MARKT BEOBACHTUNG

2007 - 1

der *Europäischen Binnenschifffahrt*

Sekretariat der
Zentral Kommission
der Rheinschifffahrt

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie
und Verkehr

Marktbeobachtung Nr. 5

Konjunkturbericht Ende 2007

Haftungsausschlusserklärung

Die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, erfolgt auf eigenes Risiko des Nutzers. Die Europäische Gemeinschaft, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihr Sekretariat haften in keiner Weise für die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, oder für sich daraus ergebende Konsequenzen. Die in der Studie dargestellten Tatsachen und ausgedrückten Meinungen sind jene des Beraters und repräsentieren nicht zwangsläufig auch die Position der Europäischen Kommission, ihrer Dienststellen oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu dem betreffenden Thema. Diese Mitteilung stellt keine förmliche Verpflichtung für die genannten Kommissionen dar.

April 2008

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Einleitung

Kapitel 1: Analyse der Beförderungsnachfrage

1. Wirtschaftswachstum: Entwicklung und Aussichten

2. Beförderungsnachfrage: Entwicklung und Aussichten
- 2.1 Gesamtentwicklung der Güterbeförderung
- 2.2 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
  - 2.2.1 Die großen europäischen Achsen
  - 2.2.2 Nationaler und regionaler Verkehr
- 2.3 Bewertung der Beförderungnachfrage nach Branchen
  - 2.3.1 Landwirtschaftssektor
  - 2.3.2 Eisen- und Stahlsektor
  - 2.3.3 Energiesektor: Kohle
  - 2.3.4 Baustoffe
  - 2.3.5 Containerbeförderungen
  - 2.3.6 Beförderung von Produkten aus dem Erdölsektor
  - 2.3.7 Chemiesektor

3. Umschlag in den Häfen und Modalsplitanteil der Binnenschifffahrt
- 3.1 Seehäfen
- 3.2 Binnenhäfen

Kapitel 2: Analyse des Beförderungsangebots

1. Struktur der europäischen Flotten

2. Neuer Laderaum auf dem Markt

Kapitel 3: Wasserführung

1. Wasserführung und Betriebskapazität

2. Wasserführung auf dem Rhein

3. Wasserführung auf dem Oberlauf der Donau

4. Wasserführung auf der Elbe

Schlussfolgerung und prognosen

Anlagen

- **Wachstumsraten des realen Bruttoinlandsproduktes**
- **Entwicklung des Modalsplitanteils der Beförderungsarten zu Lande**
- **Die wichtigsten Verkehrsströme in der Binnenschifffahrt**
- **Beförderungsaufkommen auf den wichtigsten Binnenwasserstraßen in Europa (2006)**

Laderaumangebot:

Tabelle MO1: Die Binnenflotten 2001-2006 nach Schiffstypen
Tabelle MO2: Die Binnenflotten am 31.12.2006 nach Tonnageklassen
Tabelle MO3: Die Binnenflotten am 31.12.2006 nach Baujahrklassen
Tabelle MO4: Neubauten bis Ende Dezember 2007

Laderaumnachfrage:

Tabelle MO5: nationaler Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
Tabelle MO6: internationaler Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
Tabelle MO7: gesamter Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
Tabelle MO8: Containerbeförderungen auf den Hauptachsen
Tabelle MO9: Güterverkehr auf dem Rhein

Glossar

Quellen

Allgemeine Einleitung

Vorliegende Veröffentlichung 2007-1 hat insbesondere die Analyse der Entwicklung von Angebot und Nachfrage in der Binnenschifffahrt im Jahr 2006 zum Gegenstand. Hinsichtlich der Beförderungsnachfrage basiert der vorliegende Bericht auf einer Bewertung der Transporte auf den vier großen europäischen Binnenschifffahrtsachsen jeweils nach Gütergruppen. Es ist festzustellen, dass vollständige Daten für 2006 und 2007 erst spät nach dem Bezugszeitraum vorliegen. Dies wird sich jedoch ab 2008 voraussichtlich ändern, wenn die neue Verordnung (EG) Nr 1365/2006 zur Beobachtung des Güterverkehrs in Kraft treten. Im Rahmen der neuen Bestimmungen stehen dann aufeinander abgestimmte Daten zur Verfügung, die sich mithin besser vergleichen und auswerten lassen.

Der Bewertungsansatz nach Gütergruppen jeweils bezogen auf die einzelnen Hauptverbindungen ist darauf ausgerichtet, die Analyse jeweils bezogen auf den betreffenden Warenweg im Kontext vorzunehmen und mit Prognosen zur Entwicklung der Beförderungsnachfrage jeweils für einen spezifischen Industriesektor unter Berücksichtigung des dort vorhandenen Potenzials zu verbinden.

Zudem lässt sich so die Entwicklung des Modalsplitanteils der Binnenschifffahrt im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern beobachten. Im derzeitigen Kontext ist dies vor allem im Bereich der Container auf der Ebene der See- und Binnenhäfen möglich.

In der vorliegenden Veröffentlichung wird das Verkehrsangebot wie bisher auch ausgehend von den Daten zu den nationalen Flotten bewertet. Zum ersten Mal konnten Daten zu den Flotten der meisten Donau- und und osteuropäischen Staaten mitberücksichtigt werden. Es zeigt sich jedoch, dass die genaue Beurteilung der potenziell vorhandenen europäischen Flotte sich insofern schwierig gestaltet, als die Erfassungskriterien nicht immer aufeinander abgestimmt sind. Ein vollständiger Überblick über die im europäischen Binnenschifffahrtsnetz vorhandenen Kapazitäten wird erst dann möglich sein, wenn die Registrierung der Schiffe auf einer gemeinsamen Grundlage erfolgt.

Bis hier ein geeignetes Informationsinstrument zur Verfügung steht, lassen sich aus der Beobachtung der Neubauten wichtige Hinweise auf die Entwicklung des Beförderungsangebots ableiten, insbesondere so lange das Abwracken von Schiffen die Ausnahme ist und der Schiffstransfer zwischen den Staaten keine Auswirkungen auf die Gesamtkapazität auf dem Markt hat. Aus der Beurteilung der Merkmale der in Betrieb genommenen Schiffe lassen sich Rückschlüsse auf die Entwicklung der Flotte ziehen.

Kapitel 1
Analyse der Beförderungsnachfrage

1. Wirtschaftswachstum: Entwicklung und Aussichten

Es ist eine Tatsache, dass die Entwicklung aller Transportmodalitäten eng mit der Entwicklung der Wirtschaft verbunden ist. Stärkere Wirtschaftsentwicklung (bei den Verladern) drückt sich in einer höheren Transportnachfrage aus. Trotz einer gewissen Elastizität variiert die Transportnachfrage also je nach Wachstum oder Rückgang der Wirtschaft. Wohl kann festgestellt werden, dass der Transport sich manchmal schneller erholt als der allgemeine wirtschaftliche Durchschnitt und schneller wächst. Es ist daher wichtig, sowohl die Wirtschaftsentwicklung als auch die Transportleistungen zu betrachten. Und dies auf mehreren Ebenen und in spezifischen Branchen. Zunächst also erst die Wirtschaft im allgemeinen.

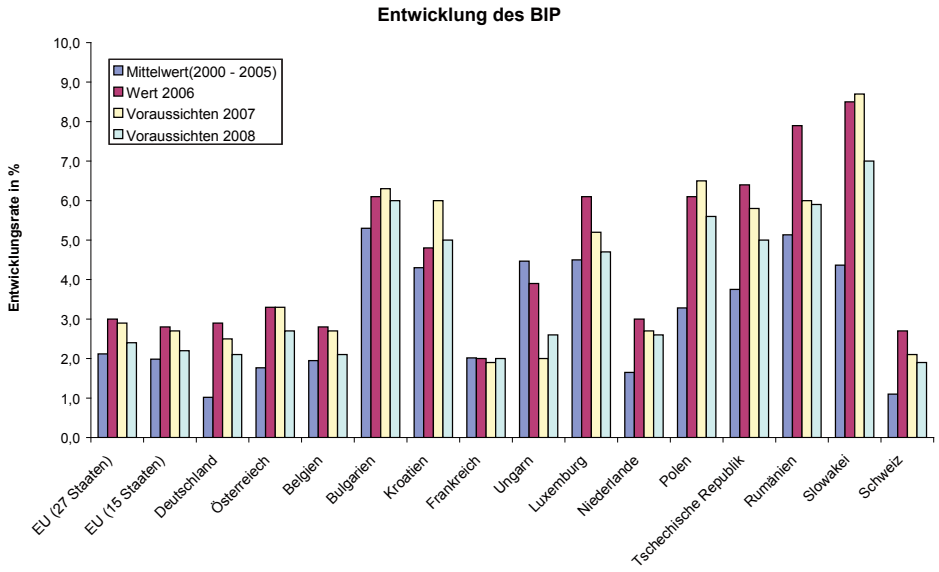
2006 setzte ein leichter Rückgang des Wachstums in der Weltwirtschaft ein, dennoch blieb es im Jahr 2007 in Europa auf hohem Niveau. Die Flaute war insbesondere in den USA spürbar.

Im Juli 2007 brach dort Unruhe auf den Finanzmärkten aus, als deutlich wurde, dass bei den Sub-Prime Hypotheken beträchtliche Verluste entstanden sind. Diese Krise auf dem Wohnungsmarkt wirkte sich dämpfend auf die Entwicklung des amerikanischen BIP und den inländischen Verbrauch (wobei auch die hohen Ölpreise mitspielten) aus. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich jedoch normal bis günstig weiter, besonders in der ersten Jahreshälfte. Dazu kam auch eine starke Nachfrage aus dem Ausland, ausgelöst durch den schwachen Dollar.

Die Entwicklungsländer waren wieder die dynamischste Region, allen voran China, und erlebten ein gutes Jahr. Dort stieg das BIP in der ersten Jahrehälfte um 11,5%. Die chinesische Produktivitätssteigerung ist hoch und vor allem die Investitionen und der Export wuchsen eindrucksvoll. In 2007 wurde erstmals mehr nach Europa als in die USA exportiert.

Der weltweite Ölpreis war hoch als Folge der großen Nachfrage und des starken Wachstums der Weltwirtschaft (vor allem Indien und China). Im November 2007 war der Ölpreis auf einem all time Höchststand. Da die OECD Länder sich mehr auf Biobrandstoffe fokussierten, hatten es die OPEC Länder nicht eilig mit neuen Investitionen. Der Weltölmarkt bleibt daher angespannt und obendrein von der Unruhe auf den Finanzmärkten abhängig.

Grafik Nr. 1:



Auch in der Euro-Zone lag das Wachstum über dem Trend, vor allem in der ersten Jahreshälfte 2007. Vorläufige Zahlen weisen auf ein durchschnittliches BIP-Wachstum in der EU-27 von 3% 2006 und 2,9% 2007 hin. Die Inlandsnachfrage, der Export und die Investitionen waren die Motoren des Wachstums. Das Wachstum ist um einen Bruchteil niedriger als in vorhergehenden Perioden, was durch den hohen Kurs des Euro, den hohen Ölpreis und die schwächere amerikanische Nachfrage erklärt werden kann. Der Motor war hier vor allem der europäische Dienstleistungssektor – und weniger die Industrie. Die Exporte aus der Euro-Zone stiegen neuerlich (dank der aufstrebenden Wirtschaften) und auch das investierte Kapital und die Beschäftigung nahmen zu. Die Inflation nahm in der Euro-Zone, getrieben durch den Ölpreis, gegen Ende des Jahres zu. Innerhalb Europas sind starke regionale Unterschiede festzustellen. Deutlich ist das noch immer überdurchschnittliche Wachstum in den neuen Mitgliedstaaten, wie Polen, der Slowakei (Autoproduktion) oder den baltischen Staaten, mit beeindruckenden Import- und Exportstatistiken. Auch in den Rheinuferstaaten wuchs die Wirtschaft 2007, wenn auch weniger schnell als 2006. Die Wachstumsrate lag in Frankreich um 0,1%, in den Niederlanden um 0,3% und in Deutschland um 0.4% niedriger als der Vergleichswert aus 2006. Deutschland führte am ersten Januar 2007 einen höheren Mehrwertsteuer-Tarif ein, was einen dämpfenden Effekt auf das Konsumwachstum im ersten Halbjahr hatte. Im allgemeinen war 2007 jedoch für Europa wieder ein wirtschaftlich günstiges Jahr, obwohl nicht so boomend wie 2006. Das Wachstum erreichte jedoch wieder das Niveau der späten neunziger Jahre.

Quelle: CPB, Eurostat

ALLGEMEINE QUALITATIVE BEOBACHTUNG

Die Wirtschaften werden immer mehr miteinander verwoben. Es entstehen weltweite Netzwerkwirtschaften, die zunehmend auf Kenntnis und Dienstleistungen beruhen. Doch spielt Transport weiterhin eine wichtige Rolle.
Der Transport unterliegt dabei den Mechanismen, die die moderne internationale Wirtschaft kennzeichnen: Globalisierung, Arbeitsteilung, wachsende Betriebsgrößen und Spezialisierung der Produktion. Diese Trends sind wieder dadurch möglich geworden, dass die Transportkosten nur einen kleinen Teil der gesamten Produktionskosten ausmachen. Durch den Container hat der Ferne Osten Anschluss an die westeuropäischen Absatzmärkte gefunden. Seehäfen in Europa konsolidieren sich und bauen unter Einfluss des vorhergesagten Wachstums des Welthandels weiter aus. Dabei geht es vor allem um Investitionen im Containermarkt.
Containermärkte werden von anderen Mechanismen beherrscht als beispielsweise Märkte für Schüttgut. Steht im kontinentaleuropäischen Schüttgutmarkt die Kontinuität der Lieferung an eine meist beschränkte Anzahl von Großkunden (Kraftwerke, Hochöfen) im Vordergrund, kennzeichnet sich der Containermarkt durch Komplexität und detaillierte Kettenstruktur. Container beinhalten in der Regel keine Rohstoffe sondern Halb- und Fertigwaren. Des Weiteren sind die transportierten Güter meist hochwertig oder werden dies durch die Behandlung in einem Hafen oder Verteilerzentrum. Im Containermarkt herrscht intensiver Wettbewerb, eine effiziente Lieferkettenverwaltung und Flexibilität sind wesentlich. Die Waren müssen zur genauen Zeit geliefert werden können, da die Produktionsprozesse stets genau abgestimmt werden, auch infolge des Wunsches der Verlader, nur mehr minimale Lager halten zu müssen. Schnelligkeit ist daher wichtig, ebenso wie Verlässlichkeit. Verspätung bedeutet dann sofort: Schaden für den Verlader.

Vor diesem Hintergrund müssen die Verkehrsträger, darunter auch die Binnenschifffahrt, ihre Transportdienste anbieten. Es herrscht starker (Preis-)Wettbewerb, trotzdem gibt es für die Transporteure und Modalitäten Möglichkeiten sich hervorzuheben. Will die Binnenschifffahrt auch in der Zukunft das Gateway-Konzept bedienen, muss sie sich auf Efficiency einstellen, sich nach den Wünschen der Verlader richten und sich noch mehr an den Charakteristiken des Marktes spiegeln. Nur Kapazität anzubieten, ist nicht ausreichend, Flexibilität und Verlässlichkeit werden immer wichtiger. Die Vorteile der Binnenschifffahrt sind bekannt: grosse Kapazität zu attraktiven Tarifen. Aber sie hat auch eine längere Laufzeit, mehr Risiken durch Niedrigwasser oder Verkehrsstockungen. Mit Innovation und Investitionen wie RIS kann die Binnenschifffahrt ihre Chancen vergrößern. Im Containermarkt will man nämlich wissen, wo jedes Stückchen Ladung sich in jedem Augenblick befindet: das ist wieder Input für das Operations Management. Wenn man auch Aspekte wie Security ernst nimmt, wird nicht nur die Sicherheit erhöht, es kann auch ein Link zur betriebswirtschaftlichen Optimierung der Verlader gelegt werden. Auch Elemente ausserhalb der Einflusssphäre der Branche können eine Bedrohung formen, wie abnehmende Erreichbarkeit der Binnenhäfen oder langsam verlaufendes Terminalhandling in Seehäfen. Dies bedarf daher auch weiter dauernder Aufmerksamkeit.

2. Beförderungsnachfrage: Entwicklung und Aussichten

2.1 Gesamtentwicklung der Güterbeförderung

Wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, nahm zusammen mit der wirtschaftlichen Wohlfahrt der Welthandel in 2007 zu. Dies führte wieder zu einer Zunahme des Transports, sogar trotz steigender Ölpreise. Die dauernde Ausgliederung der Produktion in Gebiete, in denen Arbeit billiger ist – namentlich Asien, aber nicht nur – ist die Hauptursache für das Transportwachstum. Es handelt sich dabei vor allem um Container: Sowohl für Rotterdam (das auch ein bedeutender Umschlagplatz im innereuropäischen Verkehr ist) als auch für Hamburg war China der wichtigste Partner im Containertransport (15 bzw. 30% im Jahr 2006). Aber auch die Exporte nach China haben als Folge der wirtschaftlichen Entwicklung in diesem Land (durchschnittliche jährliche Zunahme von ca. 20% seit 1999) zugenommen. Die starke Zunahme des Transports ist also am deutlichsten in der Containerschifffahrt. Die weitere Öffnung der Weltmärkte – durch Abbau der Handelsschranken – wird den Handel und daher die Anlieferung von Containern nur weiter antreiben.

So erklärte der tonangebende Reedereiverband FEFC (Far Eastern Freight Conference), 2007 als ein sehr gutes Jahr erfahren zu haben (es wurden 18% mehr Container transportiert), und für 2008 wird eine gleiche Zunahme erwartet. Trotz des enormen Umsatzvolumens bei Seereedereien scheinen diese jedoch Schwierigkeiten zu haben, eine rentable Betriebsführung zu erreichen. Der Markt bleibt daher in Bewegung (Übernahmen, Fusionen, Rationalisierungen). Das Resultat ist, dass durch Konsolidierung und größere Einheiten eine Konzentration auf Anbieter interkontinentaler Verbindungen stattfindet. Relevant bei der Betrachtung der Transportströme ist, dass Reedereien aus strategischen Gründen oft mehrere Häfen in Europa anlaufen („multi porting“) anstatt einen festen Mainport zu wählen. Durch die Wahl des Anlegens in Europa beeinflussen sie die Verteilung des Umschlags in den europäischen Seehäfen. Dies hat seinerseits wieder Auswirkungen auf die Struktur der intra-europäischen Distribution.

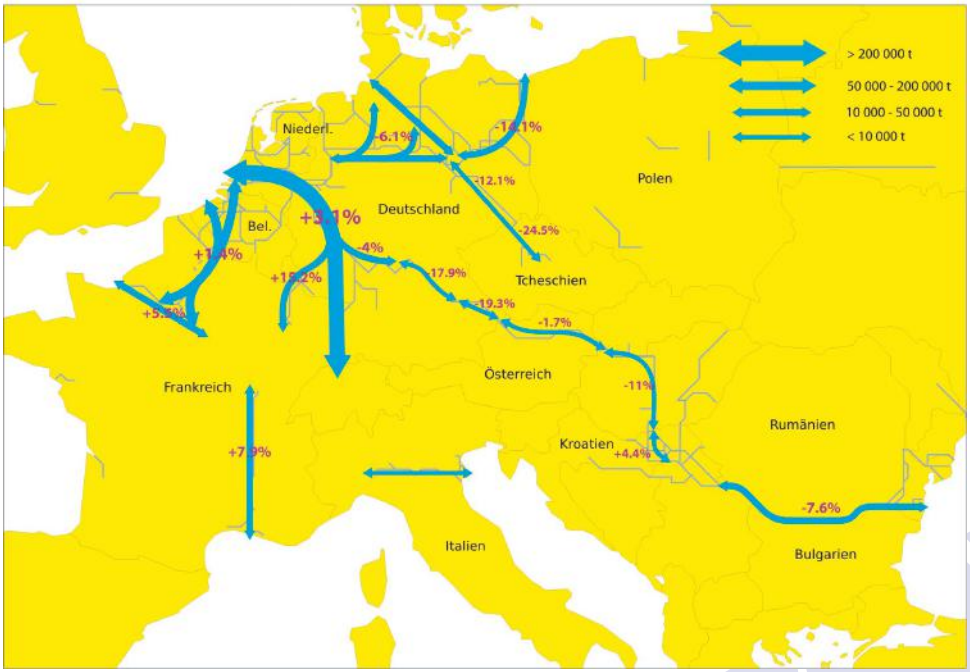
Potenziell führt der wachsende Welthandel zu einer Erhöhung der europäischen Transportnachfrage. Auch die Binnenschifffahrt, die wie keine andere stark in großen Strömen ist, profitiert davon. Die Zunahme des Containertransports stellt eine Chance für die europäischen (Hafen-)Staaten dar, nicht nur in Bezug auf das zu transportierende Volumen, sondern auch für value added logistics und damit verbundene hochwertigere Arbeitsplätze. Die EU sieht Transport und Logistik als Träger der wirtschaftlichen Entwicklung, die wo möglich gefördert werden müssen. Jedoch werden nicht nur die Volumen-Entwicklung, sondern auch die externen Kosten, wie z.B. der Umweltverschmutzung, stets mehr in der Güterverkehrspolitik berücksichtigt. Transportarten, die in diesem Punkt schnellere Fortschritte erzielen, haben auf längere Sicht mehr Chancen. Der Wettbewerb im Transportsektor spielt bisher vor allem bei Kosten und Qualität. Der Straßentransport ist in der Regel Marktführer im (feinmaschigen) Binnenland-Containertransport, aber auf internationalen (sprich längeren) Strecken hat die Binnenschifffahrt eine stärkere Marktposition. Dies natürlich unter der Bedingung, dass passende Fahrstraßen zur Verfügung stehen. Die Konkurrenz zwischen Straße und Binnenschifffahrt offenbart sich vor allem auf den mittleren Strecken im Stückgutmarkt. Mit konzentrierten Transportachsen, wie die Schiene und die Binnenschifffahrt sie kennen, ist die

Anfälligkeit für Verkehrsbehinderungen als Folge von beispielsweise Unfällen eine potenzielle Bedrohung für die Verlässlichkeit. Die Strasse ihrerseits kennt eine zunehmende Sättigung in beinahe dem gesamten Netzwerk und dadurch steigenden wirtschaftlichen Schaden. Die Kapazität der Schiene in Europa nimmt noch stets zu, besonders durch die freiwerdende Kapazität infolge der Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecken im Personenverkehr und verbessertem nationalen Verkehrsmanagement. Die manchmal unzulängliche internationale Interoperabilität im Schienengüterverkehr wird verbessert.

Eine aktuelle Verkehrsprognose für den Transport in Deutschland bis 2025 zeigt, dass alle Verkehrsarten bei der Zunahme des Transports gewinnen, aber auch dass diese überwiegend dem Straßenverkehr zugute kommt – trotz aller Maßnahmen zur Stimulierung von Schiene und Binnenschifffahrt und der zunehmend längeren Transportstrecken. Die Schiene wächst jedoch voraussichtlich schneller als die Binnenschifffahrt.
Allgemein geht aus dieser Studie hervor, dass die beförderten Gütermengen zwischen den Seehäfen (ARA und Nordsee) und dem Hinterland bis 2025 jährlich um 6,3% für die Containisierten Gütermengen und um um 2,4% für die nicht containerisierten Gütermengen wachsen dürften. Der Unterschied zwischen den beiden Wachstumsraten wird dazu führen, dass auf diesen Relationen der Anteil der containerisierten Gütermengen von durchschnittlich 35,6% im Jahr 2004 auf nahezu 55% im Jahr 2025 ansteigen wird.

Quelle: Eurostat, Hafen Rotterdam, Hamburger Hafen, Planco Studie

Hauptverkehrsströme der europäischen Binnenschifffahrt



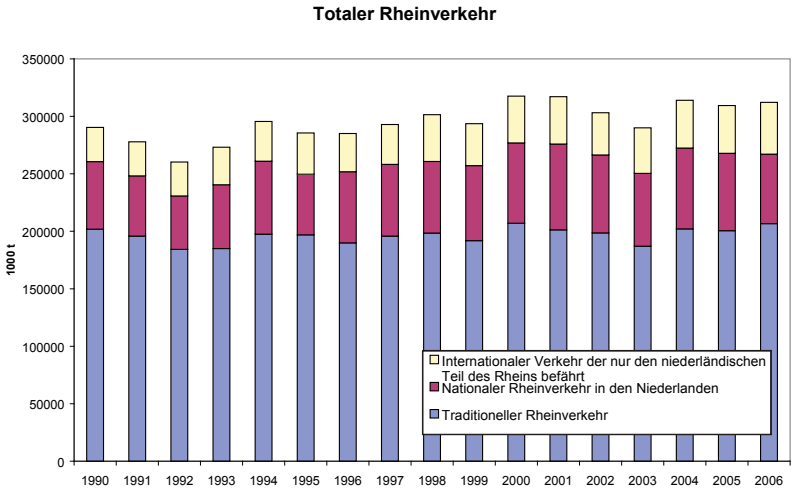
2.2 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt

2.2.1 Die großen europäischen Achsen

Auf vorstehender Karte sind die 4 Hauptachsen dargestellt, die für die Güterbeförderung auf europäischer Ebene von Bedeutung sind:

- Die Rheinachse mit über 63% der in Europa in der Binnenschifffahrt beförderten Güter. Da es sich hier um eine seit langem bestehende Binnenschifffahrtsachste handelt, verlaufen Zunahmen bei den Beförderungsmengen relativ langsam, sind aber strukturell verankert. Die Rheinachse ist mit Industrieanlagen verknüpft, deren Ansiedlung weit in die Vergangenheit zurückreicht. Lediglich im Containerbereich war in den letzten zehn Jahren ein beträchtlicher Zuwachs zu verzeichnen.

Grafik Nr. 2:



- die Nord-Süd-Achse zwischen Frankreich, Belgien und den Niederlanden, auf der rund 15% der auf Binnewasserstraßen verschifften Gütermengen befördert werden und die in einem Aufwärtstrend steht, der mit der Eröffnung des Seine-Nord-Kanals noch weiteren Aufschwing erhalten wird. Auf dieser Achse sind die Zuwachsraten erheblich, insbesondere im Wechselverkehr zwischen Frankreich, Belgien und den Niederlanden. Allerdings sind bezogen auf die Beförderungsmengen die Zahlen für den Zuwachs bisher noch recht gering, das vorhandene Potenziel ist jedoch bedeutend.
- die Ost-West-Achse in Deutschland, die Osteuropa und die Nordseehäfen mit den Industriezentren im Ruhrgebiet verbindet und über die knapp über 4% der in der Binenschifffahrt beförderten Güter verschifft werden. Diese Achse basiert in der Hauptsache auf dem Wechselverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und dem Gebiet, das zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin und der Elbe liegt, sowie dem

Binnenschifffahrtsverkehr von und zu den deutschen Seehäfen.
- die Main-Donau-Achse, über die rund 10% der in der Binnenschifffahrt beförderten Güter verschifft werden und deren Entwicklung sich nach der Entwicklung der Industriebesiedlung in den Donauanrainerstaaten richtet. Angesichts der Länge dieser Achse handelt es sich bei den Beförderungen mehrheitlich um interregionalen bzw. internationalen Verkehr, die Fahrstrecken decken dabei nicht unbedingt immer die gesamte Länge der Strecke ab. Dieser Aspekt wird im nachstehenden Abschnitt erörtert.

Auf den genannten Achsen verlaufen vor allem internationale Warenströme, eine Ausnahme bildet die Ost-West-Achse, auf der ein Großteil des Verkehrs die Landesgrenzen nicht überschreitet.
Für das Jahr 2006 ist auf der Nord-Süd-Achse und auf dem Rhein eine Zunahme des Beförderungsaufkommens zu verzeichnen, auf der Ost-West-Achse und auf der gesamten Donau waren die beförderten Mengen rückläufig.

2.2.2 Nationaler und regionaler Verkehr

Seine-Becken
Im Seine-Becken setzte sich die positive Entwicklung 2006 mit einem mengenmäßigen Umschlagzuwachs von 5,5% fort. Die höchsten Zuwachsraten sind im Bereich der Containerbeförderung sowie bei den Baustoffen zu verzeichnen. Für 2007 liegen noch keine vollständigen Daten vor, es ist jedoch ausgehend von den Beobachtungen zum wirtschaftlichen Kontext eine Fortsetzung des positiven Trends anzunehmen.

Belgien
In Anbetracht der Struktur des belgischen Binnenschifffahrtsnetzes und der recht kurzen Entfernungen lassen sich aus der Entwicklung des nationalen Verkehrs in Belgien nur bedingt Rückschlüsse auf die Stellung der Binnenschifffahrt in diesem Land ableiten. In Anbetracht des Zustands des belgischen Schienennetzes ist insbesondere in den letzten Jahren ein Marktanteilgewinn für den nationalen belgische Binnenschifffahrtsverkehr zu verzeichnen. 2006 nahmen in Belgien das nationale Binnenschifffahrtsaufkommen um 6% zu, das internationale hingegen nur um 2,7%.

Niederlande
Mehr noch als in Belgien ist in den Niederlanden aufgrund des dichten Binnenwasserwegenetzes eine spezifische Beurteilung gerechtfertigt. Der Marktanteil der Binnenschifffahrt liegt hier seit langem hoch. 2006 war ein Rückgang des Beförderungsaufkommens in der Binnenschifffahrt um 2% und eine Zunahme im internationalen Verkehr um rund 1% zu verzeichnen. Insgesamt stellt dies eine Stagnation der Beförderungsmengen angesichts eines durchaus günstigen wirtschaftlichen Kontextes und steigender Umschlagsmengen in den Seehäfen dar. Neben der Straße ist es unbestreitbar die Schiene, die dieses Jahr Marktanteile gewinnen konnte, insbesondere seit 2007 die sogenannte „Betuwe Route“ eröffnet wurde. Dieser Trend setzt sich voraussichtlich in den kommenden Jahren fort.

Deutsche Binnenwasserstraßen (ohne Rhein)
Im Elberaum wirkten sich die Schwankungen der Wasserführung nachteilig auf die

Binnenschifffahrtstransporte aus. Hier ist jedoch erhebliches Potenzial vorhanden, vor allem im Containersektor im Zusammenhang mit den norddeutschen Seehäfen, in denen kontinuierlich steigende Umschlagsmengen zu verzeichnen sind. Im aktuellen Kontext kommt dies der Binnenschifffahrt zugute, da die in diesem Sektor beförderten Mengen 2006 deutlich angestiegen sind, allerdings bestehen nach wie vor einige Behinderungen auf der Ebene der Infrastrukturen, vor allem oberhalb von Magdeburg, das über das nötige Potenzial verfügt, um sich künftig zu einem bedeutenden Güterverteilzentrum zu entwickeln.

Oberlauf der Donau und Main-Donau-Kanal
Sowohl im Bereich des Wechselverkehrs zwischen Main und Donau über den Main-Donau-Kanal als auch auf dem Oberlauf der Donau war das Jahr 2006 eher von einem erheblichen Rückgang des Beförderungsaufkommens gekennzeichnet. Dies ist vor allem die Folge hydrologischer Phänomene wie der Schließung des zugefrorenen Kanals über einen längeren Zeitraums und ausgeprägter Schwankungen der Wasserführung insbesondere im Rahmen von Niedrigwasserperioden im Sommer. 2007 war die Wasserführung ergiebiger, zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des vorliegenden Berichts stehen jedoch noch keine vollständigen Daten zu den Beförderungsmengen zur Verfügung.

2.3 Bewertung der Beförderungsnachfrage nach Branchen

Vorbemerkung:
Für jede einzelne Branche, die Produkte auf Binnenwasserwegen befördern lässt, ist eine Karte vorhanden, der die wichtigsten Warenströme in Europa sowie die prozentualen Veränderungen im Jahr 2006 gegenüber 2005 zu entnehmen sind.

2.3.1 Landwirtschaftssektor

Allgemeine Konjunkturentwicklung in der Landwirtschaft
Für 2008 wird angesichts der geringen Lagerbestände auf dem Weltmarkt ein Zuwachs beim Weizenexport erwartet. Dies ist die Folge unzureichender Ernteergebnisse in bestimmten Regionen. Die Weizenernte in Westeuropa wird als relativ zufriedenstellend beurteilt und ist mit den Ergebnissen 2006 vergleichbar. Aus diesen Gründen ist 2008 von einem Wiederanstieg der Beförderungsnachfrage für Weizen auszugehen.
Bei der Beförderung von Lebens- und -futtermitteln ist ein Zuwachs von knapp 6% zu verzeichnen. Dieser Anstieg ist vor allem auf die Zunahme im Bereich der Beförderung ölhaltiger Erzeugnissen und Presskuchen zurückzuführen, die über 80% dieses Markts darstellen. Kurzfristig ist von einer lebhaften Nachfrage auszugehen.

Verkehrsströme von Landwirtschaftlichen Produkten

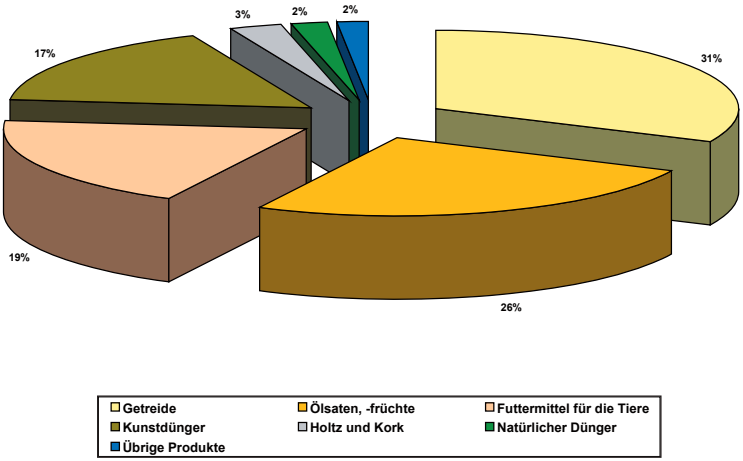
Folgende Trends ergaben sich in den letzten sechs Jahren (2000-2006):

- relative Stagnation der Weizentransporte in Westeuropa
- deutlicher Rückgang der Düngemitteltransporte mit -28% im Bereich der chemischen Düngemittel wegen maßvolleren Einsatzes derselben
- wahrscheinlich konjunkturbedingter Rückgang der Holztransporte um 30%, da die nach den Stürmen angefallenen Holzmengen nun abgebaut sind, auch wenn parallel dazu Versorgungskäufe die Beförderungsnachfrage erneut ankurbeln (vergleiche Entwicklung 2004)
- mehr als 6% Zuwachs bei den Ölsaaten.

Nachstehender Grafik sind die einzelnen Marktanteile der verschiedenen landwirtschaftlichen Produkte zu entnehmen.

Grafik Nr. 3

Anteile verschedener Güterarten aus dem Landwirtschaftssektor, die in Europa im Jahr 2006 auf Binnenwassertaßen befördert werden



Rhein

Auf dem Rhein ist zwar im ersten Halbjahr 2007 eine Stagnation bei der Düngemittelbeförderung zu verzeichnen, für die Landwirtschaftsprodukte insgesamt ergibt sich hingegen ein Zuwachs von knapp 1% .

Der Getreidetransport, auf den rund 80% der Transporte in dieser Güterkategorie entfallen, war leicht rückläufig. Der 20%-ige Rückgang der Weizentransporte, die die Hälfte dieser Kategorie ausmachen, konnte durch den rund 20%-igen Zuwachs bei Gerste und Mais nicht ausgeglichen werden. Der Zuwachs im Landwirtschaftssektor ist deshalb vor allem der Verdreifachung der Mengen beim Holztransport zuzuschreiben (deren Marktanteil damit auf 12% steigt).

Nord-Süd-Achse

Auf der Nord-Süd-Achse kam es 2006 zu einer Stagnation bei der Beförderung von Produkten aus dem Landwirtschaftssektor, auf die rund 11% der Transporte insgesamt auf dieser Achse entfallen. Für 2007 sind noch keine detaillierten Daten verfügbar, es ist jedoch von einer leichten Zunahme der Transportmengen auf der Nord-Süd-Achse auszugehen.

Donau

Auf der Donau sind die Transporte von Produkten aus dem Landwirtschaftssektor in sämtlichen Donauuferstaaten deutlich rückläufig. Insbesondere am Oberlauf der Donau - dort entfällt auf dieses Segment ein bedeutender Anteil an den Transportmengen (40 bis 50%) - war der Rückgang ausgeprägt (über 20% weniger auf der Main-Donau-Achse).

Elbe
Auf dem Beförderungsmakt auf der Elbe war ebenfalls ein bedeutender Rückgang bei den Produkten aus dem Landwirtschaftssektor zu verzeichnen, wie ohnehin in Bezug auf das Beförderungsaufkommen insgesamt, was hauptsächlich auf mangelndes Vertrauen seitens der Verlader angesichts der Wasserführung zurückzuführen ist, weshalb bei diesen der Trend zu beoachten ist, sich von diesem Markt zugunsten anderer deutscher Beinnenschifffahrtsstraßen abzuwenden, auf denen die Schifffahrt weniger von Niedrigwasserständen beeinträchtigt wird.

2.3.2 Eisen- und Stahlsektor

Allgemeine Konjunkturentwicklung im Eisen- und Stahlsektor
In den ersten 6 Monaten des Jahres 2007 stiegen die Stahlimporte nach Europa, unter anderem zur Deckung des Bedarfs der Staaten, die erst vor kurzem der EU beigetreten sind. Nach Angaben von Fachleuten aus der Branche war ab dem dritten Quartal 2007 eine Flaute zu verzeichnen. Dieser liegt jedoch lediglich ein Abbau der Lagerbestände zu Grunde, die im Verlauf des 1. Halbjahres 2007 zu umfangreich geworden waren. Insgesamt war für die deutsche Eisen- und Stahlindustrie das Jahr 2007 mit einer Steigerung um 2,5% bei der Herstellung von Roherzeugnissen ein Rekordjahr.
Die Fachleute in diesem Sektor gehen davon aus, dass nach der Phase der Rationalisierung der Lagerbestände die Aktivität in diesem Sektor 2008 wieder denselben Umfang wie zuvor erreicht, insbesondere aufgrund der nach wie vor für diesen Sektor günstigen Konjunkturlage weltweit und in Europa. Allerdings sind in den letzten Monaten einige Unsicherheitsfaktoren aufgetreten, die den Optimismus gegebenenfalls dämpfen. Zu nennen ist hier die Tatsache, dass auch der Aufschwung im europäischen Bausektor zum Wachstum der europäischen Binnennachfrage beigetragen hat. Ausgehend davon stellt sich dann die Frage, wie sich die Veränderungen bei den Kreditbedingungen in den kommenden Monaten auf die Nachfrage aus dem Bausektor auswirken. Zudem befürchtet die europäische Eisen- und Stahlindustrie auch eine Zunahme von Billigprodukten zu Lasten der europäischen Produktion. Mittelfristig wirkt sich möglicherweise auch der aktuelle Stand des Euro ungünstig auf die Exporte aus.

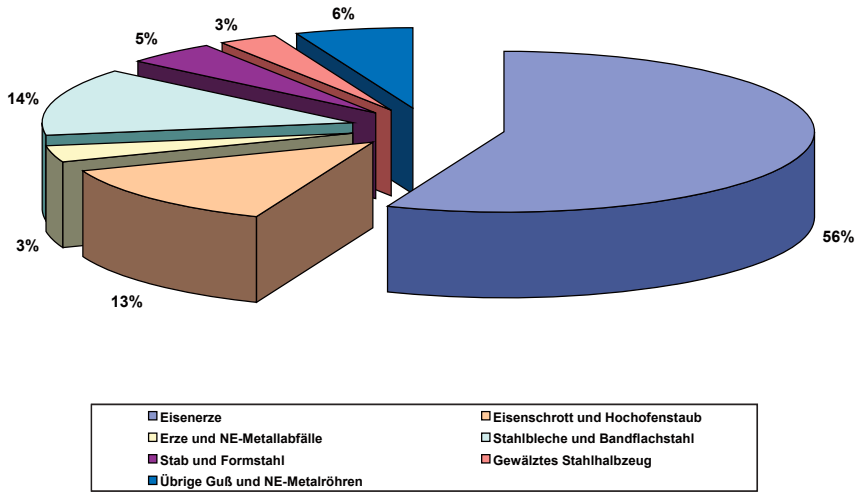
Beförderung in der Binnenschifffahrt
Bezogen auf die Binnenschifffahrt ist in diesem Sektor die Beförderungsnachfrage sowohl bei den Import- als auch bei den Export-Güterströmen weiterhin erheblich. Auf dem Rhein und auf der Mosel, auf denen auf die Beförderung von Produkten aus dem Eisen- und Stahlsektor knapp 25% der Beförderungsmengen entfallen, war hier ein Zuwachs von 1,9% bzw. 17% zu verzeichnen. Im ersten Halbjahr 2007 stieg das Beförderungsaufkommen bei Produkten aus der Metallindustrie im Vergleich zum ersten Halbjahr 2006 um durchschnittlich 23%. Die Beförderung von Erzen und Metallabfällen hat nur um 3% zugenommen. Bei diesen beiden Güterkategorien ist ein Zuwachs vor allem im Bergverkehr zu verzeichnen, insbesondere wegen der starken Zunahme der Importe. Im einzelnen handelt es sich um Halbfertigprodukte wie Stahlblech. Die ersten Ergebnisse, die zu den Gesamtbeförderungsmengen in der Binnenschifffahrt im Jahr 2007 vorliegen, zeigen erhebliche Steigerungsraten bei den Beförderungsmengen von und zu den Seehäfen (z.B. Antwerpen +11% bei den Rohstoffen und +24% bei Eisen, Stahl und Ne-Metallen). Angesichts der nach wie vor weltweit lebhaften Stahlnachfrage ist davon auszugehen, dass hier 2008 eine kontinuierliche Beförderungsnachfrage in der europäischen

Binnenschifffahrt weiterhin gewährleistet ist.

Verkehrsströme aus dem Stahlsektor

Grafik Nr.4

Anteile veschiedener Güterarten aus dem Eisen- und Stahlsektor, die in Europa im Jahr 2006 auf Binnenwasserstraßen befördert werden

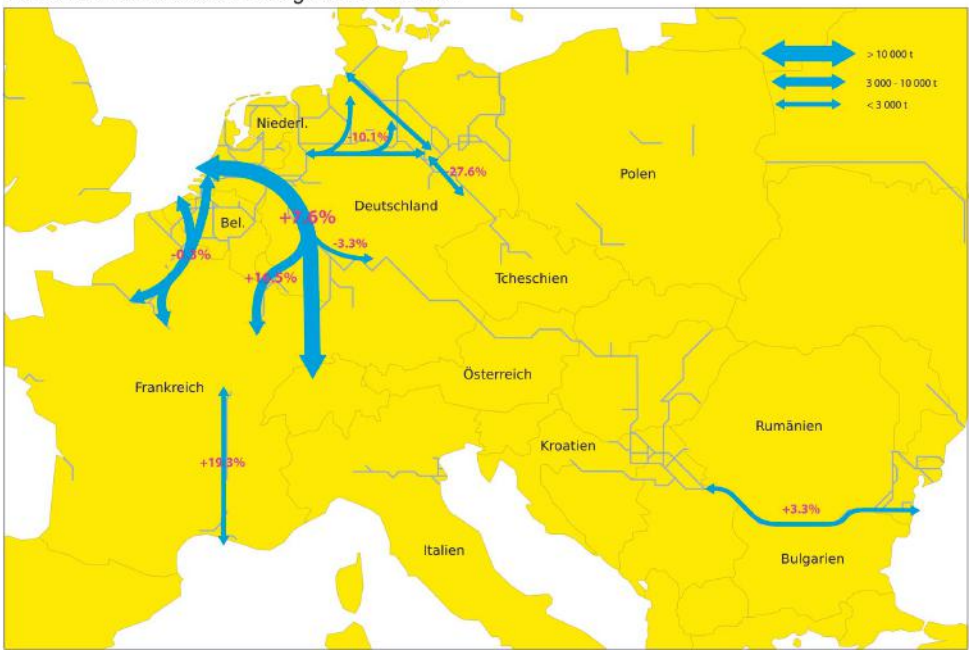


2.3.3 Energiesektor: Kohle

Nach Deutschland wird im Vergleich aller Rheinuferstaaten und auch im Vergleich aller EU-Staaten am meisten Kohle eingeführt. In Deutschland wird Strom vor allem aus Kohle erzeugt, in den anderen Ländern hingegen wird zur Stromerzeugung häufig Kernkraft oder Erdgas genutzt. Zudem steht Deutschland in Bezug auf die Eisen- und Stahlindustrie an erster Stelle auf dem europäischen Markt. Trotz der nationalen Produktion bezieht der deutsche Markt rund zwei Drittel seiner Kohle über die verschiedenen europäischen Seehäfen (2006: 46,6 Millionen Tonnen, 2007: ca. 43 Millionen Tonnen): Aus strategischen Gründen bezieht Deutschland seine Importkohle von verschiedenen Lieferanten. Bisher waren Polen und Südafrika bedeutende Lieferanten, seit kurzem stieg auch der Marktanteil Südamerikas und Indonesiens. Die Zahlen aus dem Jahr 2006 belegen für Hamburg und Le Havre eine nicht unbedeutende Rolle beim Kohleimport, wichtiger sind jedoch Rotterdam (33%) und Amsterdam (24%) und nachgeordnet dann die Häfen von Antwerpen (11%), Dunkerque (12%) und Hamburg (6%). Den Daten aus den Häfen für das Jahr 2006 zufolge ist Deutschland (ca. 80%) das Hauptempfängerland der Kohleanlieferungen, die vor allem über die ARA-Häfen umgeschlagen werden.
Im ersten Halbjahr 2007 ging der Kohleumschlag in Rotterdam um 15 Millionen Tonnen (-11%) zurück, was auf den milden Winter und Wartungsarbeiten an einem großen Kohlekraftwerk zurückzuführen ist. Ähnliche Gründe sind für den Rückgang (-8%) des Kohlumschlags in Antwerpen (8,6 Millionen Tonnen) anzuführen, ungeachtet der Gesamtjahresdaten: Hier ergibt sich für die Kohlebeförderungen ins Hinterland im Binnenschifffahrtsverkehr ein Rückgang von 4,8%. Anders als in Antwerpen war in Rotterdam letztlich für das Jahr 2007 ein Zuwachs

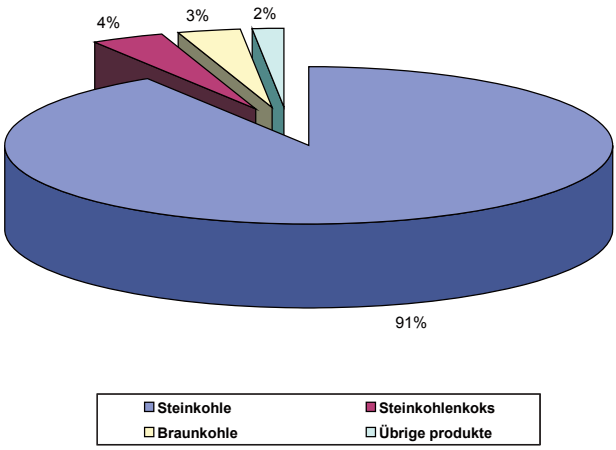
zu verzeichnen. Die angelieferten Kohlemengen stiegen um 0,9%, so dass 2007 hier 28 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden. In Le Havre stieg der Kohleumschlag um 34% und damit auf 2,4 Millionen Tonnen, in Amsterdam lag der Zuwachs bei 16%. In den Binnenhäfen wurden in Duisburg 6,8 Milionen Tonnen umgeschlagen (+19%). In Hamburg wurden 21,7 Millionen Tonnen Erz, Dünger und Kohle umgeschlagen, hier ergibt sich ein Rückgang um 2%, in Dunkerque lag der Rückgang des Kohleumschlags (9,7 Millionen Tonnen) bei 5%.

Verkehrströme aus dem Energiesektor : Kohle



Grafik Nr.5

Anteile verschiedener Kohlenprodukte, die in Europa im Jahr 2006 auf Binnenwasserstraßen befördert werden



Anmerkung: Es ist darauf hinzuweisen, dass zwischen 2000 und 2006 die Beförderungsmengen bei Steinkohle im westeuropäischen Binnenschifffsverkehr um über 23% zugenommen haben, während die Beförderungsmengen der übrigen Kohleprodukte um 20% rückläufig waren.

Bei den Kohleimporten ist zwischen Lieferungen an die Eisen- und Stahlindustrie und Lieferungen an Kraftwerke zu unterschieden. 2006 entfiel der größere Teil der Kohlebeförderungen auf Lieferungen an Kraftwerke (68%). In diesem Jahr wurden 45% der hierfür bestimmten Menge im Binnenschiffsverkehr befördert, die Zielorte liegen hier oftmals direkt am Rhein. Im Februar und April 2007 gingen die Kohleimporte für Elektrizitätswerke in Deutschland gegenüber den entsprechenden Vorjahreszeiträumen deutlich zurück, das Gegenteil war dafür im Juni und November der Fall. Insgesamt ist für Deutschland im Jahr 2007 eine Zunahme der Kohleimporte um 2,1% zu verzeichnen. In diesem Jahr ergaben sich für die Binnenschifffahrt teilweise Probleme wegen Niedrigwasser, bei der Bahn hingegen gab es in Frankreich und Deutschland Behinderungen wegen Streiks.
Der Energieverbrauch steigt weltweit. Global gesehen liegt der Anteil der Kohle an der Energieversorgung bei 30% (2006) und die Vorräte reichen hier noch für mindestens 200 Jahre. Langfristig ist jedoch in Europa von einem Rückgang auszugehen (bereits jetzt wird in den Kohlekraftwerken für die Mitverbrennung von Biomasse optiert). Im Moment sind die Perspektiven für den Kohlesektor weiterhin günstig, denn die Energienachfrage steigt nach wie vor und mit der schrittweisen Schließung der eigenen Kohlebergwerke wird Deutschland in zunehmendem Maß von Importen abhängig. Zudem ist der Kohlepreis im Vergleich zum Ölpreis nach wie vor interessant, insbesondere nachdem letzterer sich erheblich erhöht hat. Die Lage im Jahr 2006 ist der Darstellung auf der Europakarte zu entnehmen.
Quelle: Verein Deutsche Kohlenimporteure, Hafen Rotterdam, Hafen Antwerpen

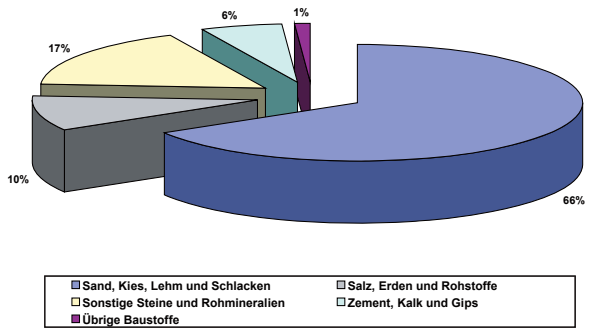
2.3.4 Baustoffe

Allgemeine Konjunkturentwicklung im Bausektor
Die allgemeine Konjunkturentwicklung steht hier im Zusammenhang mit dem Aufschwung im Baugewerbe (Hoch- und Tiefbau). Insbesondere in Deutschland lagen die Voraussagen für das Jahr 2007 in diesen Sektoren bei einem Investitionszuwachs von 5%. Tatsächlich war dann ein Zuwachs von 9,6% im Hochbau und von 6,6% im Tiefbau zu verzeichnen. Zum Jahresende 2007 ergeben sich jedoch aufgrund der internationalen Konjunktur- und Finanzlage Zweifel daran, ob der Aufschwung des Baugewerbes sich tatsächlich unmittelbar in dieser Form fortsetzen wird. Strengere Kreditaufnahmebedingungen könnten mit äußerst negativen Folgen für den Bau neuer Wohnungen verbunden sein, und damit für die Nachfrage nach Baustoffen. In Deutschland ist die wirtschaftliche Lage derzeit zwar solide, in den anderen westeuropäischen Staaten ist die Frage nach der Entwicklung der Lage im öffentlichen Bausektor jedoch offen, insbesondere in Frankreich. Die Konjunkturentwicklung im Baubereich wird sich jedoch erst 2008 auswirken. Eine gewisse Erwartungshaltung in diesem Sektor ist jedoch angebracht.

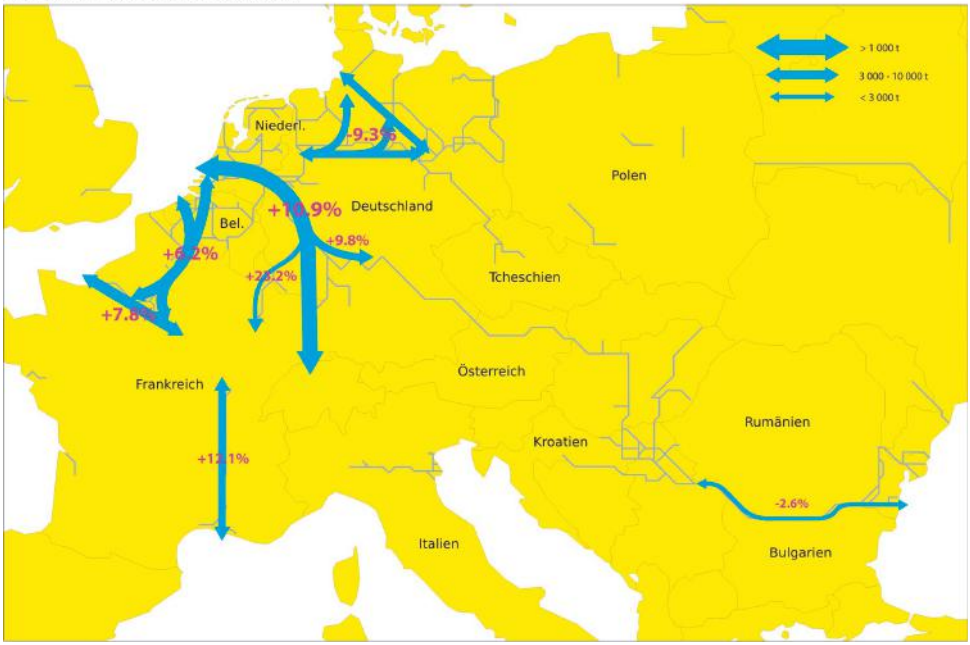
Beförderung in der Binnenschifffahrt
2006 ist auf den wichtigen europäischen Binnenschifffahrtsachsen eine deutliche Zunahme der Güterbeförderungen im Zusammenhang mit dem Bausektor zu verzeichnen. Eine Ausnahme bildet die Donau, dort ist für diese Güter relativ gesehen eine Stagnation zu beobachten. Es ist festzustellen, dass die in diesem Transportsegment beförderten Mengen auf dem Rhein nach einigen rückläufigen Jahren um knapp 11% angestiegen sind.
Im ersten Halbjahr 2007 war auf dem Rhein eine Zunahme der Baustoffbeförderungen von knapp 5% zu verzeichnen. Insbesondere für die Beförderung von Sand, Kies und Zement im Talverkehr liegt der Zuwachs bei 14%. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass auf dem Rhein, auf der Nord-Süd-Achse und auf dem Mittellandkanal über 20% des Beförderungsaufkommens auf den Baustoffsektor entfallen. Im Seine-Becken stellt dieses Segment zusammen mit dem Containertransport den Hauptanteil der Beförderungsmengen dar.

Grafik Nr.6

Anteile verschieder Baustoffe, die in Europa im Jahr 2006 auf Binnenwasserstraßen befördert werden



Verkehrströme von Baustoffen



2.3.5: Containerbeförderungen

Allgemeine Konjunkturentwicklung im Containerbereich
Gleichförmig, robust, stapelbar: der Container sorgte für eine kleine Revolution, als die ersten Exemplare 1966 nach Bremen und Rotterdam kamen. Inzwischen, mehr als 40 Jahre später, ist der Container zum Symbol für die Globalisierung geworden, und der Containerhandel wächst sogar schneller als der Durchschnitt des Welthandels. Container können im Prinzip alle Produkte enthalten; sie sind also eigentlich in allen wirtschaftlichen Sektoren und auf allen Märkten anzutreffen. Der Containermarkt stellt hohe Ansprüche; Pünktlichkeit und Flexibilität sind wichtig. Sein Wachstumspotential ist enorm, vor allem im Hinblick auf das Wirtschaftswachstum Südost-Asiens (Prognosen: Verdreifachung in 2020).

Die Binnenschifffahrt spielt eine wichtige Rolle bei der Lieferung von Containern ins Hinterland (Konsumgüter) und – vielleicht noch wichtiger – bei der Rücklieferung von Halbfabrikaten der europäischen Industrie Richtung Seehäfen. Dazu kommt der Rücktransport der leeren Container. Obwohl regionale Unterschiede bestehen, ist 2007 im allgemeinen eine leichte Zunahme zu verzeichnen. In Frankreich wurden 10% mehr Container im Binnenverkehr transportiert, vor allem im Seine-Becken (+30%). Dort profitierte man von der Zunahme der Autoproduktion. Strasbourg wuchs auch (Ausbau der Containerkapazität ist geplant), aber in Mülhouse ging der Containerumschlag zurück. Deutschland verzeichnete eine Steigerung der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in tkm (+1,6%), in Bezug auf die Beförderungsmengen jedoch einen Rückgang (-1,4%). Der Containerverkehr war zunächst rückläufig (-0,6% im Verlauf der beiden ersten Quartale), erst im September (letzte verfügbare Daten) stieg er wieder um 1,2%. Zum Vergleich: Auf der Schiene wurden in der ersten Hälfte 2007 in Deutschland gegenüber dem Vorjahr 20% mehr Container befördert.

Beförderung in der Binnenschifffahrt
2006 waren die Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt auf dem Rhein und auf der Nord-Süd-Achse um 2% rückläufig. Die rückläufige Entwicklung auf dem Rhein setzte sich 2007 fort, obwohl mengenmäßig für die Güterbeförderung in Containern ein Zuwachs von 9% zu verzeichnen war.
Diese Entwicklung ist mit einer Zunahme der vollen Container (+3%) und einer Abnahme der Zahl leerer Container zu erklären, die 9% ausmachen. Allein im Juni 2007 erreichte der Zuwachs bei der Beförderung voller Containern auf dem Rhein mengenmäßig 12% Dies lässt sich aus der Priorität erklären, mit der in den Seehäfen volle Container umgeschlagen werden. Eine mögliche Folge ist wohl, dass leere Container sich im Hinterland ansammeln und andere Transportmittel deren Abtransport übernehmen.
Auf der Donau sind die Containerbeförderungen noch sehr geringfügig, doch im Deltagebiet deutet sich eine Entwicklung dieses Segments an.

Quelle: VNF, Statistisches Bundesamt

Verkehrströme conteinerisierter Güter

2.3.6 Beförderung von Produkten aus dem Erdölesektor

Die Erdölzulieferung zu den westeuropäischen Raffinerien und die Exporte in die USA werden vor allem über die ARA-Häfen abgewickelt, wobei auf Rotterdam hier ein Marktanteil von über 50% entfällt. In den Raffinerien in Rotterdam wird ebenso wie in de den Raffinerien in Antwerpen und in den deutschen Häfen aus Rohöl Benzin und Diesel gewonnen.
Ein Teil der Erdölbeförderung von den Seehäfen ins Hinterland sowie die Beförderung von den Raffinerien im Hinterland (vor allem in Deutschland und Frankreich) zu den Seehäfen erfolgt mithilfe der Binnenschifffahrt (Tankschifffahrt). 2006 war bei den Gütermengen aus dem Erdölsektor, die auf Binnenwasserstraßen befördert wurden, auf dem Rhein ebenso wie auf der Nord-Süd-Achse ein Zuwachs von 1% zu verzeichnen, Auf der Donau hingegen waren die Beförderungsmengen hier eher rückläufig, wobei allerdings zwischen den einzelnen Flussabschnitten graduelle Unterschiede bestehen. Im ersten Halbjahr 2007 gingen die Erdölbeförderungen auf dem Rhein um 8% zurück, insbesondere wegen der Preiserhöhung auf dem Ölmarkt. in dessen Folge Vorratskäufe so weit wie möglich hinausgezögert wurden.

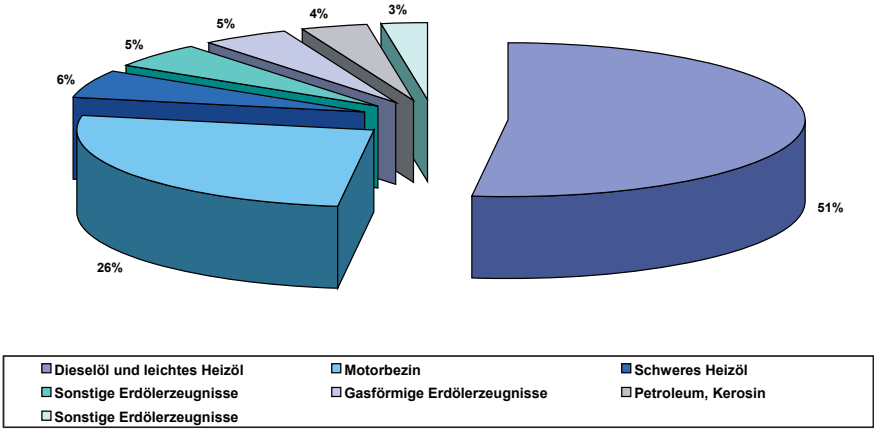
2007 lag der Ölumschlag in Deutschland um rund 10% unter den Vorjahreszahlen. Der Rückgang ist mit der Verringerung der Nachfrage nach leichtem Heizöl nach dem milden Winter und dem Wechsel zu anderen Energieversorgungsmöglichkeiten (Gas) zu erklären. Bei Diesel und Benzin hingegen sind die Beförderungsmengen gleich geblieben. Auf diesem Markt war in periodischen Abständen eine Zunahme der Nachfrage zu verzeichnen. So war im zweiten Quartal eine starke Nachfrage nach Benzin für die USA zu beobachten. Beim Rohölpreis und entsprechend dann bei den Preisen für Benzin, Diesel und leichtes Heizöl war die Tendenz über das gesamte Jahr steigend.

Die Darstellung bezieht sich auf den Erdölsektor insgesamt, so dass sich gegebenenfalls ein von den Angaben im vorangegangenen Text leicht abweichendes Bild ergibt, da im Text Entwicklungen zu verschiedenen Einzelprodukten herausgehoben werden und sich auch erste Ergebnisse zum Jahr 2007 berücksichtigt finden.

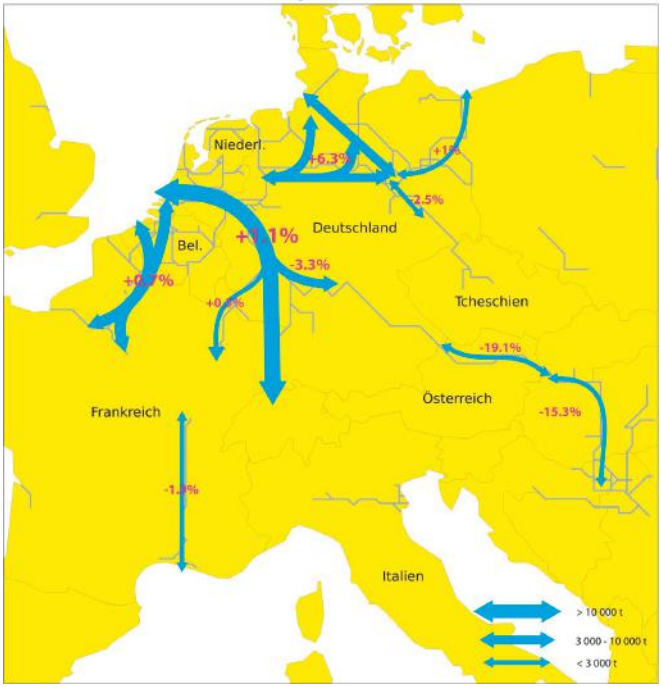
Quelle: Hafen Rotterdam, Hafen Antwerpen, Mineralölwirtschaftsverband

Grafik Nr. 7

Anteile verschiedener Güterarten aus dem Erdölbereich, die in Europa im Jahr 2006 auf Binnenwasserstraßen befördert werden



Verkehrströme aus dem Energiesektor : Erdöl

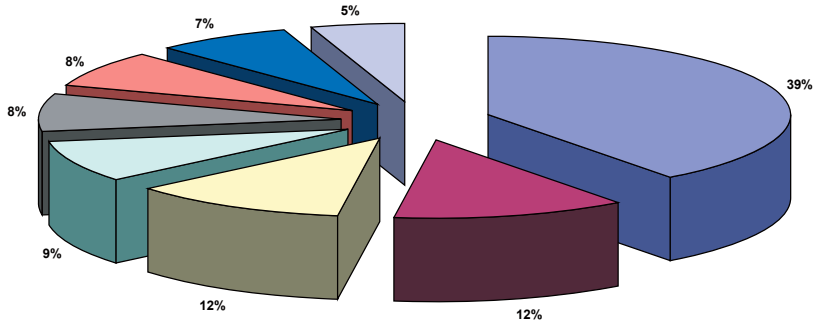


2.3.7 Chemiesektor

Die Nachfrage nach chemischen Erzeugnissen ist innnerhalb von Europa ebenso wie weltweit nach wie vor lebhaft. In Europa wird der Bedarf aus der lokalen Produktion und aus Importen gedeckt. Im Chemiesektor waren mit einer Steigerung der europäischen Produktion um 5,5% im Jahr 2007 gute Ergebnisse zu verzeichnen. Die Prognosen für 2008 sind eher zurückhaltend, insbesondere aufgrund der allgemeinen Wirtschaftskonjunktur, die nach den Vorfällen in der US-amerikanischen Finanzwelt in den vergangenen Monaten eher von Unsicherheit geprägt ist.

Grafik Nr.8

Anteile verschidener Güterarten aus dem Chemiesektor, die in Europa im Jahr 2006 auf Binnenwasserstraßen befördert werden

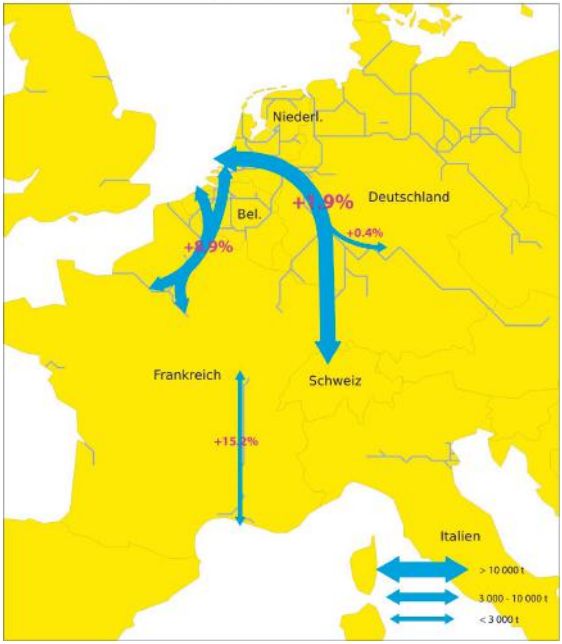


Sonstige chemische Grundstoffe	Zellstoff, Holzschliff
Sonstige chemische Stoffe und Produkte	Tonerde
Benzol	Teer, Pech
Sätznatron und Natronlauge	Übrige Produkte

War 2006 bei der Beförderung von chemischen Erzeugnissen auf dem Rhein noch ein Zuwachs von 1,9% und auf der Nord-Süd-Achse von 8,9% zu verzeichnen, so érgaben sich im ersten Halbjahr 2007 gegenüber dem ersten Halbjahr 2006 auf dem Rhein Zuwachsraten von 9% in Bezug auf die Mengen und 4% in Bezug auf die Verkehrsleistung. Grund für diese Entwicklung ist ein erneutes Wachstum in diesem Sektor, nachdem 2006 ein leichte Flaute zu beobachten war.

Inwiefern sich der Aufwärtstrend bei den Beförderungsmengen in den kommenden Monaten fortsetzt, hängt von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in Europa ab, für den Chemiesektor an sich ist Anfang 2008 eher von einer Wachtumsphase auszugehen.

Verkehrströme aus dem chemischen Bereich



3. Umschlag in den Häfen und Modalsplitanteil der Binnenschifffahrt

3.1. SEEHÄFEN

Durch ihre strategische Lage und Tiefe bieten die ARA und Nordseehäfen einen guten Zugang zu einem dicht bevölkerten und intensiv konsumierenden Teil des europäischen Marktes. 2006 stiegen in der Hamburg-Le Havre-Range die Umschlagzahlen in Tonnen um 5,5% und der Containerumschlag in TEU um 9,5%. In den Häfen Antwerpen und Rotterdam, die üblicherweise gerne als Referenz für die Binnenschifffahrt genommen werden, lagen die Zuwachsquoten unter diesem Wert. 2007 verzeichneten die europäischen Seehäfen auf der ganzen Linie Zuwachsquoten, wobei der Containermarkt weitaus führend war. Die großen Seehäfen (Rotterdam, Hamburg und Antwerpen) zeigen im Vergleich zu 2006 eine Zunahme des Containerumschlags zwischen 12 und 14%. Die Verhältnisse untereinander blieben mehr oder weniger gleich. Hamburg ist im Containervolumen der größte Handelspartner von China, Antwerpen von den USA und Singapore. Rotterdam ist daneben auch stark im Verkehr von/nach Europa, besonders dem UK. In einer Anzahl anderer – kleinerer – europäischer Seehäfen war die Containerzunahme noch größer. Dabei muss berücksichtigt werden, dass ein kleinerer Startwert es einfacher macht, höhere Zunahmeprozentsätze zu erzielen, wie dies z.B. in Amsterdam der Fall ist. Die großen Seehäfen sind inzwischen mehr als ein Verkehrsknotenpunkt, sie sind ausgedehnte Hafen- und Industrie-Komplexe mit damit verbundenen Handling-Aktivitäten und –Betrieben.

Nachstehender Tabelle sind die Containerumschlagsmengen (in TEU) in den genannten Seehäfen zu entnehmen,

	Hamburg	Bremen	Amsterdam	Rotterdam	Antwerpen	Zeebrugge	Dunkerque	Le Havre	Gesamt
2000	4248	2737	53	6094	4082	965	148	1464	**19791**
2001	4689	2915	48	6096	4218	876	151	1525	**20518**
2002	5374	2999	45	6506	4777	959	161	1720	**22541**
2003	6138	3191	38	7144	5445	1013	161	1980	**25110**
2004	7003	3469	46	8292	6064	1197	201	2150	**28422**
2005	8088	3735	65	9288	6488	1408	204	2058	**31334**
2006	8862	4450	306	9653	7018	1653	205	2137	**34284**
2007	9890	4912	370	10791	8176	2020	198	2638	**38995**

Quelle: Hafen Rotterdam

Über den dargestellten Zeitraum von 7 Jahren ergibt sich für die großen westeuropäischen Seehäfen ein Umschlagszuwachs im Containerbereich von 73% und damit eine jährliche Steigerungsrate von durchschnittlich 9,6%. Gleichzeitig stiegen die Beförderungsmengen in der deutschen Binnenschifffahrt und damit im Kernland des europäischen Wasserstraßennetzes nur um 53% und damit um durchschnittlich 7,4% pro Jahr. Die Differenz ist ein Indiz für einen regelmäßigen Verlust von Marktanteilen für die europäische Binnenschifffahrt, das nicht in Abrede gestellt werden kann.

ROTTERDAM

2006 war in Rotterdam mit +1,7% ein recht geringer Zuwachs beim Hafenumschlag zu verzeichnen, der sich auf 378 Millionen Tonnen belief. Der Zuwachs war vor allem dem Containerbereich (+4,3%) und dem Kohlesektor (+3%) zuzuschreiben, während beispielsweise bei den Erzen und Metallabfällen ein Rückgang zu verzeichnen war. 2007 hat Rotterdam ein besonders gutes Jahr hinter sich: Beim Hafenumschlag erreichte Rotterdam als erster Hafen Europas erstmals mehr als 400 Millionen Tonnen und mehr als 10 Millionen TEU an Containern. Obwohl der Handel mit Asien die Containerströme in die Höhe treibt, kommt immer noch der größte Teil der Ladung – in Tonnage ausgedrückt – aus Europa. Alle Produktgruppen zusammengenommen, wurde 2007 um 6,4% mehr an Tonnage be- und entladen, 12% mehr Container empfangen und 9% mehr Container versandt Der Zuwachs lag vor allem in der zweiten Jahreshälfte 2007. Der Umschlag an pflanzlichen Ölen nahm ab, der von Ethanol und Biodiesel nahm zu. Auch die Ausfuhr von Erzen und Schrott nahm zu. Nur Rohöl (-2%) und sonstiges Stückgut (-3,5%) ließen eine Abnahme sehen. Die Aussichten für den Hafen sind günstig: Das Wachstum wird sich der Voraussicht nach in den kommenden Jahren fortsetzen. Vor allem der Containersektor entwickelt sich stark. Dies gilt sowohl für den Verkehr innerhalb Europa (shortsea) als auch interkontinental (deepsea). Rotterdam stößt an seine Kapazitätsgrenzen sowohl für Container als auch für trockenes Schüttgut. Letzteres kann u.a. durch die Zunahme der Kohleneinfuhr nach Deutschland erklärt werden, die wieder mit dem Abbau der Zechenkapazität zusammenhängt. Ausbau ist also nötig. Kurzfristig werden darum zusätzliche Kapazitäten in Betrieb genommen (Euromax und Delta Barge Feeder Terminals). Auch für die weitere Zukunft werden Investitionen angekündigt: mit dem Bau der „Tweede Maasvlakte" (zweiter Maasebene) will man der großen Nachfrage nach Kapazität entgegenkommen. Von den geplanten ca. 1000 ha neuem Industriegelände sind +/-626 ha für Containerterminals reserviert, eine massive Erweiterung also. Bei der Aufteilung der Grundstücke für die Tweede Maasvlakte, die derzeit stattfindet, strebt der Hafen einen größeren Anteil für Bahn und Binnenschifffahrt an.

Quelle: Hafen Rotterdam

ANTWERPEN

Im Jahr 2007 ist gegenüber 2006 das Gesamtgewicht der Umschläge um 9% gestiegen (fast um doppelt so viel wie 2006 und damit auf 167 Millionen Tonnen). 2007 wurden insgesamt 182,9 Millionen Tonnen umgeschlagen. Mit 8,2 Millionen TEU an Containern bedeutet dies für dieses wichtige Segment eine Zunahme um 14% (2006 waren es nur 7 Mill. TEU und 2005 nur 6,5 Mill. TEU). Damit bleibt Antwerpen der drittgrößte Containerhafen Europas (nach Rotterdam und Hamburg). Nordamerika ist ein wichtiger Partner in der Containerschifffahrt. Das moderne Deurganckdock (Kapazität 6,4 Mill. TEU) bietet für die nächsten Jahre Platz für einen weiteren Ausbau. Die seeseitige Erreichbarkeit von Antwerpen wird durch die Wartung der Schleusen und die Erweiterung der Schelde verbessert. Die Binnenschifffahrt war auch 2007 eine wichtige Modalität für den Weitertransport der Güter vom Hafen, hauptsächlich in die Niederlande (44%), aber auch ins Innere von Belgien und nach Deutschland (beide 24%). Ungefähr ein Drittel des Antwerpener Containervolumens geht mit der Binnenschifffahrt ins Hinterland. Die Binnenschifffahrt war übrigens vor allem aktiv im Empfang und Versand von Erdöl (30%), chemischen Produkten (14%) und Containern (26%). Die Container verzeichneten dabei eine Zunahme von 9%.

Quelle: Hafen Antwerpen

HAMBURG

Nach einem Anstieg des Güterumschlags in Hamburg um 7,3% auf 135 Millionen Tonnen 2006 und einem Zuwachs von 8,9 Mill. TEU bei den Containern (+10%) stellt Hamburg auch 2007 einen Rekord auf: Der totale Güterumschlag in diesem Jahr betrug 140 Millionen Tonnen (Zuwachs 4,1%), das Containersegment notierte 9,9 Millionen TEU (+11%). China und Indien waren dabei die großen Exporteure, aber auch in der näheren Umgebung hat der Hafen viele Partner (Ostsee). Im Gegensatz zu all diesen Erfolgen nahm der Trockenschüttgutumschlag (Erze, Kunstdünger und Kohle) um 2,4% ab. Hamburg rechnet damit, nächstes Jahr den Plafond von 10 Millionen TEU Containern zu brechen und Rotterdam in diesem Segment irgendwann im kommenden Dezennium einzuholen. Sein größter Wettbewerbsvorteil wäre dabei, dass Hamburg näher zu den Wachstumsländern Osteuropas liegt und starke Verbindungen mit dem wirtschaftlich florierenden Russland hat. Dann muss aber die seeseitige Erreichbarkeit (und der Tiefgang) einen Impuls erhalten, wozu in der Tat derzeit Vorbereitungen laufen. Hamburg ging 2007 an die Börse. Der Erlös soll wieder Input für u.a. die Containerumschlageinrichtungen sein. Die Schiene ist eine starke Alternative für die Entlastung des Straßenverkehrs (18% der Container) und damit ist Hamburg Europas größter Bahn-Hub.

Quelle: Hamburger Hafen

AMSTERDAM

Für die Seehäfen Amsterdam – inklusive Zaanstad, Velzen/IJmuiden und Beverwijk – stieg 2007 der Umschlag von ca. 84,4 Mill. Tonnen auf ca. 85,7 Mill. Tonnen, eine Zunahme um 1,5%. Nimmt man nur Amsterdam, ist die Zunahme 4,6%. Der Containerumschlag wuchs auf 370.000 TEU, eine Steigerung von 21%, nach der Verdreifachung der Menge in Folge der Eröffnung des neuen Terminals 2006. Der Anteil des Leercontainerumschlags stieg ebenfalls, und zwar um 109% auf 55 601 TEU Der vielbesprochene CERES Containerterminal erreicht noch nicht die Hälfte seiner maximalen Kapazität (max. 1 Mill. TEU). Der Autoumschlag ist um 30% von 214.685 auf 279.000 gestiegen. 2006 war der Umschlag um rund 12% gestiegen, insbesondere im Zusammenhang mit Erdöl und Containern, bei denen gegenüber 2005 ein Zuwachs um 370% festzustellen war.

Quelle: Hafen Amsterdam

LE HAVRE

2006 lag der Gesamtumschlag in Le Havre bei 74,8 Millionen Tonnen, was einen Rückgang von 1,6% gegenüber dem Vorjahr darstellt. Bei den Containern war gegenüber 2005 ein Zuwachs um 3% zu verzeichnen. Der Modalsplitanteil der Binnenschifffahrt bei der Weiterbeförderung ins Hinterland belief sich 2006 auf 7%. Mit einem Wachstum des Gesamtumschlags von 6,6,% auf beinahe 80 Millionen Tonnen und einem Wachstum von 25% bei Containern (gesamt 2,6 Mill. TEU) verzeichnete Le Havre 2007 ein gutes Jahr. Die Eröffnung eines Containerterminals hat zu diesen eindrucksvollen Wachstumszahlen beigetragen. Auch Trockengüter (Kohle) notierten eine Steigerung von beinahe 31%, aber der Transport von Erdölprodukten (vorübergehender Abbau von Raffineriekapazität) ist zurückgegangen.

Quelle: Autonomer Hafen Le Havre

BREMEN

Bremen, der deutsche Autohafen schlechthin, erreichte 2007 im Vergleich zu 2006 mit 69 Millionen Tonnen 6,3% mehr Umschlag. Bei den Containern gab es eine Zunahme um 10,4% (gesamt 4,9 Millionen TEU). Flüssigbulk (ein relativ kleines Segment übrigens) notierte einen starken Rückgang um 32%. 2006 belief sich der Güterumschlag in Bremen auf 65 Mill. Tonnen, er stieg damit gegenüber 2005 um 16% an.

Quelle: Bremenports

DUNKERQUE

2006 betrug der Gesamtumschlag im Hafen von Dunkerque mengenmäßig 56 Millionen Tonnen, was einen Anstieg um 6% bedeutet. Der Containerumschlag hatte 2006 gegenüber 2005 mit 205 000 TEU noch einen Zuwachs um 0,5% zu verzeichnen, 2007 dann bildete Dunkerque eine Ausnahme in der Hamburg-Le Havre-Range, denn der Containerumschlag ging um 4% auf 197.000 TEU zurück. Dennoch stieg der Gesamtumschlag 2007 um 1% auf 57 Millionen Tonnen.

Quelle: Hafen Dunkerque

ZEEBRUGGE

2006 betrug der Güterumschlag in Zeebrugge 39 Millionen Tonnen, die sich zu gleichen Teilen auf Empfang und Versand aufteilten. Dies entspricht im Vergleich mit 2005 einem Zuwachs von 12%. Die 42,3 Millionen Tonnen an Umschlagtonnage 2007 stellen eine Zunahme von 7,3% dar. Der Containerumschlag nahm um 24% auf 2 Millionen TEU zu (in Tonnen bedeutet dies eine Steigerung um 11%). Neue Linien erklären den großen Zuwachs. Der Automarkt blieb eine wichtige Speerspitze des Hafens, der Umschlag des Flüssigbulks nahm ab.

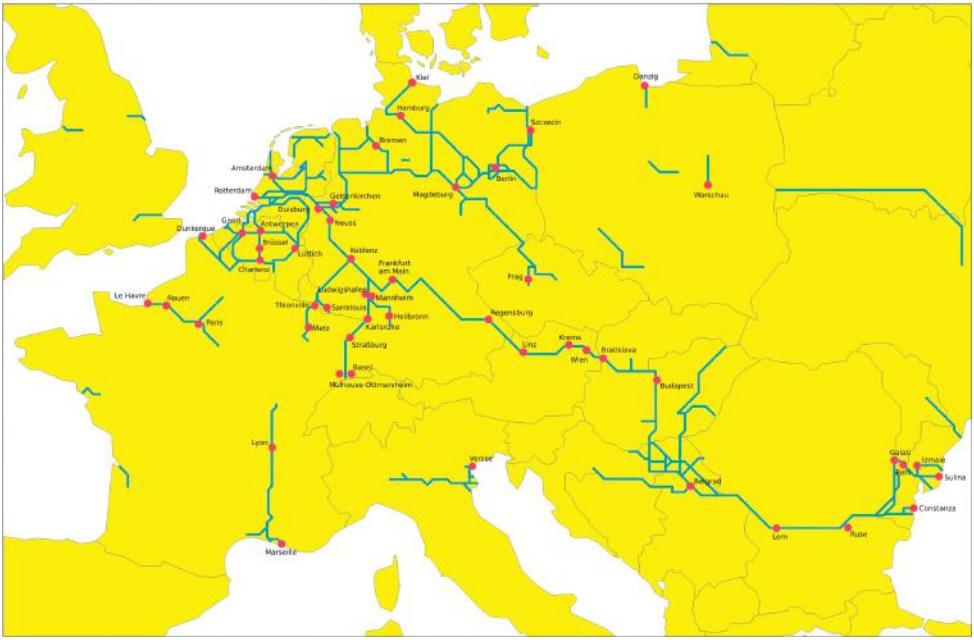
Quelle: Hafen Zeebrugge

WILHELMSHAVEN

Wilhelmshaven ist derzeit der drittgrößte deutsche Hafen (2004: 45 Millionen Tonnen), der eine Brückenfunktion u.a. zu den skandinavischen Ländern, den neuen europäischen Mitgliedländern und den baltischen Staaten bietet. Der zu errichtende JadeWeserPort, mit einem Tiefgang von 18 m und einer stattlichen Fläche (170 ha), wird den Containertransport in der Region stimulieren. In 2010 soll die Kapazität bei 2,7 Millionen TEU liegen

Quelle: Wilhelmshaven Port

Europas wichtigste Binnen- und Seehäfen



3.2: BINNENHÄFEN

Quelle: Internetauftritte der Häfen, vorläufige Daten

Die Binnenhäfen auf dem europäischen Festland bilden ein Netzwerk von regionalen, oft dreimodalen, Knoten- und Umschlagpunkten. Dabei bedienen sie mehrere Märkte. Die von den Binnenhäfen für das Jahr 2006 veröffentlichen Umschlagszahlen verweisen auf signifikante Veränderungen gegenüber 2005 mit beispielsweise +13% in Frankfurt und -7% in Basel. Im Containerbereich fällt Frankfurt mit +40% gegenüber Mulhouse-Ottmarsheim mit -27% auf. Insgesamt und alle Verkehrsträger zusammengenommen verzeichneten die Binnenhäfen 2007 eine Zunahme. Entwicklungen in Teilmärkten können die Mengenströme nachdrücklich beeinflussen. So verzeichnete Lüttich im ersten Halbjahr 2007 eine Steigerung des Umschlags um 8%, hauptsächlich infolge des Wiederauflebens der Hochöfen. Frankfurt am Main schlug mehr Kohlen, Baumaterial und Recycled Material um und vor allem die Ausfuhr von Eisen- und Stahlschrott stieg. Der Grund liegt in der erhöhten Nachfrage aus China. Basel zeigt einen Rückgang von 10% bei Ölprodukten, aber der totale Umschlag stieg um 5,3% (vor allem mit Containern). Eine Ausnahme bei den Zunahmen war z.B. Karlsruhe, wo der Umschlag um 10% sank, nachdem 2006 ein Zuwachs von 9% zu verzeichnen gewesen war.

Obwohl die Zunahme des Containerverkehrs auf dem Rhein hinter dem großen Wachstum in den Seehäfen zurückbleibt, gibt es doch viele (geplante) Erweiterungen bei den Containerumschlagkapazitäten der Binnenhäfen. In Frankfurt am Main kommt ein Umschlagareal von 4000 Quadratmetern hinzu, dessen Höchstkapazität von 100.000

TEU 2010 erreicht werden soll. Der neue Containerterminal ‚Hanseterminal' (inklusiv Logistikzentrum) von Magdeburg wurde im Mai 2007 eröffnet. Erwartet werden 33.000 TEU Jahresumschlag. All diese Fälle stützen sich ausdrücklich auf den Schienenverkehr. Dass die Erweiterungen nicht nur am Rhein erfolgen, kann mit folgenden Beispielen illustriert werden. In Wien (2007 +23% Container, alle Verkehrsträger zusammengenommen) können ab Ende 2008 400.000 TEU umgeschlagen werden, wenn auch vor allem zwischen Schiene und Straße. Der bestehende trimodale WienCont-Terminal wird dafür modernisiert. Auch das im Jahr 2007 eröffnete trimodale Logistikzentrum in Enns kurbelte den Containertransport an. Dieser Containerterminal hat eine Höchstkapazität von 250.000 TEU (2006 liefen dort 153.000 TEU durch und damit 20% mehr als 2005).

DUISBURG

Im Vergleich zu 2005 ist der Güterumschlag im Duisburger Hafen 2006 um 4,2% gestiegen, und zwar auf 51,3 Millionen Tonnen. Im Containersektor war ein Anstieg in vergleichbarer Größenordnung zu verzeichnen, in der Binnenschifffahrt waren es 357 000 TEU. Mit 55 Millionen Tonnen ist der Umschlag um 11% gestiegen, wozu die Binnenschifffahrt nur mit 4% beigetragen hat. Die Schiene (Shuttle mit Antwerpen) spielt eine wichtige Rolle bei der Erschließung des Hafens. Der Kohlentransport ist für den Hafen von wesentlicher Bedeutung, aber Duisburg steht auch in der Top 100 der Weltcontainerhäfen, mit einem Wachstum von 14% auf 900.000 TEU in 2007 (2006: über 4%), allerdings hauptsächlich zugunsten der Schiene. 2007 wurde eine neue Containerbrücke in Betrieb genommen, außerdem wird ein kräftiger Ausbau der Containerumschlagmöglichkeiten und der logistischen Behandlung vorbereitet.

MANNHEIM

Im Vergleich zu 2005 ging der Güterumschlag im Mannheimer Hafen 2006 um 1,9% zurück und erreichte 8 Millionen Tonnen. Auch der Containerumschlag war rückläufig, und zwar um 12%, hier wurden 120 000 TEU erreicht. 2007 hingegen notierte Mannheim gegenüber 2006 eine Umschlagzunahme von 5% (8,3 Millionen Tonnen insgesamt), aber der Containerumschlag ging trotz des günstigen Kontextes zum zweiten Mal in Jahresfolge auch 2007 zurück, und zwar auf 108.066 TEU (-10%). Merkbar war ein Rückschlag durch das Unglück bei Köln (März 2007), aber es sind auch andere, strukturelle Ursachen hierfür verantwortlich. Doch sind es im Grossen und Ganzen die besten Jahresziffern seit 1988. Man antizipiert den anziehenden Containerverkehr mit einer zusätzlichen Umschlagkapazität durch die Inbetriebnahme einer neuen Containerbrücke. Zugleich wird die Kailänge erweitert und das Schienennetz mit zwei Bahnlinien ausgeweitet.

KÖLN

Für 2006 ist in Köln allgemein ein Rückgang des Umschlags um 4,5% auf 15,6 Millionen Tonnen zu verzeichnen, beim Containerumschlag allerdings stieg der Umschlag auf die Binnenschifffahrt um 21% und erreichte 114 481 TEU. Im Jahr 2007 wuchs der Umschlag um 3,2% (insgesamt 11 Millionen Tonnen) und um 12% für den Containerumschlag (auf 574.000 TEU). Man investiert in neue Containerumschlagkapazität. Die Schiene ist mit 18% ein sehr wesentlicher Transportzweig.

PARIS

Paris ist mit einem jährlichen Umschlag von rund 22 Millionen Tonnen nach Duisburg Europas größter Binnenhafen. Der Pariser Containerterminal in Gennevilliers fokussiert auf Container. In 2006 wurden beinahe 80.000 TEU umgeschlagen, was einen Zuwachs um knapp 10% gegenüber 2005 bedeutet. Die Region Paris erwartet inzwischen einen Zuwachs von 120% in den kommenden 15 Jahren, zusammen mit dem kräftigen Ausbau der Kapazität in Le Havre. Aus diesem Grund wird der Terminal in Gennevilliers ausgebaut. Obwohl Gennevilliers der Schwerpunkt des Pariser Containerverkehrs bleiben soll, wird auch an einem trimodalen Netzwerk von neuen Terminals in der Peripherie gearbeitet

BASEL

Der Hafen Basel hat im Jahr 2006 ein Wachstum der wasserseitig umgeschlagenen Trockengütermengen von 5,8% verzeichen können. Insbesondere der Containerumschlag konnte mit 88'030 TEU das Rekordergebnis von 2004 (85'254 TEU) übertreffen und befindet sich wieder auf Wachstumskurs. Dagegen hat die Einfuhr von Mineralölerzeugnissen im Berichtsjahr um 17,1% abgenommen, was nicht nur in den bis Anfang Dezember anhaltend hohen Erdölpreisen begründet liegt, sondern zunehmend auch auf strukturelle Effekte zurückzuführen ist.

Auch 2007 war ein gutes Umschlagsjahr mit insbesondere einem Rekordergebnis beim Containerumschlag von 104'366 TEU (+21.3% zum Vorjahr). Trotz wiederum rückläufiger Nachfrage nach Mineralölerzeugnissen (-10%), sind im Saldo die Umschlagsvolumen dieses Hafen im Jahr 2007 um 5.3% auf 7'108'230 Tonnen gestiegen. Nicht nur das gute wirtschaftliche Umfeld, sondern auch der im langjährigen Vergleich gute Wasserstand haben zu diesem erfreulichen Ergebnis geführt.

Kapitel 2 :
Analyse des Beförderungsangebots

Die Beobachtung der Entwicklung des Beförderungsangebots auf dem europäischen Binnenschifffahrtsmarkt, das in der Hauptsache auf der Grundlage des Laderaums auf dem Markt bewertet wird, ist nach wie vor mit Schwierigkeiten behaftet, da in Bezug auf die Modalitäten der Eintragung der Schiffe und die Führung der nationalen Schiffsregister eine Harmonisierung noch aussteht. Unter den derzeitigen Voraussetzungen entsteht der Eindruck, dass nur eine begrenzte Anzahl von Schiffen abgewrackt wird, auch wenn dies nicht nachprüfbar ist. Daneben sind bestimmte Daten zum Transfer in Nachbarländer bekannt, ebenso zu den Neubauten, die im Lauf des Jahres auf den Markt kommen. Damit lässt sich nach Maßgabe der Möglichkeiten ein relativ aktuelles Bild der aktiven Kapazitäten auf dem Markt erstellen.

Neuer Schiffsraum auf dem Markt

Bei der Beobachtung der Neuzugänge auf dem Markt ist 2007 gegenüber 2006 ein deutlicher Rückgang der Inbetriebnahmen festzustellen. Dies ist jedoch insofern zu relativieren, als zu Jahresbeginn 2008 noch nicht alle Schiffsregister in Bezug auf die Eintragungen vom Jahresende 2007 aktualisiert waren

Es ist festzuhalten, dass im derzeitigen administrativen Kontext die Beschaffung vollständiger Daten für alle Rheinuferstaaten problembehaftet ist, für die Donauländer und die osteuropäischen Staaten gestaltet sich die Datenbeschaffung noch schwieriger. Aus diesem Grund beziehen sich die nachstehenden Daten nur auf die westeuropäischen Flotten.

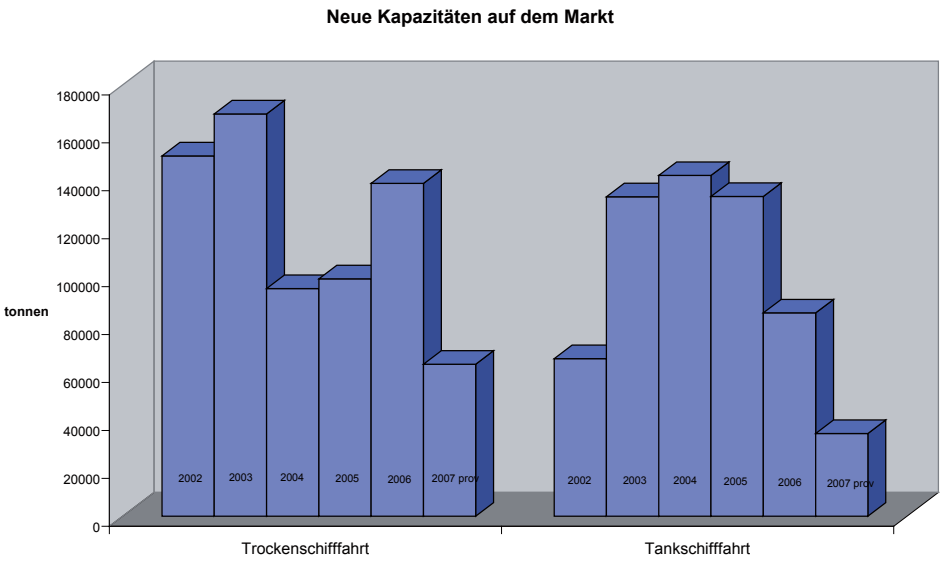
Aufgliederung der neu in Betrieb genommenen Schiffe nach Größe

Schiffstypen	2006		2007 (vorläufig)	
	Anzahl	% Kapazität	Anzahl	% Kapazität
Gütermotorschiffe	**41**	**100%**	**10**	**100%**
0 - 1999 t	5	**5,1%**	1	**3,7%**
2000 - 2999 t	9	**20,7%**	2	**19,2%**
+ 3000 t	25	**74,2%**	6	**77,1%**
Unbekannt	3		1	
Güterschubleichter	**25**	**100%**	**13**	**100%**
0 - 1999 t	15	**25,6%**	1	**4,2%**
2000 - 2999 t	6	**61,2%**	10	**76,3%**
+ 3000 t	1	**13,2%**	2	**19,5%**
Unbekannt	4		0	
Tankmotorschiffe	**35**	**100%**	**13**	**100%**
0 - 1999 t	7	**12,7%**	3	**14,7%**
2000 - 2999 t	7	**19,2%**	2	**17,1%**
+ 3000 t	15	**68,1%**	5	**68,2%**
Unbekannt	6		3	

Quelle: IVR + nationale Quellen

Für den Stand der Flotten zum Jahresende 2006 wurden Daten von der IVR zur Verfügung gestellt, so dass Zahlen zu den aktiven Flotten der meisten Donau- und osteuropäischen Staaten vorliegen. Da für die niederländische Flotte, auf die 60% der Kapazität der Trockenschifffahrt und 50% der Kapazität der Tankschifffahrt in Westeuropa entfallen, keine Daten vorliegen, wurden hier Schätzungen vorgenommen.

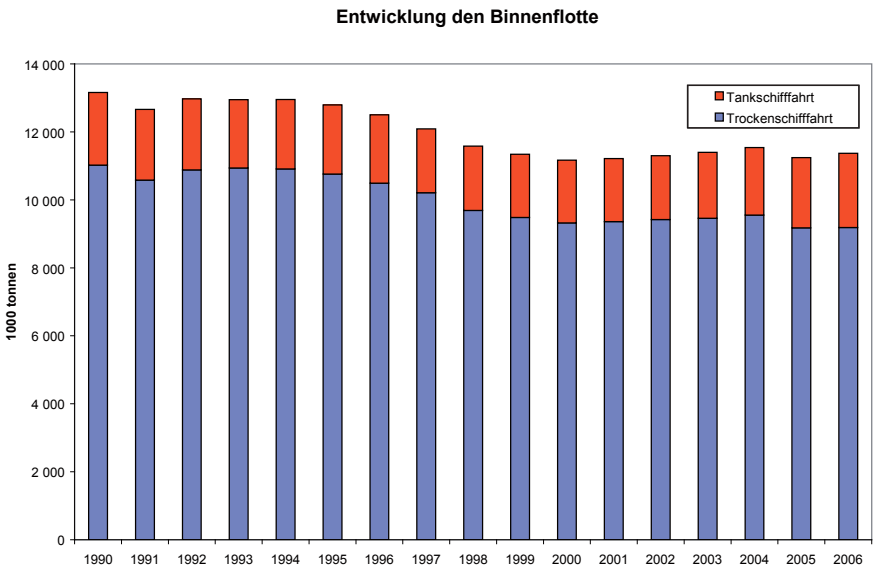
Grafik Nr.9



2007 werden nach Angaben der zuständigen Fachleute voraussichtlich 44 Tankschiffe in Betrieb genommen. Diese Angabe ist aus den oben genannten administrativen Gründen erst im Rahmen des nächsten Markbeobachtungsberichts nachprüfbar.
Für den deutlichen zahlenmäßigen Rückgang der Neubauten kommen allerdings noch andere Erklärungen in Frage als nur statistische Unzulänglichkeiten
Es ist darauf hinzuweisen, dass die Werften voll ausgelastet sind und deshalb Aufträge lange Bearbeitungszeiten nach sich ziehen. Zudem sind die Preise im Schiffsbau in den letzten Jahren im Nachgang zur Erhöhung des Stahlpreises und der Stundenlöhne signifikant gestiegen. Dazu kommt noch die Zinserhöhung um einen Punkt im letzten Jahr. Die beiden zuletzt genannten Faktoren sind sicherlich nicht ohne Auswirkungen auf die Entscheidung über Investitionen in Schiffsneubauten, auch wenn sich der Markt im Hinblick auf die Nachfrageperspektiven insbesondere im Trockenschiffbereich zuversichtlich darstellt.

Ungeachtet bestimmter statistischer Unzulänglichkeiten ist für die osteuropäische Flotte ein Wachstumstrend festzustellen. Mit +5% entfällt dabei der größere Wachstumsanteil im Jahr 2006 auf die Trockenschifffahrt, +1,3% sind in der Tankschifffahrt zu verzeichnen.

Grafik Nr. 10



Anmerkung: Da die Daten zur den Flotten der Donauländer und Tschechiens 2006 erstmalig zur Verfügung stehen, sind sie in vorstehender grafischer Darstellung nicht berücksichtigt, die darauf ausgerichtet ist, Veränderungen hinsichtlich der Kapazitäten auf dem Markt sichtbar zu machen. Sobald Daten zu mindestens zwei Jahren eine Verlaufsbeobachtung möglich machen, werden sie in kommenden Markbeobachtungsberichten mit einbezogen.

Anmerkung: Schleppkähne sind in den Statistiken in der Anlage nicht berücksichtigt. Derzeit sind in Westeuropa noch 170 Schleppkähne vorhanden, die 3% der Kapazitäten ausmachen. Ihre Zahl nimmt von Jahr zu Jahr ab. Da letztere zudem im Allgemeinen nicht sehr intensiv genutzt werden, ist die Auswirkung auf das Gesamtangebot als vernachlässigbar anzusehen.

Bezogen auf die Struktur der Flotte ist in Bezug auf die durchschnittliche Kapazität der Schiffe (Motorschiffe und Schubleichter zusammengenommen) eine Erhöhung von 2% im Bereich Trockenschifffahrt und Tankschifffahrt zu verzeichnen.

Die Veränderung der Flottenstruktur ergibt sich hier aus dem Hinzukommen neuer Schiffe, die mehrheitlich großvolumig sind, was im Bereich der Tankschifffahrt derzeit nicht mit einem vergleichbarem Abzug alten Schiffsraums vom Markt einhergeht. In der Trockenschifffahrt nimmt zwar der Schiffsraum zu, dafür geht die Anzahl der Schiffe zurück. Dieser Trend lässt sich damit erklären, dass kleinere Schiffe an Länder verkauft werden, die nicht zu den Rheinuferstaaten zählen und zwei Schiffe zu einem zusammengeführt werden.

Flotten der Donauländer und der osteuropäischen Staaten

Ausgehend von den derzeit verfügbaren Daten liegen hier die Kapazitäten in der Trockenschifffahrt bei 3% des europäischen Schiffsraums, wobei die Tankschifffahrt weitgehend vernachlässigbar ist. Allerdings ist zu vermerken, dass die ungarische und die österreichische Flotte in Ermangelung präziser Daten hier nicht berücksichtigt sind. Aus diesem Grund wird eine eingehende Analyse der Struktur und der Entwicklung dieser Flotten erst im Rahmen in einer späteren Veröffentlichung erfolgen, wenn die fehlenden Daten vorliegen.

Kapitel 3
Wasserführung

1. Wasserführung und Betriebskapazität

Da die Beobachtung der Wasserführung in wirtschaftlicher Hinsicht von Belang ist, werden die Werte nicht nur pro Tag in cm angegeben, sondern die Tagewerte werden auch in Werte für den möglichen Tiefgang umgerechnet, um ihre Auswirkung auf die theoretische Ladekapazität darzustellen. In den nachstehenden Grafiken sind die Rhein-Pegelstände bei Kaub und die Donau-Pegelstände bei Hofkirchen dargestellt.

Als Beispiel ergeben sich für Gütermotorschiffe verschiedener Größen ja nach Tiefgang folgende Beförderungskapazitäten:

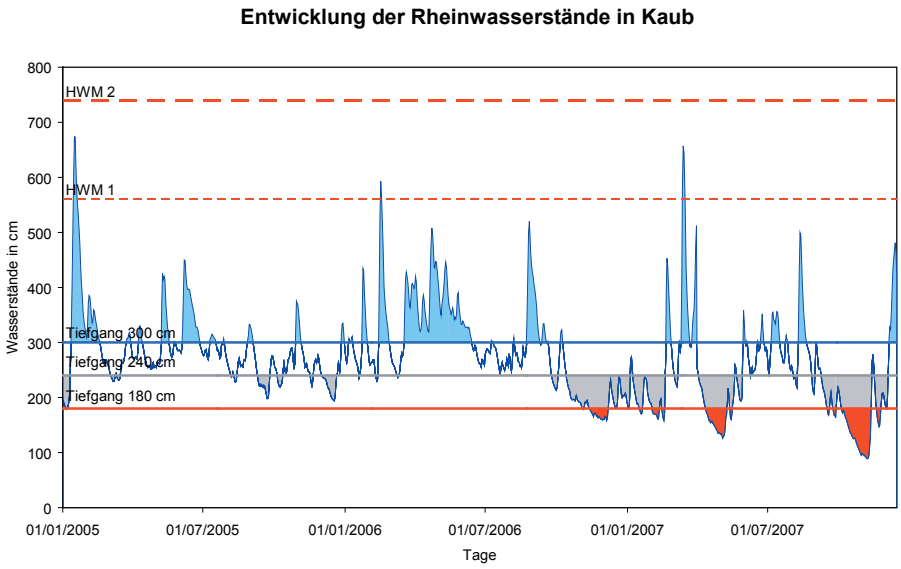
Beföprderungskapazität je Schiffsgröße	**Tiefgang**				
	1,50m	**2,00m**	**2,50m**	**2,80m**	**3,50m**
L135,00 X B11,45	750t	1 475t	2 225t	2 600t	3 700t
L110,00 X B11,40	600t	1 200t	1 800t	2 100t	3 000t
L85,00 X B9,50	570t	930t	1 350t	1 350t	1 350t
L67,00 X B8,20	420t	670t	1 000t	1 000t	1 000t

L : Länge
B : Breite
Quelle: VBW (WESKA)

Aus diesen Zahlen ist der Einfluss der Wasserführung auf das Beförderungsangebot deutlich zu erkennen. Insbesondere für große Schiffe ist die Einschränkung bei Niedridwasser am stärksten.

2. Wasserführung auf dem Rhein

Grafik Nr. 11



Quelle: Bundesanstalt für Gewässerkunde

Anzahl Tage mit Unterschreitung der Grenzwerte für den Tiefgang

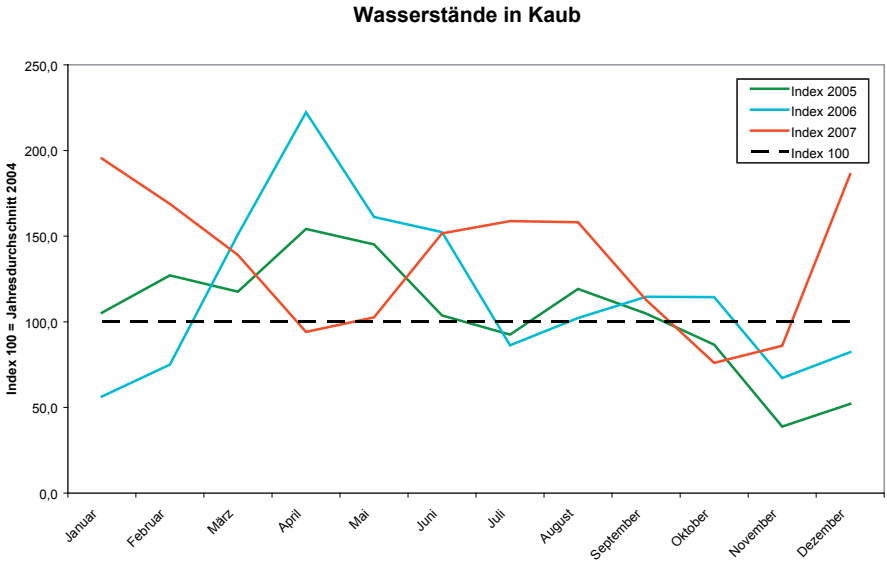
Tiefgang	unter 240	davon unter 180
2005	72	0
2006	93	0
2007	201	0

Indexierung der Pegelstände

Um die Veränderungen bei den Pegelständen und bei den Frachten miteinander vergleichen zu können, ist der wichtigste Pegel auf der betreffenden Binnenwasserstraße zu indexieren. Der Berechnung des Index sind allerdings die Vierteljahreswerte zugrunde zu legen. Der Jahresdurchschnittswert 2004 könnte als Index 100 angesetzt werden.

Beim Pegel Kaub ergibt sich für 2004 im Jahresdurchschnitt ein Wert von 188 cm, der als Index 100 verwendet wird.
Die Indexwerte sind auch monatsweise darstellbar und so mit den anderen Variablen vergleichbar.

Grafik Nr. 12



Quelle: Bundesanstalt für Gewässerkunde

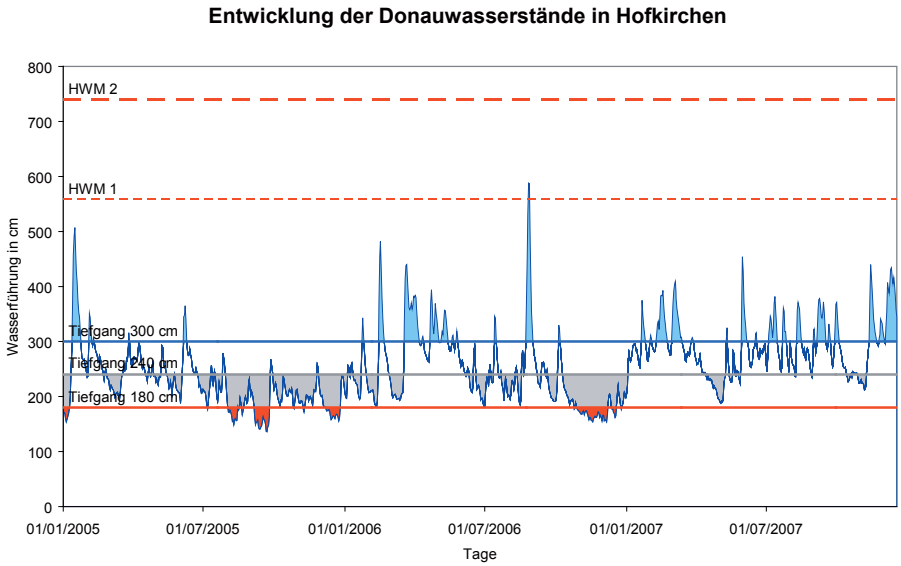
Betrachtung der Verhältnisse im Jahr 2007

In der ersten Jahreshälfte bis Ende Sommer 2007 war auf dem Rhein keine eigentliche Niedrigwasserphase zu verzeichnen. Es trat vielmehr sogar eine kurze Hochwasserphase auf. Unter diesen Vorgaben verlief der Schifffahrtsbetrieb bis in den Sommer unter relativ optimalen Bedingungen. Im Herbst traten dann erheblichere Schwankungphänomene in Bezug auf die Wasserführung auf. Die Schifffahrt wurde auf bestimmten Streckenabschnitten sogar eingestellt, bis dann im September eine Niedrigwasserphase einsetzte, die sich über einige Wochen hinzog. Zum Jahresende lag die Wasserführung recht hoch. Insgesamt ist für das Jahr 2007 eine Umkehrung der hydrologischen Zyklen mit Niedrigwasser im Sommer und zum Jahresende kennzeichnend.

3. Wasserführung am Oberlauf der Donau

Die angewandte Methodik zur Beobachtung der Wasserführung der Oberen Donau ist die gleiche wie für den Rhein. Ein Index mit Referenz zum Jahresmittelwert 2004 wurde errechnet.

Grafik Nr. 13



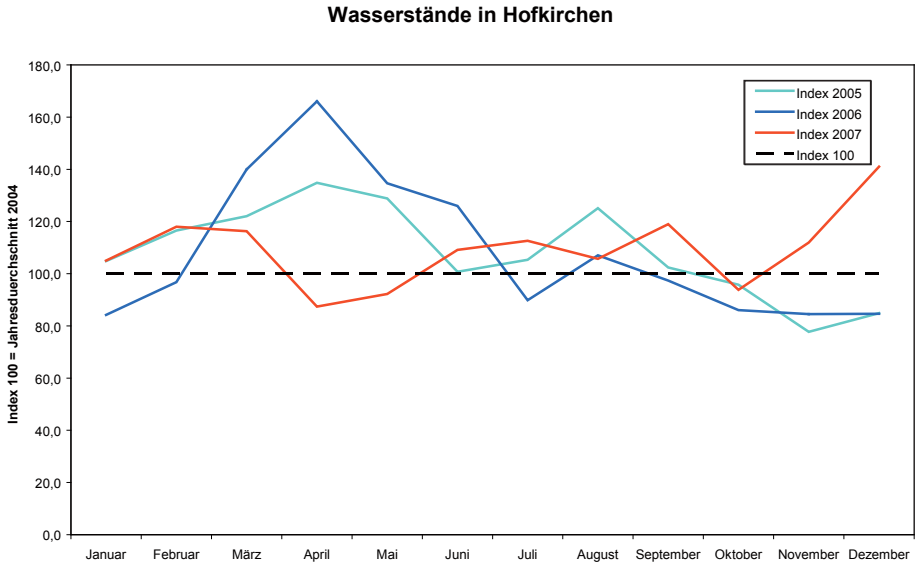
Quelle: Bundesanstalt für Gewässerkunde

Anzahl Tage mit Unterschreitung der Grenzwerte für den Tiefgang

Tiefgang	unter 240	davon unter 180
2005	245	68
2006	206	48
2007	60	0

Am Oberlauf der Donau ist die Wasserführung zeitweise derjenige Faktor, der am stärksten für Einschränkungen der Binnenschifffahrt ausschlaggebend ist. Das Jahr 2007 war im Vergleich zu 2006 und vor allem zu 2005 von einer recht günstigen Wasserführung für die Binnenschifffahrt gekennzeichnet. Der Tiefgang lag 2007 zu keiner Zeit unter 180 cm und über das gesamte Jahr nur an 20% der Tage unter 240 cm. Hochwasser, das die Schifffahrt beeinträchtigt hätte, ist 2007 nicht aufgetreten.

Grafik Nr.°14



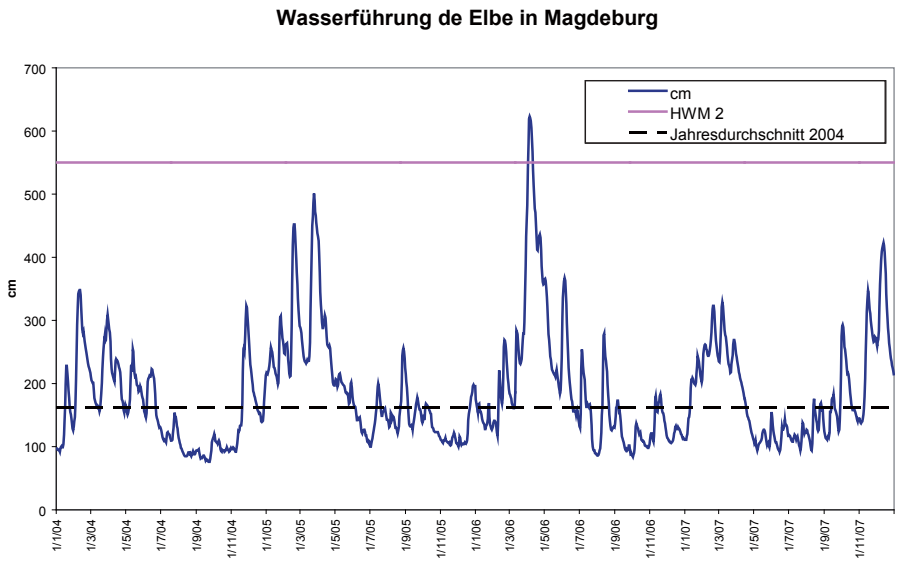
Quelle: Bundesanstalt für Gewässerkunde

4. Wasserführung auf der Elbe

Die Wasserführung der Elbe ist unmittelbar von Niederschlägen am Oberlauf abhängig. Anders als beim Rhein werden hier keine periodischen Faktoren wie Schnee- und Eisschmelze in den Alpen wirksam. Aufgrund dessen schwankt die Wasserführung relativ leicht und ist von häufigen Niedrigwasserständen gekennzeichnet, die sich nachteilig auf die Binnenschifffahrt auswirken. Dieser Faktor wirkt sich derzeit hemmend auf die Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Elbe aus, da die Schiffer es vorziehen, den Mittellandkanal und das damit verknüpfte Binnenwasserstraßennetz zu nutzen, das größere Regelmäßigkeit für die Beförderung bietet. Merkmal der Elbe ist eine zyklische Wasserführung mit normalerweise ausreichenden bzw. hohen Wasserständen im ersten Halbjahr und einem Trend zu mehrfachen Niedrigwasserphasen im Herbst. 2006 war die Wasserführung relativ ergiebig, es kam sogar zu Hochwasser mit Einstellung des Schiffsverkehrs während 8 Tagen. 2007 hingegen begann die Niedrigwasserperiode bereits Ende Mai und setzte sich während des größten Teils des zweiten Halbjahres fort.

Anmerkung: Zu Mosel, Main und Neckar werden hier insofern keine ausführlichen Angaben gemacht, als deren Wasserführung als Zuflüsse zum Rhein relativ eng mit dessen Wasserführung gekoppelt ist.

Grafik Nr.°15


Wasserführung de Elbe in Magdeburg
cm
HWM 2
Jahresdurchschnitt 2004
cm
700
600
500
400
300
200
100
0
1/1/04
1/3/04
1/5/04
1/7/04
1/9/04
1/11/04
1/1/05
1/3/05
1/5/05
1/7/05
1/9/05
1/11/05
1/1/06
1/3/06
1/5/06
1/7/06
1/9/06
1/11/06
1/1/07
1/3/07
1/5/07
1/7/07
1/9/07
1/11/07

Ergebnisse und Vorschau

Insgesamt ist zwar festzustellen, dass sich der Binnenschiffahrtsmarkt 2006 und 2007 mit teilweise erheblichen Zuwachsraten in bestimmten Bereichen gut behauptet hat, dennoch stellen sich bezogen auf die Zunahme der Marktanteile der Binnenschifffahrt die Ergebnisse nicht im selben Maß positiv dar, nachdem hier insbesondere die Straße ihren Vorsprung weiter ausbaut hat.
Auch die Schiene entwickelt sich offenbar schneller als die Binnenschifffahrt und zwar sowohl in den mittel- und osteuropäischen Ländern als auch in Westeuropa.

In den meisten Segmenten des Schüttguttransports wie z.B. bei Erzen, Kohle, Baustoffen und Erdölprodukten ist die Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt sehr stark und die Marktanteile liegen hier unter Berücksichtigung der Streckenmerkmale und der punktellen Märkte knapp am möglichen Maximum. In diesen Segmenten wären noch Verbesserungen möglich, wenn die Infrastruktur so gestaltet würde, dass die Binnenschifffahrt hinsichtlich Zuverlässigkeit, Kapazität und Erreichbarkeit in vollem Umfang konkurrenzfähig ist.
In anderen Segmenten hängt das Wachstumspotenzial der Binnenschifffahrt in erster Linie von der Effizienz der Dienstleistung bezogen auf die gesamte jeweilige Logistikkette ab. Dies gilt für den Agrar- und Ernährungssektor, den Chemiesektor und den Bereich Containerbeförderung.

Regionale Märkte

2006 ist ein Zuwachs des Binnenschifffahrtsverkehrs auf der Nord-Süd-Achse und auf dem Rhein zu verzeichnen, auf der Ost-West-Achse und auf der gesamten Donau hingegen war die Entwicklung rückläufig.

Containerbereich:

Der Containerbereich ist ein Schlüsselsegment für die Zukunft der Binnenschifffahrt, nachdem 2006 und 2007 hier eine Stagnation zu verzeichnen war, obwohl die Seehäfen bei Containeranlieferung und -versand signifikante Zuwachsraten zu verzeichnen haben. Die Engpässe an den Verladeterminals zwischen See- und Binnenschifffahrt bestehen weiter fort. Insbesondere in Rotterdam ist die Binnenschifffahrt mit ungünstigen Betriebsvoraussetzungen konfrontiert, was sich in Marktanteilverlusten niederschlägt. Zudem ist offenbar auch die Schiene auf dem Vormarsch auf eine Verbesserung ihrer Stellung im Wettbewerb hin, dort werden verschiedene neue regelmäßige Strecken eingerichtet, sogar zu Zielen, die vom Wasser aus erreichbar sind.

Entwicklung bei den wichtigsten Gütern

Bezogen auf die verschiedenen Güter, die auf Binnenwasserstraßen verschifft werden, verläuft die Entwicklung der Beförderung regional unterschiedlich. Einige Bereiche wie der Transport von Rohstoffen für die Eisen- und Stahlindustrie waren auf europäischer Ebene im Jahr 2006 rückläufig, was vor allem aus strategischen Überlegungen zu den Lagerbeständen und vorausschauenden Planungen im Hinblick auf eine Phase geringerer Nachfrage auf europäischer Ebene zu erklären ist.

Die Transporte im Zusammenhang mit dem Landwirtschaftssektor sind von Zyklen abhängig, die wiederum mit der Vorratspolitik und den Weltmarktpreisen in Zusammenhang stehen. So

folgte auf die rückläufige Entwicklung 2006 im Jahr 2007 eine Wachstumsphase.

Bei den anderen Güterarten, die auf Binnenwasserstraßen verschifft werden, war 2006 im Zusammenhang mit einer allgemeinen Wachstumsphase der Weltwirtschaft eine Steigerung der Beförderungsmengen zu verzeichnen, dieser Trend setzte sich, soweit sich dies aus den derzeit verfügbaren vorläufigen Zahlen schließen lässt, im Jahr 2007 fort.

Entwicklung der Flotte: Neubauten
Ungeachtet der Schwierigkeiten, die im Zusammenhang mit der Registrierung der Flotten nach wie vor bestehen, ist für Westeuropa eine Zunahme der Beförderungskapazität festzustellen, die sich insbesondere in einer erhöhten durchschnittlichen Tonnage der Schiffe niederschlägt. Die Erhöhung der durchschnittlichen Kapazität ist die Folge von Investitionen, durch die neuer Laderaum auf den Markt kommt, oder der Velängerung vorhandener Schiffe. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass Schiffsvergrößerungen oder neu auf den Markt gebrachter Laderaum in den meisten Fällen mit einem überdurchschnittlich intensiven Betrieb einhergehen.

Die Daten verweisen in Bezug auf die Trockenschifffahrt ebenso wie auf die Tankschifffahrt auf eine gesicherte Investitionsdynamik. In der Trockenschifffahrt entspricht die Kapazitätssteigerung offenbar der Entwicklung der Nachfrage, im Bereich der Tankschifffahrt hingegen ist diese Frage offen. Hier kommt es in erster Linie darauf an, einen Teil der Flotte im Hinblick auf derzeitige und künftige technische Anforderungen zu ersetzen.

Wasserführung:
In Bezug auf die Wasserführung waren 2006 und 2007 keine extremen Verhältnisse zu verzeichnen. Auf dem Rhein verlief der Schifffsverkehr in dieser Hinsicht unter zufriedenstellenden Bedingungen. Auf anderen Schifffahrtswegen wie der Elbe und dem Oberlauf der Donau ist die Wasserführung mit ihren Schwankungen nach wie vor ein Faktor, der sich hemmend auf die Binnenschifffahrt auswirkt.

Allgemeine Konjunkturlage und Auswirkungen auf die Nachfrage 2008:
2006 und 2007 profitierte die Binnenschifffahrt von einer optimalen allgemeinen Konjunkturlage in Europa. Trotz der Unsicherheiten aufgrund der Störungen im US-amerikanischen Bankensektor ist derzeit kein ernsthaftes Anzeichen für eine rückläufige Entwicklung der Industrietätigkeit in Europa zu erkennen, die sich möglicherweise ungünstig auf die Beförderungsnachfrage 2008 auswirken könnte.

Anlagen

Gesamtwirtschaftliche Daten
Wachstumsraten des realen Bruttoinlandprodukts

Zuwachs in %	**Durchschnitt 2000-2005**	**Entwicklung BIP 2006**	**Entwicklung BIP 2007**	**Prognose 2008**
EU (27)	2,1%	3,0%	*2,9%*	*2,4%*
EU 15+Schweiz	2,0%	2,8%	*2,7%*	*2,2%*
Deutschland	1,0%	1,0%	*2,5%*	*2,1%*
Österreich	1,8%	3,3%	*3,3%*	*2,7%*
Belgien	2,0%	2,8%	*2,7%*	*2,1%*
Bulgarien	5,3%	6,1%	*6,3%*	*6,0%*
Kroatien	4,3%	*4,8%*	*6,0%*	*5,0%*
Frankreich	2,0%	2,0%	*1,9%*	*2,0%*
Ungarn	4,5%	3,9%	*2,0%*	*2,6%*
Luxemburg	4,5%	6,1%	*5,2%*	*4,7%*
Niederlande	1,7%	3,0%	*2,7%*	*2,6%*
Polen	3,3%	6,1%	*6,5%*	*5,6%*
Tschechien	3,8%	6,4%	*5,8%*	*4,9%*
Rumänien	5,1%	7,9%	*6,0%*	*5,9%*
Slowakei	4,4%	8,5%	*8,7%*	*7,0%*
Schweiz	1,1%	2,7%	*2,1%*	*1,9%*

Quelle : Eurostat
(Prognosen sind in Farbe dargestellt)

Entwicklung des Modalsplitanteils der Beförderungsarten zu Lande

NSTR	Land		Belgien	Bulgarien	Tschechien	Deutschland
Gesamt	Binnenschifffahrt	1000 t - 2006	165855	5947	1141	243495
		% / 2004	12,71%	34,98%	-3,22%	3,24%
	Schiene	1000 t - 2006	62185	21122	97424	346119
		% / 2004	6,38%	NS	9,66%	11,56%
	Straße	1000 t - 2006	348525	151581	444610	3103203
		% / 2004	0,51%	NS	-4,60%	5,37%
Gesamt		1000 t - 2006	576565	178650	543175	3692817
		% / 2004	4,38%		-2,32%	5,78%

NSTR	Land		Frankreich	Luxemburg	Ungarn	Niederlande
Gesamt	Binnenschifffahrt	1000 t - 2006	71448	11395	7327	317853
		% / 2004	6,12%	1,92%	-0,39%	-0,43%
	Schiene	1000 t - 2006	108332		46778	
		% / 2004	-7,74%	NS	2,66%	NS
	Straße	1000 t - 2006	2181717	53016	257424	615303
		% / 2004	5,06%	0,03%	19,03%	0,13%
Gesamt		1000 t - 2006	2361497	64411	311529	933156
		% / 2004	4,42%	NS	15,73%	NS

NSTR	Land		Österreich	Polen	Rumänien	Slowakei
Gesamt	Binnenschifffahrt	1000 t - 2006	9183	6609	29274	2252
		% / 2004	1,22%	-9,30%	-2,07%	-17,36%
	Schiene	1000 t - 2006	85661	156401	51984	52447
		% / 2004	0,08%	-4,42%	-17,18%	7,57%
	Straße	1000 t - 2006	358851	897415	336034	181521
		% / 2004	26,63%	22,59%	NS	1,90%
Gesamt		1000 t - 2006	453695	1060425	417292	236220
		% / 2004	20,01%	17,44%	NS	2,43%

Starker Zuwachs der Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt

Überdurchschnittlicher Zuwachs im Vergleich der Beförderungsarten zu Lande

Quelle: EUROSTAT

Die wichtigsten Verkehrsströme in der Binnenschifffahrt

Flussabschnitte bzw. Achse	Karte N°1		Karte N°2		Karte N°3	
	Achse gesamt in t		*Landwirtschaft*		*Eisen und Stahl*	
	Menge (1000 t)	*%*	*Menge (1000 t)*	*%*	*Menge (1000 t)*	*%*
Traditioneller Rheinverkehr	206660	***3,1***	23030	***-3,8***	46069	***1,9***
Nord-Süd-Achse gesamt	73899	***1,4***	8110	***0,1***	5485	***-11,4***
Anteil Niederlande-Belgien	64784	***0,8***	4274	***-2,5***	5093	***-10,8***
Anteil Niederlande-Frankreich	3608	***13,4***	2078	***16,2***	312	***-18,3***
Anteil Frankreich-Belgien	5507	***2,5***	1758	***-9,0***	80	***-16,9***
Mittellandkanal-Achse	22022	***-6,1***	5599	***6,4***	1988	***1,9***
Verbindung Deutschland-Polen	3660	***-14,1***	1957	***-16,9***	177	***-18,3***
Elbe (sülich Magdeburg)	9480	***-12,1***	2386	***-11,7***	370	***-18,9***
Elbe (Ober- und Mittellauf)	1013	***-24,5***	781	***-27,3***	Ns	***Ns***
Mosel (bei Koblenz)	16170	***15,2***	3398	***16,0***	4452	***17,0***
Main	18811	***-4,0***	4709	***-13,2***	1720	***-12,3***
Main-Donau-Kanal	6240	***-17,9***	3037	***-22,0***	1353	***-15,3***
Donau in Deutschland	7317	***-19,3***	2956	***-27,5***	1912	***-5,7***
Donau in Österreich	9180	***-1,7***	2508	***-7,8***	3735	***3,3***
Donau in Ungarn-Slowakei	9579	***-11,0***	3357	***-32,7***	3225	***-3,5***
Donau in Kroatien	1509	***4,4***	207	***-35,7***	861	***8,4***
Donau in Rumänien/Bulgarien	35221	***-7,6***	4484	***17,7***	14116	***-20,0***
Seine (Becken)	29969	***5,5***	3837	***-2,0***	668	***21,0***
Rhone	12347	***7,9***	1724	***-7,4***	370	***11,1***
Po (derzeit keine Daten)						

Ns: nicht signifikant

Karte N°4		Karte N°5		Karte N°6		Karte N°7		Karte N°8	
Kohle		***Bausektor***		***Container***		***Erdöl***		***Chemiesektor***	
Menge (1000 t)	***%***	***Menge (1000 t)***	***%***	***TEU***	***%***	***Menge (1000 t)***	***%***	***Menge (1000 t)***	***%***
28343	***7,6***	41337	***10,9***	1973135	***-1,9***	32569	***1,1***	16513	***1,9***
4387	***-0,3***	16071	***6,2***	814925	***-1,7***	16742	***0,7***	7161	***8,9***
3626	***-2,7***	13863	***3,8***	766647	***-2,6***	15538	***0,2***	6858	***11,0***
592	***72,8***	290	***3,5***	9469	***39,4***	36	***38,2***	194	***-31,1***
169	***-48,8***	1918	***28,0***	38809	***10,0***	1168	***6,7***	109	***-5,4***
2772	***-10,1***	4043	***-9,3***	77858	***-8,3***	3012	***6,3***	623	***99,7***
Ns	***Ns***	215	***-23,8***	Ns	***Ns***	1054	***1,0***	189	***-22,7***
2137	***-27,6***	939	***-7,8***	17543	***4,1***	2165	***-2,5***	717	***27,4***
Ns	***Ns***	Ns	***Ns***	36178	***56,3***	Ns		Ns	
5317	***16,5***	1406	***23,2***	940	***-51,5***	1493	***0,5***	73,4	***-10,3***
1824	***-3,3***	4224	***9,8***	Ns	Ns	4247	***-3,3***	1009	***0,4***
Ns	***Ns***	544	***-1,1***	Ns	***-36,3***	197	***-20,6***	Ns	***Ns***
Ns	***Ns***	393	***-10,3***	Ns	Ns	401	***-10,4***	Ns	***Ns***
152	***-14,1***	930	***46,5***	3671	***-21,1***	1621	***-19,1***	Ns	***Ns***
383	***-3,3***	472	***25,8***	Ns	***Ns***	1621	***-15,3***	Ns	***Ns***
2	***NS***	101	**159,0**	Ns	***Ns***	176	**-1,1**	151	***Ns***
4547	**3,3**	11254	**-2,6**	Ns	***Ns***	472	**81,5**	80	***77,8***
789	***-19,1***	22821	***7,8***	143206	***17,8***	642	***36,4***	Ns	***Ns***
1010	***19,3***	5350	***12,1***	61258	***9,8***	1707	***-1,9***	1177	***15,2***

Quelle : Sekretariat der ZKR

Beförderungsaufkommen auf den wichtigsten Binnenwasserstraßen in Europa (2006)

Flussabschnitte bzw. Achse	*Menge (1000 t)*	Anteil in % am europäischen Binnenschifffahrtsaufkommen
Rhein gesamt	320000	63,5%
Anteil traditioneller Rheinverkehr	206660	41,0%
Gesamt Nord-Süd-Achse	73899	14,7%
Donau in Rumänien/Bulgarien	35221	7,0%
Seine (Becken)	29969	5,9%
Mittellandkanal-Achse	22022	4,4%
Main	18811	3,7%
Mosel (bei Koblenz)	16170	3,2%
Rhone	12347	2,5%
Donau in Ungarn/Slowakei	9579	1,9%
Elbe (südlich Magdeburg)	9480	1,9%
Donau in Österreich	9180	1,8%
Donau in Deutschlan	7317	1,5%
Main-Donau-Kanal	6240	1,2%
Verbindung Deutschland-Polen	3660	0,7%
Donau in Kroatien	1509	0,3%
Elbe (Ober- und Mittellauf)	1013	0,2%
Po (derzeit keine Daten)		0,0%

Laderaumangebot :

Tabelle MO1 - BINNENFLOTTEN 2003-2006 (Zusammenfassung) NACH SCHIFFSTYPEN

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	T	kW	Anzahl	T	kW	**Anzahl**	**T**	**kW**
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	956	1127341	489114	922	868215		**1878**	**1995556**	**489114**
Österreich	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
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							**0**	**0**	**0**
Republik Tcheschien	75			227			**302**	**0**	**0**
Slowakei	27	13299	20469	204	301139		**231**	**314438**	**20469**
Ungarn	92			360			**452**	**0**	**0**
insgesamt	**6411**	**6177720**	**2774112**	**3275**	**3653032**		**9686**	**9830752**	**2774112**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	T	kW	Anzahl	T	kW	**Anzahl**	**T**	**kW**
31.12.2005									
Deutschland	937	1115046	483221	915	864366		**1852**	**1979412**	**483221**
Österreich (2004)	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
Belgien	1029	1009258	505767	231	429666		**1260**	**1438924**	**505767**
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							**0**	**0**	**0**
Rep. Tcheschien	66			177			**243**	**0**	**0**
Slowakei	25	19932		150	222731		**175**	**242663**	**0**
Ungarn	92			360			**452**	**0**	**0**
insgesamt	**6111**	**5902205**	**2762087**	**3131**	**3500932**		**9242**	**9403137**	**2762087**
31.12.2006									
Deutschland	902	1080755	495775	901	863287		**1803**	**1944042**	**495775**
Österreich (2004)	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
Belgien	1042	1072502	543816	230	468629		**1272**	**1541131**	**543816**
Frankreich	892	501391	179027	424	459822		**1316**	**961213**	**179027**
Luxemburg	13	12821	6689	0	0		**13**	**12821**	**6689**
Niederlande	3039	3296591	1582804	789	1388295		**3828**	**4684886**	**1582804**
Schweiz	18	37243	18724	2	3339		**20**	**40582**	**18724**
Polen	40	20146	9571	11	6425		**51**	**26571**	**9571**
Rep. Tcheschien	68	61659	28698	249	123989		**317**	**185648**	**28698**
Slowakei	20	28390	13073	117	205126		**137**	**233516**	**13073**
Ungarn	92			360			**452**	**0**	**0**
Rumänien	281	342071	1952	601	1072960		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarien	15	10321	12485	153	74893		**168**	**85214**	**12485**
insgesamt	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

(Die Angaben bezüglich der niederländischen Flotte stammen aus einer Schätzung des ZKR- Sekretariats)

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	T	kW	Anzahl	T	kW	**Anzahl**	**T**	**kW**
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	344	536556	257643	48	58402		**392**	**594958**	**257643**
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							**0**	**0**	**0**
Rep. Tcheschien							**0**	**0**	**0**
Slowakei							**0**	**0**	**0**
Ungarn							**0**	**0**	**0**
insgesamt	**1394**	**1790531**	**787664**	**161**	**242325**		**1555**	**2032856**	**787664**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	T	kW	Anzahl	T	kW	**Anzahl**	**T**	**kW**
31.12.2005									
Deutschland	369	603569	287183	47	54196		**416**	**657765**	**287183**
Österreich (2004)	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
Belgien	*213*	*301523*	*140767*	*5*	*8041*		**218**	**309564**	**140767**
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							**0**	**0**	**0**
Rep. Tcheschien							**0**	**0**	**0**
Slowakei	3	4200		42	58478		**45**	**62678**	**0**
Ungarn							**0**	**0**	**0**
insgesamt	**1374**	**1880862**	**939177**	**199**	**292228**		**1573**	**2173090**	**939177**
31.12.2006									
Deutschland	375	619646	312577	47	53436		**422**	**673082**	**312577**
Österreich (2004)	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
Belgien	218	316761	147157	5	8049		**223**	**324810**	**147157**
Frankreich	31	41551	11562	46	72835		**77**	**114386**	**11562**
Luxemburg	16	27754	13838	2	8435		**18**	**36189**	**13838**
Niederlande	728	876505	465024	39	68241		**767**	**944746**	**465024**
Schweiz	36	88395	38822	1	2073		**37**	**90468**	**38822**
Polen	1			2			**3**	**0**	**0**
Rep. Tcheschien	1			0			**1**	**0**	**0**
Slowakei	3	3669	2041	30	45949		**33**	**49618**	**2041**
Ungarn							**0**	**0**	**0**
Rumänien	9	18040	883	0	0		**9**	**18040**	**883**
Bulgarien	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**		**1610**	**2278995**	**991904**

(Die Angaben bezüglich der niederländischen Flotte stammen aus einer Schätzung des ZKR- Sekretariats)

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	T	kW	Anzahl	T	kW	**Anzahl**	**T**	**kW**
31.12.2003									
Deutschland	148		32556	289		126943	**437**		**159499**
Österreich							**0**		**0**
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							**0**		**0**
Republik Tcheschien				152			**152**		**0**
Slowakei	1		135	45		46034	**46**		**46169**
Ungarn	56			24			**80**		**0**
insgesamt	**743**		**143185**	**1446**		**611900**	**2189**		**755085**

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	T	kW	Anzahl	T	kW	**Anzahl**	**T**	**kW**
31.12.2005									
Deutschland	143		28925	293		133646	**436**		**162571**
Österreich (2004)				10		9200	**10**		**9200**
Belgien	12		2941	107		54511	**119**		**57452**
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							**0**		**0**
Rep. Tcheschien				111			**111**		**0**
Slowakei	8		6995	39		40234	**47**		**47229**
Ungarn	56			24			**80**		**0**
insgesamt	**716**		**136669**	**1349**		**582029**	**2065**		**718698**
31.12.2006									
Deutschland	143		28064	303		139410	**446**		**167474**
Österreich (2004)				10		9200	**10**		**9200**
Belgien	0		0	123		57041	**123**		**57041**
Frankreich	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
Luxemburg	0		0	17		14787	**17**		**14787**
Niederlande	461		91532	500		195665	**961**		**287197**
Schweiz	1		368	1		353	**2**		**721**
Polen	0		0	13		3670	**13**		**3670**
Rep. Tcheschien	51		7245	123		13872	**174**		**21117**
Slowakei	4		5858	33		36184	**37**		**42042**
Ungarn	56			24			**80**		**0**
Rumänien	0		0	31		6997	**31**		**6997**
Bulgarien	0		0	24		28083	**24**		**28083**
insgesamt	**751**		**138975**	**1444**		**636868**	**2195**		**775843**

(Die Angaben bezüglich der niederländischen Flotte stammen aus einer Schätzung des ZKR- Sekretariats)
Österreich: es gibt nur undetaillierte Angaben und die für das Jahr 2004
Frankreich: ab 2004, stammen diese Angaben von Verkehrsministerium

Tabelle MO2 – DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2006
NACH TONNAGEKLASSEN

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Deutschland									
bis 249 t	35	4323	2801	71	8618		**106**	**12941**	**2801**
250 - 399 t	51	16422	9820	93	33746		**144**	**50168**	**9820**
400 - 649 t	40	20723	11771	337	148463		**377**	**169186**	**11771**
650 - 999 t	184	153943	69594	83	72831		**267**	**226774**	**69594**
1000 - 1499 t	374	450221	210912	106	131632		**480**	**581853**	**210912**
1500 - 1999 t	123	212175	92891	63	107440		**186**	**319615**	**92891**
2000 - 2499 t	49	107518	45517	57	132702		**106**	**240220**	**45517**
2500 - 2999 t	36	95934	40747	73	201412		**109**	**297346**	**40747**
3000 t und mehr	6	19496	8129	7	26443		**13**	**45939**	**8129**
unbekannt	4	0	3593	11	0		**15**	**0**	**3593**
Insgesamt	**902**	**1080755**	**495775**	**901**	**863287**		**1803**	**1944042**	**495775**
Österreich (2004)									
bis 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	1	364		1	259		**2**	**623**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	4	6694		53	84548		**57**	**91242**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr							**0**	**0**	**0**
unbekannt							**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**5**	**7058**	**0**	**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Belgien									
bis 249 t	4	302	1431	4	743		**8**	**1045**	**1431**
250 - 399 t	271	98302	55050	19	6485		**290**	**104787**	**55050**
400 - 649 t	152	83431	43993	34	17966		**186**	**101397**	**43993**
650 - 999 t	176	141316	74300	9	7594		**185**	**148910**	**74300**
1000 - 1499 t	241	292177	149761	24	30397		**265**	**322574**	**149761**
1500 - 1999 t	69	113847	57893	14	25087		**83**	**138934**	**57893**
2000 - 2499 t	56	124317	58659	22	52709		**78**	**177026**	**58659**
2500 - 2999 t	41	112129	53457	56	157398		**97**	**269527**	**53457**
3000 t und mehr	32	106681	49272	48	170250		**80**	**276931**	**49272**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**1042**	**1072502**	**543816**	**230**	**468629**		**1272**	**1541131**	**543816**
Frankreich									
bis 249 t	2	403	154	0	0		**2**	**403**	**154**
250 - 399 t	543	205591	83389	43	14740		**586**	**220331**	**83389**
400 - 649 t	139	68534	26006	159	79917		**298**	**148451**	**26006**
650 - 999 t	109	91135	32582	93	70415		**202**	**161550**	**32582**
1000 - 1499 t	79	96535	27029	18	22177		**97**	**118712**	**27029**
1500 - 1999 t	11	17955	5057	17	28622		**28**	**46577**	**5057**
2000 - 2499 t	6	13068	2548	21	46437		**27**	**59505**	**2548**
2500 - 2999 t	3	8170	2262	73	197514		**76**	**205684**	**2262**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**892**	**501391**	**179027**	**424**	**459822**		**1316**	**961213**	**179027**
Luxemburg									
bis 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	2	732	582	0	0		**2**	**732**	**582**
400 - 649 t	1	500	368	0	0		**1**	**500**	**368**
650 - 999 t	2	1445	684	0	0		**2**	**1445**	**684**
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	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**13**	**12821**	**6689**	**0**	**0**		**13**	**12821**	**6689**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Niederlande									
bis 249 t	112	16748	10927	118	13475		**230**	**30223**	**10927**
250 - 399 t	271	90793	45229	31	10249		**302**	**101042**	**45229**
400 - 649 t	500	271115	136185	66	36728		**566**	**307843**	**136185**
650 - 999 t	724	585983	287150	36	30696		**760**	**616679**	**287150**
1000 - 1499 t	672	808463	382101	41	50477		**713**	**858940**	**382101**
1500 - 1999 t	280	474485	219825	50	85066		**330**	**559551**	**219825**
2000 - 2499 t	130	291598	132549	86	194734		**216**	**486332**	**132549**
2500 - 2999 t	112	307502	146011	213	592788		**325**	**900290**	**146011**
3000 t und mehr	128	449904	198853	95	374082		**223**	**823986**	**198853**
unbekannt	110		23974	53			**163**	**0**	**23974**
Insgesamt	**3039**	**3296591**	**1582804**	**789**	**1388295**		**3828**	**4684886**	**1582804**
Schweiz									
bis 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	2	682	316	0	0		**2**	**682**	**316**
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	1259		**2**	**2437**	**948**
							0	**0**	**0**
1500 - 2999 t	13	28874	14858	1	2080		**14**	**30954**	**14858**
							0	**0**	**0**
3000 t und mehr	2	6509	2602	0	0		**2**	**6509**	**2602**
unbekannt							**0**	**0**	**0**
total	**18**	**37243**	**18724**	**2**	**3339**		**20**	**40582**	**18724**
Ungarn									
bis 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t							**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	92			360			**452**	**0**	**0**
unbekannt							**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**92**	**0**	**0**	**360**	**0**		**452**	**0**	**0**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Slowakei									
bis 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	8	7228	2067	0	0		**8**	**7228**	**2067**
1000 - 1499 t	3	3816	1736	4	4653		**7**	**8469**	**1736**
1500 - 1999 t	6	11239	6180	113	200473		**119**	**211712**	**6180**
2000 - 2499 t	3	6107	3090	0	0		**3**	**6107**	**3090**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**20**	**28390**	**13073**	**117**	**205126**		**137**	**233516**	**13073**
Rumänien									
bis 249 t	0	0	0	1	233		**1**	**233**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	7	3637	0	5	2409		**12**	**6046**	**0**
650 - 999 t	15	13439	0	12	11655		**27**	**25094**	**0**
1000 - 1499 t	221	249808	746	304	405521		**525**	**655329**	**746**
1500 - 1999 t	38	75187	1206	84	139712		**122**	**214899**	**1206**
2000 - 2499 t	0	0	0	73	152519		**73**	**152519**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	118	340855		**118**	**340855**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	4	20056		**4**	**20056**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**281**	**342071**	**1952**	**601**	**1072960**		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarien									
bis 249 t	6	0	7524	55	101		**61**	**101**	**7524**
250 - 399 t	2	595	330	1	378		**3**	**973**	**330**
400 - 649 t	0	0	0	12	6073		**12**	**6073**	**0**
650 - 999 t	1	930	442	66	51132		**67**	**52062**	**442**
1000 - 1499 t	2	2324	1041	16	17209		**18**	**19533**	**1041**
1500 - 1999 t	4	6472	3148	0	0		**4**	**6472**	**3148**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	3	0		**3**	**0**	**0**
Insgesamt	**15**	**10321**	**12485**	**153**	**74893**		**168**	**85214**	**12485**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Rep. Tcheschien									
bis 249 t	2	161	135	103	11225		**105**	**11386**	**135**
250 - 399 t	0	0	0	22	7727		**22**	**7727**	**0**
400 - 649 t	14	8367	4758	49	26569		**63**	**34936**	**4758**
650 - 999 t	15	11459	5542	18	15248		**33**	**26707**	**5542**
1000 - 1499 t	36	41672	18131	51	63220		**87**	**104892**	**18131**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	1	0	132	6	0		**7**	**0**	**132**
Insgesamt	**68**	**61659**	**28698**	**249**	**123989**		**317**	**185648**	**28698**
Polen									
bis 249 t	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	38	18192	8608	3	1462		**41**	**19654**	**8608**
650 - 999 t	1	903	522	4	4963		**5**	**5866**	**522**
1000 - 1499 t	1	1051	441	0	0		**1**	**1051**	**441**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
Insgesamt	**40**	**20146**	**9571**	**11**	**6425**		**51**	**26571**	**9571**
Insgesamt									
bis 249 t	161	21937	22972	354	34395		**515**	**56332**	**22972**
250 - 399 t	1143	413481	194716	210	73584		**1353**	**487065**	**194716**
400 - 649 t	891	474499	231689	665	319587		**1556**	**794086**	**231689**
650 - 999 t	1235	1007781	472883	321	264534		**1556**	**1272315**	**472883**
1000 - 1499 t	1637	1955802	797194	565	726545		**2202**	**2682347**	**797194**
1500 - 1999 t	532	912947	386907	341	586400		**873**	**1499347**	**386907**
2000 - 2499 t	261	578176	257221	313	665729		**574**	**1243905**	**257221**
2500 - 2999 t	192	523735	242477	533	1489967		**725**	**2013702**	**242477**
3000 t und mehr	260	582590	258856	514	590831		**774**	**1173421**	**258856**
unbekannt	115	0	27699	75	0		**190**	**0**	**27699**
Insgesamt	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Deutschland									
bis 249 t	12	514	6967	5	691		**17**	**1205**	**6967**
250 - 399 t	1	337	272	2	782		**3**	**1119**	**272**
400 - 649 t	4	2157	1306	13	6411		**17**	**8568**	**1306**
650 - 999 t	14	11748	6248	8	6773		**22**	**18521**	**6248**
1000 - 1499 t	164	208273	110538	3	4065		**167**	**212338**	**110538**
1500 - 1999 t	69	115957	59429	4	6604		**73**	**122561**	**59429**
2000 - 2499 t	66	146973	68312	9	20259		**75**	**167232**	**68312**
2500 - 2999 t	31	84418	39047	3	7851		**34**	**92269**	**39047**
3000 t und mehr	14	49269	20458	0	0		**14**	**49269**	**20458**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**375**	**619646**	**312577**	**47**	**53436**		**422**	**673082**	**312577**
Österreich (2004)									
bis 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr							**0**	**0**	**0**
unbekannt							**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**5**	**5601**		**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
Belgien									
bis 249 t	32	3470	4127	0	0		**32**	**3470**	**4127**
250 - 399 t	17	5775	3516	0	0		**17**	**5775**	**3516**
400 - 649 t	29	14527	7537	0	0		**29**	**14527**	**7537**
650 - 999 t	11	8668	5062	1	945		**12**	**9613**	**5062**
1000 - 1499 t	50	61643	33683	2	2211		**52**	**63854**	**33683**
1500 - 1999 t	16	28170	13526	1	1970		**17**	**30140**	**13526**
2000 - 2499 t	23	52627	23254	0	0		**23**	**52627**	**23254**
2500 - 2999 t	13	36376	16038	1	2923		**14**	**39299**	**16038**
3000 t und mehr	27	105506	40414	0	0		**27**	**105506**	**40414**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**218**	**316762**	**147157**	**5**	**8049**		**223**	**324811**	**147157**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Frankreich									
bis 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	10	3687	1436	0	0		**10**	**3687**	**1436**
400 - 649 t	5	2347	631	10	4670		**15**	**7017**	**631**
650 - 999 t	1	672	257	10	8092		**11**	**8764**	**257**
1000 - 1499 t	2	2680	801	3	3159		**5**	**5839**	**801**
1500 - 1999 t	2	3299	1249	4	7273		**6**	**10572**	**1249**
2000 - 2499 t	4	9305	4909	8	19357		**12**	**28662**	**4909**
2500 - 2999 t	6	15661	2278	9	24218		**15**	**39879**	**2278**
3000 t und mehr	1	3900	0	2	6066		**3**	**9966**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**31**	**41551**	**11561**	**46**	**72835**		**77**	**114386**	**11561**
Luxemburg									
bis 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	8	9861	5028	0	0		**8**	**9861**	**5028**
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	0	0		**1**	**2895**	**2648**
3000 t und mehr	2	6153	1980	2	8435		**4**	**14588**	**1980**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**16**	**27754**	**13838**	**2**	**8435**		**18**	**36189**	**13838**
Niederlande									
bis 249 t	219	22897	25849	1	79		**220**	**22976**	**25849**
250 - 399 t	25	7981	4599	1	314		**26**	**8295**	**4599**
400 - 649 t	55	28059	15226	3	1425		**58**	**29484**	**15226**
650 - 999 t	53	42655	21086	3	2381		**56**	**45036**	**21086**
1000 - 1499 t	93	116743	60187	5	7101		**98**	**123844**	**60187**
1500 - 1999 t	65	108280	66709	4	6768		**69**	**115048**	**66709**
2000 - 2499 t	69	151215	74035	11	24507		**80**	**175722**	**74035**
2500 - 2999 t	38	105614	53396	7	18392		**45**	**124006**	**53396**
3000 t und mehr	75	293060	135586	2	7274		**77**	**300334**	**135586**
unbekannt	36	0	8352	2	0		**38**	**0**	**8352**
Insgesamt	**728**	**876504**	**465025**	**39**	**68241**		**767**	**944745**	**465025**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Schweiz									
bis 249 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	4	4956	2393	0	0	0	**4**	**4956**	**2393**
1500 - 2999 t	25	60397	26687	1	2073	0	**26**	**62470**	**26687**
							0	**0**	**0**
							0	**0**	**0**
3000 t und mehr	7	23042	9742	0		0	**7**	**23042**	**9742**
unbekannt							**0**	**0**	**0**
total	**36**	**88395**	**38822**	**1**	**2073**	**0**	**37**	**90468**	**38822**
Ungarn									
bis 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t							**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr							**0**	**0**	**0**
unbekannt							**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Slowakei									
bis 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	1	442	234	0	0		**1**	**442**	**234**
650 - 999 t	0	0	0	2	1782		**2**	**1782**	**0**
1000 - 1499 t	1	1227	736	2	2218		**3**	**3445**	**736**
1500 - 1999 t	0	0	0	26	41949		**26**	**41949**	**0**
2000 - 2499 t	1	2000	1071	0	0		**1**	**2000**	**1071**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**3**	**3669**	**2041**	**30**	**45949**		**33**	**49618**	**2041**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Rumänien									
bis 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	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	8	15544	0	0	0		**8**	**15544**	**0**
2000 - 2499 t	1	2496	883	0	0		**1**	**2496**	**883**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**9**	**18040**	**883**	**0**	**0**		**9**	**18040**	**883**
Bulgarien									
bis 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	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**
Rep. Tcheschien									
bis 249 t	1	0	0	0	0		**1**	**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	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**		**1**	**0**	**0**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt tankschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Polen									
bis 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	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	1	0	0	2	0		**3**	**0**	**0**
Insgesamt	**1**	**0**	**0**	**2**	**0**		**3**	**0**	**0**
Insgesamt									
bis 249 t	264	26881	36943	6	770		**270**	**27651**	**36943**
250 - 399 t	53	17780	9823	3	1096		**56**	**18876**	**9823**
400 - 649 t	94	47532	24934	26	12506		**120**	**60038**	**24934**
650 - 999 t	80	64663	33197	24	19973		**104**	**84636**	**33197**
1000 - 1499 t	322	405383	213366	15	18754		**337**	**424137**	**213366**
1500 - 1999 t	187	335303	169304	40	66637		**227**	**401940**	**169304**
2000 - 2499 t	171	374486	174398	43	86178		**214**	**460664**	**174398**
2500 - 2999 t	89	244964	113407	20	53384		**109**	**298348**	**113407**
3000 t und mehr	126	480930	208180	6	21775		**132**	**502705**	**208180**
unbekannt	37	0	8352	4	0		**41**	**0**	**8352**
Insgesamt	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**		**1610**	**2278995**	**991904**

Tabelle MO3 – DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2006 NACH BAUJAHR

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Deutschland									
Vor 1930	224	216786	96371	24	8925		**248**	**225711**	**96371**
1930 - 1949	119	120276	56370	10	2658		**129**	**122934**	**56370**
1950 - 1959	206	212996	102104	13	7801		**219**	**220797**	**102104**
1960 - 1969	182	211783	89949	117	86851		**299**	**298634**	**89949**
1970 - 1979	99	167172	83152	128	183543		**227**	**350715**	**83152**
1980 - 1989	45	106492	47901	476	424583		**521**	**531075**	**47901**
1990 - 1999	7	12265	7205	95	124477		**102**	**136742**	**7205**
2000 - 2006	10	27093	12723	6	14141		**16**	**41234**	**12723**
unbekannt	10	5892	0	32	10308		**42**	**16200**	**0**
insgesamt	**902**	**1080755**	**495775**	**901**	**863287**		**1803**	**1944042**	**495775**
Österreich(2004)									
Vor 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
unbekannt	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
insgesamt	**5**	**7058**		**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**
Belgien									
Vor 1930	101	86031	38999	3	1504		**104**	**87535**	**38999**
1930 - 1949	90	73658	37173	6	3279		**96**	**76937**	**37173**
1950 - 1959	314	230101	122419	2	679		**316**	**230780**	**122419**
1960 - 1969	333	250435	132054	28	37420		**361**	**287855**	**132054**
1970 - 1979	73	124946	58118	22	56060		**95**	**181006**	**58118**
1980 - 1989	41	83950	39545	81	229059		**122**	**313009**	**39545**
1990 - 1999	36	86999	42843	25	53108		**61**	**140107**	**42843**
2000 - 2006	54	136382	72665	63	87520		**117**	**223902**	**72665**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**1042**	**1072502**	**543816**	**230**	**468629**		**1272**	**1541131**	**543816**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Frankreich									
Vor 1930	28	19019	7761	10	5294		**38**	**24313**	**7761**
1930 - 1949	111	58793	23252	17	8789		**128**	**67582**	**23252**
1950 - 1959	351	177804	69564	41	28590		**392**	**206394**	**69564**
1960 - 1969	260	137040	57471	106	61639		**366**	**198679**	**57471**
1970 - 1979	12	8403	2100	32	32775		**44**	**41178**	**2100**
1980 - 1989	28	31044	13798	19	21676		**47**	**52720**	**13798**
1990 - 1999	5	7864	3643	86	153993		**91**	**161857**	**3643**
2000 - 2006	8	7780	1159	33	34836		**41**	**42616**	**1159**
unbekannt	89	53644	279	80	112230		**169**	**165874**	**279**
insgesamt	**892**	**501391**	**179027**	**424**	**459822**		**1316**	**961213**	**179027**
Luxemburg									
Vor 1930	2	1754	1252	0	0		**2**	**1754**	**1252**
1930 - 1949	3	3862	1735	0	0		**3**	**3862**	**1735**
1950 - 1959	4	3754	1861	0	0		**4**	**3754**	**1861**
1960 - 1969	3	1864	1134	0	0		**3**	**1864**	**1134**
1970 - 1979	1	1587	707	0	0		**1**	**1587**	**707**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**13**	**12821**	**6689**	**0**	**0**		**13**	**12821**	**6689**
Niderlande									
Vor 1930	508	320903	149769	9	6518		**517**	**327421**	**149769**
1930 - 1949	269	201192	100308	8	4349		**277**	**205541**	**100308**
1950 - 1959	645	555092	279666	7	5976		**652**	**561068**	**279666**
1960 - 1969	864	756661	356388	173	131822		**1037**	**888483**	**356388**
1970 - 1979	225	342564	164984	157	264536		**382**	**607100**	**164984**
1980 - 1989	188	336519	149782	210	497342		**398**	**833861**	**149782**
1990 - 1999	109	254125	136273	106	266429		**215**	**520554**	**136273**
2000 - 2006	206	512011	242725	90	199056		**296**	**711067**	**242725**
unbekannt	25	17524	2909	29	12267		**54**	**29791**	**2909**
insgesamt	**3039**	**3296591**	**1582804**	**789**	**1388295**		**3828**	**4684886**	**1582804**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Schweiz									
Vor 1930	2	2881	846	0	0		**2**	**2881**	**846**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	2	1551	1117	0	0		**2**	**1551**	**1117**
1970 - 1979	2	3562	1604	0	0		**2**	**3562**	**1604**
1980 - 1989	8	19193	8689	0	0		**8**	**19193**	**8689**
1990 - 1999	1	2625	2160	0	0		**1**	**2625**	**2160**
2000 - 2006	3	7431	4308	2	3339		**5**	**10770**	**4308**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
							0	**0**	**0**
insgesamt	**18**	**37243**	**18724**	**2**	**3339**		**20**	**40582**	**18724**
Ungarn									
Vor 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
unbekannt							**0**	**0**	**0**
insgesamt	**92**	**0**	**0**	**360**	**0**		**452**	**0**	**0**
Slowakei									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	2	2573	1030	0	0		**2**	**2573**	**1030**
1960 - 1969	11	18565	9571	0	0		**11**	**18565**	**9571**
1970 - 1979	2	1824	1442	12	20841		**14**	**22665**	**1442**
1980 - 1989	0	0	0	99	173389		**99**	**173389**	**0**
1990 - 1999	5	5428	1030	5	9009		**10**	**14437**	**1030**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	1	1887		**1**	**1887**	**0**
insgesamt	**20**	**28390**	**13073**	**117**	**205126**		**137**	**233516**	**13073**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Rumänien									
Vor 1930	4	3295	596	0	0		**4**	**3295**	**596**
1930 - 1949	1	695	0	0	0		**1**	**695**	**0**
1950 - 1959	1	408	0	0	0		**1**	**408**	**0**
1960 - 1969	32	33448	0	9	10585		**41**	**44033**	**0**
1970 - 1979	32	51076	0	189	270009		**221**	**321085**	**0**
1980 - 1989	198	240755	150	303	587390		**501**	**828145**	**150**
1990 - 1999	13	12394	1206	100	204976		**113**	**217370**	**1206**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**281**	**342071**	**1952**	**601**	**1072960**		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarien									
Vor 1930	1	1207	552	3	0		**4**	**1207**	**552**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	3	2652	1997	9	3510		**12**	**6162**	**1997**
1960 - 1969	0	0	0	44	27119		**44**	**27119**	**0**
1970 - 1979	1	1663	662	30	13394		**31**	**15057**	**662**
1980 - 1989	9	4799	9274	44	20265		**53**	**25064**	**9274**
1990 - 1999	0	0	0	20	10605		**20**	**10605**	**0**
2000 - 2006	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	3	0		**3**	**0**	**0**
insgesamt	**15**	**10321**	**12485**	**153**	**74893**		**168**	**85214**	**12485**
Rep. Tcheschien									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	1	632	287	2	170		**3**	**802**	**287**
1950 - 1959	5	2376	1792	6	2895		**11**	**5271**	**1792**
1960 - 1969	27	19014	9206	52	15293		**79**	**34307**	**9206**
1970 - 1979	26	30371	11858	40	14027		**66**	**44398**	**11858**
1980 - 1989	3	3385	2232	123	79779		**126**	**83164**	**2232**
1990 - 1999	6	5881	3323	19	10381		**25**	**16262**	**3323**
2000 - 2006	0	0	0	6	1444		**6**	**1444**	**0**
unbekannt	0	0	0	1	0		**1**	**0**	**0**
insgesamt	**68**	**61659**	**28698**	**249**	**123989**		**317**	**185648**	**28698**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Polen									
Vor 1930	0	0		0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	1	903	522	0	0		**1**	**903**	**522**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	33	16266	7718	0	0		**33**	**16266**	**7718**
1970 - 1979	3	1479	793	0	0		**3**	**1479**	**793**
1980 - 1989	1	555	296	7	4255		**8**	**4810**	**296**
1990 - 1999	0	0	0	1	837		**1**	**837**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	2	943	242	3	1333		**5**	**2276**	**242**
insgesamt	**40**	**20146**	**9571**	**11**	**6425**		**51**	**26571**	**9571**
insgesamt									
Vor 1930	870	651876	296146	49	22241		**919**	**674117**	**296146**
1930 - 1949	595	460011	219647	43	19245		**638**	**479256**	**219647**
1950 - 1959	1533	1189307	581550	78	49451		**1611**	**1238758**	**581550**
1960 - 1969	1747	1448638	665095	529	370729		**2276**	**1819367**	**665095**
1970 - 1979	482	750278	332505	610	855185		**1092**	**1605463**	**332505**
1980 - 1989	514	810124	265138	1362	2037738		**1876**	**2847862**	**265138**
1990 - 1999	184	392387	199831	459	837154		**643**	**1229541**	**199831**
2000 - 2006	279	683266	329272	198	336997		**477**	**1020263**	**329272**
unbekannt	131	85061	3430	203	222832		**334**	**307893**	**3430**
insgesamt	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Deutschland									
Vor 1930	0	0	0	1	383		**1**	**383**	**0**
1930 - 1949	6	12325	3098	0	0		**6**	**12325**	**3098**
1950 - 1959	63	81171	40290	5	3517		**68**	**84688**	**40290**
1960 - 1969	68	90725	43671	5	5757		**73**	**96482**	**43671**
1970 - 1979	145	248007	125559	17	31146		**162**	**279153**	**125559**
1980 - 1989	38	79028	36950	16	10584		**54**	**89612**	**36950**
1990 - 1999	24	48075	26363	3	2049		**27**	**50124**	**26363**
2000 - 2006	29	58776	36646	0	0		**29**	**58776**	**36646**
unbekannt	2	1539	0	0	0		**2**	**1539**	**0**
insgesamt	**375**	**619646**	**312577**	**47**	**53436**		**422**	**673082**	**312577**
Österreich(2004)									
Vor 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
unbekannt	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
insgesamt	**5**	**5601**		**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
Belgien									
Vor 1930	11	4613	2558	0	0		**11**	**4613**	**2558**
1930 - 1949	12	4016	2929	0	**0**		**12**	**4016**	**2929**
1950 - 1959	46	36718	19550	0	0		**46**	**36718**	**19550**
1960 - 1969	48	43755	21676	4	5126		**52**	**48881**	**21676**
1970 - 1979	36	71627	33548	1	2923		**37**	**74550**	**33548**
1980 - 1989	24	52124	21015	0	0		**24**	**52124**	**21015**
1990 - 1999	15	21303	11261	0	0		**15**	**21303**	**11261**
2000 - 2006	26	82606	34620	0	0		**26**	**82606**	**34620**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**218**	**316762**	**147157**	**5**	**8049**		**223**	**324811**	**147157**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Frankreich									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	2	1841	595	0	0		**2**	**1841**	**595**
1950 - 1959	8	6706	2607	6	4434		**14**	**11140**	**2607**
1960 - 1969	7	3719	1613	17	19361		**24**	**23080**	**1613**
1970 - 1979	6	14521	2572	7	13214		**13**	**27735**	**2572**
1980 - 1989	3	6906	4174	0	0		**3**	**6906**	**4174**
1990 - 1999	0	0	0	6	11978		**6**	**11978**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	5	12346		**5**	**12346**	**0**
unbekannt	5	7858	0	5	11502		**10**	**19360**	**0**
insgesamt	**31**	**41551**	**11561**	**46**	**72835**		**77**	**114386**	**11561**
Luxemburg									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	2	3100	1603	0	0		**2**	**3100**	**1603**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	7	9996	4615	1	3959		**8**	**13955**	**4615**
1980 - 1989	5	11635	5878	1	4476		**6**	**16111**	**5878**
1990 - 1999	2	3023	1742	0	0		**2**	**3023**	**1742**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**16**	**27754**	**13838**	**2**	**8435**		**18**	**36189**	**13838**
Niederlande									
Vor 1930	16	1745	1482	0	0		**16**	**1745**	**1482**
1930 - 1949	22	5867	3813	0	0		**22**	**5867**	**3813**
1950 - 1959	128	71239	39091	0	0		**128**	**71239**	**39091**
1960 - 1969	202	101334	57326	7	3207		**209**	**104541**	**57326**
1970 - 1979	96	123238	57911	14	27876		**110**	**151114**	**57911**
1980 - 1989	57	93655	52961	7	13749		**64**	**107404**	**52961**
1990 - 1999	76	138522	76127	8	19798		**84**	**158320**	**76127**
2000 - 2006	114	324320	176037	2	2934		**116**	**327254**	**176037**
unbekannt	17	16584	277	1	677		**18**	**17261**	**277**
insgesamt	**728**	**876504**	**465025**	**39**	**68241**		**767**	**944745**	**465025**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Schweiz									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	4	6395	3223	0	0		**4**	**6395**	**3223**
1970 - 1979	6	15526	7000	0	0		**6**	**15526**	**7000**
1980 - 1989	12	32043	12691	0	0		**12**	**32043**	**12691**
1990 - 1999	10	21489	10824	0	0		**10**	**21489**	**10824**
2000 - 2006	4	12942	5084	1	2073		**5**	**15015**	**5084**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
							0	**0**	**0**
insgesamt	**36**	**88395**	**38822**	**1**	**2073**		**37**	**90468**	**38822**
Ungarn									
Vor 1930									
1930 - 1949									
1950 - 1959									
1960 - 1969									
1970 - 1979									
1980 - 1989									
1990 - 1999									
2000 - 2006									
unbekannt									
insgesamt	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**	**0**	**0**
Slowakei									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	1	832		**1**	**832**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	1	1049		**1**	**1049**	**0**
1960 - 1969	3	3669	2041	2	2587		**5**	**6256**	**2041**
1970 - 1979	0	0	0	22	34931		**22**	**34931**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	4	6550		**4**	**6550**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**3**	**3669**	**2041**	**30**	**45949**		**33**	**49618**	**2041**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Rumänien									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	2496	883	0	0		**1**	**2496**	**883**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	8	15544	0	0	0		**8**	**15544**	**0**
2000 - 2005	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**9**	**18040**	**883**	**0**	**0**		**9**	**18040**	**883**
Bulgarien									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**
Rep. Tcheschien									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**		**1**	**0**	**0**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Total cale citerne		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Polen									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
insgesamt	**1**	**0**	**0**	**2**	**0**		**3**	**0**	**0**
insgesamt									
Vor 1930	27	6358	4040	1	383	0	**28**	**6741**	**4040**
1930 - 1949	42	24049	10435	1	832	0	**43**	**24881**	**10435**
1950 - 1959	251	205329	106364	12	9000	0	**263**	**214329**	**106364**
1960 - 1969	334	258728	133327	35	36038	0	**369**	**294766**	**133327**
1970 - 1979	305	501928	237779	62	114049	0	**367**	**615977**	**237779**
1980 - 1989	137	264837	131802	24	28809	0	**161**	**293646**	**131802**
1990 - 1999	129	239409	120577	22	42448	0	**151**	**281857**	**120577**
2000 - 2006	169	465702	247303	7	15280	0	**176**	**480982**	**247303**
unbekannt	29	31582	277	23	34234	0	**52**	**65816**	**277**
insgesamt	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**	**0**	**1610**	**2278995**	**991904**

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Deutschland									
Vor 1930	42		9480	19		4401	**61**		**13881**
1930 - 1949	26		4351	23		8580	**49**		**12931**
1950 - 1959	30		6027	18		5314	**48**		**11341**
1960 - 1969	24		4080	82		28740	**106**		**32820**
1970 - 1979	13		2428	57		58854	**70**		**61282**
1980 - 1989	2		705	85		30859	**87**		**31564**
1990 - 1999	2		883	6		2390	**8**		**3273**
2000 - 2006	0		0	1		213	**1**		**213**
unbekannt	4		110	12		59	**16**		**169**
insgesamt	**143**		**28064**	**303**		**139410**	**446**		**167474**
Österreich(2004)									
Vor 1930							**0**		**0**
1930 - 1949							**0**		**0**
1950 - 1959							**0**		**0**
1960 - 1969							**0**		**0**
1970 - 1979							**0**		**0**
1980 - 1989							**0**		**0**
1990 - 1999							**0**		**0**
2000 - 2006							**0**		**0**
unbekannt				10		9200	**10**		**9200**
insgesamt				**10**		**9200**	**10**		**9200**
Belgien									
Vor 1930	0		0	17		5357	**17**		**5357**
1930 - 1949	0		0	25		7816	**25**		**7816**
1950 - 1959	0		0	24		8009	**24**		**8009**
1960 - 1969	0		0	17		10696	**17**		**10696**
1970 - 1979	0		0	22		11643	**22**		**11643**
1980 - 1989	0		0	6		4013	**6**		**4013**
1990 - 1999	0		0	9		5065	**9**		**5065**
2000 - 2006	0		0	3		4442	**3**		**4442**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**0**		**0**	**123**		**57041**	**123**		**57041**

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Frankreich (*)									
Vor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
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 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
insgesamt	**35**		**5908**	**242**		**131606**	**277**		**137514**

Frankreich : indikativ Angaben für Schub- und vom 31.12.2003

Luxemburg									
Vor 1930	0		0	4		1815	**4**		**1815**
1930 - 1949	0		0	3		1699	**3**		**1699**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 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 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**0**		**0**	**17**		**14787**	**17**		**14787**
Niederlande									
Vor 1930	84		6492	82		22479	**166**		**28971**
1930 - 1949	109		14648	110		36163	**219**		**50811**
1950 - 1959	104		20537	89		29596	**193**		**50133**
1960 - 1969	81		14441	74		28639	**155**		**43080**
1970 - 1979	37		18524	64		32138	**101**		**50662**
1980 - 1989	20		11497	42		32312	**62**		**43809**
1990 - 1999	7		3435	10		12126	**17**		**15561**
2000 - 2006	2		480	2		1644	**4**		**2124**
unbekannt	17		1478	27		588	**44**		**2066**
insgesamt	**461**		**91532**	**500**		**195685**	**961**		**287217**

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Schweiz									
Vor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	1		368	1		353	**2**		**721**
1950 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
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 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
							0		**0**
insgesamt	**1**		**368**	**1**		**353**	**2**		**721**
Ungarn									
Vor 1930							**0**		**0**
1930 - 1949							**0**		**0**
1950 - 1959							**0**		**0**
1960 - 1969							**0**		**0**
1970 - 1979							**0**		**0**
1980 - 1989							**0**		**0**
1990 - 1999							**0**		**0**
2000 - 2006							**0**		**0**
unbekannt	56			24			**80**		**0**
insgesamt	**56**		**0**	**24**		**0**	**80**		**0**
Slowakei									
Vor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	3		4386	1		1058	**4**		**5444**
1970 - 1979	1		1472	11		9910	**12**		**11382**
1980 - 1989	0		0	17		18186	**17**		**18186**
1990 - 1999	0		0	4		7030	**4**		**7030**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**4**		**5858**	**33**		**36184**	**37**		**42042**

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Rumänien									
Vor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	1		0	**1**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	4		3127	**4**		**3127**
1970 - 1979	0		0	7		2106	**7**		**2106**
1980 - 1989	0		0	18		0	**18**		**0**
1990 - 1999	0		0	1		1764	**1**		**1764**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**0**		**0**	**31**		**6997**	**31**		**6997**
Bulgarien									
Vor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	3		1514	**3**		**1514**
1970 - 1979	0		0	12		11738	**12**		**11738**
1980 - 1989	0		0	6		7550	**6**		**7550**
1990 - 1999	0		0	3		7281	**3**		**7281**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**0**		**0**	**24**		**28083**	**24**		**28083**
Rep. Tcheschien									
Vor 1930	1		99	0		0	**1**		**99**
1930 - 1949	3		488	0		0	**3**		**488**
1950 - 1959	6		1269	0		0	**6**		**1269**
1960 - 1969	8		1211	8		385	**16**		**1596**
1970 - 1979	15		1419	32		3141	**47**		**4560**
1980 - 1989	17		2567	76		9226	**93**		**11793**
1990 - 1999	0		0	6		1099	**6**		**1099**
2000 - 2006	1		192	0		0	**1**		**192**
unbekannt	0		0	1		21	**1**		**21**
insgesamt	**51**		**7245**	**123**		**13872**	**174**		**21117**

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Polen									
Vor 1930	0		0	2		588	**2**		**588**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
1970 - 1979	0		0	7		1928	**7**		**1928**
1980 - 1989	0		0	2		888	**2**		**888**
1990 - 1999	0		0	0		0	**0**		**0**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	2		266	**2**		**266**
insgesamt	**0**		**0**	**13**		**3670**	**13**		**3670**
insgesamt									
Vor 1930	127		16071	124		34640	**251**		**50711**
1930 - 1949	139		19855	163		54611	**302**		**74466**
1950 - 1959	140		27833	131		42919	**271**		**70752**
1960 - 1969	116		24118	190		74482	**303**		**97086**
1970 - 1979	66		23843	216		135993	**270**		**148098**
1980 - 1989	39		14769	253		104109	**286**		**111328**
1990 - 1999	9		4318	43		42095	**49**		**39132**
2000 - 2006	3		672	6		6299	**9**		**6971**
unbekannt	112		7496	318		141740	**430**		**149236**
insgesamt	**751**		**138975**	**1444**		**636888**	**2171**		**747780**

Land	*Datenquelle*
Deutschland	Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei WSD Süd-West Mainz
Österreich	Bundesministerium für Verkehr,Innovation und Technologie
Belgien	Service public fédéral Mobilité et Transports
Frankreich	VNFet Ministère des Affaires Etrangères
Luxemburg	Ministère des Transports – Service de la Navigation
Niederlande	CBS in een bewerking van het CCR secretariaat
Schweiz	Rheinschifffahrtsdirektion Basel
Polen	IVR
Rep. Tcheschien	IVR
Slowakei	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií
Ungarn	IVR
Rumänien	IVR
Bulgarien	IVR

Tabelle MO4: Neubauten auf dem Markt : Ende Nowember 2007

	2002			2003			2004		
Schiffstyp	**Anzahl**	**T**	**kW**	**Anzahl**	**T**	**kW**	**Anzahl**	**T**	**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**

	2005			2006			2007 (Vorläufig)		
Schiffstyp	**Anzahl**	**T**	**kW**	**Anzahl**	**T**	**kW**	**Anzahl**	**T**	**kW**
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	42	115191	28689	9	24545	7040
Güterschubleichter	12	11401		25	26604		6	12719	
Insgesamt	**46**	**99046**	**27490**	**67**	**141795**	**28689**	**15**	**37264**	**7040**
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
Tankschubleichter	2	2527		0	0		0	0	
Insgesamt	**48**	**133387**	**43736**	**35**	**84808**	**26396**	**8**	**18230**	**8971**
Schubboote	0		0	0		0	0		0
Schleppboote	0		0	0		0	0		0
Insgesamt	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**		**0**
Kabinenschiffe	5		6280	7	1644	4756			
Ausflugsschiffe	5		2832	3	1959	2285	1	0	1640
Insgesamt	**10**		**9112**	**10**		**7041**	**1**		**1640**

	total 2002 - 2007		
Schiffstyp	**Anzahl**	**T**	**kW**
Gütermotorschiffe	192	501497	195651
Güterschubleichter	114	189696	0
Insgesamt	**306**	**691193**	**195651**
Tankmotorschiffe	210	570619	221218
Tankschubleichter	8	6932	0
Insgesamt	**218**	**577551**	**221218**
Schubboote	3	0	2268
Schleppboote	5	0	12126
Insgesamt	**8**	**0**	**14394**
Kabinenschiffe	44	1644	35546
Ausflugsschiffe	20	1959	13819
Insgesamt	**64**	**3603**	**49365**

Quelle : IVR + nationale Behörden

Laderaumnachfrage :

Tabelle MO5 - GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	Güterkategorie								
		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-/ Fertigwaren								
	DEUTSCHLAND	**55210**	**56663**	**57156**	**11297**	**11695**	**11231**	**0,87%**	**-3,97%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1635	2554	2348	521	838	728	**-8,07%**	**-13,13%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	3245	3441	3565	874	1014	974	**3,60%**	**-3,94%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	7953	7571	7324	1339	1126	1057	**-3,26%**	**-6,13%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	14684	14770	14245	2788	2750	2537	**-3,55%**	**-7,75%**
4	Erze u. Metallabfälle	3406	3115	3065	892	810	725	**-1,61%**	**-10,49%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1256	1505	1385	530	616	538	**-7,97%**	**-12,66%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	15210	15657	17397	2780	2944	3013	**11,11%**	**2,34%**
7	Düngemittel	1058	1044	1012	411	403	395	**-3,07%**	**-1,99%**
8	Chemische Erzeugnisse	5207	5262	5297	916	873	998	**0,67%**	**14,32%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	1556	1744	1518	246	321	266	**-12,96%**	**-17,13%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	ÖSTERREICH	**191**	**356**	**1137**	**33**	**36**	**137**	**219,38%**	**280,56%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4	9	4	1	2	1	**-55,56%**	**-50,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	2	0	0	0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe	1	0	1	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	97	136	601	21	23	125	**341,91%**	**443,48%**
4	Erze u. Metallabfälle	0	1	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	73	85	91	9	10	11	**7,06%**	**10,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	7	111	439	1	0	0	**295,50%**	
7	Düngemittel	8	11	1	1	1	0	**-90,91%**	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	1	1	0	0	0	0		

	BELGIEN	**35717**	**35409**	**37543**	**3056**	**3060**	**3169**	**6,03%**	**3,56%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	480	520	537	43	53	56	**3,27%**	**5,66%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1237	1013	1286	65	58	74	**26,95%**	**27,59%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	4229	4241	3742	455	449	409	**-11,77%**	**-8,91%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	7861	7453	7478	561	550	550	**0,34%**	**0,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	1845	1504	1728	202	164	181	**14,89%**	**10,37%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1460	1282	2192	92	99	202	**70,98%**	**104,04%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	11723	11678	12224	1207	1182	1153	**4,68%**	**-2,45%**
7	Düngemittel	1252	1649	1585	90	102	104	**-3,88%**	**1,96%**
8	Chemische Erzeugnisse	2262	2218	2315	176	188	197	**4,37%**	**4,79%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	3368	3851	4456	165	215	243	**15,71%**	**13,02%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	BULGARIEN	**904**	**1876**	**2000**	**40**	**67**	**64**	**6,61%**	**-4,48%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	1	0	0	0	0		
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	0	0	0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe	31	17	39	5	3	6	**129,41%**	**100,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
4	Erze u. Metallabfälle	1	0	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1	0	0	0	0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe	836	1855	1961	34	64	58	**5,71%**	**-9,38%**
7	Düngemittel	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	35	3	0	1	0	0		

	FRANKREICH	**27500**	**28936**	**30555**	**4163**	**4640**	**4645**	**5,60%**	**0,11%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2314	2981	2753	589	811	725	**-7,65%**	**-10,60%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	458	461	562	129	130	140	**21,91%**	**7,69%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1667	1809	1557	477	539	497	**-13,93%**	**-7,79%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3715	3274	3988	379	358	447	**21,81%**	**24,86%**
4	Erze u. Metallabfälle	166	161	180	37	42	48	**11,80%**	**14,29%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	262	246	273	60	59	68	**10,98%**	**15,25%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	16349	17066	18127	1827	1980	1954	**6,22%**	**-1,31%**
7	Düngemittel	57	84	107	19	23	32	**27,38%**	**39,13%**
8	Chemische Erzeugnisse	1052	1035	963	286	260	252	**-6,96%**	**-3,08%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	1460	1819	2045	360	438	482	**12,42%**	**10,05%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2004**	**2004**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000 t			1000 t	
	LUXEMBURG	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	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	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	0	0	0	0	0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe	0	0	0	0	0	0		
7	Düngemittel	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	0	0	0	0	0	0		
	UNGARN	**39**	**54**	**80**	**5**	**6**	**8**	**48,15%**	**33,33%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2	1	4	0	0	0		
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	0	0	0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	31	29	22	4	4	3	**-24,14%**	**-25,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	0	0	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	0	0	2	0	0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe	6	12	40	1	1	4		
7	Düngemittel	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	0	12	12	0	1	1		

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2004**	**2004**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000 t			1000 t	
	NIEDERLANDE	**102924**	**92007**	**90182**	**12590**	**10425**	**10060**	**-1,98%**	**-3,50%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2872	1298	1370	422	176	187	**5,55%**	**6,25%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	7021	6817	6364	878	898	841	**-6,65%**	**-6,35%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	3731	2732	2721	578	412	402	**-0,40%**	**-2,43%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	17913	19407	19702	2138	2300	2264	**1,52%**	**-1,57%**
4	Erze u. Metallabfälle	2353	1619	1425	400	240	219	**-11,98%**	**-8,75%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1247	1064	1271	222	157	189	**19,45%**	**20,38%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	51458	41433	38681	5569	3953	3626	**-6,64%**	**-8,27%**
7	Düngemittel	1595	1271	1049	329	258	217	**-17,47%**	**-15,89%**
8	Chemische Erzeugnisse	5308	5512	4994	731	736	664	**-9,40%**	**-9,78%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	9426	10854	12605	1323	1295	1451	**16,13%**	**12,05%**

	POLEN	**23705**	**4466**	**4460**	**243**	**185**	**184**	**-0,13%**	**-0,54%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	6	5	2	0	0	0	**-60,00%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	2	5	14	0	0	1	**180,00%**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	596	682	728	125	121	126	**6,74%**	**4,13%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	39	62	15	0	1	0	**-75,81%**	
4	Erze u. Metallabfälle	11636	261	106	63	12	1	**-59,39%**	**-91,67%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1433	71	40	8	6	4	**-43,66%**	**-33,33%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	9908	3004	3207	32	34	41	**6,76%**	**20,59%**
7	Düngemittel	52	52	74	6	1	2	**42,31%**	**100,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	14	276	255	4	4	4	**-7,61%**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	19	48	19	5	6	5	**-60,42%**	**-16,67%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	TCHESCHIEN	**620**	**685**	**418**	**25**	**30**	**15**	**-38,98%**	**-50,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4	21	1	0	1	0	**-95,24%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	5	0	1	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	1	0	0	1	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6	0	0	0	0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe	566	643	414	24	28	15	**-35,61%**	**-46,43%**
7	Düngemittel	39	14	1	1	0	0	**-92,86%**	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	1	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	0	6	0	0	0	0		
	RUMÄNIEN	**24717**	**27335**	**23552**	**4409**	**5117**	**4881**	**-13,84%**	**-4,61%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	281	575	653	71	0	200	**13,57%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	51	104	203	10	33	74	**95,19%**	**124,24%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1284	1837	2371	230	357	479	**29,07%**	**34,17%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	39	23	9	7	5	7	**-60,87%**	**40,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	11636	13119	9817	2700	3306	2716	**-25,17%**	**-17,85%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1433	1862	1537	460	438	428	**-17,45%**	**-2,28%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	9908	9332	8580	900	822	829	**-8,06%**	**0,85%**
7	Düngemittel	52	434	287	19	142	109	**-33,87%**	**-23,24%**
8	Chemische Erzeugnisse	14	32	59	3	8	23	**84,38%**	**187,50%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	19	17	36	9	6	16	**111,76%**	**166,67%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	SLOWAKEI	**106**	**103**	**94**	**5**	**5**	**3**	**-8,74%**	**-40,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3	9	4	1	0	0	**-55,56%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	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	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	0	0	0	0	0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe	103	94	90	4	5	3	**-4,26%**	**-40,00%**
7	Düngemittel	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	0	0	0	0	0	0		

	KROATIEN		**195**	**189**	**0**	**39**	**39**	**-3,08%**	**0,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		9	4		0	0	**-55,56%**	
1	Nahrungs- u. Futtermittel		0	0		0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe		0	0		0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		173	170		38	38	**-1,73%**	**0,00%**
4	Erze u. Metallabfälle		0	0		0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		0	0		0	0		
6	Steine, Erden u. Baustoffe		13	15		1	1	**15,38%**	**0,00%**
7	Düngemittel		0	0		0	0		
8	Chemische Erzeugnisse		0	0		0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren		0	0		0	0		

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7602	7975	7678	1649	2078	1898	**-3,72%**	**-8,66%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	12019	11843	11994	1957	2133	2103	**1,28%**	**-1,41%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	19492	18890	18483	3208	3007	2978	**-2,15%**	**-0,96%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	44379	45154	46058	5897	5992	5932	**2,00%**	**-1,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	19898	19780	16322	4294	4575	3888	**-17,48%**	**-15,02%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5854	6113	6790	1380	1386	1441	**11,07%**	**3,97%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	109456	100885	101160	12380	11012	10696	**0,27%**	**-2,87%**
7	Düngemittel	4290	4559	4116	875	931	858	**-9,72%**	**-7,84%**
8	Chemische Erzeugnisse	14065	14335	13885	2116	2068	2139	**-3,14%**	**3,43%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	15882	18354	20692	2110	2283	2463	**12,74%**	**7,88%**
	Insgesamt für EU 27	**252937**	**247888**	**247178**	**35866**	**35465**	**34396**	**-0,29%**	**-3,01%**

Tabelle MO6 - GÜTERVERKEHR (international) AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	SCHWEIZ	**7246**	**7259**	**6750**	**51**	**57**	**53**	**-7,01%**	**-7,74%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	351	221	299	2	2	3	**35,29%**	**35,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	422	404	418	3	3	3	**3,47%**	**3,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	174	98	145	1	1	1	**47,96%**	**47,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3380	3607	3028	24	29	24	**-16,05%**	**-16,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	165	107	157	1	1	1	**46,73%**	**47,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	833	753	862	6	6	6	**14,48%**	**6,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	478	552	454	3	4	3	**-17,75%**	**-17,75%**
7	Düngemittel	158	185	161	1	2	2	**-12,97%**	**-13,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	848	899	774	6	7	6	**-13,90%**	**-14,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	437	433	452	3	2	2	**4,39%**	**4,39%**
	DEUTSCHLAND	**180651**	**180103**	**186339**	**52371**	**52401**	**52745**	**3,46%**	**0,66%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7194	8653	8442	3432	4442	4446	**-2,44%**	**0,09%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	12636	12334	11076	5239	5217	4253	**-10,20%**	**-18,48%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	26155	26134	28685	7327	7439	7605	**9,76%**	**2,23%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	23932	24055	24894	7754	7909	8065	**3,49%**	**1,97%**
4	Erze u. Metallabfälle	34751	32731	32899	5904	5491	5440	**0,51%**	**-0,93%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	11694	11705	12444	3514	3320	3506	**6,31%**	**5,60%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	30214	28535	32352	8047	7274	8261	**13,38%**	**13,57%**
7	Düngemittel	5369	5067	4759	2298	2189	2032	**-6,08%**	**-7,17%**
8	Chemische Erzeugnisse	13923	14725	14788	3856	4047	4223	**0,43%**	**4,35%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	14783	16164	16000	5000	5073	4914	**-1,01%**	**-3,13%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	ÖSTERREICH	**8881**	**8980**	**8046**	**1714**	**1715**	**1700**	**-10,40%**	**-0,87%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	692	937	880	124	197	232	**-6,08%**	**17,77%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	828	887	707	198	221	177	**-20,29%**	**-19,91%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	147	177	151	33	30	33	**-14,69%**	**10,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1847	1866	1021	293	253	136	**-45,28%**	**-46,25%**
4	Erze u. Metallabfälle	2826	3040	2841	582	631	601	**-6,55%**	**-4,75%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	791	491	803	175	93	190	**63,54%**	**104,30%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	595	524	493	91	87	79	**-5,92%**	**-9,20%**
7	Düngemittel	958	874	916	163	146	176	**4,81%**	**20,55%**
8	Chemische Erzeugnisse	76	62	35	19	17	10	**-43,55%**	**-41,18%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	121	122	199	36	40	66	**63,11%**	**65,00%**

	BELGIEN	**111436**	**124988**	**128312**	**5336**	**5506**	**5740**	**2,66%**	**4,25%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4922	4533	5082	378	395	458	**12,11%**	**15,95%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	4011	4696	4470	183	214	215	**-4,81%**	**0,47%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	9430	9187	8870	546	462	481	**-3,45%**	**4,11%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	18240	20862	20935	553	602	592	**0,35%**	**-1,66%**
4	Erze u. Metallabfälle	8582	8105	6756	588	506	442	**-16,64%**	**-12,65%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6436	7901	7946	350	382	454	**0,57%**	**18,85%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	26429	28776	30774	1677	1749	1843	**6,94%**	**5,37%**
7	Düngemittel	4271	4450	4662	351	359	372	**4,76%**	**3,62%**
8	Chemische Erzeugnisse	11260	12662	13824	370	384	405	**9,18%**	**5,47%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	17855	23816	24993	340	453	478	**4,94%**	**5,52%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	BULGARIEN	**3503**	**3395**	**3947**	**658**	**690**	**721**	**16,26%**	**4,49%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	270	144	235	16	17	6	**63,19%**	**-64,71%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	71	118	149	3	5	8	**26,27%**	**60,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1617	1426	1376	336	318	285	**-3,51%**	**-10,38%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	25	114	260	1	5	35	**128,07%**	**600,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	522	598	563	164	199	182	**-5,85%**	**-8,54%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	657	648	828	90	96	131	**27,78%**	**36,46%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	62	99	355	13	19	54	**258,59%**	**184,21%**
7	Düngemittel	22	19	18	5	3	3	**-5,26%**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	39	32	12	7	7	1	**-62,50%**	**-85,71%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	218	197	151	23	21	16	**-23,35%**	**-23,81%**

	FRANKREICH	**39825**	**39411**	**40893**	**4258**	**4266**	**4360**	**3,76%**	**2,20%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5923	5946	6412	790	780	821	**7,84%**	**5,26%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	2868	2823	2892	350	363	357	**2,44%**	**-1,65%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	4738	4301	4657	280	257	299	**8,28%**	**16,34%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5526	6440	5361	646	753	620	**-16,75%**	**-17,66%**
4	Erze u. Metallabfälle	2612	2350	2620	226	219	243	**11,49%**	**10,96%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	2654	2585	2984	409	378	432	**15,44%**	**14,29%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	9359	8859	9892	728	740	824	**11,66%**	**11,35%**
7	Düngemittel	1273	1371	1221	203	193	170	**-10,94%**	**-11,92%**
8	Chemische Erzeugnisse	2155	1941	2019	293	255	269	**4,02%**	**5,49%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	2717	2795	2835	333	328	325	**1,43%**	**-0,91%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	GF LUXEMBURG	**11180**	**10377**	**11395**	**368**	**342**	**381**	**9,81%**	**11,40%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1853	1776	2057	69	66	77	**15,82%**	**16,67%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	882	784	1024	33	29	38	**30,61%**	**31,03%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	4029	3718	3994	148	138	147	**7,42%**	**6,52%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	480	547	562	2	3	4	**2,74%**	**33,33%**
4	Erze u. Metallabfälle	1554	1307	1609	46	42	48	**23,11%**	**14,29%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	855	826	946	29	27	31	**14,53%**	**14,81%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1133	1008	870	29	25	26	**-13,69%**	**4,00%**
7	Düngemittel	332	318	250	10	9	7	**-21,38%**	**-22,22%**
8	Chemische Erzeugnisse	50	81	73	2	3	3	**-9,88%**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	12	12	10	0	0	0	**-16,67%**	
	UNGARN	**7317**	**8359**	**7247**	**1899**	**2105**	**1905**	**-13,30%**	**-9,50%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	894	1986	1853	173	339	333	**-6,70%**	**-1,77%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1291	1243	724	271	268	161	**-41,75%**	**-39,93%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	329	328	272	83	90	81	**-17,07%**	**-10,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	909	1251	834	136	200	121	**-33,33%**	**-39,50%**
4	Erze u. Metallabfälle	1435	1568	1326	513	583	495	**-15,43%**	**-15,09%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1263	899	1143	366	276	359	**27,14%**	**30,07%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	288	229	287	63	69	98	**25,33%**	**42,03%**
7	Düngemittel	449	333	341	138	98	96	**2,40%**	**-2,04%**
8	Chemische Erzeugnisse	89	119	133	32	44	50	**11,76%**	**13,64%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	370	403	334	124	138	111	**-17,12%**	**-19,57%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	NIEDERLANDE	**216295**	**225631**	**227671**	**30502**	**31799**	**32250**	**0,90%**	**1,42%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7004	6315	6385	1097	929	952	**1,11%**	**2,48%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	9677	12193	11643	1433	1895	1806	**-4,51%**	**-4,70%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	26335	24915	25936	3798	3589	3718	**4,10%**	**3,59%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	35589	37492	38293	4851	4951	5008	**2,14%**	**1,15%**
4	Erze u. Metallabfälle	36344	35194	34272	4530	4706	4617	**-2,62%**	**-1,89%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	10266	10988	10653	1659	1808	1769	**-3,05%**	**-2,16%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	35203	35640	37504	5022	4995	5264	**5,23%**	**5,39%**
7	Düngemittel	4750	4695	4559	837	846	809	**-2,90%**	**-4,37%**
8	Chemische Erzeugnisse	19365	22091	22644	2957	3340	3403	**2,50%**	**1,89%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	31762	36108	35782	4318	4740	4904	**-0,90%**	**3,46%**

	POLEN	**2286**	**2701**	**2148**	**127**	**141**	**105**	**-20,47%**	**-25,53%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	17	41	51	1	2	3	**24,39%**	**50,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	117	123	29	7	7	2	**-76,42%**	**-71,43%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	843	1092	1055	53	62	52	**-3,39%**	**-16,13%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
4	Erze u. Metallabfälle	325	274	261	18	14	13	**-4,74%**	**-7,14%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	366	497	302	23	30	16	**-39,24%**	**-46,67%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	248	329	182	7	8	4	**-44,68%**	**-50,00%**
7	Düngemittel	290	289	197	13	14	10	**-31,83%**	**-28,57%**
8	Chemische Erzeugnisse	53	47	48	2	2	2	**2,13%**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	27	9	23	3	2	3	**155,56%**	**50,00%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	TCHESCHIEN	**558**	**929**	**721**	**22**	**34**	**29**	**-22,39%**	**-14,71%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	22	307	232	1	11	8	**-24,43%**	**-27,27%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	277	354	241	9	10	8	**-31,92%**	**-20,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	19	10	0	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
4	Erze u. Metallabfälle	1	13	16	0	1	1	**23,08%**	**0,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	12	18	33	0	0	1	**83,33%**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	58	66	65	2	3	3	**-1,52%**	**0,00%**
7	Düngemittel	95	91	71	6	5	4	**-21,98%**	**-20,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	52	44	31	2	2	2	**-29,55%**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	22	26	32	2	2	2	**23,08%**	**0,00%**
	RUMÄNIEN	**5177**	**5510**	**5721**	**2546**	**3121**	**3277**	**3,83%**	**5,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1291	2155	2681	885	1676	2087	**24,41%**	**24,52%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	115	58	20	83	37	11	**-65,52%**	**-70,27%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	927	1151	761	246	333	216	**-33,88%**	**-35,14%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	59	122	203	18	34	44	**66,39%**	**29,41%**
4	Erze u. Metallabfälle	1681	1035	1152	630	446	439	**11,30%**	**-1,57%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	445	382	219	321	291	126	**-42,67%**	**-56,70%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	308	265	359	127	89	134	**35,47%**	**50,56%**
7	Düngemittel	261	199	237	204	137	163	**19,10%**	**18,98%**
8	Chemische Erzeugnisse	4	8	8	2	5	1	**0,00%**	**-80,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	86	135	81	30	73	56	**-40,00%**	**-23,29%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	SLOWAKEI	**2619**	**2247**	**2158**	**86**	**82**	**98**	**-3,96%**	**19,51%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	133	154	136	8	11	11	**-11,69%**	**0,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	174	145	61	11	10	5	**-57,93%**	**-50,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	46	68	111	4	6	10	**63,24%**	**66,67%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	836	634	765	14	14	35	**20,66%**	**150,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	879	778	574	20	18	10	**-26,22%**	**-44,44%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	146	99	180	16	8	20	**81,82%**	**150,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	45	39	55	3	5	1	**41,03%**	**-80,00%**
7	Düngemittel	304	258	234	6	5	5	**-9,30%**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	25	30	26	0	0	0	**-13,33%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	31	42	16	4	5	1	**-61,90%**	**-80,00%**

	KROATIEN		**1251**	**1320**	**0**	**81**	**63**	**5,52%**	**-22,22%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		55	12		3	1	**-78,18%**	**-66,67%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel		115	80		11	7	**-30,43%**	**-36,36%**
2	Feste mineralische Brennstoffe		102	2		8	0	**-98,04%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		6	5		0	0	**-16,67%**	
4	Erze u. Metallabfälle		721	769		42	41	**6,66%**	**-2,38%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		73	92		5	5	**26,03%**	**0,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe		26	86		1	0	**230,77%**	
7	Düngemittel		132	113		9	8	**-14,39%**	**-11,11%**
8	Chemische Erzeugnisse		13	151		1	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren		8	10		1	1	**25,00%**	**0,00%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	12393	13261	12916	6974	8866	9432	**-2,60%**	**6,38%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	12893	14336	13416	7821	8277	7041	**-6,42%**	**-14,93%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	28157	26756	27712	12854	12723	12929	**3,57%**	**1,62%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	37283	40067	40196	14268	14723	14659	**0,32%**	**-0,43%**
4	Erze u. Metallabfälle	39380	37485	36699	13222	12853	12533	**-2,10%**	**-2,49%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	13084	13763	13763	6951	6710	7037	**0,00%**	**4,87%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	43806	44176	48721	15809	15063	16594	**10,29%**	**10,16%**
7	Düngemittel	6977	6977	6580	4234	4006	3846	**-5,69%**	**-3,99%**
8	Chemische Erzeugnisse	20684	22683	23369	7541	8106	8370	**3,02%**	**3,26%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	25574	31540	32137	10214	10876	10876	**1,89%**	**0,00%**
	Insgesamt für EU 27	**240231**	**251044**	**255509**	**99888**	**102203**	**103317**	**1,78%**	**1,09%**

Tabelle MO7 - GESAMTER GÜTERVERKEHR AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t		1000000 TKM				%	
	SCHWEIZ	**7246**	**7259**	**6750**	**51**	**57**	**53**	**-7,01%**	**-7,74%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	351	221	299	2	2	3	**35,29%**	**35,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	422	404	418	3	3	3	**3,47%**	**3,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	174	98	145	1	1	1	**47,96%**	**47,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3380	3607	3028	24	29	24	**-16,05%**	**-16,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	165	107	157	1	1	1	**46,73%**	**47,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	833	753	862	6	6	6	**14,48%**	**6,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	478	552	454	3	4	3	**-17,75%**	**-17,75%**
7	Düngemittel	158	185	161	1	2	2	**-12,97%**	**-13,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	848	899	774	6	7	6	**-13,90%**	**-14,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	437	433	452	3	2	2	**4,39%**	**4,39%**
	DEUTSCHLAND	**235861**	**236767**	**243495**	**63669**	**64096**	**63975**	**2,84%**	**-0,19%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8829	11207	10791	3953	5280	5174	**-3,71%**	**-2,01%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	15881	15775	14641	6114	6231	5227	**-7,19%**	**-16,11%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	34109	33705	36009	8665	8565	8662	**6,84%**	**1,13%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	38618	38825	39138	10542	10659	10602	**0,81%**	**-0,53%**
4	Erze u. Metallabfälle	38157	35846	35964	6797	6301	6164	**0,33%**	**-2,17%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	12950	13210	13828	4044	3936	4044	**4,68%**	**2,74%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	45423	44192	49750	10827	10219	11273	**12,58%**	**10,31%**
7	Düngemittel	6427	6111	5771	2709	2591	2427	**-5,56%**	**-6,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	19129	19987	20085	4772	4920	5222	**0,49%**	**6,14%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	16338	17909	17518	5246	5394	5180	**-2,18%**	**-3,97%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t		1000000 TKM				%	
	ÖSTERREICH	**9072**	**9336**	**9183**	**1747**	**1753**	**1837**	**-1,64%**	**4,79%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	696	945	884	124	199	232	**-6,46%**	**16,58%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	828	889	707	198	221	177	**-20,47%**	**-19,91%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	148	177	153	33	30	34	**-13,56%**	**13,33%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1944	2004	1622	315	277	260	**-19,06%**	**-6,14%**
4	Erze u. Metallabfälle	2827	3041	2841	582	631	602	**-6,58%**	**-4,60%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	863	575	894	184	103	201	**55,48%**	**95,15%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	602	635	930	92	87	79	**46,46%**	**-9,20%**
7	Düngemittel	966	885	918	164	148	176	**3,73%**	**18,92%**
8	Chemische Erzeugnisse	76	62	35	19	17	10	**-43,55%**	**-41,18%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	122	123	199	36	40	66	**61,79%**	**65,00%**

	BELGIEN	**147151**	**160397**	**165855**	**8392**	**8566**	**8909**	**3,40%**	**4,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5402	5053	5619	422	448	514	**11,20%**	**14,73%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	5249	5709	5756	248	272	289	**0,82%**	**6,25%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	13658	13430	12612	1001	910	890	**-6,09%**	**-2,20%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	26101	28314	28413	1113	1152	1142	**0,35%**	**-0,87%**
4	Erze u. Metallabfälle	10427	9609	8485	789	671	622	**-11,70%**	**-7,30%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	7896	9182	10137	442	482	657	**10,40%**	**36,31%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	38152	40454	42998	2884	2930	2996	**6,29%**	**2,25%**
7	Düngemittel	5522	6100	6247	441	461	476	**2,41%**	**3,25%**
8	Chemische Erzeugnisse	13522	14880	16139	546	572	602	**8,46%**	**5,24%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	21222	27666	29449	506	668	721	**6,44%**	**7,93%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	BULGARIEN	**4406**	**5270**	**5947**	**697**	**757**	**785**	**12,85%**	**3,70%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	270	146	235	16	17	6	**60,96%**	**-64,71%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	71	118	149	3	5	8	**26,27%**	**60,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1647	1441	1416	340	321	291	**-1,73%**	**-9,35%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	25	114	260	1	5	35	**128,07%**	**600,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	523	598	563	163	199	181	**-5,85%**	**-9,05%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	657	648	828	90	96	132	**27,78%**	**37,50%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	898	1954	2315	48	83	112	**18,47%**	**34,94%**
7	Düngemittel	22	19	18	5	3	3	**-5,26%**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	39	32	12	7	7	1	**-62,50%**	**-85,71%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	254	200	151	24	21	16	**-24,50%**	**-23,81%**

	FRANKREICH	**67325**	**68347**	**71448**	**8420**	**8905**	**9005**	**4,54%**	**1,12%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8237	8927	9165	1378	1590	1547	**2,67%**	**-2,70%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	3326	3285	3454	479	494	497	**5,14%**	**0,61%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	6405	6110	6215	757	796	796	**1,72%**	**0,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	9240	9714	9349	1025	1111	1066	**-3,76%**	**-4,05%**
4	Erze u. Metallabfälle	2778	2511	2800	263	261	291	**11,51%**	**11,49%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	2916	2831	3256	469	436	501	**15,01%**	**14,91%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	25708	25925	28018	2555	2720	2779	**8,07%**	**2,17%**
7	Düngemittel	1331	1455	1328	222	216	202	**-8,73%**	**-6,48%**
8	Chemische Erzeugnisse	3207	2975	2982	579	515	520	**0,24%**	**0,97%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	4177	4614	4881	693	766	806	**5,79%**	**5,22%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	GF LUXEMBURG	**11180**	**10377**	**11395**	**370**	**342**	**381**	**9,81%**	**11,40%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1853	1776	2057	69	66	77	**15,82%**	**16,67%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	882	784	1024	33	29	38	**30,61%**	**31,03%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	4029	3718	3994	149	138	148	**7,42%**	**7,25%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	480	547	562	2	3	4	**2,74%**	**33,33%**
4	Erze u. Metallabfälle	1554	1307	1609	47	42	48	**23,11%**	**14,29%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	855	826	946	29	27	31	**14,53%**	**14,81%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1133	1008	870	29	25	25	**-13,69%**	**0,00%**
7	Düngemittel	332	318	251	10	9	7	**-21,07%**	**-22,22%**
8	Chemische Erzeugnisse	50	81	72	2	3	3	**-11,11%**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	12	12	10	0	0	0	**-16,67%**	
	UNGARN	**7356**	**8413**	**7327**	**1904**	**2110**	**1913**	**-12,91%**	**-9,34%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	896	1987	1857	173	339	332	**-6,54%**	**-2,06%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1292	1243	724	271	268	161	**-41,75%**	**-39,93%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	328	328	272	83	90	81	**-17,07%**	**-10,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	940	1279	855	140	204	124	**-33,15%**	**-39,22%**
4	Erze u. Metallabfälle	1435	1568	1326	514	582	495	**-15,43%**	**-14,95%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1263	899	1146	365	276	359	**27,47%**	**30,07%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	294	242	327	64	70	103	**35,12%**	**47,14%**
7	Düngemittel	449	333	341	138	98	96	**2,40%**	**-2,04%**
8	Chemische Erzeugnisse	89	119	133	32	44	50	**11,76%**	**13,64%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	370	415	346	124	139	112	**-16,63%**	**-19,42%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	

	NIEDERLANDE	**319219**	**317639**	**317853**	**43092**	**42225**	**42311**	**0,07%**	**0,20%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	9876	7613	7755	1519	1105	1139	**1,87%**	**3,08%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	16698	19009	18007	2311	2794	2647	**-5,27%**	**-5,26%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	30067	27647	28658	4376	4001	4121	**3,66%**	**3,00%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	53503	56899	57995	6989	7250	7272	**1,93%**	**0,30%**
4	Erze u. Metallabfälle	38695	36813	35697	4930	4945	4836	**-3,03%**	**-2,20%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	11513	12052	11924	1881	1966	1958	**-1,06%**	**-0,41%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	86661	77073	76184	10591	8948	8891	**-1,15%**	**-0,64%**
7	Düngemittel	6345	5967	5608	1166	1104	1025	**-6,02%**	**-7,16%**
8	Chemische Erzeugnisse	24673	27603	27638	3688	4076	4067	**0,13%**	**-0,22%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	41188	46963	48387	5641	6036	6355	**3,03%**	**5,28%**

	POLEN	**7297**	**7166**	**6609**	**370**	**327**	**289**	**-7,77%**	**-11,62%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	23	46	52	1	2	3	**13,04%**	**50,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	119	128	44	7	7	3	**-65,63%**	**-57,14%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1440	1774	1783	177	182	180	**0,51%**	**-1,10%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	39	62	14	0	1	0	**-77,42%**	
4	Erze u. Metallabfälle	817	535	367	81	26	13	**-31,40%**	**-50,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	482	568	343	30	37	21	**-39,61%**	**-43,24%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	3539	3332	3389	38	41	44	**1,71%**	**7,32%**
7	Düngemittel	519	342	271	20	16	11	**-20,76%**	**-31,25%**
8	Chemische Erzeugnisse	275	322	304	7	7	6	**-5,59%**	**-14,29%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	44	57	42	9	8	8	**-26,32%**	**0,00%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	TCHESCHIEN	**1179**	**1613**	**1141**	**48**	**64**	**44**	**-29,26%**	**-31,25%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	27	329	234	1	11	8	**-28,88%**	**-27,27%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	283	353	241	9	10	8	**-31,73%**	**-20,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	19	10	0	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
4	Erze u. Metallabfälle	1	14	16	0	2	1	**14,29%**	**-50,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	18	18	33	0	0	0	**83,33%**	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	623	708	481	27	31	18	**-32,06%**	**-41,94%**
7	Düngemittel	134	105	72	7	6	4	**-31,43%**	**-33,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	52	44	32	2	2	2	**-27,27%**	**0,00%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	22	32	32	2	2	3	**0,00%**	**50,00%**

	RUMÄNIEN	**29893**	**32845**	**29274**	**6955**	**8436**	**8157**	**-10,87%**	**-3,31%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1572	2731	3335	956	1873	2286	**22,12%**	**22,05%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	165	162	222	93	70	85	**37,04%**	**21,43%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	2211	2988	3131	476	690	696	**4,79%**	**0,87%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	98	146	212	25	39	50	**45,21%**	**28,21%**
4	Erze u. Metallabfälle	13316	14154	10969	3330	3753	3155	**-22,50%**	**-15,93%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1879	2243	1756	781	729	554	**-21,71%**	**-24,01%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	10216	9596	8939	1028	911	963	**-6,85%**	**5,71%**
7	Düngemittel	312	633	525	223	279	272	**-17,06%**	**-2,51%**
8	Chemische Erzeugnisse	18	40	68	4	13	24	**70,00%**	**84,62%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	106	152	117	39	79	72	**-23,03%**	**-8,86%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	SLOWAKEI	**2725**	**2350**	**2252**	**91**	**88**	**106**	**-4,17%**	**20,45%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	136	164	140	9	12	11	**-14,63%**	**-8,33%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	174	145	61	11	10	5	**-57,93%**	**-50,00%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	46	68	111	4	6	10	**63,24%**	**66,67%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	836	634	765	14	14	35	**20,66%**	**150,00%**
4	Erze u. Metallabfälle	879	777	574	20	18	10	**-26,13%**	**-44,44%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	146	99	180	16	8	20	**81,82%**	**150,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	148	133	145	7	10	9	**9,02%**	**-10,00%**
7	Düngemittel	304	258	234	6	5	5	**-9,30%**	**0,00%**
8	Chemische Erzeugnisse	25	30	26	0	0	0	**-13,33%**	**#DIV/0!**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	31	42	16	4	5	1	**-61,90%**	**-80,00%**
	KROATIEN		**1446**	**1509**		**119**	**116**	**4,36%**	**-2,52%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse		65	15		4	1	**-76,92%**	**-75,00%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel		115	80		11	7	**-30,43%**	**-36,36%**
2	Feste mineralische Brennstoffe		102	2		8	0	**-98,04%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse		178	177		38	38	**-0,56%**	**0,00%**
4	Erze u. Metallabfälle		721	769		41	41	**6,66%**	**0,00%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle		73	92		5	5	**26,03%**	**0,00%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe		39	101		1	5	**158,97%**	**400,00%**
7	Düngemittel		132	112		9	8	**-15,15%**	**-11,11%**
8	Chemische Erzeugnisse		13	151		1	10		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren		8	10		1	1	**25,00%**	**0,00%**

		Menge			Leistung			Entw. 05 und 06	
N°	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	19995	21236	20594	8623	10944	11330	**-3,02%**	**3,53%**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	24912	26180	25411	9777	10410	9144	**-2,94%**	**-12,16%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	47649	45646	46195	16063	15730	15906	**1,20%**	**1,12%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	81661	85221	86255	20165	20715	20591	**1,21%**	**-0,60%**
4	Erze u. Metallabfälle	59278	57265	53021	17515	17429	16420	**-7,41%**	**-5,79%**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	18938	19876	21059	8330	8096	8477	**5,95%**	**4,71%**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	153262	145060	149880	28189	26075	27290	**3,32%**	**4,66%**
7	Düngemittel	11268	11410	10696	5109	4936	4705	**-6,26%**	**-4,68%**
8	Chemische Erzeugnisse	34749	37018	37254	9658	10175	10509	**0,64%**	**3,28%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	41457	49894	52829	12324	13158	13340	**5,88%**	**1,38%**
	Insgesamt für EU 27	**493169**	**498806**	**503194**	**135753**	**137668**	**137712**	**0,88%**	**0,03%**

Tabelle MO8: Containerbförderungen auf den wichtigsten Verkehrsachsen

Containerverkehr auf dem Rhein (in TEU)

(von der neiderländischen Grenze bis nach Basel)

	insgesamt	Rhein – zu Tal			Rhein – zu Berg		
		insgesamt	leer	eladen	insgesamt	leer	beladen
Insgesamt für den traditionellen Rhein							
Rheinfelden Emmerich							
2003	1541996	806501	119078	687423	735495	405396	330099
2004	1810669	957730	122601	835129	852939	489520	363419
2005	1960870	1025033	164259	860774	935837	536631	399206
2006	1935023	999765	109888	889877	935258	531729	403529
	-1,32%	**-2,47%**	**-33,10%**	**3,38%**	**-0,06%**	**-0,91%**	**1,08%**
Oberrheinabschnitte							
Rheinfelden Strasbourg							
2003	191520	94122	12561	81561	97398	55871	41527
2004	211926	108702	10440	98262	103224	59939	43285
2005	200346	106106	11697	94409	94240	50637	43603
2006	212934	113179	14608	98571	99755	51035	48720
	6,28%	**6,67%**	**24,89%**	**4,41%**	**5,85%**	**0,79%**	**11,74%**
Straßburg Neuburgweier							
2003	238171	122526	13520	109006	115645	68974	46671
2004	291488	155710	12524	143186	135778	85372	50406
2005	272092	144547	13598	130949	127545	75277	52268
2006	263573	140608	17647	122961	122965	66927	56038
	-3,13%	**-2,73%**	**29,78%**	**-6,10%**	**-3,59%**	**-11,09%**	**7,21%**
Neuburgweier Mannheim							
2003	659638	344219	28293	315926	315419	200356	115063
2004	804327	424978	26749	398229	379349	251620	127729
2005	826591	428997	38740	390257	397594	260807	136787
2006	809905	412291	35753	376538	397614	261109	136505
	-2,02%	**-3,89%**	**-7,71%**	**-3,52%**	**0,01%**	**0,12%**	**-0,21%**

Mittelrheinabschnitte							
Mannheim Bingen							
2003	861153	446949	41005	405944	414204	232784	181420
2004	1043002	551059	45002	506057	491943	289128	202815
2005	1092998	575468	85004	490464	517530	304494	213036
2006	1051485	532874	47705	485169	518611	306729	211882
	-3,80%	**-7,40%**	**-43,88%**	**-1,08%**	**0,21%**	**0,73%**	**-0,54%**

Bingen Lülsdorf							
2003	929011	490904	45938	444966	438107	246487	191620
2004	1149006	612931	50789	562142	536075	316625	219450
2005	1230759	646390	91203	555187	584369	353477	230892
2006	1172605	600549	52483	548066	572056	344205	227851
	-4,73%	**-7,09%**	**-42,45%**	**-1,28%**	**-2,11%**	**-2,62%**	**-1,32%**

	insgesamt	**Rhein – zu Tal**			**Rhein – zu Berg**		
		insgesamt	**leer**		**insgesamt**	**leer**	
Niederrheinabschnitte							
Lulsdorf Orsoy							
2003	1414998	738026	96592	641434	676972	365096	311876
2004	1686072	888651	100939	787712	797421	450111	347310
2005	1847298	969068	145651	823417	878230	498795	379435
2006	1806059	933077	85656	847421	872982	492189	380793
	-2,23%	**-3,71%**	**-41,19%**	**2,92%**	**-0,60%**	**-1,32%**	**0,36%**
Orsoy Emmerich							
2003	1485675	772369	103117	669252	713306	384474	328832
2004	1745474	912949	105183	807766	832525	470112	362413
2005	1885195	972788	127207	845581	912407	517699	394708
2006	1876188	968057	94828	873229	908131	507914	400217
	-0,48%	**-0,49%**	**-25,45%**	**3,27%**	**-0,47%**	**-1,89%**	**1,40%**

Quelle : St BA, Wiesbaden

Nord-Süd Verkehr (in TEU)

Nord-Süd Verkehr	gesamt	Einfuhr			Ausfuhr		
		gesamt	leer	beladen	gesamt	leer	beladen
Belgien/ Niederlande							
04	720378	376957			343421		
05	833200	466649			366551		
06	**814708**	**433210**			**381298**		
Entwicklung (2006 / 2005)	**-2,22%**	**-7,17%**			**4,02%**		
Frankreich / Belgien							
04	32050	14787	10089	4698	17263	3509	13754
05	35292	16181	10913	5268	19111	3470	15641
06	38809	17441	9587	7854	21368	5986	15382
Entwicklung (2006 / 2005)	**9,97%**	**7,79%**	**-12,15%**	**49,09%**	**11,81%**	**72,51%**	**-1,66%**
Frankreich /Niederlande							
04	4498	1949	911	1038	2549	814	1735
05	4785	2349	1040	1309	2436	789	1647
06	**8493**	**4596**	**807**	**3789**	**3897**	**2070**	**1827**
Entwicklung (2006 / 2005)	**77,49%**	**95,66%**	**-22,40%**	**189,46%**	**59,98%**	**162,36%**	**10,93%**
gesamt 04	756926	393693			363233		
gesamt 05	873277	485179			388098		
gesamt 06	862010	455247			406563		
Entwicklung (2006 / 2005)	**-1,29%**	**-6,17%**			**4,76%**		

Quelle: CBS, VNF

Nationale Containertransporte (in TEU)

	gesamt	leer	beladen
Niederlande			
04	706289		
05	746981		
06	816234		
Entwicklung (2006 / 2005)	**+9,3%**		
Deutschland			
04	171812	68832	102980
05	203709	97521	106188
06	182076	80488	101588
Entwicklung (2006 / 2005)	**-10,6%**	**-17,5%**	**-4,3%**
Frankreich			
(Bassin du Rhône) 04	46412	-	-
05	55807	-	-
06	61258		
Entwicklung (2006 / 2005)	**9,8%**	-	-
(Bassin de la Seine) 04	86358	-	-
05	121584	-	-
06	143206		
Entwicklung (2006 / 2005)	**17,8%**	-	-
(Canaux du nord) 04	58146	-	-
05	61709	-	-
06	69751		
Entwicklung (2006 / 2005)	**13,0%**	-	-

Quelle: St BA, CBS, VNF

Tabelle MO9: Gütervekehr auf dem Rhein

		1000 Tonnen						Entwicklung 06/05		
N°	Verbindung	2005			2006				in %	
NST	Güterkategorien									
		Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.
	RHEINFELDEN-STRAßBURG	**9169**	**4293**	**13462**	**9454**	**4825**	**14278**	**3,11**	**12,38**	**6,06**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	238	72	**310**	334	77	**411**	**40,67**	**7,09**	**32,87**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	545	17	**562**	519	15	**534**	**-4,83**	**-10,77**	**-5,01**
2	Feste mineralische Brennstoffe	206	7	**212**	251	8	**259**	**21,88**	**19,66**	**21,81**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3811	194	**4004**	3649	182	**3832**	**-4,24**	**-5,83**	**-4,31**
4	Erze u. Metallabfälle	117	19	**136**	179	32	**211**	**52,68**	**67,10**	**54,72**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	698	64	**761**	808	75	**883**	**15,89**	**17,32**	**16,01**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1178	1507	**2685**	1144	1946	**3090**	**-2,86**	**29,12**	**15,09**
7	Düngemittel	181	14	**195**	184	5	**189**	**1,40**	**-62,55**	**-3,25**
8	Chemische Erzeugnisse	120	87	**207**	108	28	**136**	**-10,03**	**-67,77**	**-34,23**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	1035	1181	**2216**	1135	1239	**2374**	**9,65**	**4,92**	**7,13**
99	darunter besondere Transportgüter	1042	1132	**2173**	1143	1217	**2360**	**9,77**	**7,52**	**8,60**
	STRAßBURG-NEUBURGWEIER	**12463**	**14246**	**26709**	**11666**	**14998**	**26664**	**-6,39**	**5,28**	**-0,17**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	366	1472	**1838**	429	1330	**1759**	**17,34**	**-9,63**	**-4,26**
1	Nahugs- u. Futtermittel	836	430	**1266**	798	435	**1233**	**-4,50**	**1,21**	**-2,56**
2	Feste mineralische Brennstoffe	264	8	**272**	325	12	**337**	**23,01**	**56,07**	**23,94**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5070	1128	**6198**	4101	1254	**5355**	**-19,12**	**11,19**	**-13,61**
4	Erze u. Metallabfälle	1685	170	**1855**	1689	247	**1936**	**0,25**	**45,49**	**4,40**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	861	697	**1558**	998	502	**1499**	**15,92**	**-28,06**	**-3,76**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	672	8396	**9068**	583	9355	**9939**	**-13,26**	**11,43**	**9,60**
7	Düngemittel	457	66	**523**	455	52	**507**	**-0,39**	**-21,06**	**-3,00**
8	Chemische Erzeugnisse	916	214	**1130**	905	217	**1122**	**-1,22**	**1,75**	**-0,66**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	1336	1666	**3002**	1383	1592	**2976**	**3,51**	**-4,40**	**-0,88**
99	darunter besondere Transportgüter	1334	1585	**2919**	1381	1549	**2930**	**3,50**	**-2,30**	**0,35**

		1000 Tonnen						Entwicklung 06/05		
N°	Verbindung	2005			2006				in %	
NST	Güterkategorien									
		Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.
	NEUBURGWEIER-MANNHEIM	**28620**	**26562**	**55182**	**28289**	**27419**	**55709**	**-1,16**	**3,23**	**0,95**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	486	1634	**2120**	688	1495	**2183**	**41,63**	**-8,51**	**2,98**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1774	893	**2667**	1666	955	**2621**	**-6,11**	**6,98**	**-1,73**
2	Feste mineralische Brennstoffe	5761	18	**5779**	5058	38	**5096**	**-12,20**	**110,95**	**-11,82**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	9149	3620	**12769**	8471	3875	**12347**	**-7,41**	**7,06**	**-3,31**
4	Erze u. Metallabfälle	1764	459	**2223**	1763	431	**2194**	**-0,04**	**-6,05**	**-1,28**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1131	700	**1831**	1367	502	**1869**	**20,90**	**-28,27**	**2,09**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1662	12281	**13943**	1920	13302	**15222**	**15,58**	**8,31**	**9,18**
7	Düngemittel	950	598	**1549**	938	587	**1525**	**-1,30**	**-1,94**	**-1,55**
8	Chemische Erzeugnisse	3284	1265	**4549**	3811	1299	**5110**	**16,05**	**2,67**	**12,33**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	2659	5094	**7754**	2606	4936	**7542**	**-2,00**	**-3,11**	**-2,73**
99	darunter besondere Transportgüter	2633	4765	**7399**	2576	4645	**7221**	**-2,19**	**-2,52**	**-2,40**
	MANNHEIM-BINGEN	**40058**	**27978**	**68036**	**38812**	**28102**	**66914**	**-3,11**	**0,45**	**-1,65**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	520	3432	**3953**	750	3062	**3812**	**44,07**	**-10,78**	**-3,56**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	4109	1832	**5941**	3496	1550	**5046**	**-14,92**	**-15,41**	**-15,07**
2	Feste mineralische Brennstoffe	7448	35	**7483**	6857	37	**6894**	**-7,94**	**5,72**	**-7,87**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	12069	3047	**15116**	11472	3216	**14688**	**-4,95**	**5,56**	**-2,83**
4	Erze u. Metallabfälle	2460	568	**3028**	2258	504	**2763**	**-8,20**	**-11,16**	**-8,76**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1524	1065	**2588**	1804	814	**2618**	**18,42**	**-23,56**	**1,15**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	2548	9023	**11572**	2404	10170	**12575**	**-5,65**	**12,71**	**8,67**
7	Düngemittel	1393	1177	**2570**	1396	1205	**2600**	**0,18**	**2,35**	**1,17**
8	Chemische Erzeugnisse	4278	1266	**5544**	4843	1323	**6166**	**13,21**	**4,51**	**11,22**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	3708	6532	**10240**	3532	6220	**9752**	**-4,76**	**-4,77**	**-4,77**
99	darunter besondere Transportgüter	3663	6160	**9823**	3478	5884	**9362**	**-5,03**	**-4,49**	**-4,69**

		1000 Tonnen						Entwicklung 06/05		
N°	Verbindung	2005			2006				in %	
NST	Güterkategorien									
		Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.
	BINGEN-LULSDORF	**50028**	**31811**	**81838**	**49807**	**33114**	**82922**	**-0,44**	**4,10**	**1,32**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	465	5177	**5643**	703	4945	**5648**	**51,15**	**-4,49**	**0,10**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	3746	2487	**6233**	3080	2368	**5448**	**-17,78**	**-4,78**	**-12,59**
2	Feste mineralische Brennstoffe	11901	108	**12009**	11877	147	**12024**	**-0,20**	**35,79**	**0,12**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	14652	2392	**17044**	14030	2514	**16544**	**-4,25**	**5,11**	**-2,94**
4	Erze u. Metallabfälle	4164	637	**4801**	4209	751	**4960**	**1,07**	**17,94**	**3,31**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1895	2692	**4586**	2155	2738	**4893**	**13,71**	**1,72**	**6,67**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	3275	8587	**11862**	3414	10077	**13491**	**4,24**	**17,34**	**13,73**
7	Düngemittel	1654	1068	**2723**	1625	1140	**2765**	**-1,77**	**6,69**	**1,55**
8	Chemische Erzeugnisse	4228	1247	**5475**	4864	1316	**6180**	**15,02**	**5,57**	**12,87**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	4046	7415	**11462**	3851	7119	**10970**	**-4,82**	**-4,00**	**-4,29**
99	darunter besondere Transportgüter	3995	7036	**11031**	3794	6775	**10569**	**-5,02**	**-3,71**	**-4,19**
	LULSDORF-ORSOY	**107565**	**51282**	**158846**	**109259**	**53886**	**163146**	**1,58**	**5,08**	**2,71**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	779	5309	**6087**	1040	5083	**6124**	**33,60**	**-4,25**	**0,59**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	5127	3390	**8517**	4580	3257	**7837**	**-10,67**	**-3,92**	**-7,99**
2	Feste mineralische Brennstoffe	22158	471	**22629**	23891	590	**24481**	**7,82**	**25,40**	**8,18**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	21730	5396	**27126**	20847	5913	**26760**	**-4,06**	**9,57**	**-1,35**
4	Erze u. Metallabfälle	30113	1536	**31649**	30244	1684	**31929**	**0,44**	**9,63**	**0,88**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	4400	5886	**10286**	4797	5988	**10785**	**9,03**	**1,72**	**4,85**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	7194	10601	**17796**	7522	13196	**20718**	**4,56**	**24,47**	**16,42**
7	Düngemittel	1792	1147	**2939**	1713	1217	**2929**	**-4,43**	**6,12**	**-0,32**
8	Chemische Erzeugnisse	8013	5573	**13586**	8607	5408	**14015**	**7,41**	**-2,96**	**3,16**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	6258	11973	**18231**	6018	11551	**17570**	**-3,83**	**-3,52**	**-3,63**
99	darunter besondere Transportgüter	6024	10999	**17023**	5754	10771	**16525**	**-4,47**	**-2,07**	**-2,92**

		1000 Tonnen						Entwicklung 06/05		
N°	Verbindung	2005			2006				in %	
NST	Güterkategorien									
		Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.
	ORSOY-EMMERICH	**107031**	**57434**	**164465**	**110615**	**61382**	**171997**	**3,35**	**6,87**	**4,58**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	915	5434	**6349**	1183	5212	**6395**	**29,22**	**-4,08**	**0,72**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	6024	3647	**9671**	5587	3512	**9099**	**-7,25**	**-3,70**	**-5,92**
2	Feste mineralische Brennstoffe	23949	586	**24535**	26428	661	**27089**	**10,35**	**12,72**	**10,41**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	18305	3826	**22131**	18631	4411	**23042**	**1,78**	**15,30**	**4,12**
4	Erze u. Metallabfälle	30039	1365	**31404**	30037	1419	**31456**	**-0,01**	**3,96**	**0,17**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	4506	5503	**10009**	5040	5620	**10660**	**11,84**	**2,13**	**6,50**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	7401	18615	**26017**	7489	22398	**29887**	**1,18**	**20,32**	**14,88**
7	Düngemittel	2077	1374	**3451**	2029	1370	**3400**	**-2,29**	**-0,29**	**-1,49**
8	Chemische Erzeugnisse	7348	4952	**12300**	7888	4771	**12659**	**7,34**	**-3,65**	**2,92**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	6466	12131	**18597**	6303	12007	**18310**	**-2,52**	**-1,02**	**-1,54**
99	darunter besondere Transportgüter	6223	11373	**17596**	6008	11292	**17301**	**-3,45**	**-0,71**	**-1,68**
	RHEINFELDEN-EMMERICH	**123798**	**76681**	**200479**	**126562**	**80097**	**206659**	**2,23**	**4,45**	**3,08**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1312	6861	**8173**	1404	6215	**7619**	**7,01**	**-9,42**	**-6,78**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	6821	4668	**11489**	6509	4704	**11213**	**-4,57**	**0,77**	**-2,40**
2	Feste mineralische Brennstoffe	25679	666	**26345**	27562	780	**28342**	**7,33**	**17,12**	**7,58**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	24794	7407	**32201**	24645	7924	**32569**	**-0,60**	**6,98**	**1,14**
4	Erze u. Metallabfälle	31503	1938	**33441**	31528	2165	**33693**	**0,08**	**11,71**	**0,75**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5208	6579	**11787**	5776	6600	**12376**	**10,91**	**0,32**	**5,00**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	9923	27348	**37271**	10083	31254	**41337**	**1,61**	**14,28**	**10,91**
7	Düngemittel	2509	1772	**4281**	2432	1765	**4197**	**-3,07**	**-0,40**	**-1,96**
8	Chemische Erzeugnisse	9481	6718	**16199**	10207	6307	**16514**	**7,66**	**-6,12**	**1,94**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	6568	12724	**19292**	6416	12383	**18799**	**-2,31**	**-2,68**	**-2,56**
99	darunter besondere Transportgüter	6316	11686	**18002**	6101	11542	**17643**	**-3,40**	**-1,23**	**-1,99**

		1000000 TKM					Entwicklung 06/05			
N°	Verbindung	2005			2006				in %	
NST	Güterkategorien									
		Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.
	RHEINFELDEN-STRASBOURG	**363**	**107**	**470**	**389**	**112**	**501**	**7,12**	**5,31**	**6,71**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	12	3	**15**	14	4	**18**	**10,86**	**29,94**	**14,67**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	21	1	**22**	20	0	**21**	**-5,39**	**-17,57**	**-5,69**
2	Feste mineralische Brennstoffe	8	0	**8**	10	5	**15**	**21,92**	**1856,72**	**79,07**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	201	11	**212**	216	6	**222**	**7,59**	**-50,28**	**4,55**
4	Erze u. Metallabfälle	5	1	**5**	7	1	**8**	**50,89**	**58,01**	**51,87**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	28	2	**31**	32	6	**38**	**15,07**	**141,50**	**25,17**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	36	37	**74**	33	40	**73**	**-8,99**	**7,24**	**-0,75**
7	Düngemittel	7	0	**7**	7	0	**7**	**2,15**	**-100,00**	**-3,61**
8	Chemische Erzeugnisse	5	5	**9**	5	2	**7**	**4,96**	**-55,83**	**-25,23**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	40	46	**86**	45	48	**93**	**12,21**	**4,38**	**8,02**
99	darunter besondere Transportgüter	41	44	**85**	45	47	**92**	**9,17**	**7,75**	**8,44**
	STRASBOURG-NEUBURGWEIER	**691**	**688**	**1379**	**651**	**722**	**1373**	**-5,73**	**4,86**	**-0,45**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	18	73	**91**	24	66	**90**	**32,30**	**-9,33**	**-1,10**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	47	21	**68**	44	21	**66**	**-4,68**	**1,01**	**-2,92**
2	Feste mineralische Brennstoffe	15	0	**16**	19	1	**20**	**23,04**	**54,76**	**23,92**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	282	54	**336**	230	60	**291**	**-18,28**	**12,14**	**-13,41**
4	Erze u. Metallabfälle	96	7	**102**	96	7	**103**	**0,21**	**5,48**	**0,56**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	49	40	**89**	57	29	**86**	**16,11**	**-27,79**	**-3,48**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	36	386	**421**	30	434	**464**	**-16,44**	**12,52**	**10,06**
7	Düngemittel	24	3	**28**	24	3	**27**	**-0,43**	**-22,90**	**-3,18**
8	Chemische Erzeugnisse	48	11	**59**	47	11	**58**	**-1,14**	**-3,83**	**-1,65**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	76	94	**170**	79	91	**170**	**4,12**	**-3,34**	**0,00**
99	darunter besondere Transportgüter	76	89	**165**	79	88	**167**	**4,13**	**-1,07**	**1,33**

		1000000 TKM					Entwicklung 06/05			
N°	Verbindung	2005			2006				in %	
NST	Güterkategorien									
		Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.
	NEUBURGWEIER-MANNHEIM	**1326**	**1514**	**2840**	**1318**	**1588**	**2905**	**-0,67**	**4,88**	**2,29**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	28	125	**154**	38	114	**151**	**32,23**	**-9,25**	**-1,56**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	78	38	**116**	76	38	**114**	**-2,56**	**-0,38**	**-1,84**
2	Feste mineralische Brennstoffe	138	1	**139**	140	1	**141**	**1,20**	**20,20**	**1,38**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	487	266	**752**	451	285	**736**	**-7,44**	**7,39**	**-2,21**
4	Erze u. Metallabfälle	133	15	**148**	133	15	**148**	**-0,12**	**3,66**	**0,26**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	79	57	**135**	94	41	**134**	**18,92**	**-28,60**	**-1,02**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	66	710	**777**	65	793	**857**	**-2,70**	**11,63**	**10,40**
7	Düngemittel	43	10	**53**	43	9	**51**	**-0,79**	**-11,26**	**-2,78**
8	Chemische Erzeugnisse	110	25	**135**	116	32	**148**	**5,39**	**28,20**	**9,62**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	164	267	**431**	164	260	**424**	**0,03**	**-2,65**	**-1,63**
99	darunter besondere Transportgüter	164	250	**413**	164	246	**409**	**-0,19**	**-1,53**	**-1,00**
	MANNHEIM-BINGEN	**2857**	**2029**	**4887**	**2790**	**2072**	**4862**	**-2,34**	**2,09**	**-0,50**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	43	206	**249**	62	184	**247**	**44,55**	**-10,46**	**-0,91**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	217	102	**319**	190	91	**281**	**-12,45**	**-10,14**	**-11,71**
2	Feste mineralische Brennstoffe	584	2	**586**	524	2	**526**	**-10,34**	**35,03**	**-10,20**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	882	239	**1120**	827	257	**1084**	**-6,18**	**7,69**	**-3,22**
4	Erze u. Metallabfälle	151	45	**196**	144	41	**185**	**-4,72**	**-8,18**	**-5,51**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	128	64	**192**	152	46	**198**	**18,77**	**-27,41**	**3,37**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	152	681	**832**	149	770	**918**	**-1,94**	**13,08**	**10,35**
7	Düngemittel	99	70	**169**	97	71	**168**	**-1,56**	**1,74**	**-0,19**
8	Chemische Erzeugnisse	323	107	**429**	375	113	**488**	**16,33**	**5,53**	**13,65**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	278	516	**794**	269	496	**765**	**-3,33**	**-3,81**	**-3,64**
99	darunter besondere Transportgüter	275	484	**759**	265	468	**733**	**-3,64**	**-3,41**	**-3,49**

		1000000 TKM						Entwicklung 06/05		
N°	Verbindung	2005			2006				in %	
NST	Güterkategorien									
		Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.
	BINGEN-LULSDORF	**6079**	**3731**	**9810**	**5978**	**3826**	**9804**	**-1,66**	**2,56**	**-0,06**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	59	589	**648**	91	550	**641**	**54,53**	**-6,61**	**-1,05**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	512	292	**804**	420	267	**687**	**-17,89**	**-8,77**	**-14,57**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1350	9	**1359**	1311	12	**1323**	**-2,90**	**40,28**	**-2,62**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1825	316	**2141**	1731	329	**2061**	**-5,13**	**4,12**	**-3,77**
4	Erze u. Metallabfälle	443	72	**514**	435	76	**512**	**-1,67**	**6,77**	**-0,50**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	218	244	**462**	254	236	**490**	**16,80**	**-3,65**	**5,98**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	378	974	**1353**	385	1148	**1533**	**1,70**	**17,82**	**13,31**
7	Düngemittel	204	144	**348**	202	153	**356**	**-0,65**	**6,51**	**2,32**
8	Chemische Erzeugnisse	572	167	**739**	655	176	**832**	**14,62**	**5,54**	**12,56**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	520	923	**1442**	493	878	**1371**	**-5,11**	**-4,85**	**-4,95**
99	darunter besondere Transportgüter	513	873	**1386**	486	833	**1319**	**-5,34**	**-4,58**	**-4,86**

	LULSDORF-ORSOY	**7356**	**4658**	**12013**	**7411**	**4914**	**12325**	**0,75**	**5,50**	**2,59**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	65	625	**690**	95	599	**694**	**46,41**	**-4,17**	**0,61**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	540	328	**868**	460	309	**769**	**-14,82**	**-5,91**	**-11,45**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1629	23	**1652**	1633	28	**1661**	**0,21**	**25,52**	**0,56**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1914	441	**2355**	1899	499	**2397**	**-0,81**	**13,15**	**1,80**
4	Erze u. Metallabfälle	812	88	**900**	825	103	**928**	**1,64**	**17,05**	**3,15**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	291	357	**648**	326	368	**694**	**11,86**	**3,25**	**7,12**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	602	1065	**1667**	622	1314	**1936**	**3,31**	**23,33**	**16,10**
7	Düngemittel	212	131	**343**	207	139	**347**	**-2,04**	**6,39**	**1,18**
8	Chemische Erzeugnisse	699	467	**1167**	779	464	**1243**	**11,35**	**-0,66**	**6,54**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	591	1133	**1724**	565	1091	**1656**	**-4,33**	**-3,73**	**-3,93**
99	darunter besondere Transportgüter	581	1060	**1641**	554	1030	**1584**	**-4,55**	**-2,85**	**-3,45**

		1000000 TKM						Entwicklung 06/05		
N°	Verbindung	2005			2006				in %	
NST	Güterkategorien									
		Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.	Zu Berg	Zu Tall	Insg.
	ORSOY-EMMERICH	**7417**	**3697**	**11114**	**7650**	**3949**	**11599**	**3,14**	**6,80**	**4,36**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	61	370	**432**	81	358	**439**	**32,32**	**-3,41**	**1,65**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	393	204	**597**	357	189	**546**	**-9,17**	**-7,27**	**-8,52**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1676	37	**1713**	1837	41	**1878**	**9,61**	**11,51**	**9,65**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1269	237	**1506**	1292	283	**1575**	**1,77**	**19,83**	**4,61**
4	Erze u. Metallabfälle	2147	94	**2240**	2152	98	**2250**	**0,25**	**5,05**	**0,45**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	308	388	**696**	342	397	**740**	**11,06**	**2,43**	**6,26**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	469	1093	**1562**	477	1333	**1810**	**1,80**	**21,96**	**15,91**
7	Düngemittel	138	89	**228**	135	90	**225**	**-2,10**	**0,82**	**-0,96**
8	Chemische Erzeugnisse	503	329	**832**	539	313	**851**	**7,10**	**-4,86**	**2,38**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	453	857	**1310**	438	846	**1284**	**-3,38**	**-1,29**	**-2,01**
99	darunter besondere Transportgüter	436	803	**1239**	418	795	**1213**	**-4,24**	**-1,02**	**-2,15**
	RHEINFELDEN-EMMERICH	**26089**	**16424**	**42513**	**26187**	**17183**	**43369**	**0,37**	**4,62**	**2,01**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	287	1991	2278	405	1874	2279	**40,98**	**-5,85**	**0,05**
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1808	986	2794	1568	916	2484	**-13,27**	**-7,12**	**-11,10**
2	Feste mineralische Brennstoffe	5400	72	5473	5472	92	5564	**1,33**	**26,91**	**1,67**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	6860	1563	8423	6646	1719	8366	**-3,12**	**10,03**	**-0,68**
4	Erze u. Metallabfälle	3786	320	4106	3793	343	4135	**0,17**	**6,95**	**0,70**
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1101	1152	2253	1258	1123	2380	**14,19**	**-2,54**	**5,64**
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1739	4946	6686	1760	5831	7591	**1,21**	**17,89**	**13,55**
7	Düngemittel	727	448	1175	716	465	1182	**-1,43**	**3,88**	**0,59**
8	Chemische Erzeugnisse	2259	1110	3369	2516	1111	3626	**11,38**	**0,02**	**7,63**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren	2122	3835	5957	2054	3709	5763	**-3,23**	**-3,28**	**-3,26**
99	darunter besondere Transportgüter	2086	3603	5688	2010	3506	5516	**-3,63**	**-2,67**	**-3,02**

GLOSSAR

ARA - Häfen: Abkürzung für die drei großen europäischen Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen.

Beförderungs- oder Laderaumangebot: besteht aus der Gesamtladekapazität der verfügbaren Flotte, es wird in Tonnen angegeben.

Bergfahrt: Fahrt flussaufwärts

Binnenschifffahrt: Beförderungen von Gütern oder Personen an Bord eines Schiffes, das zur Beförderung im Binnenschiffsverkehr auf einem bestimmten Binnenwasserstraßennetz bestimmt ist.

Binnenwasserstraße: Auf dem Festland gelegenes Gewässer, das von Schiffen mit mindestens 50 t Tragfähigkeit bei normaler Beladung benutzt werden kann. Dazu gehören schiffbare Flüsse, Seen und Kanäle.

Ertrag: der Begriff „Ertrag", wie er in dieser Publikation verwendet wird, soll unter Berücksichtigung einer bestimmten Nachfrage und den Frachtpreisen auf dem Markt die Binnenschifffahrtstätigkeit in Indexform definieren.

Fluss/Seeverkehr: Beförderungen von Gütern an Bord eines Fluss/Seeschiffes (Seeschiff, das für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen konzipiert ist), die ganz oder teilweise auf einem Binnenwasserstraßennetz durchgeführt werden.

Fracht: bedeutet entweder das Beförderungsgut oder den Beförderungspreis.

Laderaum: Abteil, das den größten Teil eines Handelsschiffes einnimmt und in dem die beförderten Güter untergebracht sind.

Leistung: bezeichnet die Beförderungsleistung im Güterverkehr, sie wird in Tonnenkilometern gemessen.

Schiff/Schiff- Umschlag: Entladen einer Fracht von einem Güterseeschiff und Laden dieser Fracht auf ein anderes Güterseeschiff, selbst wenn die Fracht vor der Weiterfahrt eine gewisse Zeit an Land geblieben ist.

Talfahrt: Fahrt flussabwärts ;

Tankladeraum: kommt auf den Bereich der Beförderung von Tankladungen zur Anwendung

Tiefgang: Höhe des eingetauchten Teils des Schiffes, der Tiefgang ändert sich somit mit der Abladung.

Tonnenkilometer (tkm): Maßstab zur Erfassung von Beförderungsleistungen, die der Beförderung einer Tonne im Binnenschiffsverkehr über 1 km hinweg entspricht. Wird durch Multiplikation der Beförderungsmenge in t mit der zurückgelegten Entfernung in km ermittelt.

Trockenladeraum: kommt auf den Bereich der Beförderung von Trockengütern zur Anwendung

Umschlag: Umladen von Gütern von einem Verkehrsmittel auf ein anderes.

Wasserführung: Maß des Wasserstands eines Stroms oder eines Kanals in cm.

zu Berg: Teil des Wasserwegs zwischen dem betrachteten Punkt und der Quelle.

zu Tal: Teil des Wasserwegs zwischen dem betrachteten Punkt und der Mündung oder dem Zufluss.

Zwanzig-Fuß-Äquivalente-Einheit (TEU). Einheitliche Maßeinheit zur Erfassung von Containern nach ihrer Größe und zur Beschreibung von Kapazitäten der Containerschiffe oder Terminals. Ein 20-Fuß ISO-Container (20 Fuß Länge und 8 Fuß Breite) entspricht 1 TEU.

Informationsquellen:

Internationale Organisationen
EUROSTAT
ECMT
DONAUKOMMISSION
MOSELKOMMISSION

Nationale Verwaltungen
Statistisches Bundesamt (Deutschland)
WSD Süd-West (Deutschland)
WSD-OST (Deutschland)
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Deutschland)
CBS (Niesderlande)
Voies Navigables de France (Frankreich)
Statistic Austria (Österreich)
VIA DONAU (Österreich)
Institut National Statistique (Belgien)
Service publicfédéral Mobilité et Transports (Belgique)

Privaterechtliche Organisationen
Institut pourleTransport par Batellerie
NEA Consulting
P J K International b. v.
Planco

Binnenschifffahrtsorganisationen
IVR
CBRB
EBU
ESO
VBW

Organisationen der Industrie
Mineralölwirtschaftsverband
BDI
CEFIC
Fédération française de l'acier
Fertilizer Industrie Union
Hauptverband derdeutschen Bauindustrie
Intenational Iron andSteel Institute
Verein derdeutschen Kohleimporteure
Stahl Online

Häfen
Hafen Antwerpen
Hafen Rotterdam
Hafen Amsterdam

Haben mitgewirkt

Expertengruppe
M FEIERABEND (RF CONSULTING GmbH)
M SPITZER (EBU)
M VELDMAN (OEB)
M GIERKE (BAG)

Europäische Kommission:
M DIETER (Administrateur)

Designer:
Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
3024 BN Rotterdam NL

ZKR Sekretariat:
M VAN DER WERF (Directeur du projet)
M WEBER (Administrateur)
Mme GEROLT (Secrétariat)
M LAUGEL (Imprimeur)

Kontakt: jp.weber@ccr-zkr.org

Impressum: April 2008

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
Sekretariat : 2, place de la République 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org