	**1887**	**-10,78%**
	Belgien - Österreich	**466**	**484**	**459**	**-5,17%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**71**	**4**	**10**	**150,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**22**	**17**	**27**	**58,82%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**1**	**11**	**2**	**-81,82%**
4	Erze u. Metallabfälle	**4**	**0**	**1**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**268**	**373**	**356**	**-4,56%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**22**	**13**	**11**	**-15,38%**
7	Düngemittel	**33**	**30**	**29**	**-3,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	**4**	**6**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**41**	**30**	**23**	**-23,33%**
99	darunter besondere Transportgüter	**34**	**34**	**21**	**-38,24%**

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04 1000 t
		1000 t			%
	Belgien - übrige Staaten	**21**	**27**	**20**	**-25,93%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**20**	**2**	**4**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**15**	**2**	**-86,67%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**0**	**6**	**10**	**66,67%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**0**	**0**	
7	Düngemittel	**0**	**0**	**0**	
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**1**	**4**	**4**	**0,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**1**	**4**	**4**	**0,00%**
	Niederlande - Luxemburg	**265**	**433**	**484**	**11,78%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**1**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**1**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**27**	**34**	**25**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**122**	**248**	**348**	
4	Erze u. Metallabfälle	**3**	**6**	**10**	**66,67%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**34**	**50**	**43**	**-14,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**36**	**37**	**21**	**-43,24%**
7	Düngemittel	**39**	**42**	**28**	**-33,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**2**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**4**	**15**	**6**	**-60,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**6**	**2**	
	Niederlande - Schweiz	**3957**	**3775**	**3664**	**-2,94%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**90**	**63**	**45**	**-28,57%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**270**	**208**	**202**	**-2,88%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**51**	**132**	**105**	**-20,45%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**2089**	**1789**	**1803**	**0,78%**
4	Erze u. Metallabfälle	**16**	**27**	**11**	**-59,26%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**199**	**264**	**234**	**-11,36%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**106**	**129**	**111**	**-13,95%**
7	Düngemittel	**101**	**90**	**111**	**23,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	**440**	**503**	**545**	**8,35%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**595**	**570**	**497**	**-12,81%**
99	darunter besondere Transportgüter	**471**	**546**	**471**	**-13,74%**

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
			1000 t		1000 t
					%
	Niederlande - Österreich	**889**	**1125**	**1098**	**-2,40%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**50**	**16**	**32**	**100,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**137**	**146**	**164**	**12,33%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**4**	**15**	**14**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**25**	**58**	**80**	**37,93%**
4	Erze u. Metallabfälle	**489**	**556**	**524**	**-5,76%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**38**	**45**	**87**	**93,33%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**73**	**144**	**85**	**-40,97%**
7	Düngemittel	**16**	**34**	**36**	**5,88%**
8	Chemische Erzeugnisse	**27**	**40**	**27**	**-32,50%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**30**	**71**	**49**	**-30,99%**
99	darunter besondere Transportgüter	**12**	**56**	**39**	**-30,36%**
	Niederlande - Deutschland	**93555**	**107735**	**104858**	**-2,67%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**1832**	**1745**	**2223**	**27,39%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**5739**	**6399**	**6573**	**2,72%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**14927**	**16985**	**15117**	**-11,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**11084**	**12435**	**13411**	**7,85%**
4	Erze u. Metallabfälle	**26836**	**29849**	**28612**	**-4,14%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**2500**	**3840**	**3276**	**-14,69%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**15033**	**16905**	**15951**	**-5,64%**
7	Düngemittel	**1462**	**1665**	**1495**	**-10,21%**
8	Chemische Erzeugnisse	**7680**	**8774**	**8888**	**1,30%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**6462**	**9138**	**9312**	**1,90%**
99	darunter besondere Transportgüter	**5569**	**8200**	**8746**	**6,66%**
	Niederlande - Übrige Staaten	**1650**	**1538**	**1280**	**-16,78%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**1781**	**1601**	**1607**	**0,37%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**3052**	**3973**	**3981**	**0,20%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**7212**	**6709**	**5711**	**-14,88%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**1978**	**1868**	**1971**	**5,51%**
4	Erze u. Metallabfälle	**4018**	**4549**	**5063**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**6007**	**6334**	**6620**	**4,52%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**2152**	**2002**	**2025**	**1,15%**
7	Düngemittel	**5499**	**5126**	**5907**	**15,24%**
8	Chemische Erzeugnisse	**9138**	**9725**	**11063**	**13,76%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**5794**	**4417**	**10613**	**140,28%**
99	darunter besondere Transportgüter	**226**	**30**	**3**	**-90,00%**

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
			1000 t		1000 t
					%
	Schweiz - Luxemburg	**0**	**0**	**0**	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**0**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**0**	**0**	**0**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**0**	**0**	
7	Düngemittel	**0**	**0**	**0**	
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Schweiz - Österreich	**0**	**0**	**0**	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**0**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**0**	**0**	**0**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**0**	**0**	
7	Düngemittel	**0**	**0**	**0**	
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Schweiz - übrige Staaten	**0**	**0**	**0**	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**0**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**0**	**0**	**0**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**0**	**0**	
7	Düngemittel	**0**	**0**	**0**	
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t	1000 t	1000 t	%
	Deutschland - Luxemburg	**630**	**564**	**453**	**-19,68%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**1**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**1**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**58**	**0**	**1**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**268**	**247**	**4**	**-98,38%**
4	Erze u. Metallabfälle	**8**	**13**	**180**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**281**	**291**	**3**	**-98,97%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**7**	**7**	**256**	
7	Düngemittel	**6**	**3**	**5**	**66,67%**
8	Chemische Erzeugnisse	**2**	**2**	**2**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**0**	**1**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Deutschland - Österreich	**1401**	**1472**	**1644**	**11,68%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**212**	**385**	**446**	**15,84%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**157**	**190**	**160**	**-15,79%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**1**	**2**	**1**	**-50,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**80**	**66**	**66**	**0,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	**300**	**260**	**310**	**19,23%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**68**	**40**	**78**	**95,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**122**	**135**	**115**	**-14,81%**
7	Düngemittel	**445**	**382**	**456**	**19,37%**
8	Chemische Erzeugnisse	**2**	**5**	**5**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**14**	**7**	**7**	**0,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**4**	**5**	**5**	**0,00%**
	Deutschland - Schweiz	**1231**	**1516**	**1568**	**3,43%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**14**	**18**	**20**	**11,11%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**26**	**18**	**29**	**61,11%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**2**	**3**	**4**	**33,33%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**539**	**854**	**886**	**3,75%**
4	Erze u. Metallabfälle	**154**	**129**	**105**	**-18,60%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**190**	**181**	**155**	**-14,36%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**133**	**129**	**196**	**51,94%**
7	Düngemittel	**25**	**33**	**44**	**33,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	**91**	**91**	**86**	**-5,49%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**57**	**60**	**43**	**-28,33%**
99	darunter besondere Transportgüter	**10**	**11**	**9**	**-18,18%**

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t			1000 t %
	Deutschland - Polen	**2565**	**2094**	**2161**	**3,20%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**29**	**5**	**29**	**480,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**75**	**114**	**118**	**3,51%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**930**	**864**	**1043**	**20,72%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**291**	**305**	**216**	**-29,18%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**467**	**225**	**281**	**24,89%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**340**	**182**	**165**	**-9,34%**
7	Düngemittel	**225**	**287**	**244**	**-14,98%**
8	Chemische Erzeugnisse	**117**	**46**	**29**	**-36,96%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**91**	**66**	**36**	**-45,45%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**1**	**0**	
	Deutschland - Tcheschien	**674**	**605**	**908**	**50,08%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**132**	**21**	**172**	**719,05%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**349**	**330**	**528**	**60,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**6**	**11**	**4**	**-63,64%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**1**	**1**	**2**	**100,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	**6**	**3**	**3**	**0,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**10**	**5**	**17**	**240,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**20**	**31**	**15**	**-51,61%**
7	Düngemittel	**133**	**169**	**139**	**-17,75%**
8	Chemische Erzeugnisse	**2**	**14**	**11**	**-21,43%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**15**	**20**	**17**	**-15,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**7**	**5**	**2**	**-60,00%**
	Deutschland - Slowakien	**498**	**462**	**445**	**-3,68%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**14**	**13**	**52**	**300,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**67**	**70**	**85**	**21,43%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**1**	**0**	**2**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**65**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**2**	**0**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**84**	**89**	**64**	**-28,09%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**13**	**18**	**1**	**-94,44%**
7	Düngemittel	**244**	**269**	**233**	**-13,38%**
8	Chemische Erzeugnisse	**8**	**2**	**8**	**300,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**1**	**0**	**-100,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
			1000 t		1000 t
					%
	Deutschland - Ungarn	**1160**	**1318**	**1256**	**-4,70%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**294**	**253**	**336**	**32,81%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**470**	**556**	**495**	**-10,97%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**5**	**4**	**6**	**50,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**137**	**168**	**210**	**25,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	**3**	**2**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**219**	**293**	**154**	**-47,44%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**10**	**11**	**8**	**-27,27%**
7	Düngemittel	**4**	**7**	**19**	**171,43%**
8	Chemische Erzeugnisse	**3**	**1**	**2**	**100,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**15**	**23**	**26**	**13,04%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Deutschland - Übrige	**2502**	**3289**	**3351**	**1,89%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**52**	**45**	**63**	**40,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**147**	**169**	**181**	**7,10%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**8**	**23**	**47**	**104,35%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**46**	**64**	**60**	**-6,25%**
4	Erze u. Metallabfälle	**67**	**53**	**50**	**-5,66%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**1472**	**1946**	**1850**	**-4,93%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**105**	**184**	**246**	**33,70%**
7	Düngemittel	**40**	**90**	**89**	**-1,11%**
8	Chemische Erzeugnisse	**36**	**45**	**50**	**11,11%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**529**	**670**	**715**	**6,72%**
99	darunter besondere Transportgüter	**269**	**325**	**360**	**10,77%**
	Niederlande - Polen	**26**	**33**	**76**	**130,30%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**6**	**3**	**3**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**2**	**3**	**8**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**2**	**6**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**2**	**2**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**2**	**0**	**2**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**7**	**9**	**8**	**-11,11%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**1**	**5**	
7	Düngemittel	**0**	**0**	**2**	
8	Chemische Erzeugnisse	**6**	**11**	**35**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**1**	**2**	**7**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**1**	**2**	

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t			%
	Niederlande - Tcheschien	**155**	**40**	**33**	**-17,50%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**8**	**2**	**11**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**73**	**12**	**8**	**-33,33%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**3**	**2**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**18**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**9**	**13**	**9**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**1**	**0**	**0**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**30**	**3**	**2**	**-33,33%**
7	Düngemittel	**7**	**1**	**1**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	**5**	**4**	**1**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**1**	**3**	**1**	**-66,67%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**1**	
	Niederlande - Sowakien	**1**	**108**	**131**	**21,30%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**3**	**42**	**1300,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**47**	**48**	**2,13%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**1**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**21**	**11**	**-47,62%**
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**1**	**1**	**0,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**0**	**26**	**19**	**-26,92%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**1**	**2**	**100,00%**
7	Düngemittel	**0**	**3**	**3**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**3**	**#DIV/0!**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**6**	**2**	**-66,67%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**5**	**1**	
	Niederlande - Ungarn	**500**	**519**	**634**	**22,16%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**29**	**58**	**132**	**127,59%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**430**	**372**	**395**	**6,18%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**1**	**16**	**37**	**131,25%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**4**	**0**	**-100,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	**3**	**4**	**11**	**175,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**8**	**38**	**25**	**-34,21%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**9**	**2**	**8**	**300,00%**
7	Düngemittel	**13**	**11**	**12**	**9,09%**
8	Chemische Erzeugnisse	**2**	**1**	**2**	**100,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**5**	**13**	**12**	**-7,69%**
99	darunter besondere Transportgüter	**1**	**7**	**6**	

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t			1000 t %
	Belgien - Polen	**44**	**22**	**30**	**36,36%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**3**	**0**	**5**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**13**	**7**	**18**	**157,14%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**16**	**14**	**4**	**-71,43%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**1**	**0**	**0**	
7	Düngemittel	**6**	**1**	**2**	**100,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	**3**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**2**	**0**	**1**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Belgien - Tcheschien	**15**	**17**	**12**	**-29,41%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**6**	**15**	**4**	**-73,33%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**2**	**0**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**1**	**0**	**0**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**0**	**4**	
7	Düngemittel	**2**	**0**	**0**	
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**4**	**2**	**4**	**100,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Belgien - Slowakien	**66**	**76**	**62**	**-18,42%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**4**	**0**	**2**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**14**	**25**	**27**	**8,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**0**	**2**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**46**	**38**	**8**	**-78,95%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**2**	**9**	**350,00%**
7	Düngemittel	**2**	**7**	**4**	**-42,86%**
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**4**	**10**	**150,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04 1000 t %
		1000 t			
	Belgien - Ungarn	**234**	**229**	**91**	**-60,26%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**20**	**6**	**9**	**50,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**85**	**33**	**44**	**33,33%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**11**	**7**	**0**	**-100,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
4	Erze u. Metallabfälle	**0**	**0**	**0**	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**88**	**162**	**28**	**-82,72%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**6**	**6**	**5**	**-16,67%**
7	Düngemittel	**0**	**4**	**3**	**-25,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**24**	**11**	**2**	**-81,82%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Luxemburg - übrige Staaten	**90**	**67**	**276**	**311,94%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**0**	**0**	**0**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	**0**	**0**	**0**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**0**	**0**	**136**	
4	Erze u. Metallabfälle	**86**	**67**	**27**	**-59,70%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**4**	**0**	**31**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**0**	**0**	**44**	
7	Düngemittel	**0**	**0**	**38**	
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**0**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Österreich - Ungarn	**1159**	**1160**	**1157**	**-0,26%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**100**	**148**	**105**	**-29,05%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**30**	**17**	**14**	**-17,65%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**17**	**19**	**30**	**57,89%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**752**	**632**	**786**	**24,37%**
4	Erze u. Metallabfälle	**1**	**5**	**3**	**-40,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**31**	**109**	**43**	**-60,55%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**86**	**56**	**55**	**-1,79%**
7	Düngemittel	**122**	**156**	**114**	**-26,92%**
8	Chemische Erzeugnisse	**9**	**9**	**2**	**-77,78%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**11**	**9**	**5**	**-44,44%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	

Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN

NST Nr.	Land Güterkategorie	Menge 2003	Menge 2004	Menge 2005	Entw. 05/04
		1000 t			1000 t
					%
	Österreich - Slowakische Republik	**1573**	**1728**	**1385**	**-19,85%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**17**	**21**	**3**	**-85,71%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**24**	**19**	**18**	**-5,26%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**30**	**31**	**16**	**-48,39%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**683**	**830**	**635**	**-23,49%**
4	Erze u. Metallabfälle	**778**	**774**	**696**	**-10,08%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**20**	**26**	**15**	**-42,31%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**14**	**11**	**2**	**-81,82%**
7	Düngemittel	**3**	**16**	**0**	**-100,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	**0**	**0**	**0**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**4**	**0**	**0**	
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Österreich - andere Donaustaaten	**4062**	**4819**	**3744**	**-22,31%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**340**	**455**	**569**	**25,05%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**351**	**388**	**208**	**-46,39%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**10**	**86**	**69**	**-19,77%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**195**	**299**	**213**	**-28,76%**
4	Erze u. Metallabfälle	**1808**	**2041**	**1448**	**-29,05%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**321**	**302**	**262**	**-13,25%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**347**	**499**	**291**	**-41,68%**
7	Düngemittel	**629**	**686**	**642**	**-6,41%**
8	Chemische Erzeugnisse	**22**	**38**	**29**	**-23,68%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**39**	**25**	**13**	**-48,00%**
99	darunter besondere Transportgüter	**0**	**0**	**0**	
	Insgesamt	**278465**	**302040**	**306156**	**1,36%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	**11453**	**12045**	**11600**	**-3,69%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	**16933**	**18868**	**19231**	**1,92%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	**31239**	**34554**	**31897**	**-7,69%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**40802**	**43454**	**43468**	**0,03%**
4	Erze u. Metallabfälle	**42675**	**46120**	**43770**	**-5,10%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	**18981**	**21530**	**21180**	**-1,63%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	**42876**	**44545**	**43453**	**-2,45%**
7	Düngemittel	**12694**	**12730**	**13211**	**3,78%**
8	Chemische Erzeugnisse	**27008**	**29664**	**31837**	**7,33%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	**33804**	**38530**	**46509**	**20,71%**
99	darunter besondere Transportgüter	**24041**	**27419**	**34202**	**24,74%**

Tabelle OM10 : Containertranporte auf dem Rhein und den mit dem Rhein verbundenen Wasserstraßen in TEU

(Basiert auf umschäge in den wichtigsten Häfen)

	insgesamt	Einfuhr			Ausfuhr		
Rheinverkehr		**insgesamt**	**leer**	**beladen**	**insgesamt**	**leer**	**beladen**
Niederrhein							
02	444783	211157	102666	108491	233626	49578	184048
03	537779	260870	127330	133540	276909	70132	206777
04	613685	295794	145695	150099	317891	75169	242722
05	669125	336414	170753	165661	332711	72930	259781
Entwicklung (2005 / 2004)	**9,03**	**13,73**	**17,20**	**10,37**	**4,66**	**-2,98**	**7,03**
Mittelrhein							
02	649625	316482	179607	136875	333143	38998	294145
03	696486	339560	185248	154312	356926	40303	316623
04	862395	426193	242824	183369	436202	45346	390856
05	1005651	517603	313810	203793	488048	117743	370305
Entwicklung (2005 / 2004)	**16,61**	**21,45**	**29,23**	**11,14**	**11,89**	**159,65**	**-5,26**
Oberrhein							
02	227935	115112	78382	36730	112823	19994	92829
03	246451	120911	78878	42033	125540	21533	104007
04	292628	138218	93240	44978	154410	21815	132595
05	270089	129149	79711	49438	140940	22536	118404
Entwicklung (2005 / 2004)	**-7,70**	**-6,56**	**-14,51**	**9,92**	**-8,72**	**3,31**	**-10,70**
insgesamt 02	1322343	642751	360655	282096	679592	108570	571022
insgesamt 03	1480716	721341	391456	329885	759375	131968	627407
insgesamt 04	1768708	860205	481759	378446	908503	142330	766173
insgesamt 05	1944865	983166	564274	418892	961699	213209	748490
Entwicklung (2005 / 2004)	**9,96**	**14,29**	**17,13**	**10,69**	**5,86**	**49,80**	**-2,31**

	insgesamt	Einfuhr			Ausfuhr		
Beförderungen im Deltagebiet		**insgesamt**	**leer**	**beladen**	**insgesamt**	**leer**	**beladen**
Belgien / Niederlande							
04	826005	379514			446491		
05	849926	370928			478998		
Entwicklung (2005 / 2004)	**2,90**	**-2,26**			**7,28**		
Frankreich / Belgien							
04	92531	41656	23971	17685	50875	4221	46654
05	90241	39907	27993	11914	50334	4357	45977
Entwicklung (2005 / 2004)	**-2,47**	**-4,20**	**16,78**	**-32,63**	**-1,06**	**3,22**	**-1,45**
Frankreich / Niederlanden							
04	38226	19230	12640	6590	18996	1652	17344
05	34046	20041	12829	7212	14005	1465	12540
Entwicklung (2005 / 2004)	**-10,93**	**4,22**	**1,50**	**9,44**	**-26,27**	**-11,32**	**-27,70**
Total 04	956762	440400	-	-	516362	-	-
Total 05	974213	430876	-	-	543337	-	-
Entwicklung (2005 / 2004)	**1,82**	**-2,16**	-	-	**5,22**	-	-

Nationale Containertransporte in TEU

		insgesamt	leer	beladen
Niederlande				
	04	706289		
	05	746981		
	Entwicklung (2005 / 2004)	**5,76**		
Deutschland				
	04	171812	68832	102980
	05	203709	97521	106188
	Entwicklung (2005 / 2004)	**18,57**	**41,68**	**3,12**
Frankreich				
(Bassin du Rhône)	**04**	46412	-	-
	05	55807	-	-
	Entwicklung (2005 / 2004)	**20,24%**	-	-
(Bassin de la Seine)	**04**	86358	-	-
	05	121584	-	-
	Entwicklung (2005 / 2004)	**40,79%**	-	-
(Canaux du nord)	**04**	58146	-	-
	05	61709	-	-
	Entwicklung (2005 / 2004)	**6,13%**	-	-

*