EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

MARKTBEOBACHTUNG

2008
1

Marktbeobachtung Nr. 7

Situation von Angebot und Nachfrage im Jahr 2007 und Analyse der Konjunktur Ende 2008

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.

Februar 2009

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Sonderbericht

Binnenschifffahrt und Trends im Bereich der Logistik
Allgemeine Trends
Handel mit Massengütern: hoher Marktanteil für Binnenschiffe
Neue Perspektiven für den Containerverkehr auf den europäischen Wasserstraßen
Schlussfolgerungen

Der Markt der Binnenschifffahrt im Jahr 2007 und Anfang 2008

Einführung
Abschnitt 1: Analyse der Beförderungsnachfrage
1. Wirtschaftswachstum: Entwicklung und Aussichten
2. Beförderungsaufkommen: 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 Beförderungsnachfrage 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

Abschnitt 2: Analyse des Beförderungsangebots
1. Struktur der europäischen Flotten
2. Neuer Laderaum auf dem Markt

Abschnitt 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

Laderaumangebot:

Tabelle MO1: Die Binnenflotten 2005-2007 nach Schiffstypen
Tabelle MO2: Die Binnenflotten am 31.12.2007 nach Tonnageklassen
Tabelle MO3: Die Binnenflotten am 31.12.2007 nach Baujahrklassen
Tabelle MO4: Neubauten bis Ende Dezember 2008

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: Containerbeförderungen auf dem traditionellen Rhein

Glossar

Quellen

Vorwort

Gemäß unserem üblichen Veröffentlichungsrhythmus befasst sich die Marktbeobachtung 2008-1 im Wesentlichen mit dem Beförderungsangebot und der Beförderungsnachfrage des Jahres 2007, mit einem ersten Überblick über die Beförderungsleistungen im ersten Halbjahr 2008 und mit den kurzfristigen Entwicklungsperspektiven.

Die vorliegende Ausgabe der Marktbeobachtung wurde zu einem Zeitpunkt ausgearbeitet, der eine deutliche Wende in der europäischen und weltweiten Wirtschaftsentwicklung darstellt. Der bereits einige Jahre andauernde Wirtschaftsaufschwung wurde aufgrund der Folgen der Finanzkrise im Sommer 2008 abrupt beendet. Zum Jahresende 2008 wurden die Wirtschaftsprognosen von Tag zu Tag düsterer, und zwar für sämtliche Segmente der Binnenschifffahrt. Niemand kann heute sagen, wie sich das Ganze im Jahr 2009 weiterentwickelt und wie kräftig und wie lange die erwartete Rezession sein wird. Vor diesem Hintergrund ist es kaum möglich, aus den statistisch erworbenen Kenntnissen über die Entwicklungen im Jahr 2007 irgendwelche Schlussfolgerungen auf das Jahr 2008, und erst recht nicht auf das Jahr 2009 zu ziehen.

Die Veröffentlichung der Marktbeobachtung 2008-1 hat sich etwas verzögert, da die Daten über den Gütertransport in Europa bei EUROSTAT erst gegen Ende 2008 vollständig verfügbar waren. Für das Statistikjahr 2007 galten zum ersten Mal die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 425/2007, was bei der Übertragung der Daten über das letzte Quartal 2007 in einigen europäischen Staaten zu Verzögerungen führte.

Bei der Erhebung des Beförderungsangebots besteht nach wie vor die Schwierigkeit, dass in einigen europäischen Ländern verlässliche Daten über die operative Flotte nur beschränkt verfügbar sind. Auf der Nachfrageseite dagegen werden weiter neue Erhebungsansätze entwickelt. Dies gilt insbesondere für spezielle Marktsegmente, wie zum Beispiel die im Wachstum befindliche Beförderung von Abfällen.

Ein Forschungsinstitut[1] hat auf der Grundlage der in den letzten sechs Ausgaben veröffentlichten Daten für den Bereich Logistik die Trends der letzten vier Jahre analysiert und Perspektiven für die kommenden Jahre ausgearbeitet. Zur Abrundung der Darstellungen über die Binnenschifffahrt und deren Perspektiven werden die Schlussfolgerungen dieser Arbeiten ebenfalls in dieser Ausgabe veröffentlicht.

Zu bemerken sei jedoch dass diese Studie vor Ausbruch der Wirtschaftskrise geschrieben wurde, und daher die neuesten Gegebenheit nicht mit einbezieht.

1 ISL Bremen, Redaktion Prof. Dr. Lemper

Sonderbericht

Binnenschifffahrt und Trends im Bereich der Logistik

Allgemeine Trends

Während andere Hinterland-Transportinfrastrukturen in den und um die Hochseehäfen Europas ihre volle Kapazität beinahe erreicht haben, ist das Wachstumspotenzial der Wasserstraßen noch nicht erschöpft. In den vergangenen Jahren waren die Hafenbehörden daher bemüht, den Anteil der Wasserstraße an der Verkehrsteilung zu erhöhen – mit mäßigem Erfolg.

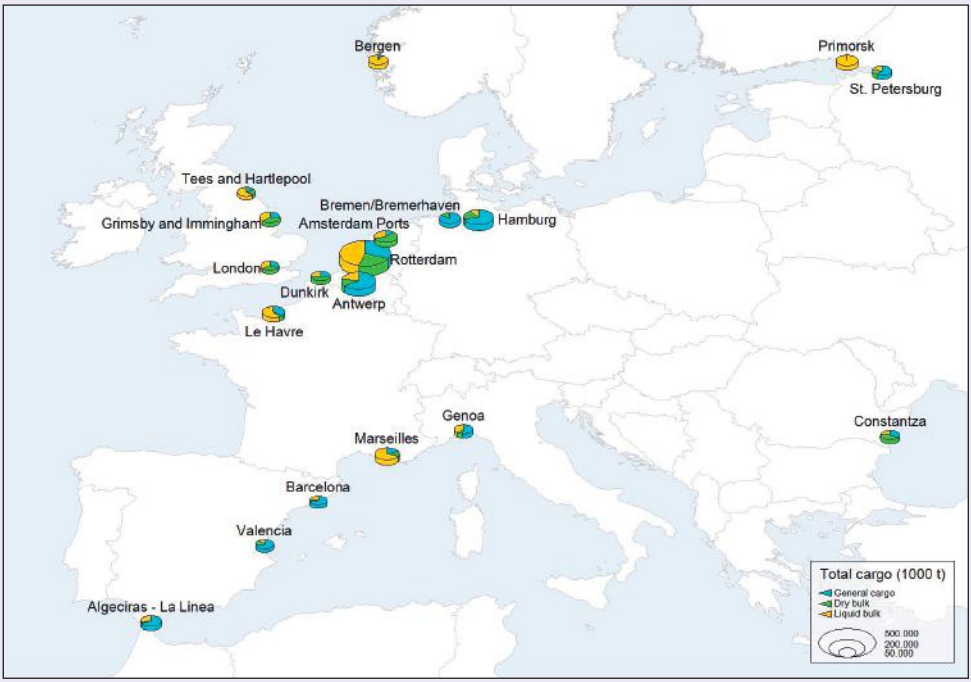
Die Binnenschifffahrt ist traditionell stark im Sektor Massengüter und bei der Verbindung von Industrieanlagen mit starkem Güterverkehr zu den Hochseehäfen. Im Containertransport sieht sich jedoch die Binnenschifffahrt immer noch zahlreichen Herausforderungen gegenüber und hat daher die Erwartungen noch nicht erfüllt. Kurzfristig können Kapazitätsengpässe auf den anderen Hinterland-Transportwegen und den Terminals neue Logistikkonzepte fördern, die Transportwege auf Binnengewässern als ein Schlüsselelement verwenden.

Neue Impulse für den Transport auf Wasserstraßen können auch vom Kompromiss der EU über den Energieverbrauch und den Klimawandel im Dezember 2008 kommen. Das geplante CO2-Handelsschema, das 2013 eingeführt wird, müsste die relativen Kostenvorteile der Binnenschifffahrt gegenüber dem Straßenverkehr und – in geringerem Maße – dem Schienenverkehr erhöhen, da der Transport auf Binnengewässern gegenwärtig als die CO2-effizienteste Transportart gilt. Heute lassen sich jedoch die Höhe der Emissionsfreibeträge und die damit verbundenen Auswirkungen noch nicht voraussehen.

Rohstoffe und Massengüter: hoher Marktanteil für das Binnenschiff

2007 gab es in Europa über neunzehn Häfen mit einem Frachtgutverkehr von mehr als 50 Tonnen. Zusammen bewegten sie 1,8 Mio. Tonnen, von denen 725 Tonnen aus allgemeiner Fracht, 685 Mio. Tonnen aus flüssigen Massengütern und 356 Mio. Tonnen aus trockenen Massengütern bestanden.

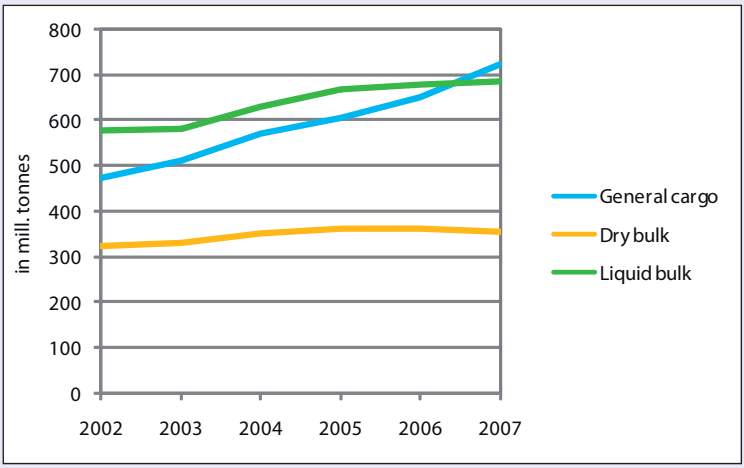
Abb.1: Europäische Häfen mit einem Umschlag von über 50 Mio. Tonnen Seefracht im Jahr 2007



Quelle: ISL Port Data Base

Im Vergleich zu dem vor fünf Jahren in diesen Häfen bewegten Volumen entspricht dies einer Steigerung von 33 %. Während der Transport von Trockengut und Flüssiggut (durchschnittliche Zunahme von 1,8 resp. 3,5 % pro Jahr) nur mäßig anstieg, wuchs der allgemeine Frachtverkehr mit einer jährlichen Steigerung von 8,9 % besonders dynamisch. Das allgemeine Frachtvolumen war 2007 über 50 % höher als 2002. Dieses Wachstum war zuallererst das Ergebnis eines boomenden Containerverkehrs in den vergangenen Jahren.

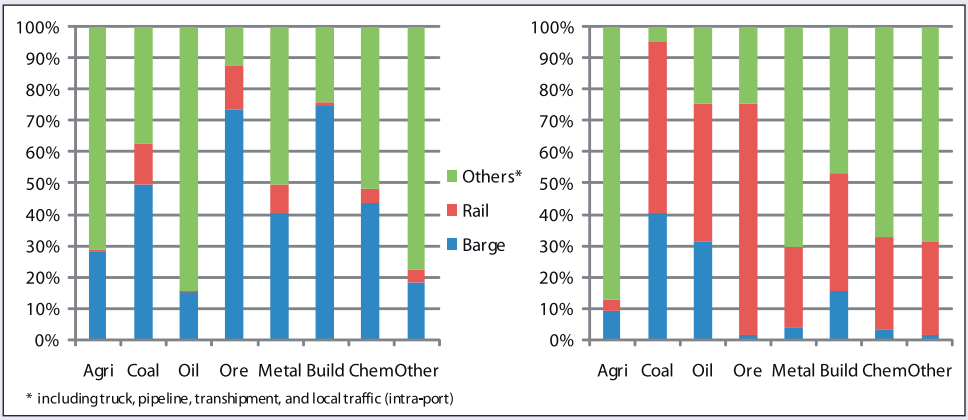
Abb. 2: Allgemeine Fracht, Flüssig- und Trockengüterverkehr in den wichtigsten europäischen Häfen 2002 - 2007



Quelle: ISL Port Data Base

Ein Teil der Fracht stammt von einem Hafen oder ist für einen Hafen bestimmt (lokaler Verbrauch, z. B. Raffinerien in der Umgebung eines Hochseehafens), ein Teil der Fracht wird umgeladen, d. h. kommt per Schiff im Hafen an und verlässt den Hafen ebenfalls per Schiff. Der größte Teil wird jedoch vom Hochseehafen durch Binnenschiffe, per Bahn oder auf der Straße in das Hinterland transportiert.
Der Anteil des Transports auf Wasserstraßen an der Verkehrsteilung ist für Massengüter wie Kohle oder Erdöl besonders hoch. Sein Hauptvorteil im Vergleich zur Eisenbahn oder zum Straßentransport ist die große Kapazität von Binnenschiffen, die beträchtliche Größenkostenersparnisse bei großen Lieferungen an oder von einem Einzelkunden erlauben. Dies gilt besonders für große Industrieanlagen oder Kraftwerke, die mit Rohstoffen versorgt werden. Viele dieser Abnehmer haben Standorte an Wasserstraßen gewählt, die oft über eigene Frachtumschlaganlagen verfügen. Auf der Exportseite haben Baumaterialien als Massengut den größten Anteil am Transport auf Wasserstraßen, Erdölprodukte und Chemikalien sind jedoch ebenfalls wichtig.

Abb. 3: Verkehrsteilung im Hinterlandverkehr in den Häfen von Rotterdam und Hamburg bei wichtigen Gütern 2006



Quelle: ISL, based on Port of Rotterdam and Statistik Nord

In all diesen Segmenten übernimmt die Binnenschifffahrt ihre Rolle in der Verkehrsteilung und es ist zu erwarten, dass sie parallel zum Markt wachsen wird. Zusätzliche Marktanteile sind möglich, wenn vorhandene Infrastruktureinschränkungen auf den Wasserstraßen aufgehoben werden. Die Entwicklungstrends in den wichtigsten Branchen sind nachstehend zusammengefasst.

Energiesektor

Im Energiesektor wird eine Verschiebung von der Tanker- zur Trockentonnage stattfinden. Mit den auslaufenden Subventionen in Deutschland und dem Rückgang der Kohleproduktion in andern europäischen Ländern wird die Bedeutung von Kohleimporten aus Übersee in den kommenden Jahren zunehmen. Während der nächsten 10 Jahre wird die Produktion in Deutschland um über 15 Mio. Tonnen abnehmen. Da viele Kraftwerke und Industrieanlagen aus den Kohleminen in der Umgebung versorgt wurden, ist mit längeren Transportwegen und einer zunehmenden Nachfrage nach Transportkapazität zu rechnen. Gleichzeitig sind gegenwärtig eine Anzahl von Kohlekraftwerken im Innern von Deutschland im Bau.

Es ist wahrscheinlich, dass der Import von Erdöl und Erdölprodukten mittel- und langfristig – besonders in Westeuropa – abnehmen wird. In ihrer letzten Vorhersage erwartet die Vereinigung der deutschen Erdölindustrie einen leichten Rückgang der Inlandnachfrage von zwei Prozent zwischen 2006 und 2010 und einen weiteren Rückgang von 14,4 Prozent bis 2025 [MWV 2008].

Langfristig kann der Transport von verflüssigtem Kohlendioxid aus den Emissionen von Kohlekraftwerken zu einem neuen Markt werden. Ein erstes Pilotprojekt durch Vattenfall unter Verwendung dieser emissionsmindernden Technologie wurde 2008 in Ostdeutschland eröffnet. Eine breite Anwendung dieser Technologie, die CO2-Emissionen um 80 - 90 % reduzieren kann, wird jedoch nicht vor 2020 erwartet. Sie ist auch davon abhängig, ob und wie stark diese Technologie im Zusammenhang mit der nationalen und europäischen Politik gegen den Klimawandel gefördert werden wird.

Stahlindustrie

Die Stahlproduktion und der Verbrauch von Stahl haben in den vergangenen Jahren einen Aufschwung erlebt, weil sowohl der europäische Stahlverbrauch als auch der Stahlexport boomten. Dies führte zu steigenden Importen von Eisenerz und Schrott. Die größte Zunahme wurde jedoch im Hafen von Hamburg für die Stahlwerke in der Region Peine-Salzgitter registriert, die zum größten Teil durch die Eisenbahn anstatt durch Wasserstraßentransporte bedient wurden.
Die Aussichten für 2009 sind wegen der globalen Finanzkrise und den damit verbundenen Produktionssenkungen zum Beispiel im Automobilsektor eher düster.

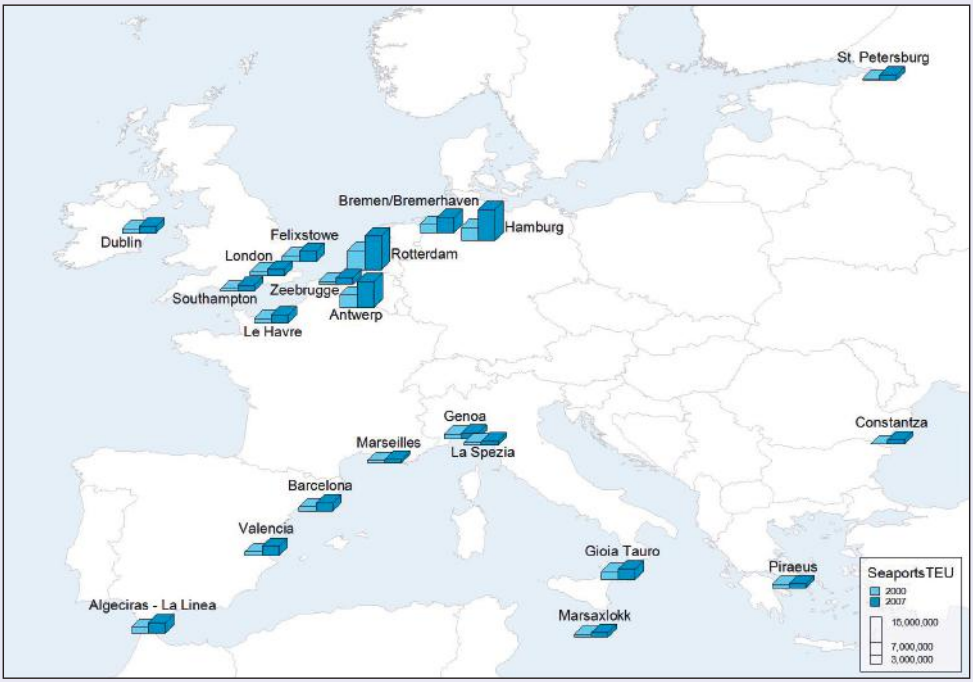
Obwohl erwartet wird, dass sich danach die Nachfrage wieder erholen wird, dürfte der Boom in den vergangenen Jahren eher eine Ausnahme bleiben.

Chemische Industrie

Der Frachtverkehr für chemische Produkte auf dem Seeweg war in den vergangenen fünf Jahren besonders dynamisch. In den drei führenden europäischen Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg wuchs er von 32,0 Mio. Tonnen im Jahr 2002 auf 44,9 Mio. Tonnen im Jahr 2007. Obwohl die Industrie ebenfalls unter der gegenwärtigen Finanzkrise leidet [CEFIC 2008], ist wahrscheinlich, dass sich das Wachstum nach diesem Abschwung fortsetzen wird.

Neue Perspektiven für den Containerverkehr auf den europäischen Wasserstraßen
Für den Containerverkehr ist der Markt viel mehr aufgeteilt. Der Wechsel der Transportmittel in der Hinterland-Transportkette ist besonders auf längeren Distanzen weit verbreitet. Zeitkritische Betriebsabläufe verlangen oft schnelle und zuverlässige Transportlösungen, die den Schienen- und Straßentransport favorisieren. Extreme niedrige oder hohe Wasserstände können die Binnenschifffahrt stark beeinträchtigen, weshalb in Regionen, in denen dies besonders zutrifft alternative Transportmittel zur Verfügung stehen sollten.

Abb. 4: Europäische Häfen mit einem Umschlag von über 1 Mio. TEU Seefracht im Jahr 2007



Quelle: ISL Port Data Base

Im Vergleich zu anderen Frachtarten ist die Binnenschifffahrt im Container-Hinterlandverkehr wichtiger europäischer Hochseehäfen immer noch stark untervertreten – die bemerkenswerte Ausnahme bilden Rotterdam und Antwerpen, die von ihrer Verbindung zum Rhein profitieren. Wegen der günstigen Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein mit bis zu vier Containerebenen von seiner Mündung bis nach Straßburg und drei Ebenen bis nach Basel ist er bei Weitem die attraktivste Wasserstraße für die Binnenschifffahrt für Container in Europa.

Während der vergangenen Jahre stieg der Anteil der Binnenschifffahrt an der Verkehrsteilung in den wichtigsten nördlichen Häfen leicht an. Während ihr totaler Hinterlandverkehr zwischen 2003 und 2007 um 9,1 % pro Jahr wuchs, nahm der Transport auf der Wasserstraße in dieser Zeit jährlich um 9,7 % zu.

Tab. 1: Anteil der Binnenschifffahrt am Hinterland-Containerverkehr der wichtigsten nördlichen Häfen in den Jahren 2003 - 2007

	Total hinterland 1000 TEU					av. %	Barge traffic 1000 TEU					av. %	Barge share in %	
Seaport	2003	2004	2005	2006	2007	growth	2003	2004	2005	2006	2007	growth	2003	2007
Rotterdam	3517	3878	4088	4469	4843	8.3	1102	1188	1246	1364	1471	7.5	31.3	30.4
Antwerp**	5952	6341	6749	7188	8350	8.8	1818	2034	2312	2377	2750	10.9	30.5	32.9
Hamburg	3678	4159	4513	4850	5390	10.0	58	73	102	90	92	12.3	1.6	1.7
Bremen/Bhv.	1327	1362	1425	1666	1894	9.3	33	41	37	45	54	13.0	2.5	2.8
Total	14474	15740	16775	18173	20477	9.1	3011	3336	3697	3876	4367	9.7	20.8	21.3

* including non-seabourne volumes; 2007 geschätzt

Quelle: ISL, basierend auf Port of Rotterdam, Port of Antwerp, Statistik Nord und Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen

Während folglich der Containerverkehr auf dem deutschen Abschnitt des Rheins 2007 1,7 Mio. TEU erreichte, ist er auf den Flüssen Weser und Elbe mit Volumina von je ungefähr 0,1 Mio. nicht so markant. Die Hoffnungen am Hamburger Hafen, Durchgangstransporte für Container auf der Elbe für den wachsenden tschechischen Markt durchzuführen, haben sich noch nicht erfüllt.

Inland-Logistikstützpunkte: neue Perspektiven für den Transport auf Wasserstraßen

Kapazitätsengpässe in den wichtigsten nördlichen Häfen sind jedoch verantwortlich dafür, dass sich neue Perspektiven für den Transport auf Wasserstraßen abzeichnen. Der Hafen von Duisburg setzt dazu ein Beispiel: Er wird bereits heute als Hinterland-Stützpunkt für die Häfen von Rotterdam und Antwerpen benutzt, indem in seinen Anlagen Container für den Export zusammengefasst und Import-Container verteilt werden. Die 265 ha große Logport-Anlage ist ein echtes Logistikzentrum und ihr Standort ist symbolisch für die Strukturveränderungen, die sich auch auf die Binnenschifffahrt auswirken: Während nahezu 100 Jahren bis 1993 war sie ein Stahlwerk. In den vergangenen Jahren wurde der größte Teil der Container-Verkehrszunahme im Schienenverkehr realisiert, der wiederholt zweistellige Zuwachsraten verzeichnete.

Der in Rotterdam ansässige Terminalbetreiber ECT hält die Mehrheit am DeCeTe-Terminal in Duisburg und betreibt auch zwei Inland-Stützpunkte in der Nähe von Venlo (Niederlande) und in Willebroek (Belgien) zur Bündelung des Verkehrs. Maersk baut gegenwärtig einen Inlandterminal im Hafen von Düsseldorf-Neuss, der 2010 in Betrieb gehen soll.

All diese Hinterlandterminals sind trimodal ausgelegt und bieten als Ergänzung zum Transport per Binnenschiff eine Bahnverbindung zu den nördlichen Hochseehäfen. Mehrwertdienste wie die Verpackung werden ebenfalls an Standorte im Hinterland verschoben und Logistikfirmen siedeln sich um die Inlandterminals herum an und machen aus ihnen voll ausgebaute Logistikzentren.

Abb. 5: Vorhandene und geplante Inland-Containerstützpunkte für die nördlichen Hochseehäfen

Quelle: ISL

Die gleiche Tendenz wird sich bald auch in Frankreich feststellen lassen. Staus auf den wichtigsten Hinterlandstrassen werden immer mehr zum Problem und erhöhen den Druck, die Verkehrsteilung zugunsten von Binnenschiff- und Schienentransport zu favorisieren. Vorhandene Hinterlandterminals in den größten Verbraucherregionen (z. B. Paris, Lyon, Straßburg) könnten bei der Verbesserung von Frankreichs Import- und Exportwegen potenziell eine größere Rolle spielen.

Seit kurzem werden diese Hinterlandstützpunkte als ein Mittel zur Senkung der Verweilzeit in den Hochseehäfen angesehen, da die Lagerfläche immer mehr zu einem der größten Engpässe wird. Sowohl Schifffahrtsunternehmer als auch Logistikdienstanbieter sehen einen Anstieg der Verweilkosten voraus, was den Druck erhöht, nach Alternativen im Hinterland zu suchen. Diese Alternativen werden auch als ein Mittel angesehen, die Zahl der leeren Container in den Hochseehäfen zu senken, indem die Ankunft leerer Container aus dem Hinterland besser auf die Abfahrtszeiten der Hochseefrachter abgestimmt wird. Maßnahmen in diese Richtung werden hauptsächlich durch die Terminalbetreiber, aber auch durch die Linienreedereien ergriffen. Erstere versuchen, die Effizienz der Terminals zu steigern, letztere möchten ihre Hafenkosten senken. Beide beabsichtigen damit, ihre Wettbewerbsposition zu stärken. In den meisten Fällen sind diese Hinterlandstützpunkte mit den Terminals in den Hochseehäfen durch die Binnenschifffahrt verbunden.

Während der Rhein und die Schelde Schiffe mit bis zu vier Containerebenen aufnehmen können, ist dies auf Elbe und Weser nicht möglich. Da der Kostenvorteil von Binnenschiffen weitgehend auf den Größenkosteneinsparungen beruht, ist ihre Wettbewerbsposition im Vergleich zu den andern Transportmitteln auf diesen Flüssen nicht so gut wie auf dem Rhein. Während die Hochseehäfen bemüht sind, den Anteil der Binnenschifffahrt zu erhöhen, um damit die Engpässe auf Schiene und Straße zu vermindern, zeigten die Drittanbieter von Logistikdiensten bisher wenig Interesse an Containertransporten zu den deutschen Nordseehäfen. Die Hauptkunden sind hauptsächlich Import- und Exportfirmen, die Ihre Verträge direkt mit den Schiffsreedereien abschließen.

Weitere Faktoren, die einer Entwicklung der Transporte auf Wasserstraßen entgegen wirken, sind die fehlende Containerlagerfläche oder die niedrige Priorität bei der Abfertigung der Binnenschiffe, was zu beträchtlichen Wartezeiten führt. Das Gleiche gilt für bestimmte Schleusen. Diese Wartezeit vergrößert den Nachteil von Transporten per Binnenschiff gegenüber andern Hinterlandtransportmitteln zusätzlich.

Frankreich: Förderung der Binnenschiff-Schienenverbindungen

Auch in Frankreich könnten Inlandterminals wie Paris, Straßburg und Lyon weiter zu Logistikstützpunkten ausgebaut werden, indem Transporte per Binnenschiff zu den Hochseehäfen als Mittel zur Rationalisierung der Containerflüsse und zur Entlastung der Containerterminals in den Hochseehäfen verwendet würden.

Abb. 6: Containerverkehr an den wichtigsten französischen Hochseehäfen und den Inlandterminals 2007 (1000 TEU)

Quelle: ISL

Frankreichs wichtigste Containerhäfen Le Havre und Marseille investieren gegenwärtig stark in neue Terminalkapazitäten. In Le Havre wurde im November 2007 der zweite Terminal des Port-2000-Projekts eröffnet und mit der zweiten Phase des Projekts begonnen, in der geplant ist, bis Mitte 2010 weitere sechs Umschlagkais in Betrieb zu nehmen. Der Hafen von Marseille wird seine Containerumschlagskapazität mit dem ungefähr 70 km westlich von Marseille an der Rhonemündung gelegenen Terminal Fos 2XL bis 2010 durch zusätzliche 1,4 Mio. TEU ausbauen. Zukünftige Pläne des Hafens umfassen den Bau von zwei zusätzlichen Containerterminals und eine direkte Verbindung von den Containerterminals zum Rhonekanal, der Fos mit der Rhone verbindet.

Zugverbindungen von den Inlandhäfen zu andern Destinationen im Hinterland werden als lebenswichtiges Element für die Förderung von größeren Containerverkehrsvolumina angesehen. Wenn große Logistikunternehmen dazu gebracht werden können, in Binnenhäfen zu investieren, lassen sich letztere effizient in die Transportketten einbinden. Sowohl die Seine als auch die Rhone erlauben den Transport auf drei Ebenen von der Mündung bis zu den wichtigsten Binnenhäfen Paris resp. Lyon.

Die Donau: wachsendes Potenzial für den Containerverkehr

Mit dem Eintritt von Bulgarien und Rumänien in die Europäische Union am 1. Januar 2007 erwarten Experten einen wachsenden Warenverkehr zwischen diesen Ländern und Westeuropa. Mit den steigenden Volumina der zwischen diesen beiden neuen Mitgliedstaaten und den andern europäischen Ländern an den Ufern der Donau transportierten Konsumgütern wird der Fluss – heute praktisch ausschließlich für den Transport von Massengütern benutzt – mit steigendem Maße für Containerbewegungen attraktiv.

Abb. 7: Hochseehäfen und Inlandterminals an der Donau

Quelle: ISL

Gleichzeitig hat sich der Hafen von Konstanza an der Donaumündung innerhalb der wichtigsten 20 europäischen Containerhäfen etabliert. Der Hafen wird immer stärker als Tor für Importe aus Asien für die Region und darüber hinaus benutzt. Zwischen 2004 und 2007 hat der Hafen den gesamten Verkehr um eine Million TEU gesteigert und im ersten Jahr von Rumäniens Mitgliedschaft 1,4 Mio. TEU umgeschlagen.

Die Kapazität der Donau, auf der von Konstanza nach Belgrad auf vier Ebenen und nach Bayern auf drei Ebenen Container transportiert werden können, ermöglicht für bestimmte Regionen, allen voran Österreich und Ungarn, beträchtliche Kosteneinsparungen im Vergleich zur Benutzung der Nordseehäfen. Die Transitzeiten von ungefähr einer Woche von Konstanza nach Österreich bilden jedoch einen beträchtlichen Nachteil. Der steigende Druck auf die Kapazitäten der Nordseehäfen und die Hinterlandverbindungen können in der Zukunft einen weiteren Anreiz bilden, bestimmte Container via die Donau umzuleiten. Eine Vorbedingung dazu ist natürlich die Akzeptanz des neuen Stützpunkts und der Logistikkette durch die großen Player wie Speditionsfirmen. Ein Hauptargument für das Erreichen dieser Akzeptanz ist der Kostenvorteil, den weniger überlastete Häfen und Hinterlandanlagen bieten könnten, sowie die niedrigeren Kosten für den Binnenverkehr und die CO2-Emissionen.

Schlussfolgerungen

Im Vergleich zur Straße und Schiene besitzen die wichtigsten Wasserstraßen immer noch ein großes Kapazitätspotenzial. Doch die Nutzung dieser Kapazität wird nicht automatisch erfolgen. Der Transport per Binnenschiff muss zu einem integralen Teil der Logistikketten werden und seine Wettbewerbsvorteile da ausspielen, wo er am stärksten ist: für den Transport von großen Gütervolumina, die nicht zu zeitkritisch sind. Neben dem Transport von Massengütern, der für die Binnenschiffe für die nächste Zukunft ein wichtiger Markt bleiben wird, bilden größere Industriesendungen, andere Arten von Konsumgütern, aber auch der Transport von leeren Containern vom Hinterland zu den Hochseehäfen Marktsegmente, die weiter entwickelt werden könnten.

Das setzt voraus, dass alle Player in der Transportkette sich entsprechend organisieren, um die dazu gehörenden Kosteneinsparungen zu realisieren und zu verteilen. Der Transport auf Binnengewässern kann nicht so schnell und flexibel sein wie der Straßen- und Schienentransport, er ist aber nicht nur für Massenwaren, sondern auch für den Containertransport pro Frachteinheit wesentlich billiger. In der Zukunft werden die Verlader und Spediteure wegen der steigenden Kosten aufgrund von Engpässen, Energiekosten, Abgaben und andern Gebühren gezwungen sein, den Transport auf Binnengewässern explizit in den Planungsprozess mit einzubeziehen. Mit geeigneten Planungswerkzeugen könnte der Transport auf Binnengewässern sogar unter dem "just-in-time"-Aspekt in viele Logistikketten integriert werden.

Für die Steigerung des Anteils der Binnenschifffahrt für Container, der von Regierungen in ganz Europa gewünscht wird, wären die folgenden Maßnahmen wichtig:

- *Eine schnelle und zuverlässige Abfertigung von Binnenschiffen in den Hochseehäfen, z. B. durch eigens dafür eingerichtete Umschlagsstellen in den Terminals*
- *Infrastrukturinvestitionen in die wichtigsten Engpässe (Schleusen, Brücken usw.), um die Wartezeiten zu verkürzen, und/oder die Heraufsetzung der erlaubten Schiffsgrößen*
- *Erhöhung des relativen Kostenvorteils der Wasserstraße über die Senkung von Gebühren oder finanzielle Anreize für die Benutzung von CO2-wirksamen Transporten*
- *Übergabe der Verteilfunktionen an Inland-Stützpunktterminals durch das Bündeln der Containerverkehrsströme.*

Die Förderung der Binnenschifffahrt erfordert daher die Zusammenarbeit zwischen den Hafenbehörden, der Politik, den Transportunternehmen und den Anbietern von Logistikdienstleistungen. Wenn solche Bedingungen erfüllt werden, kann der erhöhen, in denen er heute nur eine untergeordnete Rolle spielt. Transport auf der Wasserstraße seinen Marktanteil auch in Marktsegmenten.

Der Markt der Binnenschifffahrt im Jahr 2007 und Anfang 2008

EINFÜHRUNG

Um das Tätigkeitsniveau der Binnenschifffahrt in Europa und vor allem ihre Perspektiven für die kommenden Monate zu erklären, empfiehlt es sich, das wirtschaftliche Tätigkeitsniveau in Europa und in der Welt zu betrachten. Tatsächlich hängt die Nachfrage nach Transporten aller Art vom Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeiten, vor allem vom Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) ab.

ABSCHNITT 1: ANALYSE DER BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE

1. Wirtschaftswachstum: Entwicklung und Aussichten

Nach jüngsten Schätzungen ist das Bruttoinlandsprodukt im Euroraum wie in der EU-27 im dritten Quartal 2008 um 0,2 % gegenüber dem Vorquartal gesunken. Besonders stark fiel der Rückgang in Deutschland und Italien (-0,5 %) aus. In diesen Ländern hat der Industriesektor – der generell stärker auf Konjunktureinbrüche reagiert als das Dienstleistungsgewerbe - ein besonders starkes Gewicht. Hingegen ist das BIP in Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und Österreich etwa konstant geblieben und in den osteuropäischen Ländern auf Grund deren wirtschaftlichem Aufholprozess sogar gestiegen (Tschechien: +1,0 %, Polen: + 1,2 %, Slowakei: + 1,5 %). Der Rückgang der Industrieproduktion hat sich in den meisten Ländern der EU-27 zu Ende des Jahres 2008 dramatisch verschärft. Im September sank die gesamte Industrieproduktion in Deutschland noch um lediglich 1,8 % gegenüber dem September 2007; im Oktober betrug der Rückgang gegenüber dem Vorjahr schon 3,8 % und im November 6,6 %. In Frankreich war im selben Monat sogar eine Absenkung um 10,7 % gegenüber dem November 2007 festzustellen. Ähnlich stark nahm die Industrieproduktion im November in Italien (-9,7 %), in Luxemburg (-13,8 %), weniger stark in den Niederlanden (-5,5 %) ab.

Ein wichtiges Anzeichen für das Fortdauern der konjunkturellen Abschwächung in Europa ist die Entwicklung der Auftragseingänge im Industriesektor. Im Zuge der Abkühlung des Welthandels hat sich für den gesamten Euroraum, wie auch für die EU-27, für den besagten Indikator ein Rückgang ergeben. Im September sind die Auftragseingänge im Euroraum um rund 4 % gegenüber dem Vormonat gesunken, in der EU-27 betrug der Rückgang sogar 4,6 %. Damit setzt sich der schon in der zweiten Jahreshälfte 2007 beginnende negative Trend fort. Die Veränderung der Auftragseingänge fiel je nach Industriesektor unterschiedlich aus. Während sich in der chemischen Industrie und im Textilsektor sogar noch ein leichter Zuwachs ergab, kam es im Maschinen- und Anlagenbau zu einem Rückgang. Ferner sanken die Auftragseingänge im Metallbereich sowie beim Fahrzeugbau besonders stark.

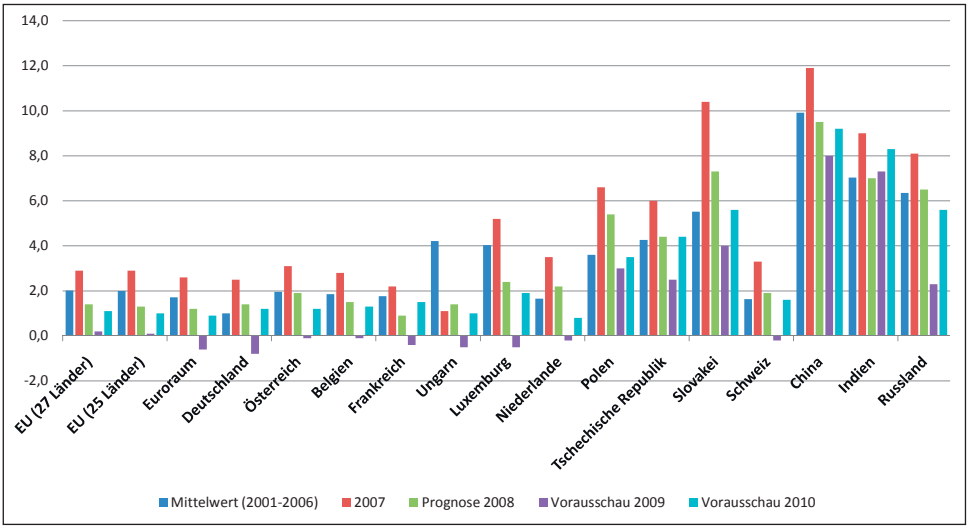
Die einzelnen europäischen Länder werden von der konjunkturellen Krise in leicht unterschiedlicher Weise beeinflusst. In Frankreich dürften die Exporte im kommenden Jahr leicht schrumpfen, während es bei den Unternehmensinvestitionen zu einem deutlichen

Rückgang kommen sollte. Hingegen stützt der private Konsum die Wirtschaft. Dies ist eine Folge der geringen Verschuldung im privaten Sektor und der rückläufigen Inflation. Mit großer Sorge ist die sehr schlechte Entwicklung im Automobilsektor zu sehen, unter der die gesamte Wirtschaft, vor allem aber die Metallbranche leidet. Wie im gesamten Euroraum, so haben sich auch in Frankreich die Konditionen für die Kreditvergabe an den privaten Sektor in den letzten Monaten kontinuierlich verschlechtert. Hierbei leiden größere Firmen stärker unter der Kreditverknappung als kleinere.

Die deutsche Wirtschaft wird wegen ihrer starken Abhängigkeit vom Export des Industriesektors besonders hart von der weltweiten Rezession getroffen. Die Industrie leidet wie in Frankreich unter der weltweiten Krise der Automobilbranche. Diese Krise wird durch die pessimistische Konsumstimmung unter den Verbrauchern noch verschlimmert. So sank in Deutschland der Automobilabsatz im November 2008 um 18%. Der übrige private Konsum profitiert allerdings etwas vom Rückgang der Inflation und des Ölpreises, sodass er im dritten Quartal preisbereinigt um 0,3 % zunahm. Er dürfte im Jahr 2009 bestenfalls konstant bleiben und damit die negative Entwicklung bei den Exporten und bei den Investitionen kaum abfedern.

In den Niederlanden und in Belgien wird sich die Rezession etwas weniger stark auswirken als in Frankreich und Deutschland. Dennoch wird mit einem leichten Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Aktivität für 2009 gerechnet. Hierzu trägt vor allem der Einbruch bei den Exporten bei, während der private Konsum und die öffentliche Investitionstätigkeit stützend wirken.

Abb. 8: Entwicklung des realen BIP (%)



Quelle: EUROSTAT (alle Länder außer China, Indien, Russland); China, Russland, Indien: IMF International Monetary Fund, OECD

Die Nachfrage aus Asien wirkt sich positiv auf das BIP der von der Wirtschaftskrise sehr stark gebeutelten Regionen, USA und in zweiter Linie auch Europa, aus. Das BIP dieser Regionen würde ohne die Nachfrage aus den asiatischen Ländern nach verschiedenen Ausrüstungsgütern noch sehr viel deutlicher schrumpfen.

Die USA sehen sich derzeit mit extrem schwierigen ökonomischen Bedingungen konfrontiert. Die Finanzkrise führt zu einer anhaltend starken Verknappung der Kreditvergabe, und damit zu einem starken Rückgang bei den privaten Investitionen. Das Ausmaß dieses Rückgangs ist weitaus größer als in Europa. Die Krise wird vor allem deshalb von Dauer sein, weil durch den Einbruch im Immobilien- und Bankensektor enorme Vermögensbestände vernichtet wurden. Vor dem Hintergrund der in den USA traditionell starken Abhängigkeit des privaten Konsums vom Vermögen wird der private Konsum nachhaltig negativ von der Bankenkrise beeinflusst. Dies wiegt umso schwerer, als dass der private Konsum in den USA wesentlich stärker zum Wirtschaftswachstum beiträgt als in Europa.

Trotz der eingangs erwähnten stabilisierenden Funktion der Schwellenländer hat sich auch in Asien sowie in Russland das Wachstum merklich eingetrübt.

Während Chinas Bruttoinlandsprodukt im Zeitraum von 2003 bis 2007 jedes Jahr mit zweistelliger Rate wuchs, wird für 2009 mit nur noch 7,5 % Zuwachs gerechnet. Ausschlaggebend ist hierfür der einbrechende Welthandel, von dem Chinas Wachstum in starkem Maße abhängig ist. Die Entwicklung des Handels mit den asiatischen Ländern lässt sich auch deutlich an der Tätigkeit der europäischen Seehäfen und insbesondere an deren Umschlagsmengen erkennen. Auch in Indien dürfte sich die Konjunktur, auch in Folge der Terroranschläge, weiter eintrüben. Russlands Wirtschaft ist sehr stark von den Exporten im Energiesektor abhängig, sodass der sinkende Ölpreis die Exporterlöse bei Energieprodukten abschmelzen lässt. Dies zieht nicht nur die Exporte, sondern auch die Investitionstätigkeit, den privaten Konsum sowie die Industrieproduktion in Mitleidenschaft. Darunter werden im nächsten Jahr auch die Exporte von Investitionsgütern aus Westeuropa leiden. Der russische Rubel steht angesichts dieser Probleme unter Abwertungsdruck. Russlands Wachstum wird in 2009 kaum mehr als 2 % betragen.

Ein Nebeneffekt, der mit der moderaten Abschwächung des Wachstums in Asien einher geht, betrifft die Preisentwicklung bei Öl und Rohstoffen. Dadurch, dass sich die noch im Frühjahr auf eine deutliche Überhitzung hindeutenden makroökonomischen Rahmenbedingungen in China und Indien abgekühlt haben, ist ein großer Teil des Drucks auf die Öl- und Rohstoffpreise entwichen. Dies hat für Europa zur Folge, dass die Unternehmen von niedrigeren Kosten im Bereich Öl und Rohstoffe profitieren, und die Verbraucher von höheren Realeinkommen, was den privaten Konsum stabilisiert. Dennoch kann von diesem Faktor noch nicht auf eine baldige Erholung geschlossen werden. Die Rückgewinnung von Vertrauen im Bankensektor wird ein zeitintensiver Prozess sein, von dessen Abschluss eine Erholung der Investitionstätigkeit und in deren Gefolge auch der übrigen Wirtschaft abhängt.

Insgesamt ist das BIP in der EU-27 in 2008 nur mäßig gewachsen, und für das nächste Jahr wird mit Stagnation gerechnet.

2. Beförderungsnachfrage: Entwicklung und Aussichten

Die Entwicklung der Transportnachfrage ist eng mit dem Wirtschaftswachstum korreliert und war im Jahr 2007 und im ersten Halbjahr 2008 entsprechend hoch. Auch wenn die Zahlen für das zweite Halbjahr 2008 noch nicht bekannt sind, ist bereits absehbar, dass die Beförderungsnachfrage vor allem in Westeuropa aufgrund der derzeitigen Wirtschaftslage, in der sämtliche Industriebranchen ihre Produktionszahlen nach unten korrigieren, rückläufig war.

2.1 Gesamtentwicklung der Güterbeförderung

In den größten westeuropäischen Ländern ist das auf der Schiene beförderte Gütervolumen im Jahr 2007 um rund 4% gewachsen. Im ersten Halbjahr 2008 erreichte dieses Wachstum sogar 6,5% im Vergleich zum Vorjahr. In denselben Ländern stieg das Beförderungsvolumen auf der Straße um 3,5% und auf Wasserstraßen um 2,5% (EUROSTAT). Das bedeutet, dass die Transportnachfrage in den Ländern Westeuropas insgesamt zwischen 2006 und 2007 um 3,5 bis 4% gestiegen ist, wobei der Anstieg in den neuen EU-Staaten sicher höher war. Im ersten Quartal 2008 stieg die Beförderungsnachfrage erneut an.
2007 sind die in den für die Binnenschifffahrt erreichbaren Seehäfen (Hamburg-Le Havre Range) umgeschlagenen Container um 13,8% gestiegen und erreichten somit 39 Mio TEU. Diese Mengen müssen zwischen den Seehäfen und dem Hinterland von den verschiedenen Landverkehrsträger befördert werden. Nach der Finanzkrise und insbesondere der von ihr ausgelösten Trendwende in der Weltwirtschaftslage begann die Nachfrage nach Container- und Gütertransporten infolge der rückläufigen Wirtschafttätigkeit zu sinken. Am deutlichsten fiel dieser Rückgang bei den Seehäfen und dem Seeverkehr aus. Auch sämtliche andere Verkehrsträger sind von dieser Trendwende betroffen, in welchem Maße ist aber für die einzelnen Verkehrsträger zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht präzise auszumachen.

2.2 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt

2.2.1 Die großen europäischen Achsen

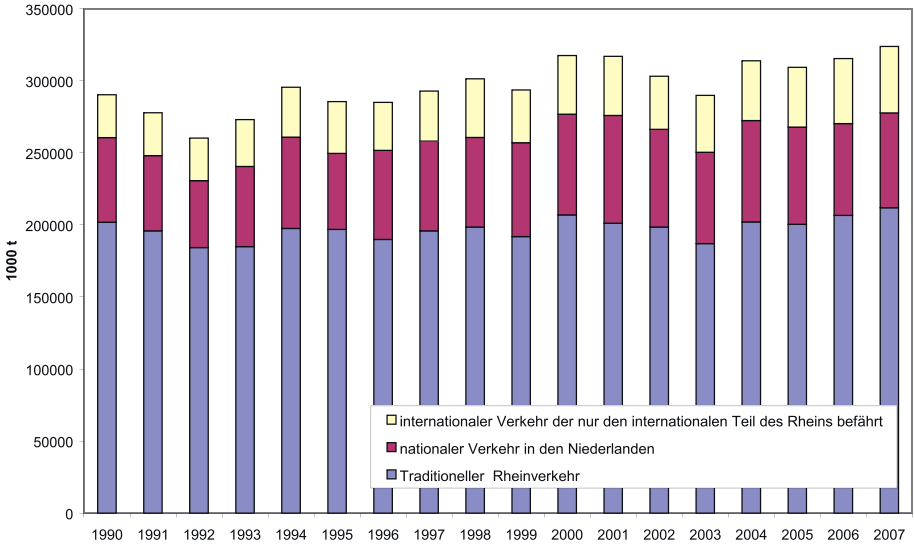
Rheinachse

2007 hat der Rheinverkehr mengenmäßig um 2,6 % zugenommen. Im zweiten Halbjahr war eine Steigerung der Mengen von 1,3 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. In der Trockenschifffahrt erreichte die Steigerung im Jahr 2007 4,4 %; in der Tankschifffahrt gingen die beförderten Mengen trotz guter Ergebnisse im Chemiebereich hingegen um 3,5 % zurück.

Im ersten Halbjahr 2008 konnte die Rheinschifffahrt dank der noch starken Wirtschaftskonjunktur in Europa noch von einer hohen Nachfrage profitieren. So blieben die beförderten Mengen auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr, das ebenfalls schon von einer allgemein guten Konjunktur profitierte. Mit der Trendwende, die im Spätsommer eingetreten ist, kann man die Ergebnisse des zweiten Halbjahres 2008 bereits jetzt als bedeutend schlechter voraussagen. Nur bei den Erdölbeförderungen war dank der starken Preissenkung auf dem Welterdölmarkt

eine Belebung festzustellen.
Bei der Trockenschifffahrt ist das erste Halbjahr 2008 in etwa mit dem ersten Halbjahr 2007 vergleichbar.

Abb. 9: Gesamtverkehr auf dem Rhein



Quelle: CBS, Destatis, ZKR-Sekretariat

Es ist jedoch festzustellen, dass die beförderten Mengen auf dem Rhein bereits ab Mitte des Frühjahrs 2008 im Vergleich zum Vorjahr abzunehmen begannen. Dieser Rückgang wurde ab Juni noch deutlicher.

Bei den Seehäfen wurden ab Herbst 2008 deutlich rückläufige Umschlagsprognosen für 2009 erstellt. Diese Entwicklung wird sich zweifellos negativ auf die Beförderungsnachfrage von und aus dem Hinterland auswirken.

Abbildung 10:

Hauptverkehrsströme der europäischen Binnenschifffahrt

**) bedeutet: Daten nicht vorhanden*
Quelle: ZKR-Sekretariat

Nordeuropäische Ost-Westachse: Mittellandkanal

Auf dem Mittellandkanal hat im Jahr 2007 der Gesamtgüterverkehr um 2,9 % zugenommen. Insbesondere der Durchgangsverkehr hat um 16,3 % zugenommen. Der Gebietsverkehr beträgt jedoch allein 86 % des gesamten Verkehrs auf dem Mittellandkanal und ist 2007 leicht zurückgegangen (-0,5 %).
Konjunkturbedingt sind Beförderungen von Sand und Kies um 18,1 %, Kohle um 5,4 % und Eisen und Stahlprodukte um 61,7 % angestiegen.

Die Containerumschläge in den wichtigsten Häfen am Mittellandkanal haben insgesamt mengenmäßig stagniert.

Güterbeförderungen für den Agrarbereich und für die Chemie haben leicht abgenommen. Die Mineralölbeförderungen sind aufgrund der hohen Preise auf dem Erdölmarkt um 22,8 % gesunken.

Südliche Ost-Westachse

- MAIN-KANAL UND OBERE DONAU
Die Obere Donau (Deutschland und Österreich) und Ihre Verbindung zum Rhein über den Main-Donaukanal bilden das erste Segment der Südlichen Ost-Westachse.
Auf diesen Wasserstraßen hat der Gütertransport im Jahr 2007 insgesamt um 12,2 % zugenommen und erreichte somit etwa 30 Mio t.
Der Kanal bildet eine geografische Verbindung zwischen Rhein-Main Becken und Donau.
Festzustellen ist jedoch dass nur 6,6 Mio t (+ 6,5 % / 2006) über den Main-Donaukanal befördert werden und diese zum Teil aus Wechselverkehren zwischen dem Rheinbecken und dem oberen Donaubecken bestehen.
So bleiben die beiden Märkte wirtschaftlich gesehen doch relativ getrennt. Der größte Teil der internationalen Güterverkehre von Österreich über die Wasserstraße bezieht sich auf die mittlere und untere Donau. An der Mainseite des Kanals ist genauso zu beobachten, dass der Wechselverkehr zwischen Main und Rhein für die Maingegend am wichtigsten ist.
Was die Verkehrsentwicklung angeht, ist zu bemerken dass die Verkehre auf der Österreichischen Donau 2007 um nahezu 28 % gewachsen sind, daneben sind auf der deutschen Donau die Güterbeförderungen nur um 6,5 % anstiegen.
Allgemein sind auf dieser Verkehrsachse die Transportmengen in allen Bereichen deutlich angestiegen. Dies liegt an der wirtschaftlichen Hochkonjunktur die im Jahr 2007 vorhanden war und auch an der guten Wasserführung auf der Oberen Donau von der die Schifffahrt profitieren konnte.

- MITTLERE DONAU
Auf der Mittleren Donau (Ungarn, Slowakei, Kroatien, Serbien) haben sich die Güterbeförderungen verschieden entwickelt. Obwohl noch nicht alle Daten verfügbar sind zeigt sich dass in Kroatien die beförderten Mengen zurück gegangen sind, hingegen in der Slowakei ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen ist. Auch in diesem Fall handelt es sich um eine Konsequenz der guten Wirtschaftslage im Jahr 2007, in der die Stahlindustrie (in der Slowakei) und das Baugewerbe eine Hochkonjunktur erlebte.

- UNTERE DONAU
Im Jahr 2007 sind die Güterbeförderungen an der unteren Donau um 2,5 % gestiegen. Kohlenprodukte, Chemie, Erdöl und Baustofftransporte verzeichneten starke Steigerungen. Produkte in Verbindung mit der Stahlindustrie und landwirtschaftliche Produkte wurden jedoch weniger befördert. Die beförderten Containermengen in dieser Gegend steigen rasch, sind jedoch in Tonnen gerechnet noch 20 Mal niedriger als, die in Deutschland transportierten Mengen.

2.2.2 Nationaler und regionaler Verkehr

FRANZÖSISCHES WASSERSTRASSENNETZ
Im Jahr 2007 haben sich die in Frankreich per Binnenschiff beförderten Gütermengen um 5,1 % verringert. Diese Entwicklung ist jedoch global gemessen und verbirgt spezifische Entwicklungen auf geografischer Ebene oder auf Ebene der Marktsegmente. Allein der Containerverkehr ist fast überall gewachsen (ausgenommen auf dem Rhein).

- SEINE-BECKEN
Im Jahr 2007 wurden 40 % der rund 460 000 TEU-Container, die in Frankreich jährlich über Wasser befördert werden, auf der Seine befördert.
Getragen von der allgemein guten Konjunktur im Stahlbereich ist eine Steigerung von 43,6 % der geleisteten tkm zu beobachten.

- NORD-PAS-DE-CALAIS
In dieser Gegend sind die Containerbeförderungen leicht gewachsen und erreichen 71 100 TEU. Anzumerken ist, dass in dieser Region seit September 2007 ein neues Potential entstanden ist: eine Müllverwertungsfirma wurde in Betrieb genommen und so wurden in den letzten vier Monaten des Jahres 2007 bereits 6600 TEU Müll befördert.

- SAÔNE -RHÔNE
Das Saône-Rhone-Becken verzeichnete im Jahr 2007 eine Steigerung von 9,5 % der beförderten Containermengen. Es handelt sich dabei hauptsächlich um die Verbindung des Seehafens Marseille mit dem Hinterland.
Im chemischen Bereich konnte auf dieser Wasserstraße eine Steigerung der geleisteten tkm von 30,8 % festgestellt werden. Die Erdöl-Beförderungen hingegen sind als direkte Konsequenz der hohen Erdölpreise wie auf allen europäischen Wasserstraßen zurückgegangen.

NIEDERLÄNDISCHES UND BELGISCHES WASSERSTRASSENNETZ
Allgemein sind die Güterbeförderungen in den Niederlanden um etwa 2 % gestiegen wobei die internationalen Containerbeförderungen einen Zuwachs von 3,5 % verzeichneten. Ähnlich war es in Belgien wo der Containerzuwachs für internationale verkehre sogar 5 % erreichte.

WASSERSTRASSEN GROSSBRITANNIENS
Die Wasserstrassen in Großbritannien bilden kein Netz, sondern bestehen aus einzelnen Wasserstrassen die mit der See in Verbindung stehen. Die Verkehre sind nationaler Natur. Es gibt 5 Hauptwasserstrassen: River Thames, River Forth, River Humber, Manchester Ship Canal, River Mersey.

Auf die Themse entfallen rund 2/3 der durch die Binnenschifffahrt des Landes beförderten Gütermengen (etwa 2 Mio. Tonnen). Insgesamt werden von der britischen Binnenschifffahrt 3,4 Mio. Tonnen befördert.

Wenn man die Shortsea-Verkehre mitrechnet, kommt man auf insgesamt 52 Mio Tonnen. Die Binnentransporte im engeren Sinne stagnieren seit Jahren, während die Shortsea-Verkehre in den letzten 4 Jahren einem steigenden Trend folgen.

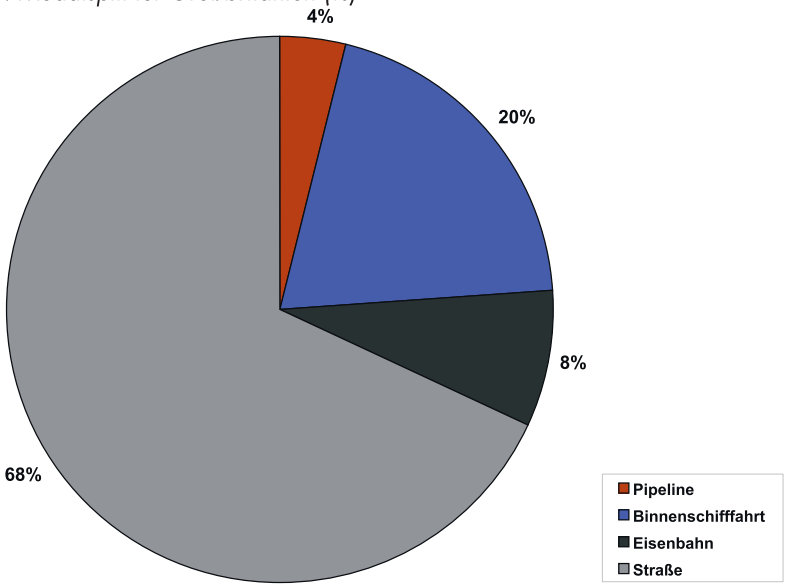
Auf diesen Wasserstraßen fahren neben Binnenschiffen auch viele See-Flussschiffe, die ihre Küstenreise bis in die Binnenwasserstraßen fortsetzten. So ist die englische Binnenschifffahrt als eine Sparte der Küstenschifffahrt zu verstehen. Ein bedeutender Teil der Erdölbeförderungen wird ebenfalls von den Offshore Bohrinseln in die Binnenhäfen befördert.

Von der geografischen Struktur ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegstrecke für Binnenschifffahrtstransporte deutlich geringer als auf dem kontinentalen westeuropäischen Binnenschifffahrtsnetz. So wird diese Durchschnittsdistanz in Großbritannien auf 40 km

geschätzt.

In den letzten 10 Jahren ist die auf Binnenwasserstraßen beförderte Gütermenge um 11 % zurück gegangen. In tkm gerechnet, ist die Thames die wichtigste Binnenwasserstraße, auf der 48 % der tkm geleistet werden. Vom Modalsplit her werden in Großbritannien 5 % der Gütermengen per Binnenschiff befördert.
So wurden 2007 52 Mio. Tonnen auf den Binnenwasserstraßen befördert, etwa 2 % mehr als im Vorjahr. 35 % der Mengen bestehen aus Trockengütern, 33 % aus Flüssigen Gütern und 22 % aus Containern und die übrigen 10 % bestehen aus sonstigen Gütern.

Abbildung 11: Modalsplit für Großbritanien (%)



Quelle: National Statistics (Transport Department)

Wichtigste Deutsche Nebenwasserstraßen

Weser

Im Jahr 2007 hat der Gesamtverkehr auf der Mittelweser um 2,6 % zugenommen. Dabei hat der Gebietsverkehr, der 94 % des Gesamtverkehrs darstellt, stagniert und der Durchgangsverkehr sich verdoppelt. Der Gesamtverkehr betrug 7,466 Mio. t.

Die Containerbeförderungen von und nach Bremen sind im Jahr 2007 um ein Drittel zurückgegangen (von 6549 für 2006 auf 4136 für 2007). Festzustellen ist, dass die Beförderungen auf dem Elbe-Seitenkanal um vergleichbare Mengen zugenommen haben, was auf eine Verlagerung von Bremerhaven nach Hamburg hindeuten könnte.

Mosel

Auf der Mosel kommt der Bergverkehr fast ausschließlich vom Rhein und der Talverkehr geht fast ausschließlich über den Rhein. Aus diesem Grund erfolgt die Beobachtung des Moselverkehrs größtenteils nach den Angaben zu den Schleusenpassagen in Koblenz und, was die Verkehre in Frankreich angeht, an der Schleuse Apach.

Im Jahr 2007 hat der Moselverkehr in Mengen gerechnet um 7,8 % abgenommen, wenn man sich auf die Schleusenpassagen in Koblenz bezieht. Dieser Rückgang lässt sich hauptsächlich durch weniger Transporte der wesentlichsten Güterarten erklären. So sind zum Beispiel die Kohlebeförderungen für die Stahlindustrie und Kraftwerke um 12,9 % und die Erdölbeförderungen um 17,1 % zurückgegangen. Lediglich bei den Beförderungen von Grundstoffen für die Stahlindustrie war ein Anstieg von etwa 2,6 % zu verzeichnen. Zu Tal wurde ein Rückgang der Transporte von Gütern aus dem Agrarsektor von 13,6 % festgestellt. Jedoch war auch ein Anstieg der beförderten Mengen von Stahlerzeugnissen zu verzeichnen.

Die Containerbeförderungen haben im Jahr 2007 sowohl zu Berg als auch zu Tal stark zugenommen. Jedoch ist diese starke Zunahme wenig aussagekräftig, da es sich noch um sehr beschränkte Mengen handelt.

Die Anzahl der Fahrgastschiffe, die 2007 auf der Mosel tätig waren, hat ebenfalls zugenommen, und zwar um 9,6 %.

Bei der Schleuse Koblenz konnte 2007 trotz einer geringeren Anzahl von Schiffspassagen und etwas geringeren Mengen eine verbesserte Auslastung der beladenen Schiffe festgestellt werden (81,8 % zu Berg und 75,3 % zu Tal). Bei Apach war bei der Güterbeförderung eine Zunahme um 3,4 % zu verzeichnen. Insbesondere war bei Koblenz eine Zunahme von 11,5 % der Kohletransporte zu beobachten. Diese ist sowohl auf die Hochkonjunktur im Stahlbereich wie auch auf den Bedarf der Kraftwerke zur Stromversorgung zurückzuführen. Genau wie auf dem Rhein und aus denselben Gründen haben die Beförderungen von Erdölprodukten in diesem Zeitraum abgenommen.

Für das zweite Halbjahr und insbesondere für 2009 sind die Perspektiven für die Beförderungsnachfrage schlecht.
Es muss daran erinnert werden, dass nahe zu 80 % der auf der Mosel beförderten Güter aus kohle- und stahlindustrieabhängigen Gütern bestehen.
Zurzeit werden die Prognosen der Stahlindustrie im Hinblick auf die Produktion von Tag zu Tag schlechter und zum Teil wurde auch die Produktion in den letzten Monaten des Jahres 2008 vorübergehend unterbrochen. Dies wird sich sicher auf die Beförderungsnachfrage auf der Mosel auswirken, auch wenn dies zurzeit noch nicht in Zahlen ausgedrückt werden kann.

Elbe

Allgemein haben die beförderten Gütermengen im Elbebereich im Jahr 2007 stagniert. Im Einzelnen betrachtet sind die Ergebnisse je nach Wasserstraßenabschnitt jedoch unterschiedlich. So haben die Gütermengen im Wechselverkehr an der Deutsch-Tschechischen Grenze deutlich abgenommen. Sie lagen 2007 nur bei 640 000 t gegenüber 980 000 t im Jahr 2006. Diese Abnahme der Mengen ist hauptsächlich auf den Rückgang der Getreidebeförderungen

zurückzuführen, wobei die übrigen Güterbeförderungen diesen nicht kompensieren konnten. Auf dem Abschnitt nördlich von Geesthacht auf der Verbindung zum Hamburger Hafen und der Nordsee ist eine Stagnation der Güterbeförderungen festzustellen. Im Detail zeigt sich jedoch ein deutlicher Anstieg der Beförderungen von Kohle (+9,3 %), Güter in Verbindung mit der Stahlindustrie (+13,5 %), Güter für das Baugewerbe (+19,3 %) und chemische Erzeugnisse (+18,5 %). Die Containerbeförderungen in TEU gerechnet, haben auf dieser Strecke um nahezu 43 % zugelegt. Erdölbeförderungen und Güter in Verbindung mit der Landwirtschaft waren dagegen deutlich rückläufig.

Die Güterbeförderungen auf den Seitenwasserstraßen der Elbe (Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Elbeseitenkanal) haben allgemein zugenommen. Die Beförderungen von und nach Lübeck haben sogar um 63 % zugelegt.

So ist festzustellen, dass, getragen durch die wirtschaftliche Hochkonjunktur, auch die Beförderungen im Elbegebiet im Jahr 2007 über eine starke Nachfrage verfügten. Im ersten Halbjahr 2008 mag sich dieser Trend noch fortgesetzt haben, aber ab dem Herbst 2008 hat auch da die Wirtschaftskrise die Nachfrage zu beeinträchtigen begonnen. Die Prognosen für 2009 fallen ähnlich aus wie für die gesamte europäische Binnenschifffahrt, direkt abhängig von der Aktivität in den Industriebereichen.

Strukturell gesehen muss jedoch angemerkt werden, dass in den letzten 10 Jahren ein Rückgang der Güterbeförderungen auf der Elbe zu beobachten ist. Dieser wird zum Teil durch eine Restrukturierung der Industrielandschaft an der Oberelbe nach der Privatisierung erklärt. Zum Teil wird aber auch die unbeständige Wasserführung für verantwortlich gehalten.

Die Elbe ist eine Wasserstraße, die noch über ein beachtliches Entwicklungspotential verfügt. Sie kann sich in Zukunft zu einer wichtigen Hinterlandverbindung zwischen den norddeutschen Seehäfen (insbesondere Hamburg) und Berlin, Magdeburg, Dresden bis nach Tschechien entwickeln. Es besteht insbesondere eine Nachfrage nach der Rückbeförderung von leeren Containern vom Hinterland nach Hamburg. Auch die Entwicklung des polnischen Seehafens Stettin könnte einen positiven Einfluss auf die Elbeschifffahrt haben. Die Bevorratung von Berlin sollte zukünftig auch verstärkt über die Binnenschifffahrt durchgeführt werden.

Bis heute war die Entwicklung dieser Wasserstraße vor allem oberhalb Magdeburgs durch sehr unbeständige Wasserstände gehemmt, die die jährlich „schiffbaren" Tage reduzieren und dadurch die Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen. Insbesondere in Tschechien besteht etwa 40 km von der Grenze entfernt ein Engpass im Hinblick auf den Tiefgang. Um diese Lage zu verbessern, wird eine neue Schleuse in der Höhe von Decin gebaut, die eine gewisse Stabilität der Wasserstände gewährleisten soll: so wird künftig 345 Tage / Jahr ein Tiefgang von 1,40 m und 180 Tage / Jahr ein Tiefgang von 2,20 m gewährleistet sein.

Weitere Schleusenbaumaßnahmen sollen ab 2010 einen gleichmäßigen Wasserstand auf der Elbe und dem Verbindungskanal gewährleisten. Brückenerhöhungen sind auf der deutschen Elbe ebenfalls geplant, um künftig eine mehrlagige Ladung von Containern zwischen Hamburg und Berlin zu ermöglichen. Dadurch soll der bereits bestehende multimodale Containerterminal an der Saale-Elbe-Mündung auch für die Binnenschifffahrt attraktiv werden. Ihr Potential auf dieser Verbindung bleibt voll vorhanden, da die Schiene hier bereits sehr ausgelastet ist.

Weitere Schritte und Investitionen werden noch nötig sein, um die Oberelbe zu optimieren. In der Tat ist festzustellen, dass heute noch 55 % der Güterbeförderungen zwischen Hamburg und Tschechien von der Bahn durchgeführt werden und nur 20 % von der Binnenschifffahrt

Oder
Im Jahr 2007 haben die Hafenumschläge in den deutschen Häfen an der Oder um 3,3 % zugenommen.

Die Oder verbindet insbesondere Berlin mit dem Ostseehafen Stettin, der zurzeit als Tiefseehafen gefördert wird. Dadurch entstehen Potentiale für die Binnenschifffahrt. Kohle ist mengenmäßig das meistbeförderte Gut von Polen und Russland nach Deutschland, aber es werden auf dieser Verbindung in begrenzten Mengen auch Forstprodukte, Getreide und Container befördert. Obwohl – wie schon erwähnt – die Mengen noch recht gering sind, zeichnen sich deutliche Wachstumsraten ab. Die Entwicklung dieser Transporte hängt weitgehend von der des Seehafens Stettin ab, insbesondere was Container und Holzprodukte angeht. Die Kohlebeförderungen nach Deutschland sind hingegen von der deutschen Energiepolitik und dem eventuellen Bau neuer Kohlenkraftwerke (unter anderem in Berlin) abhängig. Auch Baurohstoffe werden in beachtlichen Mengen aus Polen in den Raum Berlin befördert. Dieser Bedarf dürfte weiter vorhanden sein.

Wie auch auf der Elbe schränken die heutigen Schifffahrtsbedingungen auf der Oder die Entwicklung der Binnenschifffahrt als zuverlässiger Verkehrsträger ein. Potentiale sind vorhanden sowohl in Richtung Seehäfen wie auch um den Hafen Schwedt, der regional und überregional als Exporteur von Mineralöl und Papierprodukten von Bedeutung ist.

Die untere Oder verfügt über die besseren Schifffahrtbedingungen. Auf deutscher Seite verläuft parallel zu ihr ein Oderseitenkanal, der über relativ gleichmäßige Wasserstände verfügt. Die Gewährleistung eines durchgehenden Tiefgangs von 1,80 m auf der Ostoder ist Bestanteil des polnischen Ausbauprogramms ODRA 2006. Auch in der Umgebung von Stettin sind auf polnische Initiative hin wesentliche Ausbaumaßnahmen im Gange.

Die mittlere Oder ist von der Wasserführung her der schwierigste Abschnitt der Oder. Die Wasserführung ist direkt von den Niederschlägen bestimmt. Auch diese Problematik wird in ODRA 2006 angegangen. Eine Staustufe ist geplant, aber es sind noch weitere infrastrukturelle Anpassungen erforderlich, wie zum Beispiel der Ausbau der Nebenkanäle.

Allgemein sind die Güterbeförderungen durch die Binnenschifffahrt auf dem Polnischen Staatsgebiet im Jahr 2007 wieder um 2,5 % zurückgegangen. Seit 2004 sind diese regelmäßig zurückgegangen insgesamt um 11,7 % in diesen letzten 4 Jahren obwohl die Wirtschaftslage sehr günstig war.

2.3 Bewertung der Beförderungsnachfrage nach Sektoren und Branchen

2.3.1 Landwirtschaftssektor

Im Laufe des Jahres 2007 hat sich auf den europäischen Wasserstraßen die Beförderung für den Landwirtschaftssektor rückläufig entwickelt. Auf dem Rhein ist die Beförderung von

Weizen im zweiten Halbjahr 2007 um 17 % zurück gegangen. Dies ist eine Konsequenz der schlechten Ernte, die zu schwächeren Exporten geführt hat. Die hohen Preise auf dem Markt waren auch Ursache für erhöhte Lagerbestände. Für Gerste war dieselbe Tendenz bemerkbar. Im Laufe des Winters gab es jedoch bei den Seehäfen eine Trendwende: es wurde mehr Getreide importiert um den Bedarf zu decken.

Trotz dieser Entwicklung haben die Beförderungen im Ersten Halbjahr 2008 stagniert. Die Zunahme einiger Güter wurde durch die Abnahme anderer Güter ausgeglichen. Die Beförderungen von Nahrungs- und Futtermitteln sind um 1,6 % gestiegen. Insbesondere bei den Beförderungen zu Berg von Ölen, Ölsaaten und Ölkuchen war aufgrund einer erhöhten Nachfrage nach Bioenergie und Pflanzenölen ein Anstieg von 12 % zu verzeichnen. Die Futtermitteltransporte haben sogar um mehr als 25 % zugelegt.

Die Beförderung von Düngemitteln ist im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 um 13,4 % gestiegen.

In diesem Bereich könnte im Gegensatz zu den mit der Industrie verbundenen Transporten die Beförderungsnachfrage in den kommenden Monaten von den Effekten der Wirtschaftskrise etwas verschont bleiben.

Abbildung 12:

Verkehrsströme von Landwirtschaftlichen Produkten

**) bedeutet: Daten nicht vorhanden*
Quelle: ZKR-Sekretariat

2.3.2 Eisen und Stahl

Einführung

Stahl lässt sich auf zwei verschiedene Verfahren herstellen, die Unterschiede im Rohstoffbedarf aufweisen: während das Oxygenstahl-Verfahren Eisenerz und Steinkohle benötigt, greift das Elektrostahlverfahren auf Schrott zum Wiedereinschmelzen zurück. Der Marktanteil der beiden Verfahren ist in folgender Tabelle für wichtige Herstellerländer Westeuropas enthalten.

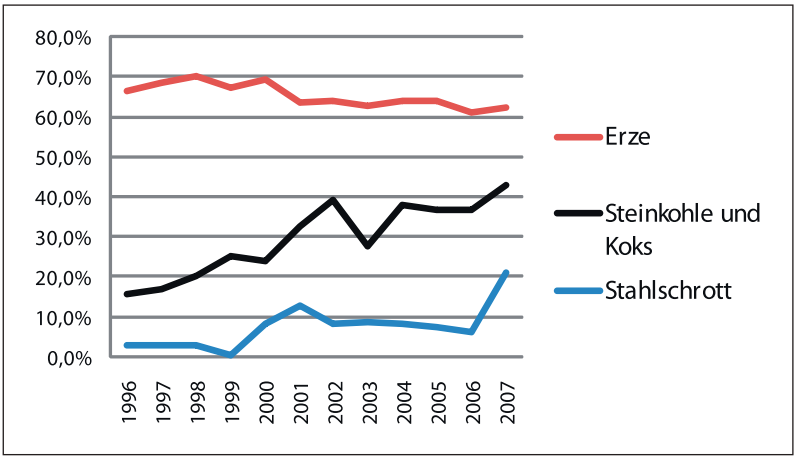
Tabelle 2: Aufteilung der Stahlerzeugung auf Produktionstechnologien (in %)

	Oxygenstahl	**Elektrostahl**
Frankreich	62	38
Deutschland	69	31
Belgien	67	33
Niederlande	97,7	2,3

Quelle: Association Française de l'Acier, Eurofer, Berechnungen der ZKR

In Deutschland, dem Land mit der größten Stahlerzeugung innerhalb der EU-27, liegt der Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt beim Bezug von Steinkohle bei 43%, für Eisenerze bei 62% und für Stahlschrott bei 21%. Die Binnenschifffahrt hat vor allem bei der Steinkohle seit 1996 an Bedeutung gewonnen, während ihr Anteil beim Erztransport in etwa konstant blieb. In jüngster Zeit gab es starke Zuwächse bei Schrott; dies könnte zum einen damit zusammenhängen, dass sich im Zuge der Etablierung des Elektrostahlverfahrens mehr und mehr Schifffahrtsunternehmer dem Transport von Rohstoffen für dieses Verfahren zuwenden. Auch die starken Preiserhöhungen bei Schrott könnten viele Stahlunternehmen zum Umstieg auf die Binnenschifffahrt veranlasst haben, weil in diesem Fall hohe Schrottpreise durch relativ niedrige Transportkosten kompensiert werden können.

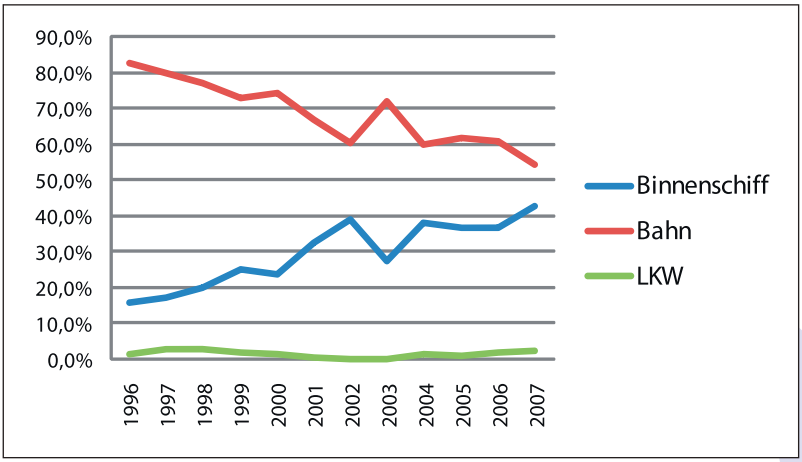
Abb. 13: Modal Split Anteil der Binnenschifffahrt bei Vorprodukten der deutschen Stahlindustrie (%)



Quelle: Wirtschaftsvereinigung Stahl

Betrachtet man speziell den Bezug von Kohle, so wird deutlich, dass der Zugewinn an Marktanteilen für die Binnenschifffahrt zu Lasten der Bahn ging.

Abb. 14: Modal Split Stahlindustrie Deutschland: Feste Brennstoffe (%)*



Quelle: Wirtschaftsvereinigung Stahl ** Kokskohle und Koks*

Zusammenhang zwischen Stahlerzeugung und Transporten

Die Herstellung von Stahl ist eng verbunden mit dem Transport von Eisenerzen, Stahlschrott und Steinkohle. Eisenerzimporte landen zu einem erheblichen Teil in Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen und Gent an und werden mit dem Binnenschiff weiter transportiert. Das für die EU-27 wichtigste Herkunftsland von Eisenerz ist Brasilien, aus dem 54 % der Importe stammen. Weitere bedeutende Lieferländer sind Kanada (9 %) und Russland (8 %). Statistische Berechnungen zeigen, dass ein Anstieg der deutschen Oxygen-Stahlproduktion um 1 % zu einer Erhöhung der Transporte von Eisenerz auf dem Rhein um rund 1 % führt. Ein Anstieg der französischen Oxygen-Stahlproduktion um 1 % bewirkt eine Erhöhung der Transporte um etwa 0,2 %. Dies ist plausibel, weil die französische Stahlindustrie in Lothringen über den Rhein und die Mosel einen Großteil ihrer Rohstoffe bezieht. Auch für Schrott, dem neben Kohle und Eisenerz wichtigsten Rohstoff für die Stahlindustrie, zeigt sich ein Zusammenhang zwischen Stahlproduktion und Transporten. Erhöht sich die deutsche Elektrostahl-Produktion um 1 %, so führt dies zu einer Erhöhung der Transporte von Schrott auf dem Rhein um 1,25 %. Der Effekt einer Erhöhung der französischen Elektrostahlproduktion um 1 % beträgt 0,2 % bei den Transporten. Auch zwischen der Stahlproduktion und dem Transport von Stahlblechen auf dem Rhein existiert eine ökonometrische Beziehung. Sie besagt, dass eine 1% ige Erhöhung der Stahlproduktion in Deutschland und den Niederlanden den Transport von Stahlblechen auf dem Rhein jeweils um 0,7 % erhöht. Der diesbezügliche Beitrag der belgischen Stahlproduktion beläuft sich auf 0,3 %.

Allgemeine Konjunkturentwicklung im Eisen- und Stahlsektor

Von Januar bis Oktober 2008 ist die Stahlproduktion in der EU-27 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,3 % gestiegen. In Frankreich blieb die Produktion im ersten Halbjahr um 5 % unter dem langjährigen Durchschnitt, erholte sich dann jedoch, sodass im Zeitraum Januar bis Oktober ein Rückgang von 3 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen war. In Deutschland verminderte sich die Produktion im ersten Halbjahr um 0,5 %, schwächte sich jedoch ab September deutlich ab. Im Oktober wurden acht Prozent weniger Stahl hergestellt als im Vorjahresmonat, im November waren es dann bereits 18,5 %, im Dezember sogar knapp 35 % weniger als im Vorjahresmonat Angesichts des Einbruchs bei den Auftragseingängen ist für die kommenden Monate mit einer weiterhin schwachen Entwicklung zu rechnen. Die Stahlhersteller haben seit dem dritten Quartal des Jahres ihre Produktion deutlich verringert und einzelne Werke temporär still gelegt. Die Stilllegung von Werken bzw. Drosselung der Produktion wird in vielen Fällen längere Zeit anhalten. Im Gefolge der sinkenden Stahlnachfrage haben sich die Schrottpreise seit Mitte des Jahres 2008 fast halbiert, auch die Eisenerzpreise sind deutlich gefallen. Beim Bezug von Eisenerz wird es jedoch erst im Frühjahr zu Preisabschlägen kommen, wenn die Preise neu verhandelt werden.

Abbildung 15:

Verkehrströme aus dem Stahlsektor

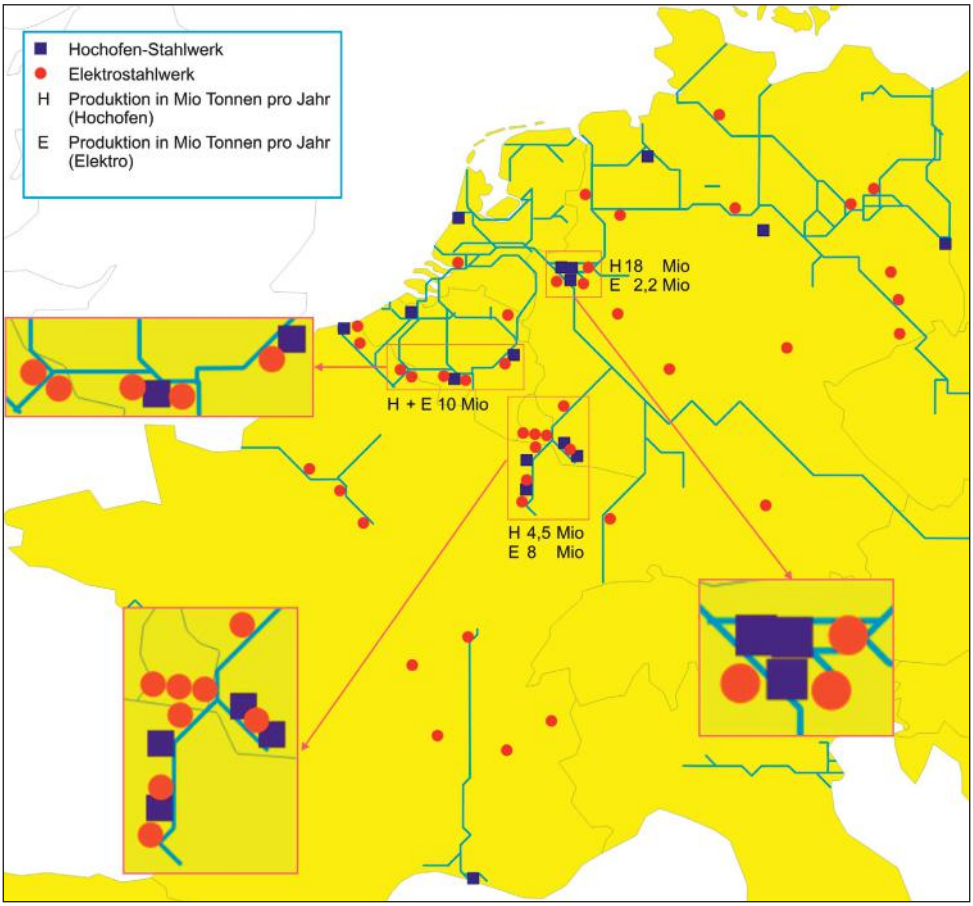
**) bedeutet: Daten nicht vorhanden*
Quelle: ZKR-Sekretariat

Beförderung in der Binnenschifffahrt und Prognose

Die Entwicklung der Transporte von Stahl, Eisenerz und Stahlschrott folgt insgesamt der sich abschwächenden wirtschaftlichen Entwicklung. Bei Fertigprodukten wie Stahlblechen und Breitflachstahl wurde auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2008 ein Rückgang um 1,5 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2007 verzeichnet. Auch bei den Eisenerztransporten kam es im ersten Halbjahr 2008 zu einem Rückgang, der 3 % betrug. Die Transporte von Eisenerz auf dem Rhein machen fast 100 % der Eisenerztransporte auf allen deutschen Wasserstraßen aus, was mit der geographischen Konzentration der Stahlindustrie an Rhein, Saar und Mosel zusammenhängt. Daher deckt sich das Ergebnis für den Rhein weitgehend mit dem für alle deutschen Wasserstraßen. Hier reduzierten sich von Januar bis September die Transporte von Erzen und Metallabfällen um rund 2 %. Der Bereich Eisen und NE-Metalle verzeichnete sogar ein Minus von 6,7 %. Schrott zum Wiedereinschmelzen wird auf dem Rhein zu rund 70 % im Bergverkehr transportiert. Im ersten Halbjahr 2008 erhöhten sich die Transporte im Vorjahresvergleich leicht um 2 %, was weniger mit der Konjunktur, sondern mit dem ansteigenden Modal Split Anteil zu tun hatte (vgl. die obige Abbildung). Für das Jahr 2009 ist mit einem

Rückgang der deutschen Stahlproduktion zu rechnen, über deren Höhe es momentan keine Einigkeit gibt. Der französische Stahlverband rechnet mit einem Rückgang der französischen Produktion um 5 %. Geht man für Deutschland von einer ähnlichen Größenordnung aus, so würde dies für die Transporte von Eisenerz auf dem Rhein eine Absenkung um 6 % gegenüber 2008 implizieren. Die Transporte von Schrott würden sich in diesem Szenario um rund 7 bis 8 % reduzieren. Für die Transporte von Stahlblechen wäre mit einem ähnlichen Rückgang zu rechnen.

Abbildung 16: Standorte der Stahlproduktion in West-Europa



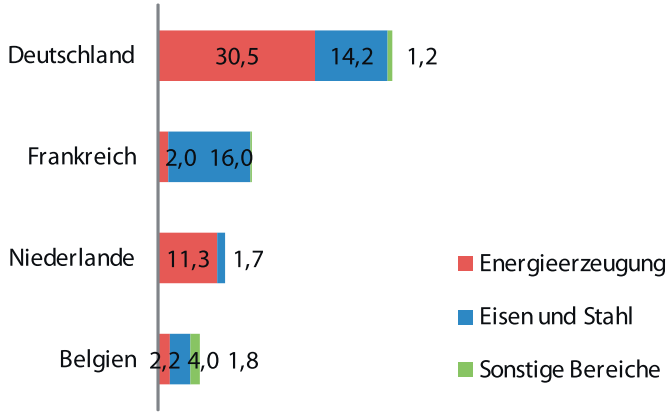
Quellen: Wirtschaftsvereinigung Stahl, Federation Francaise de l'Acier, Belgian Steel Federation (GSV), Eurofer, Berechnungen ZKR

2.3.3 Energiesektor: Kohle

Einführung

Der Transport von Kohle rheinaufwärts steht im engen Zusammenhang mit den Kohleimporten der Energiewirtschaft und der Stahlerzeugung. So befinden sich in Deutschland entlang des Rheins, der Saar und des Mittellandkanals sowie in Frankreich entlang der Mosel mehrere Steinkohlekraftwerke zur Stromerzeugung. Auch die deutsche Stahlindustrie ist zu großen Teilen am Rhein und an der Saar, die französische an der lothringischen Mosel lokalisiert.
Die folgende Abbildung zeigt, dass die Verwendung der Steinkohlenimporte in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich ist. Während in Deutschland rund 2/3 der Importkohle für die Stromerzeugung verwendet wird, wird in den Niederlanden fast die gesamte Kohle diesem Zweck zugeführt. Der Bereich Eisen- und Stahlerzeugung spielt als Abnehmer in Frankreich die mit Abstand größte Rolle, ist aber auch in Deutschland mit rund 1/3 bedeutsam.

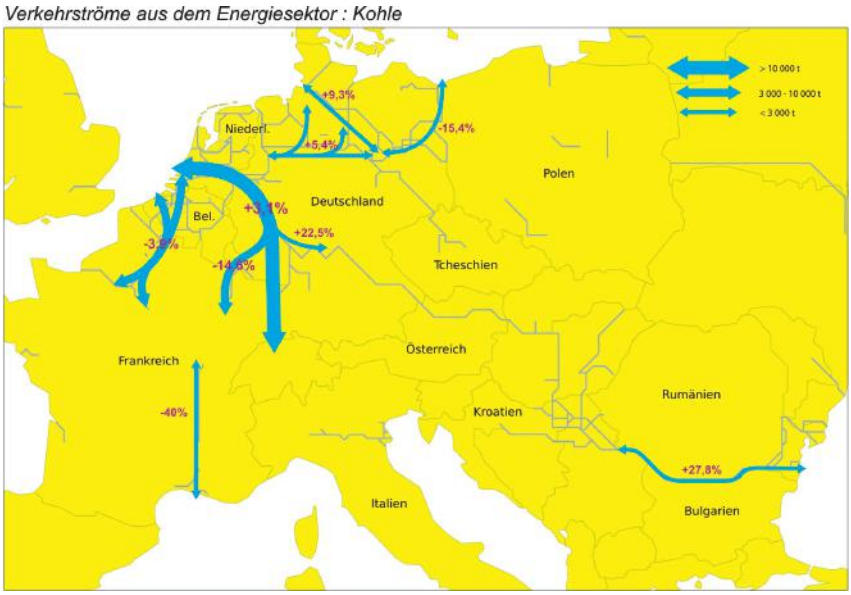
Abbildung 17: Verwendung der importierten Steinkohle (Mio. t, 2007)



Quelle: VDKI, Euracoal, Eurostat, Statistics Netherlands, EnergieNed, Berechnungen ZKR.

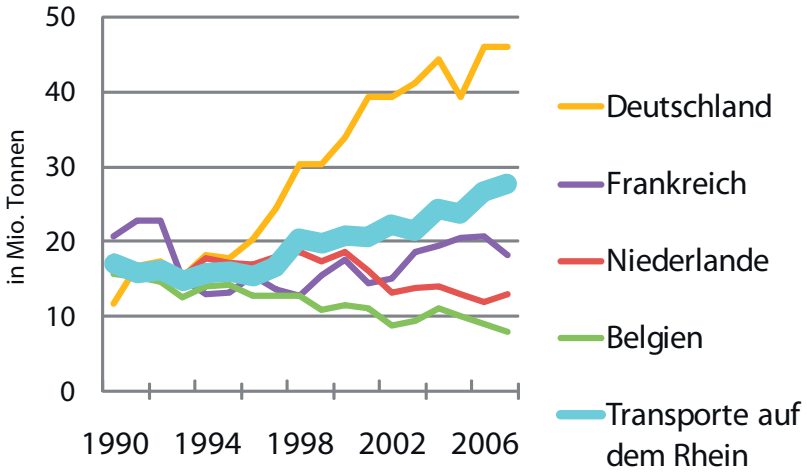
Mehrere Faktoren deuten auf einen langfristig aufwärts gerichteten Trend bei den Kohleimporten für Länder wie Frankreich, Deutschland und die Niederlande hin. Erstens geht die inländische Kohleförderung in Westeuropa weiter zurück. Zweitens steigt der Energieverbrauch mittelfristig an, wobei sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden rund ein Viertel der Stromerzeugung auf Steinkohle basiert. Drittens wurden in jüngster Zeit Investitionen in die Oxygen-Stahlerzeugung (Ausbau der Produktionskapazitäten in Duisburg/Deutschland und in Lüttich/Belgien) getätigt. Weil sich der Modal Split Anteil der Wasserstraße beim Bezug von Steinkohle erhöht, übersetzt sich der steigende Trend bei den Importen in einen steigneden Trend bei den Transporten per Binnenschiff. Die Steigerungsrate dieses Trends beträgt pro Jahr etwa 3 %. Für alle deutschen Wasserstraßen resultiert ein ansteigender Trend bei den Kohletransporten in Höhe von 2,5 % pro Jahr.

Abbildung 18:



Quelle: ZKR-Sekretariat

Abbildung 19: Importe und Transporte von Steinkohle (Mio. t, 2007)



Quelle: VDKI, ZKR

Zusammenhang zwischen Stahlerzeugung und Kohle-Transporte

Neben den oben genannten langfristig wirkenden Einflussfaktoren (abnehmende inländische Förderung, steigender Kohlebedarf zur Stromerzeugung, steigender Modal Split Anteil) werden die Transporte von Steinkohle auch durch konjunkturelle Faktoren tangiert. Hierbei ist die Stahlkonjunktur von wesentlicher Bedeutung. Wie statistische Berechnungen zeigen, führt ein Anstieg der deutschen Oxygen-Stahlproduktion um 1 % zu einer Erhöhung der Steinkohle-Transporte auf dem Rhein um rund 0,7 %. Der Anstieg der französischen Oxygen-Stahlproduktion um 1 % führt zu einer Erhöhung der Transporte um etwa 0,2 %. Die Ergebnisse unterscheiden sich etwas, wenn für die Steinkohlentransporte anstatt des Rheins alle Wasserstraßen Deutschlands zu Grunde gelegt werden. Ein Anstieg der Stahlproduktion Deutschlands um 1 % geht dann mit einer Erhöhung der Transporte um 0,4 % einher. Somit ist festzuhalten, dass die Transporte auf dem Rhein stärker auf die Stahlproduktion reagieren als die Transporte im gesamten deutschen Wasserstraßennetz. Der Grund hierfür dürfte in der geographischen Verteilung der Hochofenstahlwerke liegen. Die Hauptmasse dieser Werke befindet sich am Rhein und an der Saar, nur wenige Kraftwerke (Bremen, Eisenhüttenstadt) sind in anderen Gegenden Deutschlands zu finden.

Allgemeine Konjunkturentwicklung im Kohlesektor

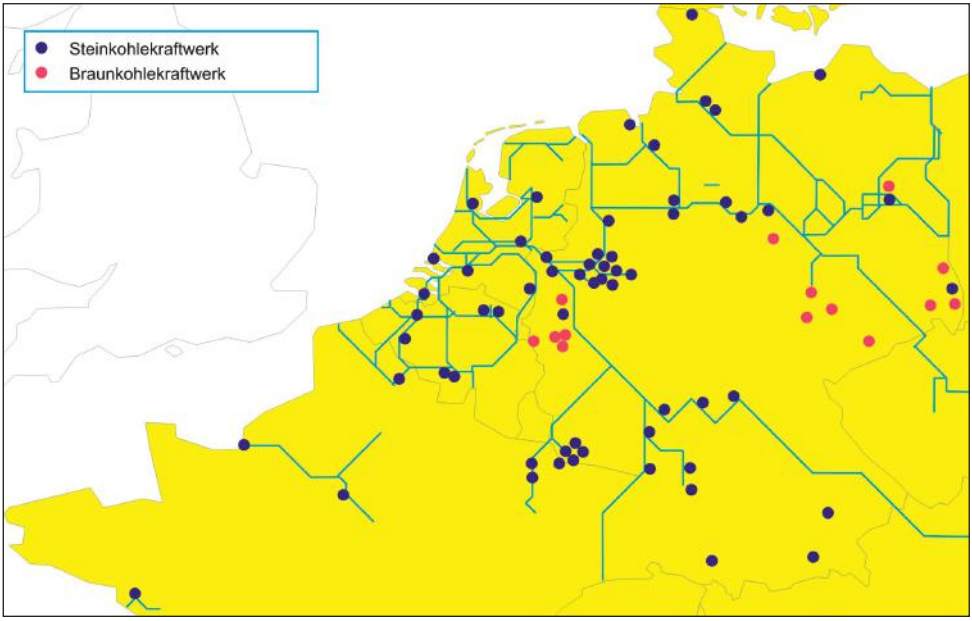
In den ersten acht Monaten des Jahres 2008 waren die Steinkohleimporte nach Deutschland um 4 % höher als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres, für Frankreich gab es im ersten Halbjahr einen Anstieg um 2 % gegenüber dem Vorjahr. In Belgien hingegen setzte sich der rückläufige Trend der letzten Jahre fort. Die Steinkohleimporte lagen hier in den ersten acht Monaten um rund 13 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Dieser rückläufige Trend hängt zum einen mit der Stahlindustrie des Landes zusammen, die einer strukturellen Umgestaltung unterzogen wird. So werden ältere Stahlwerke geschlossen. Im Energiesektor erhöht sich der Anteil der Biomasse zu Lasten der Kohle. Im Gegensatz dazu erhöhte sich der Einsatz von Importkohle in der deutschen Energieversorgung weiter: Die Importe von Kesselkohle der deutschen Kraftwerke zur Energieversorgung stiegen bis Juli um 8,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Beförderung in der Binnenschifffahrt und Prognose

Im ersten Halbjahr 2008 stieg der Kohletransport auf dem Rhein um rund 2 % gegenüber dem Vorjahr. Dieses Ergebnis erklärt sich vor dem Hintergrund der oben erläuterten statistischen Berechnungen. So ist mit einem Trend von +3 % pro Jahr bei den Kohletransporten zu rechnen, der sich aus langfristig wirkenden Einflussfaktoren im Energiesektor und beim Modal Split ergibt. Ferner lieferte die französische Stahlkonjunktur im ersten Halbjahr einen negativen Wachstumsbeitrag von -1 %, während die deutsche Stahlkonjunktur einen leicht negativen Beitrag von -0,35 % beisteuerte. In der Summe wird somit der Anstieg von rund 2 % durch die Entwicklung im Energiesektor und bei der Stahlkonjunktur erklärbar. Auf dem Gesamtnetz der deutschen Wasserstraßen blieben die Transporte im ersten Halbjahr nahezu konstant. Eine Prognose für das Jahr 2009 ist angesichts der Wirtschafts- und Finanzkrise mit großen Unsicherheiten behaftet. Dennoch dürften die Kohletransporte weniger stark sinken als etwa die Transporte von Stahl und Erzen, da sich die Rezession zwar unmittelbar auf die Rohstoffnachfrage im Stahlsektor, aber nur gedämpft auf die Nachfrage nach Kohle im Energiesektor auswirkt. So ist nur ein Teil des Stromverbrauchs konjunkturell bedingt; zudem sinkt in Deutschland die inländische Kohleförderung nach wie vor, was eine entsprechende Substitution des Bedarfs durch Importe mit sich bringt. Vor dem Hintergrund des oben

erläuterten Modells für die Kohletransporte wird mit einem Rückgang der Transporte auf dem Rhein um rund 1,5 % gerechnet.

Abbildung 20: Standorte der Kohlekraftwerke in West-Europa



Quellen: EnergieNed ; MEEDDAT/DGEC ; Umweltbundesamt ; SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie de la Belgique

2.3.4 Baustoffe

Die Beförderungen von Baustoffen durch die Binnenschifffahrt konzentrieren sich mengenmäßig hauptsächlich auf dem Rhein, der Nord-Sud-Achse und auf dem Mittellandkanal.

Auf dem Rhein sind im Jahr 2007 diese Beförderungen mengenmäßig um 2,3 % gestiegen, wiesen im zweiten Halbjahr allerdings eine leicht rückläufige Entwicklung auf.

Im ersten Halbjahr 2008 sind diese nochmals um 2,4 % gestiegen, wobei die Kiestransporte zu Tal, die fast 60 % der Beförderungsmengen ausmachen, mit einem Plus von 6,5 % zu Buche schlugen. Bei den Beförderungen von Tiefbaumaterialien und Asphalt war ein Rückgang von 6,2 % zu verzeichnen.

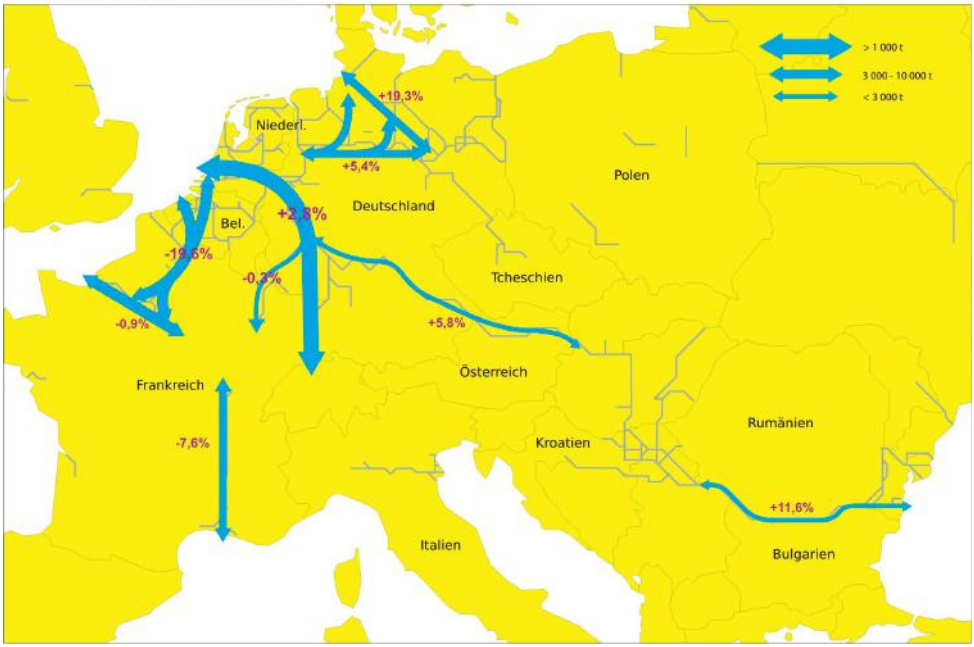
Im Baugewerbe und bei den öffentlichen Arbeiten war im Laufe des ersten Halbjahres 2008 ein stärkeres Wachstum als im Vorjahr zu beobachten. Dies galt insbesondere für Deutschland, das für den traditionellen Rheinverkehr besonders wichtig ist. Die Marktsegmente, die als erste

die Folgen der Finanzkrise zu spüren bekommen werden, sind der Wohnungsmarkt, der von der Zahlungsfähigkeit der Haushalte abhängt, und die Bautätigkeit im gewerblichen Sektor, da diese beiden Sektoren mit dem Verhalten der Banken bei der Kreditvergabe in direktem Zusammenhang stehen.

Die Ungewissheit, die auf diesem Wirtschaftssektor lastet, der einen Anteil von 20 % an den Beförderungsmengen auf dem Rhein hat, ruft jedoch, was die Aussichten hinsichtlich der Beförderungsnachfrage in der Rhein- und Binnenschifffahrt im Jahr 2009 betrifft, wenig Optimismus hervor.

Abbildung 21:

Verkehrsströme von Baustoffen



**) bedeutet: Daten nicht vorhanden*
Quelle: ZKR-Sekretariat

2.3.5 Containerbeförderungen

Die Containerbeförderungen durch die Binnenschifffahrt konzentrieren sich mengenmäßig hauptsächlich auf dem Rhein, der Nord-Sud-Achse und auf dem Mittellandkanal. Auf der Nord-Sud-Achse und auf der Ost-West-Achse handelt es sich oftmals um neue Märkte, die sich erst seit kurzem entwickeln, meistens aufgrund von Infrastrukturengpässen die nach und nach beseitigt werden müssen.

So haben sich die Containerbeförderungen auf den französischen Wasserstrassen im Jahr 2007 wie folgt entwickelt:

	2007	2006	évol° EVP	évol° %
Rhône	67 055	61 258	5 797	9,5%
Seine	185 008	143 206	41 802	29,2%
Nord	71 103	69 751	1 352	1,9%

Quelle : VNF

In Zukunft ist mit einer verstärkten Entwicklung dieser Verkehre auf der Nord-Süd-Achse zu rechnen, sobald der Seine-Nord-Kanal gebaut ist (bis 2015).

Auf der Nord-Süd Achse haben die Containerbeförderungen im Jahr um rund 5 % zugenommen und erreichen somit etwa 904 937 TEU.

Auf dem Rhein lag die allgemeine Steigerungsrate der Containerbeförderungen bei 2 %. Diese bezieht sich jedoch auf eine Menge von 1 968 958 TEU für 2007.

Wie schon erwähnt, haben die Containertransporte auf dem Rhein im Jahr 2007 um 2 % zugenommen. Dabei wuchs der Anteil an beladenen Containern von 66,7 % auf 68,5 %. Die Steigerungsrate der beförderten Mengen auf dem Rhein ist mit der in den Seehäfen die um die 10 % liegt, zu vergleichen.

Im ersten Halbjahr 2008 hat die Zahl der auf dem Rhein beförderten Container insgesamt um 2,7 % zugenommen, wobei eine Steigerung (in TEU) der vollen Container von 1,2 % und der leeren Container von 5,8 % zu beobachten war. In den ARA-Häfen hat jedoch der Umschlag durchschnittlich um über 7 % zugelegt.

Der Unterschied zwischen der Steigerungsrate in den ARA-Seehäfen und der auf dem Rhein (etwa 4 %) deutet für die Rheinschifffahrt auf Marktanteilverluste hin. Diese sind zumindest zum Teil auf die noch immer manifesten Engpässe in Rotterdam und auf einen stärkeren Wettbewerb mit der Schiene zurückzuführen.

Im Dezember 2007 und in den zwei ersten Monaten von 2008 konnten noch Mengensteigerungen von 8 bis 9 % festgestellt werden, doch ab Mitte des Frühjahres deutete sich zumindest auf dem Rhein eine Trendwende an. So waren im ersten Halbjahr 2008 die Mengen im Vergleich zum Vorjahr allgemein schon rückläufig. Dieser Trend hat sich dann im Juni verstärkt.

In den Seehäfen wurden die negativen Effekte der Wirtschaftskrise ab September 2008 empfunden. Die Hafenbehörden erwarten für 2009 einen starken Rückgang der Umschlagsmengen. Die Seereeder haben ab Herbst verschiedene Überseeliniendienste nach Europa eingestellt. Für das Ausmaß dieses Rückgangs können bis jetzt noch keine genau Zahlen genannt werden.

Abbildung 22:

Verkehrströme conteinerisierter Güter

**) bedeutet: Daten nicht vorhanden*
Quelle: ZKR-Sekretariat

2.3.6 Beförderung von Produkten aus dem Erdölsektor

Im Jahr 2007 waren die Erdölbeförderungen allgemein rückläufig. Auf dem Rhein, wo die größten Volumina befördert werden, sind die Mengen im Jahr 2007 um über 10 % zurück gegangen (davon -2,8 % für Benzin und -21% für Diesel, Gasöl und Heizöl). Zu Berg haben die Mengen abgenommen, zu Tal haben sie eher zugenommen.

Auf dem Weltölmarkt wurden Rekordpreise erreicht und es wurde spekuliert. So wurde jede Preissenkung genutzt um kurzfristig die Lagerbestände aufzubauen. Dadurch kam es zu einigen ,,Peaks'' bei der Beförderungsnachfrage.

Die Erdölindustrie prognostiziert einen strukturellen Rückgang des Verbrauchs an Erdölerzeugnissen der ab 2008 spürbar werden könnte und mehrere Jahre anhalten soll. So sollte auch in Deutschland der Verbrauch von Benzin und Heizöl bis 2025 um 25 % zurückgehen, unter anderem dank energiesparender Motoren und Heizungen. Der Dieselverbrauch sollte hingegen bis 2010 zunehmen.

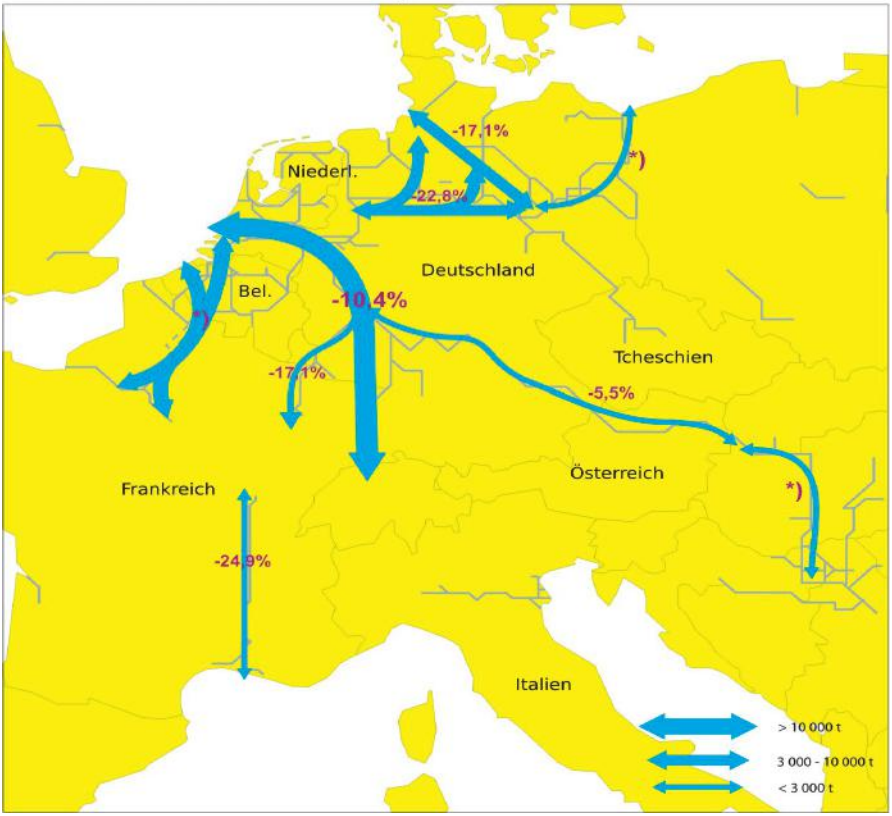
Die Vorhersagen deuten langfristig auf einen strukturellen Rückgang der Beförderungsnachfrage hin.

Unter dem Einfluss der Erdölpreise, die auf dem Weltmarkt Mitte 2008 ihre oberste Grenze erreichten, sind die im ersten Halbjahr beförderten Mengen auf dem Rhein im Vergleich zum Vorjahr um 3,1 % zurückgegangen (-5,6 % für Benzin und -1,4 % für Beförderungen von Heizöl und Gasöl).

Ab August 2008 haben erste Zeichen einer Preisersenkung auf dem Weltölmarkt den Markt der Erdölbeförderungen belebt. Dieser Trend hat sich im Herbst 2008 bestätigt, mit dem weiter gehenden Preisabsturz. Zum einen waren die Lagerbestände seit langem auf sehr niedrigem Niveau gehalten worden, und so wurde der starke Preisabsturz in der zweiten Jahreshälfte voll genutzt um diese wieder aufzubauen. Zum Anderen wurden die Erdölproduktbeförderungen saisonal bedingt unterstützt durch Einkäufe von Heizöl und Wintertreibstoffe. Diese Konjunktur hat im Herbst auf dem Rhein zu einer erhöhten Beförderungsnachfrage geführt. Ab November jedoch hat sich die Nachfrage wieder gemäßigt, da die Lagerbestände bereits aufgefüllt waren.

Abbildung 23:

Verkehrströme aus dem Energiesektor : Erdöl



**) bedeutet: Daten nicht vorhanden*
Quelle: ZKR-Sekretariat

2.3.7 Chemiesektor

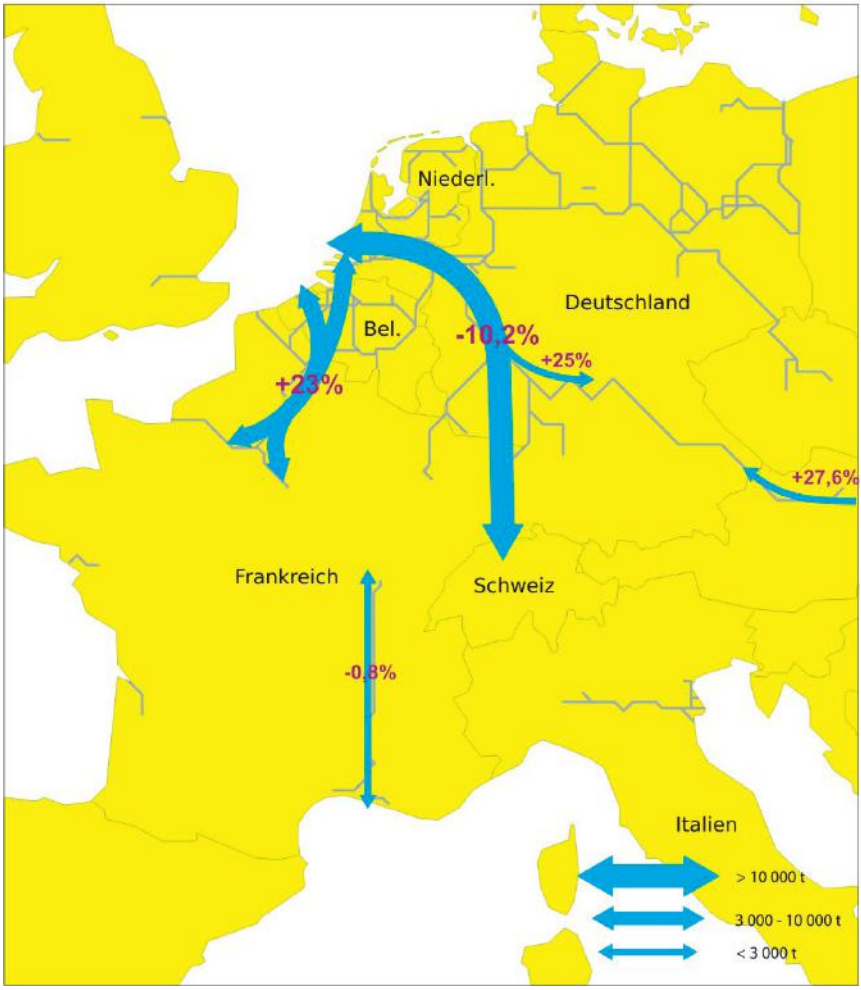
In diesem Sektor hat sich im Jahr 2007 das Wachstum fortgesetzt. So wurden auf dem Rhein mengenmäßig 10 % mehr chemische Produkte befördert als im Vorjahr.
Im ersten Halbjahr 2008 war die Wachstumsrate der von der europäischen Binnenschifffahrt beförderten Mengen nur 1,6 %.

Die positive Entwicklung der beförderten Mengen bis Juli 2008 resultiert aus der Hochkonjunktur, die in diesem Bereich herrschte.
Ab Juli 2008 trat unter dem Einfluss der allgemeinen Weltwirtschaftskrise eine Trendwende ein.

Für das Gesamtjahr 2008 erwartet die chemische Industrie ein auf 1 % beschränktes Wachstum, nach einer Rate von 5 % im Jahr 2007. Im Jahr 2009 wird laut Sachverständigen die Produktion im Chemiebereich sinken. Dieser Trend hat sich übrigens in den letzten Monaten schon deutlich erkennbar gemacht. Diese Entwicklung wird sich negativ auf die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt auswirken.

Abbildung 24:

Verkehrsströme aus dem chemischen Bereich



Quelle: ZKR-Sekretariat

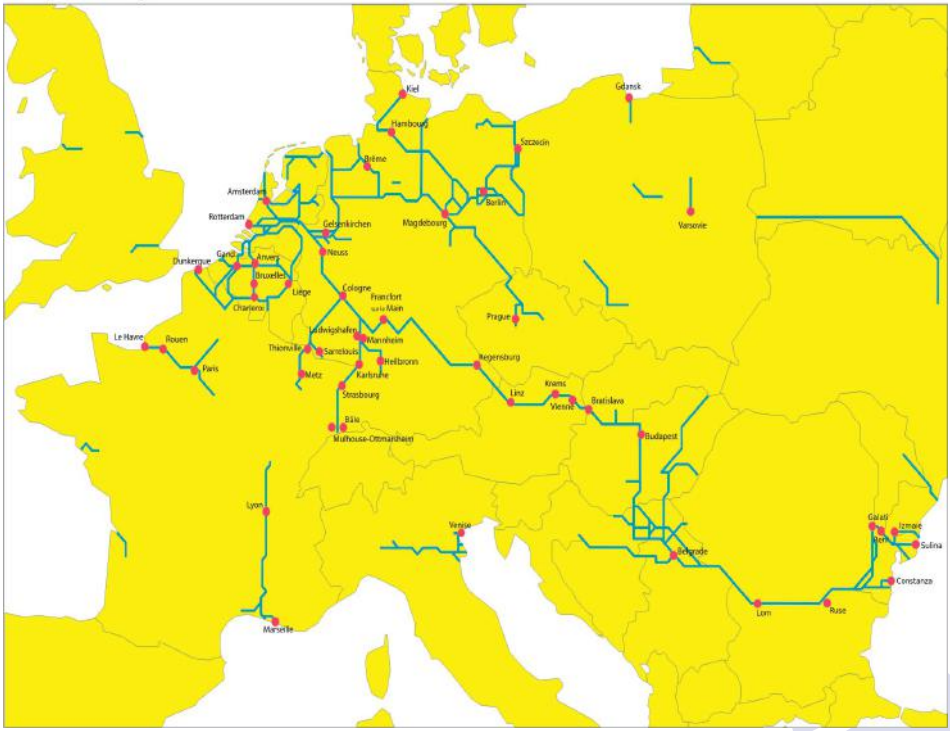
3. Umschlag in den Häfen und Modalsplitanteil der Binnenschifffahrt

Die Beobachtung des Seeseitigen Umschlags in den wichtigsten Seehäfen Europas gibt Informationen über die Entwicklung der allgemeinen Beförderungsnachfrage, die sich mit den Informationen über die Entwicklung der Produktion in den verschiedenen Industriesparten ergänzen. So kann man bei den Seehäfen zum Beispiel feststellen wie sich die Exporte und Importe aus Europa entwickeln. Diese haben einen direkten Einfluss auf die allgemeine Beförderungsnachfrage, unter anderem auch in der Binnenschifffahrt. Die Seehäfen haben in den meisten Fällen Anschluss an sämtliche Verkehrsträger (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Shortsea und Pipelines). Dadurch sind bei Ihnen auch erste Informationen über die modale Verteilung der Transporte nach und von dem Hinterland zu erhalten.

Die Beobachtung der wichtigsten Binnenhäfen gibt Auskunft über die Entwicklung der Binnenschifffahrt und ihrer Position in den Regionen im Hinterland und des örtlich vorhandenen Absatz für bestimmte Güter.

Abbildung 25:

Europas wichtigste Binnen- und Seehäfen



Quelle: ZKR-Sekretariat

3.1 Entwicklung in den Seehäfen

Entwicklungen in den 'Hamburg Le Havre-Range' Häfen mit mehr als 50 Mio t Jahresumschlag. Bericht bis inkl. 3.Quartal 2008, sofern nicht anders angegeben.

Die nachstehende Übersicht beruht auf den von den Häfen veröffentlichten Umschlagstatistiken bis September 2008. Es ist jedoch wichtig sich dessen bewusst zu sein, dass die Folgen der Wirtschaftskrise erst richtig ab Oktober fühlbar wurden und für alle Glieder der Transportkette negative Folgen haben werden. Bei den Reedereien sind die Zeiten gegenwärtig schwer, besonders in der Containerbranche.
Der Markt trifft darum kostensparende Maßnahmen, wie Verringerung der Frequenzen und der Beladung sowie Stornierung von Neubauaufträgen. Die Entwicklungen in der Containerlinienschifffahrt haben Auswirkungen auf den Umschlag in den Seehäfen. Diese sagen für ganz 2008 – nach einem leidlichen dritten Quartal – abnehmendes Wachstum oder sogar Nullwachstum voraus. So stagniert z.B. im Rotterdamer Hafen das Wachstum im Containerumschlag und nimmt der Umschlag von Rohstoffen für die Chemie ab, während er bei Eisenerz auf Grund von Lieferverträgen bis Ende des Jahres noch zugenommen hat. Wurde im September noch von einer Prognose von 4 bis 5% Jahreswachstum ausgegangen, hat dies der Rotterdamer Hafen inzwischen nach unten korrigieren müssen und geht für 2009 nun von einer starken Wachstumsverlangsamung aus. Auch die flämischen Seehäfen merken, dass die Wirtschaft stark verlangsamt. In den Häfen von Antwerpen (Container) und Zeebrugge (Auto-Umschlag) ist das Wachstum beinahe total zum Stillstand gekommen. Die Hafenverwaltungen erwarten, dass das vierte Quartal einen Rückgang des Umschlags zeigen wird. Abnehmende Ladungsvolumina werden auch für die deutschen Seehäfen prognostiziert. Der Hamburger Hafen erwartet dieses Jahr keine Zunahme des Containerumschlags. Bis zum September gab es noch eine Zunahme von 0,9 Prozent, aber im Oktober setzte ein Rückgang ein. Auch die französischen Häfen bilden keine Ausnahme.

ROTTERDAM
Über die ersten 9 Monate des Jahres 2008 wurden 321 Mio Tonnen umgeschlagen, eine Zunahme um 6,1%. Nach drei Quartalen war der Hafen also noch auf Wachstumskurs, obwohl im 3.Quartal der Umschlag von Rohstoffen für die Stahl- und Chemieindustrie sowie der Umschlag von Containern abgenommen hat – die ersten Zeichen einer Abkühlung der Weltwirtschaft. Im September wurde mit dem Start der Anlage der Zweiten Maasvlakte begonnen, die den Hafen um 20% vergrößern wird. Das erste Schiff soll im Jahr 2013 anlegen.
An Flüssigmassengut wurde in den ersten 9 Monaten 147 Mio t umgeschlagen, eine Zunahme um 6,5%. Der Umschlag von Rohöl stieg um 7% auf gute 76 Mio Tonnen. Es wurde beinahe 1% mehr Mineralöl umgeschlagen. Das sonstige Flüssigmassengut nahm in den ersten drei Quartalen um 15,7% zu auf 27 Mio Tonnen mit Bio-Diesel und Bio-Äthanol als Antriebsfaktoren.
Bei Stückgut betrug das umgeschlagene Gewicht in den ersten drei Quartalen 102 Mio t, eine Steigerung von 3,9%. Die Containerbehandlung nahm, in TEU gerechnet, um 2% auf 8,2 Mio TEU zu (6% Zunahme in Tonnage). Die Zunahme, die in den ersten sechs Monaten in TEU gerechnet noch 4% betrug, war durch Abnahme des Verkehrs mit Großbritannien und Asien weniger stark. Ro/ro litt unter der wirtschaftlichen Abkühlung im UK, nahm aber doch noch um 1,7% zu. Das übrige Stückgut nahm um 15% ab. Die Gesamtmenge

an umgeschlagenem Massengut stieg bis inkl. September 2008 um 8,5% auf gute 71 Mio Tonnen. Die Transportnachfrage bei Erzen und Schrott nahm um 11% zu auf 33 Mio t bis einschließlich September, trotz der seit 2005 stark gestiegenen Erzpreise. Die Nachfrage kommt u.a. durch die Erweiterung der Produktionskapazitäten in Lüttich und Duisburg. Es wurden ca. 22 Mio t (+9%) Steinkohlen umgeschlagen. Die deutsche Nachfrage nach Steinkohlen kam infolge struktureller und einmaliger Ursachen auf ein höheres Niveau. Der Umschlag an Agrarbulk stieg bis Juli um 29% auf runde 5 Mio t, da auf Grund enttäuschender EU-Ernten mehr Agrargüter importiert werden mussten. Im dritten Quartal verringerte sich dieser Umschlag auf 25,6% infolge besserer Ernten. Sonstiges Trockenmassengut wurde um 11% weniger umgeschlagen: Rohstoffe für den Chemiesektor fielen zurück und auch Baustoffe, Sand und Kies waren weniger gefragt.
Quelle: Port of Rotterdam

ANTWERPEN
Der Antwerpener Hafen kann für die ersten neun Monate von 2008 auf eine Umschlagsteigerung von 7,2% auf 144 Mio t zurückblicken. Die Auswirkungen des weltweiten Wirtschaftsrückgangs waren nach einem halben Jahr noch nicht bemerkbar, der Mai war sogar ein Rekordmonat. Sehr wohl hat sich im dritten Quartal die Umschlagsteigerung gegenüber dem ersten Halbjahr erheblich verlangsamt. Beim Stückgut setzten die Container zwischen Januar und September die Steigerung fort mit +9% auf 6,7 Mio TEU. Der Auto-Umschlag stieg in diesem Zeitraum um 2,5%, auf beinahe 723.500 Autos. Das konventionelle Stückgut nahm jedoch ab, mit einem Rückgang von 15,3% auf ca. 13 Mio t. Der Umschlag an Trockenmassengut stieg im ersten Dreivierteljahr um 18%. Erze und Kohlen verzeichneten sogar höhere Steigerungsraten, infolge der Inbetriebnahme eines Hochofens in Lüttich und des gestiegenen Imports plus Lagerhaltung wegen der steigenden Erzpreise. Auch Rohstoffe für die chemische Industrie wurden um 9% mehr nachgefragt. Stahl wurde dagegen weniger umgeschlagen, bis zum dritten Quartal um –16%, wodurch das anhaltende Wachstum der letzten drei Jahre abgebrochen wurde. Der Umschlag von Flüssigmassengut stieg um 3,6%, darunter Rohöl um +9%.
Quelle: Port of Antwerp

HAMBURG
Im Hamburger Hafen wurden im ersten Halbjahr 2008 mehr als 71 Mio t Güter umgeschlagen, ein Zuwachs von +2,1% im Vergleich zur gleichen Periode 2007. Zwischen Januar und Juli 2008 stieg der Containerumschlag um 3,8% auf ca. 5 Mio TEU. Hamburg wird von einem abnehmenden Containertransport getroffen, vor allem auch in den Beziehungen mit China, seinem wichtigsten Handelspartner. Das dritte Quartal war bedeutend weniger gut als das zweite. Die Krise ist auch vor dem Hintergrund des schwachen Dollars zu sehen, und des dadurch gedämpften Exports aus Deutschland und aus anderen Ländern, die Hamburg als Ausfuhrhafen verwenden. Dadurch wird der Hafen wahrscheinlich seine Erwartung, die 10 Millionen TEU/Jahr zu erreichen und der größte Containerhafen Europas zu werden, aufschieben müssen. Der Umschlag in nicht-containerisiertem Stückgut stieg um 4,1% auf 1,5 Mio t im ersten Halbjahr. Der Umschlag von Massengut nahm ab um 3,7% auf beinahe 20 Mio t. Es waren Erze, Kohlen und Lebensmittel, deren Umschlag abnahm (-12%), unter anderem wegen der zeitweise verringerten Nachfrage aus dem Stahlsektor im Zusammenhang mit der Erneuerung eines wichtigen Hochofens. Der Umschlag von sonstigen Trockenmassengütern – inklusive Schrott

und Baumaterial – nahm aber zu, um +14,7% auf 574.000 t. Bei Flüssigmassengut gab es eine Steigerung des Umschlages von 0,2%, während der Import von Rohöl um 13% zurückging. Mineralölprodukte wurden jedoch mehr importiert (+26,8%). Die Binnenschifffahrt spielt beim Hinterlandtransport eine relativ kleine Rolle. Doch wurden im ersten Quartal um 8% mehr Güter mit dem Binnenschiff befördert (ca. 3 Millionen Tonnen), mit einer Steigerung von beinahe 40% bei Containern (insgesamt 30.400 TEU).
Quelle: Port of Hamburg

AMSTERDAM
Amsterdam hat im ersten Dreiviertel des Jahres 2008 ein Umschlagsvolumen von 57 Mio Tonnen realisiert, 12% mehr als im gleichen Zeitraum 2007. Trockengut ist die größte Produktgruppe, davon wurden 27 Mio t umgeschlagen, beinahe wie im Vorjahr. Die Einfuhr von Steinkohle nahm jedoch ab. Flüssigladung, in der Größenordnung von 25 Mio t, stieg um 26% in den ersten neun Monaten, vor allem durch die gestiegene Ausfuhr raffinierter Produkte. Steigerung war auch zu sehen bei Containern: 323.680 TEU wurden umgeschlagen, 18,4% mehr gegenüber derselben Periode 2007. Quelle: Port of Amsterdam

BREMEN
Im Tandemhafen Bremen/Bremerhaven – als solcher der zweitgrößte Hafen Deutschlands – wurden in den ersten drei Quartalen 2008 mehr als 57 Mio t an Gütern umgeschlagen, eine Steigerung um 10,3%. Der Massengutumschlag nahm bis inkl. September um 7,7% auf 7,7 Mio t ab. Im Detail nahm der Umschlag von Trockengut um 8,1% auf 6,5 Mio t und Flüssiggut um 1% auf 1,2 Mio t ab. Der Stuckgutumschlag stieg: bis inkl. September wurden 4,2 Mio TEU umgeschlagen, d.h. +15,2%. Der Hafen lebt von Containern und Stückgut, aber auch vom Autoex- und import (> 2 Millionen im Jahr). Daneben haben auch Metalle und landwirtschaftliche Produkte eine starke Stellung. Etwa 50% des Hinterlandtransports erfolgt per Bahn, für das Containersegment sogar noch mehr. Per Binnenschiff wurden 2007 6 Mio t an- und abtransportiert.
Quelle: Port of Bremen

LE HAVRE
Im ersten Quartal 2008 verzeichnete der Umschlag im Hafen Le Havre noch eine Steigerung, das zweite Quartal war jedoch bedeutend weniger gut, sodass nach einem halben Jahr ein kleiner Rückgang (-0,6%, 38,9 Mio) im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2007, verzeichnet wurde. Die größte Produktgruppe in Le Havre ist Flüssigladung. Deren Umschlag nahm in den sechs Monaten um 2,6% auf 23,6 Mio t zu. General cargo kam auf 13 Mio t, ein relativer Rückgang um 4%. Der Containerumschlag kam im ersten Halbjahr auf 1,2 Mio TEU. Das erste Quartal war zwar vielversprechend, das zweite Quartal – u.a. infolge Streiks – jedoch schwächer. An festem Massengut wurden 2,2 Mio t, oder 3,4% weniger, umgeschlagen. Der Umschlag von Steinkohle, das größte Teilprodukt, wuchs jedoch um 9,8% auf 1,4 Mio t. Der Umschlag von Zement blieb stabil, sodass der Rückgang beim festen Massengut im Teilsegment ‚Sonstiges Trockenmassengut' gesucht werden muss.
Quelle: Port of Le Havre

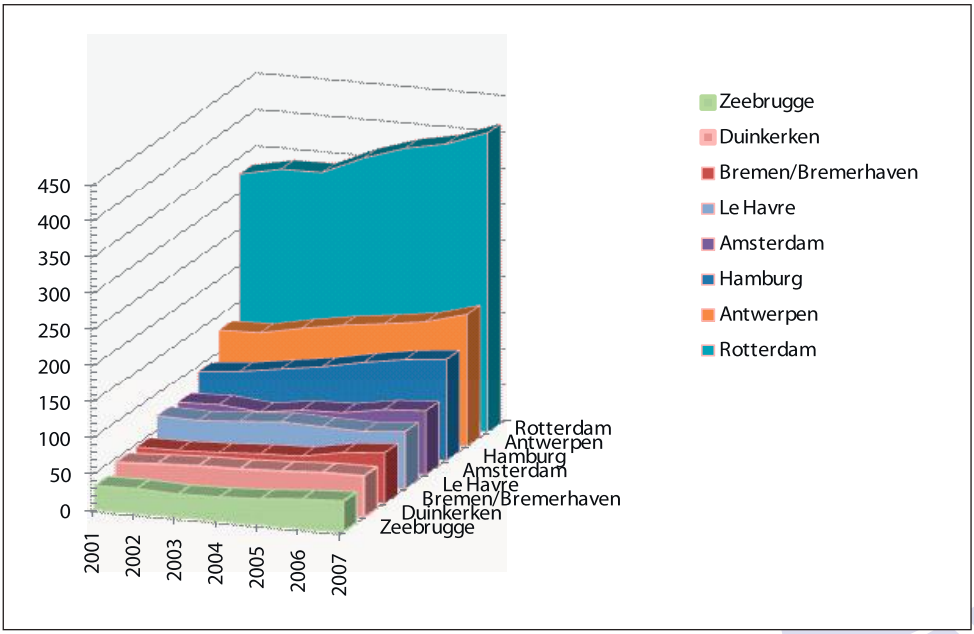
ZEEBRUGGE
Gemessen über die Monate Januar bis September wurden im Hafen von Zeebrugge 32 Mio Tonnen Güter, bzw. 1,6% mehr, umgeschlagen. Die größte Produktgruppe sind Container,

deren Umschlag um 11,1% in TEU zunahm. Flüssigladung, die drittgrößte Produktgruppe, nahm ebenfalls zu (+6,3%). Der Umschlag bei Ro/ro (der zweitgrößten Produktgruppe), festem Massengut und sonstigem Stückgut nahm ab. Es wurden jedoch beinahe 1,7 Mio neue Autos umgeschlagen, ein Zuwachs von 1%.
Quelle: Port of Zeebrugge

DUNKERQUE
Feste Massengüter sind die größte Produktgruppe im Hafen (ca. 50%, vor allem mineralische Stoffe und Steinkohle), die restlichen Viertel sind grosso modo Flüssigladung und sonstige Güter. Obwohl das erste Quartal rückläufig war, ist in den ersten neun Monaten von 2008 der Umschlag um 2,7% auf 44 Mio t gestiegen. Die Steigerung im Containerumschlag belief sich in diesem Zeitraum auf 6,6% in TEU.
Quelle: Port of Dunkerque

In der nachstehenden Grafik wird für die wichtigsten Seehäfen der Hamburg-le-Havre-Range die Umschlagentwicklung in Millionen Tonnen für die vergangenen 6 Jahre bis 2007 wiedergegeben (Quelle NHR).

Abb. 26: Umschlagsentwicklung für die wichtigsten Seehäfen der Hamburg-le-Havre-Range (Mio. t)



Quelle: NHR

3.2 Binnenhäfen

• Deutsche Rheinhäfen

Im Hinterland der Seehäfen entlang der Nordsee bedienen die Binnenhäfen lokale und regionale Industrie- und Handelsgebiete entlang des deutschen Rhein. In der nachstehenden Tabelle wird deutlich, wie sich die wichtigsten Häfen in Bezug auf den Gesamtumschlag zu einander verhalten.

Güterumschlag in den wichtigsten Rheinhäfen

In 1000 t	2006	2007	%
Duisburg	47580	49402	3,7
Köln	15631	15947	2,0
Mannheim	7949	8352	4,8
Ludwigshafen	7616	7984	4,6
Karlsruhe	7113	6385	-11,4
Neuss	6610	7193	8,1
Mainz-Wiesbaden	3285	3627	9,4
Andernach	2863	2647	-8,2
Dusseldorf	2492	2621	4,9
Leverkusen	2298	2368	2,9
Worth	1481	1584	6,5
Emmerich	1155	1411	18,1
Germersheim	1071	1143	6,4
Bonn	515	677	23,9

• Französische Binnenhäfen

Der Hafen Paris erreichte im Jahr 2007 einen Umschlag von insgesamt 21,4 Mio t. Baustoffe und Erze bildeten bei weitem die größte Produktgruppe. Im Jahr 2006 wurde jedoch ein wenig mehr umgeschlagen (324 851 t).
Im Hafen Le Havre war ähnlicherweise eine leichte Abnahme im Vergleich zu 2006 zu verzeichnen. Insgesamt gab es einen Umschlag von 5 Mio t und damit eine Abnahme um 6,6 %.
Straßburg schlug in den ersten Monaten 2008 ca. 4,2 Mio t um, 2% weniger als im Vergleichszeitraum 2007. Sand und Erden sowie Ölprodukte sind wichtige Produkte für diesen Hafen (in geringerem Maße auch Stückgut und Getreide). Der Umschlag von Ölprodukten nahm um -2,4% ab auf ca 1,3 Mio t, der von Sand und Erden nahm leicht zu um 0,5% auf 1,6 Mio t. Getreide stieg um 9,4% (0,5 Mio t). Container kamen auf 37.229 TEU, 4,5% weniger als in der ersten Hälfte 2007. Im gesamten Jahr 2007 wurden in diesem Hafen 8,8 Mio t umgeschlagen (ein Plus von 3,5% im Vergleich zu 2006).
Der Umschlag im Mülhauser Hafen stieg im ersten Halbjahr 2008 um 6,% auf 2,9 Mio t.

Landwirtschaftliche Produkte und Ölprodukte wurden mehr umgeschlagen, Mineralien weniger. Das Containersegment nahm um 4,3% zu, in Ottmarsheim blieb der Umschlag gleich (1,8 Mio t).

LILLE
Im Jahr 2007 wurden in der Binnenschifffahrt mehr als 1,3 Mio t umgeschlagen. Das ist beträchtlich mehr als in 2004 und 2005, aber beinahe 10% weniger als 2006. Container brachten mit einer Gesamtmenge von 83.171 TEU jedoch im Vergleich zu 2006 eine Steigerung von 1,6%.
Quelle: Port of Paris, Port of Strasbourg, Port of Mulhouse, Port of Lille

- **Schweizer Binnenhäfen**

Basel zeigte in den ersten drei Quartalen von 2008 einen leichten Rückgang um 0,2%. Abgenommen hat die Anfuhr von Erdöl und Mineralöl sowie chemischen Produkten, während Baumaterial stieg. Eisen und Stahl blieb mengenmäßig ungefähr gleich. Der Containerumschlag betrug 71.439 TEU (ein Rückgang um 9,2%). Vor allem der Export war rückläufig.

- **Belgische Binnenhäfen**

BRÜSSEL
Der Güterumschlag im Jahr 2007 belief sich insgesamt auf 4,3 Mio t, das ist 3% mehr als in 2006. Baumaterial lieferte 52% der Güter, Ölprodukte 24%, Landwirtschaftliche Produkte 9%.

GENT
Der Umschlag in der Binnenschifffahrt betrug im Jahr 2007 17.717.603 Tonnen, wovon 11.468.437 t Trockengut, 4.844.582 t Flüssiggut und 1,4 Mio Stückgut waren. In 2007 wurden 25 Mio t auf dem Seeweg angelieferte Waren umgeschlagen, wovon 20 Mio t Massengut und ca. 5 Mio t Stückgut waren.

LÜTTICH
Der Lütticher Hafen verzeichnete in 2007 einen Verkehr auf dem Wasserweg von 15.788.667 Tonnen (gegenüber 14.413.738 t in 2006), oder eine Zunahme um beinahe 10% und einen Rekord in Bezug auf die Beförderung auf dem Wasserweg. Mit diesen Resultaten bleibt er der erste belgische Binnenhafen und der dritte europäische Hafen (nach Duisburg und Paris). Vor allem Baumaterial, Öl, Erze und feste Brennstoffe spielen eine Rolle.
Quelle: Port of Brüssel, port of Gent, port of Liege

- **Constanza**

Der Hafen Constanza am Schwarzen Meer wächst in den letzten Jahren sehr schnell. Er nimmt auch eine strategische Position zwischen Asien und den aufkommenden Märkten in Osteuropa ein. Im Jahr 2006 wurden 57 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen (5 % weniger als im Vorjahr, doch die Transitverkehre für Stückgut nahmen zu). Insbesondere Container, die vor allem aus China und der Türkei kommen, erweckten Interesse. Im Jahr 2007 lag der Containerumschlag bei rund 1 Mio TEU, wohingegen er 2003 erst bei 100 000 TEU lag. Aufgrund dieser hohen

Wachstumsraten wird die Kapazität des Containerterminals mit Unterstützung von EU-Geldern erweitert. Constanza hofft, sich in den kommenden Jahren zu einen Zugangshafen nach Europa zu entwickeln. Um eine Alternativstraße für die Zulieferung von Europa zu werden, muss jedoch noch einiges geschehen. Die Beförderung der Container ins Hinterland erfolgt zurzeit noch hauptsächlich über Schiene und Straße. Aufgrund des schlechten Zustands dieser Netzwerke verfügt die Binnenschifffahrt über einen Marktanteil von 5 %. An sich ist der Donau-Schwarzmeer-Kanal eine gute Verbindung zum Hinterland. Aber die Donauflotte ist unzureichend für Containerbeförderung ausgestattet und entlang der Donau gibt es wenige gut ausgestattete Umschlagsstellen. Die Schleusen haben ebenfalls einen Einfluss durch ihre Öffnungszeiten. Im Erdölbereich bildet die Beförderung über Pipeline eine Konkurrenz für die Binneschifffahrt. Es wird zurzeit eine paneuropäische Pipelineverbindung angelegt, nach Triest und dann weiter nach Europa.
Quelle: Hafen Constanza

- **Bulgarische Häfen**

In Bulgarien gibt es sowohl Binnen- als auch Seehäfen. Im Jahr 2007 wurden in den Seehäfen Varna und Burgas 32 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. In den Binnenhäfen Vidin, Ruse und Lom wurden 6,7 Mio. Tonnen umgeschlagen. Im Vergleich zu 2006 bedeutet dies für die Binnenhäfen eine Steigerung von 10 %.
Massengüter wie Steinkohle, Erze und Mineralien bilden die wichtigsten Gütergruppen, die zum Wachstum der Hafenumschläge auch am meisten beigetragen haben. Die Infrastruktur der bulgarischen Häfen stammt meist aus den 50-er Jahren und wurde seither schlecht unterhalten. Daher soll in den nächsten Jahren eine Modernisierung Priorität haben.
Quelle: EVD(NL)

- **Österreichische Binnenhäfen**

In den österreichischen Binnenhäfen wurden 2007 insgesamt 9,8 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Im Vergleich zu 2006 bedeutet dies eine Steigerung von 12 %. Erze und Metallabfälle - die auf der österreichischen Donau befördert werden - haben einen Anteil von 35 %, Erdölprodukte 28 %, Steine und Erden 10 % und die übrigen Güter 27 %. Auf den Hafen von Linz entfallen 53 % des Umschlags, auf den von Wien 17 %. Im ersten Halbjahr 2008 wurden in den österreichischen Häfen insgesamt 4,6 Mio Tonnen umgeschlagen, was einen relativen Rückgang bedeutet, obwohl Eisen und Stahl zunahmen.
Quelle: Bundesanstalt Statistik Österreich

ABSCHNITT 2: ANALYSE DES BEFÖRDERUNGSANGEBOTS

1. Struktur der europäischen Flotten

Wenn man den Stand der Flotten der wichtigsten westeuropäischen Staaten vergleicht, stellt man fest, dass sich in den letzten die Produktivität weiterhin verbessert hat durch die Inbetriebnahme einer hohen Anzahl hochmoderner und fast ausschließlich großer Einheiten in beiden Segmenten des Marktes. So dominieren insbesondere auf dem Rhein große Einheiten, die dort zumindest bei normaler Wasserführung wirtschaftlich am sinnvollsten sind.

Daneben fällt auf, dass die Anzahl aktiver kleiner Einheiten unter 1000 t auf dem westeuropäischen Markt in den letzten 8 Jahren um etwa 30 % abgenommen hat. Verkäufe an Osteuropaïsche Staaten und EU-Drittstaaten könnten wenigstens zum Teil diese Entwicklung erklären.

Erstaunlicherweise bleibt trotz dieser Entwicklung die Nachfrage für derartige Einheiten auf kleineren Wasserstraßen stark. Tatsache ist, dass auf zahlreichen Nebenwasserstraßen in Belgien, Nordfrankreich, Ostdeutschland, Polen und in der Tschechischen Republik nur kleine Einheiten Transporte durchführen können. Neue Schiffe kleiner Dimension werden aus wirtschaftlichen Gründen zurzeit nicht gebaut. So kommt es zeitweise in manchen Marktnischen sogar zu mangelndem Laderaum.

Die Anzahl mittlerer Einheiten bleibt eher stabil, ab und zu werden auch noch einige neu eingesetzt.

2. Neuer Schiffsraum auf dem Markt

Die verfügbaren Daten über die Inbetriebnahme neuer Schiffe im Jahr 2007 weisen bei Trockengüterschiffen auf eine kräftige Neubautätigkeit hin: 74 neue Motorschiffe mit einer durchschnittlichen Kapazität von über 3000 Tonnen und 31 Leichter mit einer durchschnittlichen Kapazität von knapp 2800 Tonnen kamen auf den Markt. Im Vergleich zu 2006 haben sich die Inbetriebnahmen also nahezu verdoppelt. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um große, d.h. sehr produktive Einheiten, die 24 Stunden am Tag einsetzbar sind.

Die europäische Gütermotorschiffsflotte hat sich damit 2007 um schätzungsweise knapp 4% vergrößert, da zurzeit sehr wenig Kapazität durch Abwrackung oder Umnutzung vom Markt genommen wird.

Bei den Tankschiffen kamen 2007 31 Tankmotorschiffe mit einer durchschnittlichen Kapazität von rund 2500 Tonnen auf den Markt. Der Kapazitätsanstieg war somit vergleichbar mit dem Jahr 2006 und kann wie für die Trockengüter auf 4% geschätzt werden.

Aufgrund der aktuell verfügbaren Zahlen für das Jahr 2008 scheint sich die Inbetriebnahme neuen Schiffsraums im ersten Halbjahr 2008 ähnlich wie in 2007 fortgesetzt zu haben. Im Moment haben die Werften zwar noch Arbeit, einige Schiffsbestellungen wurden aber offensichtlich bereits storniert, da die Investoren aufgrund der großen Unsicherheit in Bezug

auf die mittelfristige Weiterentwicklung der Transportnachfrage auf ein Engagement in diesem Bereich erst einmal verzichten.

Aufgliederung nach Kapazität der neueingesetzten Einheiten

Schiffstyp	2006		2007	
	Anzahl	% Kapazität	Anzahl	% Kapazität
Gütermotorschiffe	**41**	**100%**	**74**	**100%**
0 - 1999 t	5	**5,1%**	4	**2,5%**
2000 - 2999 t	9	**20,7%**	10	**10,2%**
+ 3000 t	25	**74,2%**	60	**87,3%**
unbekannt	3	**-**	0	**-**
Schubleichter	**25**	**100%**	**34**	**100%**
0 - 1999 t	15	**25,6%**	2	**1,8%**
2000 - 2999 t	6	**61,2%**	26	**74,6%**
+ 3000 t	1	**13,2%**	6	**23,6%**
unbekannt	4	**-**	0	**-**
Tankmotorschiffe	**35**	**100%**	**31**	**100%**
0 - 1999 t	7	**12,7%**	10	**16,6%**
2000 - 2999 t	7	**19,2%**	11	**36,9%**
+ 3000 t	15	**68,1%**	10	**46,5%**
unbekannt	6	**-**	0	**-**

Schiffstyp	2008	
	Anzahl	% Kapazität
Gütermotorschiffe	**23**	**100,0%**
0 - 1999 t	1	**2,0%**
2000 - 2999 t	3	**9,0%**
+ 3000 t	18	**89,0%**
unbekannt	1	**-**
Schubleichter	**27**	**100,0%**
0 - 1999 t	2	**15,0%**
2000 - 2999 t	5	**67,5%**
+ 3000 t	1	**17,5%**
unbekannt	19	**-**
Tankmotorschiffe	**16**	**100,0%**
0 - 1999 t	3	**11,0%**
2000 - 2999 t	3	**18,0%**
+ 3000 t	6	**71,0%**
unbekannt	4	**-**

Quellen: IVR + nationale Ämter

ABSCHNITT 3: WASSERFÜHRUNG

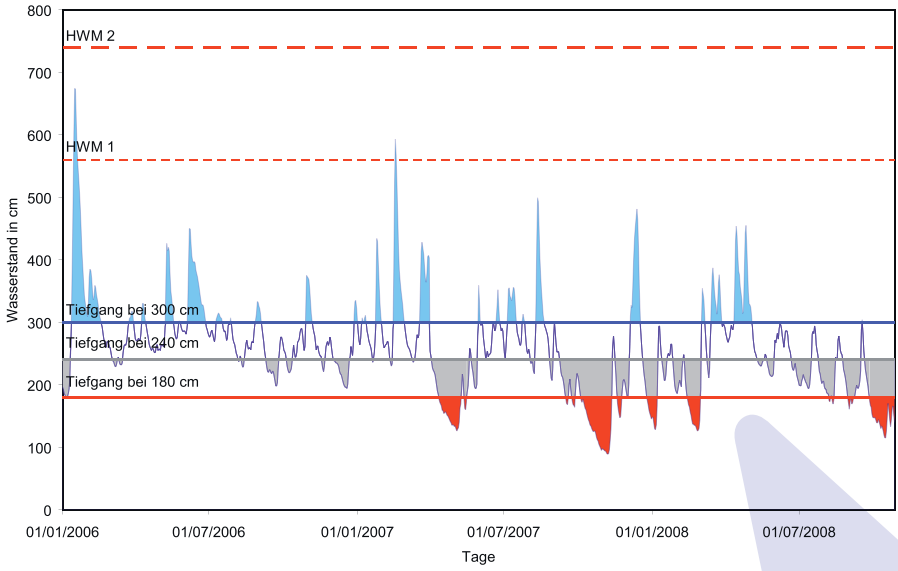
1. Wasserführung und Betriebskapazität

Allgemein können die Jahre 2007 und 2008 von der Wasserführung auf den verschiedenen europäischen Wasserstraßen als befriedigend bezeichnet werden. Außer einigen saisonal üblichen Schwankungen waren die Ablademöglichkeiten meist befriedigend und erlaubten eine optimale Auslastung der Schiffe. Insbesondere auf der Oberen Donau war eine deutliche Steigerung der beförderten Mengen möglich, dank einer guten Wasserführung.

2. Wasserführung auf dem Rhein

Im Laufe des Jahres 2007 waren auf dem Rhein keine extremen Wasserstandsschwankungen zu verzeichnen. Nur Ende Oktober und in der ersten Novemberhälfte herrschte drei Wochen lang Niedrigwasser.
Während sich im Januar und Februar 2008 auf dem Rhein ein gewisser Wassermangel bemerkbar machte, war die Wasserführung ab März und bis August relativ gut. Im Laufe des Herbstes zeigte der Trend entsprechend dem jahreszeitlichen Zyklus allgemein nach unten; ein anhaltender Wassermangel blieb aufgrund der verzeichneten Niederschläge jedoch aus.

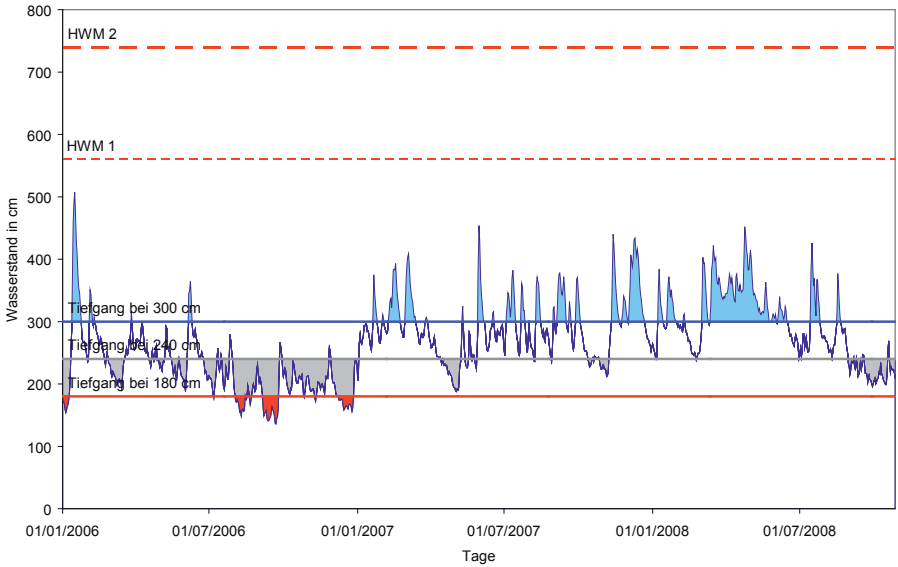
Abb. 27: Entwicklung der Wasserführung bei Kaub



Quelle: BAFG

3. Wasserführung auf der oberen Donau

Abb. 28: Entwicklung der Wasserstände bei Hofkirchen



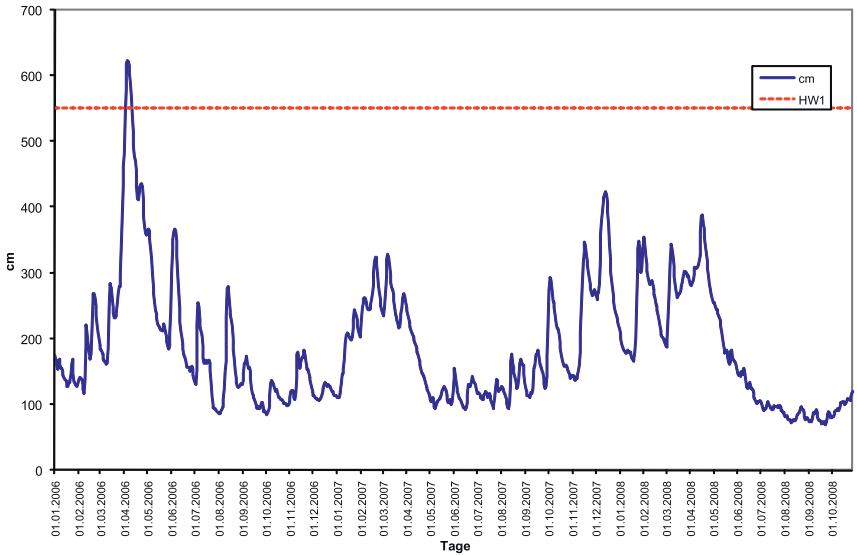
Quelle: BAFG

Die Grafik zeigt dass auf der oberen Donau die Wasserführung im Jahr 2007 und im größten Teil des Jahres 2008 durchschnittlich war, bedeutend besser als 2006. Diese Tatsache erklärt zum Teil das deutlich höhere Beförderungsaufkommen im Jahr 2007 in diesem Berreich der Donau der relativ wasserführungsabhängig ist.

4. Wasserführung auf der Elbe

Das Jahr 2007 kann bezüglich der Wasserführung der Elbe, von den saisonalen Schwankungen abgesehen, als durchschnittlich bezeichnet werden.

Abb. 29: Wasserstände auf der Elbe bei Magdeburg



Die Grafik zeigt hingegen, dass im Sommer 2008 deutliches Niedrigwasser zu erkennen ist, sodass das Jahr 2008 allgemein eine weniger günstige Wasserführung hatte als 2007. In den beiden Jahren war kein Hochwasser zu verzeichnen.

Schlussfolgerungen und Prognosen

Im Laufe des Jahres 2007 und auch noch im ersten Halbjahr 2008 hat sich die Beförderungsnachfrage, gestützt von einer günstigen Konjunktur, in allen für die Binnenschifffahrt maßgebenden Industriesparten weiter positiv entwickelt. Lediglich der Erdölsektor verzeichnete bis in den Sommer 2008 abnehmende Beförderungsvolumina. Die starke Preissenkung auf dem Erdölmarkt, die im Laufe des Jahres 2008 zu beobachten war, hat im Spätsommer zu einer deutlichen Belebung dieses Marktes geführt. So konnten im Herbst recht außergewöhnliche Frachtraten beobachtet werden. Im Containerbereich haben Engpässe beim Umschlag im Rotterdammer Hafen weiterhin die Entwicklung der Beförderungen durch die Binnenschifffahrt gehemmt, und dies trotz zunehmender Umschlagsmengen in den Seehäfen.

Im Jahr 2007 und auch im ersten Halbjahr 2008 war die Wasserführung relativ günstig, so dass meistens eine optimale Abladung der Einheiten möglich war.

Folgen der Wirtschaftskrise:

Was die Beförderungsnachfrage angeht, konnte im 4. Quartal eine radikale Trendwende festgestellt werden.

Zur Zeit dieser Publikation sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt leider noch keine konkreten Zahlen vorhanden. Angesichts des starken Rückgangs der Produktion in den Industriesparten, die für die Binnenschifffahrt etwa 75 % der beförderten Gütermengen darstellen (die übrigen 25 % entfallen auf Erdölprodukte und Güter aus der Landwirtschaft), verbunden mit der Tatsache, dass auch die Ankünfte von Containern in den Seehäfen stark zurückgehen, ist es gerechtfertigt, sich auf einen starken Rückgang der Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt gefasst zu machen.

Dadurch, dass die amerikanische Kundschaft, die auf den europäischen Wasserstraßen sehr präsent ist, direkt von dieser Krise betroffen ist und daher höchstwahrscheinlich ausbleiben wird, dürfte auch der Markt der Passagier- und Kreuzfahrten unter der Krise leiden. Aussagekräftige Angaben sollten bis Ende des ersten Halbjahres 2009 verfügbar sein.

2007 war zweifellos ein Rekordjahr, was die Inbetriebnahme von Neubauten in der Trockenschifffahrt angeht. In der Tankschifffahrt hingegen waren die neu auf den Markt gebrachten Kapazitäten um etwa 20 % niedriger als im Jahr 2006.

Der Rhythmus der Neubauten hätte sich zweifellos über das ganze Jahr 2008 weiterentwickelt, hätte die Wirtschaftskrise im Laufe des Herbstes diesen Trend nicht brutal gestoppt. Zum heutigen Zeitpunkt scheint es, dass zahlreiche Investoren ihre Bestellungen an Neubauten stornieren, um ihre Geschäftsstrategie einer fallenden Nachfrage anzupassen.

Hier erscheint es nützlich, daran zu erinnern, dass die Kapazität der Trockenschifffahrt aufgrund der Neubauten im Laufe der letzten 8 Jahre um 13 % zugenommen hat, auf einem Markt, auf dem die Beförderungsnachfrage etwa in gleichem Maße gewachsen ist.

Im Falle der Tankschifffahrt ist auf einem Markt, auf dem die Nachfrage bestenfalls stagniert, wo sich die Flotte aber aus technischen Gründen in einer Erneuerungsphase befindet, eine Kapazitätssteigerung von 38 % über die letzten 8 Jahre zu verzeichnen.

In diesem allgemein mehr als düsteren Kontext für die Binnenschifffahrt ist jedoch ein positiver Faktor festzustellen, der die Betriebskosten erleichtert: die starke Senkung der Gasölpreise.

Anlagen

Laderaumangebot:

	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. Tschechien	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. Tschechien	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**
31.12.2007									
Deutschland	**886**	**1095787**	**505031**	**854**	**854121**		**1740**	**1949908**	**505031**
Österreich (2004)	**5**	**7058**	**0**	**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**
Belgien	**1193**	**1153108**	**583559**	**228**	**461121**		**1421**	**1614229**	**583559**
Frankreich	**867**	**503926**	**178939**	**425**	**463949**		**1292**	**967875**	**178939**
Luxemburg	**12**	**11400**	**6027**	**0**	**0**		**12**	**11400**	**6027**
Niederlande	**3086**	**3477553**	**1605008**	**797**	**1448779**		**3883**	**4926332**	**1605008**
Schweiz	**16**	**30488**	**15282**	**1**	**1259**		**17**	**31747**	**15282**
Polen	**107**	**64668**	**30208**	**428**	**217219**		**535**	**281887**	**30208**
Rep. Tschechien	**68**	**61659**	**28698**	**249**	**123989**		**317**	**185648**	**28698**
Slowakei	**14**	**20697**	**11013**	**132**	**215625**		**146**	**236322**	**11013**
Ungarn	**4**	**4494**	**1964**	**132**	**215625**		**136**	**220119**	**1964**
Rumänien	**286**	**347730**	**4986**	**601**	**1073187**		**887**	**1420917**	**4986**
Bulgarien	**15**	**11451**	**11311**	**152**	**74893**		**167**	**86344**	**11311**
insgesamt	**6559**	**6790019**	**2982026**	**4053**	**5234574**		**10612**	**12024593**	**2982026**

(Die Angaben bezüglich der niederländischen Flotte stammen aus einer Schätzung des ZKR- Sekretariats)
(Für Polen wurde eine neue Datenquelle benutzt)

Tabelle MO1 - BINNENFLOTTEN 2005-2007 (Zusammenfassung) NACH SCHIFFSTYPEN

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt Tankschifffahrt		
	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. Tschechien							**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. Tschechien	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**
31.12.2007									
Deutschland	377	618953	324237	46	52634		**423**	**671587**	**324237**
Österreich (2004)	5	5601	0	15	22055		**20**	**27656**	**0**
Belgien	232	335150	154934	5	9533		**237**	**344683**	**154934**
Frankreich	33	39590	10088	44	65505		**77**	**105095**	**10088**
Luxemburg	16	27754	13838	0	0		**16**	**27754**	**13838**
Niederlande	746	935391	477953	39	68240		**785**	**1003631**	**477953**
Schweiz	44	106637	47781	2	4043		**46**	**110680**	**47781**
Polen	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Rep. Tschechien	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
Slowakei	3	3669	2041	30	45949		**33**	**49618**	**2041**
Ungarn	2	1167	0	2	4043		**4**	**5210**	**0**
Rumänien	9	18040	883	0	0		**9**	**18040**	**883**
Bulgarien	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**1468**	**2091952**	**1031755**	**183**	**272002**		**1651**	**2363954**	**1031755**

(Die Angaben bezüglich der niederländischen Flotte stammen aus einer Schätzung des ZKR- Sekretariats)
(Für Polen wurde eine neue Datenquelle benutzt)

	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. Tschechien				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. Tschechien	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**

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	**Leistung**	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	T	kW	Anzahl	T	**kW**	**Anzahl**	**T**	**kW**
31.12.2007									
Deutschland	139		27768	292		**138985**	**431**		**166753**
Österreich (2004)	0		0	10		**9200**	**10**		**9200**
Belgien	23		6068	118		**53655**	**141**		**59723**
Frankreich	0		0	0		**0**	**0**		**0**
Luxemburg	0		0	0		**0**	**0**		**0**
Niederlande	126		89731	802		**197203**	**928**		**286934**
Schweiz	1		353	4		**1398**	**5**		**1751**
Polen	0		0	0		**0**	**0**		**0**
Rep. Tschechien	51		7245	123		**13872**	**174**		**21117**
Slowakei	0		0	36		**40570**	**36**		**40570**
Ungarn	0		0	0		**0**	**0**		**0**
Rumänien	45		14303	31		**6997**	**76**		**21300**
Bulgarien	26		10930	24		**28083**	**50**		**39013**
insgesamt	**411**		**156398**	**1440**		**489963**	**1851**		**646361**

(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, diese Angaben stammen vom Verkehrsministerium
(Für Polen wurde eine neue Datenquelle benutzt)

Tabelle MO2 – DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2007 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	25	3946	2484	65	8482		**90**	**12428**	**2484**
250 - 399 t	50	16097	9685	92	33416		**142**	**49513**	**9685**
400 - 649 t	40	20715	11874	311	136767		**351**	**157482**	**11874**
650 - 999 t	174	145757	66732	83	72029		**257**	**217786**	**66732**
1000 - 1499 t	360	434631	202494	95	118942		**455**	**553573**	**202494**
1500 - 1999 t	123	212194	96863	63	107025		**186**	**319219**	**96863**
2000 - 2499 t	58	127804	54780	59	137360		**117**	**265164**	**54780**
2500 - 2999 t	43	114860	47575	77	212854		**120**	**327714**	**47575**
3000 t und mehr	6	19783	8831	7	27244		**13**	**47027**	**8831**
unbekannt	7	0	3713	2	0		**9**	**0**	**3713**
Insgesamt	**886**	**1095787**	**505031**	**854**	**854121**	**854**	**1740**	**1949908**	**505031**
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**
Belgien									
bis 249 t	11	990	2504	5	398		**16**	**1388**	**2504**
250 - 399 t	382	137966	74371	20	6864		**402**	**144830**	**74371**
400 - 649 t	178	97387	49878	34	17785		**212**	**115172**	**49878**
650 - 999 t	172	138264	72917	9	7594		**181**	**145858**	**72917**
1000 - 1499 t	246	297015	152824	22	27686		**268**	**324701**	**152824**
1500 - 1999 t	71	117904	60427	16	28028		**87**	**145932**	**60427**
2000 - 2499 t	52	115443	53772	21	50554		**73**	**165997**	**53772**
2500 - 2999 t	41	113300	55501	48	135065		**89**	**248365**	**55501**
3000 t und mehr	40	134839	61366	53	187147		**93**	**321986**	**61366**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**1193**	**1153108**	**583559**	**228**	**461121**		**1421**	**1614229**	**583559**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Frankreich									
bis 249 t	1	242	110	0	0		**1**	**242**	**110**
250 - 399 t	508	192392	77523	44	14939		**552**	**207331**	**77523**
400 - 649 t	137	67670	25130	161	80806		**298**	**148476**	**25130**
650 - 999 t	117	97826	35483	90	68111		**207**	**165937**	**35483**
1000 - 1499 t	79	96197	27791	18	22177		**97**	**118374**	**27791**
1500 - 1999 t	13	21148	6031	16	26985		**29**	**48133**	**6031**
2000 - 2499 t	8	17581	3431	21	46714		**29**	**64295**	**3431**
2500 - 2999 t	4	10870	3440	74	200567		**78**	**211437**	**3440**
3000 t und mehr	0	0	0	1	3650		**1**	**3650**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**867**	**503926**	**178939**	**425**	**463949**		**1292**	**967875**	**178939**
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	6	7137	3686	0	0		**6**	**7137**	**3686**
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	**12**	**11400**	**6027**	**0**	**0**		**12**	**11400**	**6027**
Niederlande									
bis 249 t	115	16748	10927	120	13519		**235**	**30267**	**10927**
250 - 399 t	271	90792	45229	31	10249		**302**	**101041**	**45229**
400 - 649 t	501	271735	136554	66	36728		**567**	**308463**	**136554**
650 - 999 t	725	586981	287150	36	30696		**761**	**617677**	**287150**
1000 - 1499 t	673	809753	382847	41	50477		**714**	**860230**	**382847**
1500 - 1999 t	281	476181	219079	50	85066		**331**	**561247**	**219079**
2000 - 2499 t	133	298354	133489	87	196988		**220**	**495342**	**133489**
2500 - 2999 t	117	321129	150372	230	640244		**347**	**961373**	**150372**
3000 t und mehr	170	605880	215387	98	384811		**268**	**990691**	**215387**
unbekannt	100	0	23974	38	0		**138**	**0**	**23974**
Insgesamt	**3086**	**3477553**	**1605008**	**797**	**1448779**		**3883**	**4926332**	**1605008**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	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**
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	1176	948	1	1259		**2**	**2435**	**948**
1500 - 1999 t	6	11393	6649	0	0		**6**	**11393**	**6649**
2000 - 2499 t	2	4443	2561	0	0		**2**	**4443**	**2561**
2500 - 2999 t	1	2987	880	0	0		**1**	**2987**	**880**
3000 t und mehr	3	9807	3928	0	0		**3**	**9807**	**3928**
unbekannt	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
Insgesamt	**16**	**30488**	**15282**	**1**	**1259**		**17**	**31747**	**15282**
Ungarn									
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	2	1619	787	1	793		**3**	**2412**	**787**
1000 - 1499 t	1	1223	588	0	0		**1**	**1223**	**588**
1500 - 1999 t	1	1652	589	0	0		**1**	**1652**	**589**
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	**4**	**4494**	**1964**	**1**	**793**		**5**	**5287**	**1964**
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	11	6600		**11**	**6600**	**0**
650 - 999 t	4	3329	2067	4	3899		**8**	**7228**	**2067**
1000 - 1499 t	3	3816	1736	4	4653		**7**	**8469**	**1736**
1500 - 1999 t	4	7445	4120	113	200473		**117**	**207918**	**4120**
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	**14**	**20697**	**11013**	**132**	**215625**		**146**	**236322**	**11013**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	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	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	17	15255	758	12	11655		**29**	**26910**	**758**
1000 - 1499 t	223	252044	1754	303	404163		**526**	**656207**	**1754**
1500 - 1999 t	39	76794	2474	85	141297		**124**	**218091**	**2474**
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	**286**	**347730**	**4986**	**601**	**1073187**		**887**	**1420917**	**4986**
Bulgarien									
bis 249 t	1	160	368	2	101		**3**	**261**	**368**
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	1	1117	489	16	17209		**17**	**18326**	**489**
1500 - 1999 t	5	8649	3352	0	0		**5**	**8649**	**3352**
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	5	0	6330	55	0		**60**	**0**	**6330**
Insgesamt	**15**	**11451**	**11311**	**152**	**74893**		**167**	**86344**	**11311**
Rep. Tschechien									
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	15249		**33**	**26708**	**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**

	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insgesamt Trockenschifffahrt		
	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	48	6456		**48**	**6456**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	80	29437		**80**	**29437**	**0**
400 - 649 t	81	39993	19401	237	116515		**318**	**156508**	**19401**
650 - 999 t	16	13653	6107	38	30040		**54**	**43693**	**6107**
1000 - 1499 t	10	11022	4700	19	21647		**29**	**32669**	**4700**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	6	13124		**6**	**13124**	**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	**107**	**64668**	**30208**	**428**	**217219**		**535**	**281887**	**30208**
Insgesamt									
bis 249 t	**155**	**22247**	**16528**	**344**	**40414**		**499**	**62661**	**16528**
250 - 399 t	**1218**	**439620**	**208036**	**291**	**103269**		**1509**	**542889**	**208036**
400 - 649 t	**959**	**510004**	**247963**	**886**	**430252**		**1845**	**940256**	**247963**
650 - 999 t	**1245**	**1016518**	**478669**	**357**	**291198**		**1602**	**1307716**	**478669**
1000 - 1499 t	**1639**	**1956803**	**797988**	**570**	**731433**		**2209**	**2688236**	**797988**
1500 - 1999 t	**544**	**934947**	**400291**	**343**	**588874**		**887**	**1523821**	**400291**
2000 - 2499 t	**260**	**576426**	**251123**	**320**	**681807**		**580**	**1258233**	**251123**
2500 - 2999 t	**206**	**563146**	**257768**	**547**	**1529585**		**753**	**2092731**	**257768**
3000 t und mehr	**219**	**770309**	**289512**	**163**	**622908**		**382**	**1393217**	**289512**
unbekannt	**114**	**0**	**34149**	**101**	**0**		**215**	**0**	**34149**
Insgesamt	**6559**	**6790019**	**2982026**	**3922**	**5019742**		**10481**	**11809761**	**2982026**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt Tankschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Deutschland									
bis 249 t	2	357	372	4	513		**6**	**870**	**372**
250 - 399 t	1	337	272	2	782		**3**	**1119**	**272**
400 - 649 t	4	2157	1306	13	6374		**17**	**8531**	**1306**
650 - 999 t	16	13278	7193	7	6094		**23**	**19372**	**7193**
1000 - 1499 t	154	196337	105544	3	4065		**157**	**200402**	**105544**
1500 - 1999 t	69	116360	60455	4	6660		**73**	**123020**	**60455**
2000 - 2499 t	69	154019	72347	9	20295		**78**	**174314**	**72347**
2500 - 2999 t	31	84722	38784	3	7851		**34**	**92573**	**38784**
3000 t und mehr	16	51386	24030	0	0		**16**	**51386**	**24030**
unbekannt	15	0	13934	1	0		**16**	**0**	**13934**
Insgesamt	**377**	**618953**	**324237**	**46**	**52634**		**423**	**671587**	**324237**
Österreich (2004)									
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	5	5601	0	15	22055		**20**	**27656**	**0**
3000 t und mehr	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**5**	**5601**	**0**	**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
Belgien									
bis 249 t	44	4201	5648	0	0		**44**	**4201**	**5648**
250 - 399 t	19	6338	3697	0	0		**19**	**6338**	**3697**
400 - 649 t	27	13633	7237	0	0		**27**	**13633**	**7237**
650 - 999 t	10	7990	4904	1	945		**11**	**8935**	**4904**
1000 - 1499 t	46	56636	29680	1	1103		**47**	**57739**	**29680**
1500 - 1999 t	16	27674	13607	0	0		**16**	**27674**	**13607**
2000 - 2499 t	23	52426	23134	2	4562		**25**	**56988**	**23134**
2500 - 2999 t	15	41947	18345	1	2923		**16**	**44870**	**18345**
3000 t und mehr	32	124305	48682	0	0		**32**	**124305**	**48682**
unbekannt	44	4201	5648	0	0		**44**	**4201**	**5648**
Insgesamt	**232**	**335150**	**154934**	**5**	**9533**		**237**	**344683**	**154934**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt Tankschifffahrt		
	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	12	4400	1789	0	0		**12**	**4400**	**1789**
400 - 649 t	6	2803	1083	12	5843		**18**	**8646**	**1083**
650 - 999 t	1	672	257	8	6267		**9**	**6939**	**257**
1000 - 1499 t	2	2680	801	4	4493		**6**	**7173**	**801**
1500 - 1999 t	2	3299	1249	4	7273		**6**	**10572**	**1249**
2000 - 2499 t	5	11605	4909	8	19357		**13**	**30962**	**4909**
2500 - 2999 t	4	10231	0	6	16206		**10**	**26437**	**0**
3000 t und mehr	1	3900	0	2	6066		**3**	**9966**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**33**	**39590**	**10088**	**44**	**65505**		**77**	**105095**	**10088**
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	0	0		**2**	**6153**	**1980**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**16**	**27754**	**13838**	**0**	**0**		**16**	**27754**	**13838**
Niederlande									
bis 249 t	221	23047	25849	1	79		**222**	**23126**	**25849**
250 - 399 t	26	8231	4599	1	314		**27**	**8545**	**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	95	119387	60794	5	7101		**100**	**126488**	**60794**
1500 - 1999 t	70	116639	69454	4	6768		**74**	**123407**	**69454**
2000 - 2499 t	71	155634	74775	11	24507		**82**	**180141**	**74775**
2500 - 2999 t	44	122295	57352	7	18392		**51**	**140687**	**57352**
3000 t und mehr	82	319443	140466	2	7274		**84**	**326717**	**140466**
unbekannt	29	0	8352	2	0		**31**	**0**	**8352**
Insgesamt	**746**	**935391**	**477953**	**39**	**68240**		**785**	**1003631**	**477953**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt Tankschifffahrt		
	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**
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	8	10424	6033	0	0		**8**	**10424**	**6033**
1500 - 1999 t	5	8036	4215	1	1970		**6**	**10006**	**4215**
2000 - 2499 t	4	8918	3482	1	2073		**5**	**10991**	**3482**
2500 - 2999 t	18	48664	21124	0	0		**18**	**48664**	**21124**
3000 t und mehr	9	30595	12927	0	0		**9**	**30595**	**12927**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
total	**44**	**106637**	**47781**	**2**	**4043**		**46**	**110680**	**47781**
Ungarn									
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	1	1167	0	0	0		**1**	**1167**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	1	1970		**1**	**1970**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	1	2073		**1**	**2073**	**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	0	0		**1**	**0**	**0**
Insgesamt	**2**	**1167**	**0**	**2**	**4043**		**4**	**5210**	**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			Insgesamt Tankschifffahrt		
	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	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**
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	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
Insgesamt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**
Insgesamt									
bis 249 t	**267**	**27605**	**31869**	**5**	**592**	**267**	**272**	**28197**	**31869**
250 - 399 t	**58**	**19306**	**10357**	**3**	**1096**	**58**	**61**	**20402**	**10357**
400 - 649 t	**93**	**47094**	**25086**	**28**	**13642**	**93**	**121**	**60736**	**25086**
650 - 999 t	**81**	**65515**	**33984**	**21**	**17469**	**81**	**102**	**82984**	**33984**
1000 - 1499 t	**315**	**397719**	**208616**	**15**	**18980**	**315**	**330**	**416699**	**208616**
1500 - 1999 t	**172**	**291208**	**150684**	**40**	**66590**	**172**	**212**	**357798**	**150684**
2000 - 2499 t	**176**	**391367**	**182535**	**32**	**72867**	**176**	**208**	**464234**	**182535**
2500 - 2999 t	**118**	**316355**	**138253**	**32**	**67427**	**118**	**150**	**383782**	**138253**
3000 t und mehr	**142**	**535782**	**228085**	**4**	**13340**	**142**	**146**	**549122**	**228085**
unbekannt	**89**	**4201**	**27934**	**3**	**0**	**89**	**92**	**4201**	**27934**
Insgesamt	**1551**	**2300390**	**1125276**	**183**	**272002**	**1551**	**1734**	**2572392**	**1125276**

Tabelle MO3 – DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2007 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	218	212291	94752	25	10118		**243**	**222409**	**94752**
1930 - 1949	114	117483	54667	7	2444		**121**	**119927**	**54667**
1950 - 1959	197	201029	96816	12	7723		**209**	**208752**	**96816**
1960 - 1969	179	214225	90791	116	86489		**295**	**300714**	**90791**
1970 - 1979	113	190445	95186	132	193355		**245**	**383800**	**95186**
1980 - 1989	45	111759	49018	454	405183		**499**	**516942**	**49018**
1990 - 1999	9	17502	9903	96	132354		**105**	**149856**	**9903**
2000 - 2006	11	31053	13898	7	16198		**18**	**47251**	**13898**
unbekannt	0	0	0	5	256		**5**	**256**	**0**
insgesamt	**886**	**1095787**	**505031**	**854**	**854120**	**886**	**1740**	**1949907**	**505031**
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**	**0**	**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**
Belgien									
Vor 1930	128	97598	45243	4	2883		**132**	**100481**	**45243**
1930 - 1949	120	84460	42909	4	2832		**124**	**87292**	**42909**
1950 - 1959	353	241755	127596	3	1058		**356**	**242813**	**127596**
1960 - 1969	384	277462	145005	33	42998		**417**	**320460**	**145005**
1970 - 1979	75	127261	60126	16	40414		**91**	**167675**	**60126**
1980 - 1989	40	82754	39452	72	211382		**112**	**294136**	**39452**
1990 - 1999	34	84399	41239	26	57075		**60**	**141474**	**41239**
2000 - 2006	59	157419	81988	70	102479		**129**	**259898**	**81988**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**1193**	**1153108**	**583558**	**228**	**461121**	**1193**	**1421**	**1614229**	**583558**

	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	30	21475	8583	10	6460		**40**	**27935**	**8583**
1930 - 1949	100	54397	19079	17	9389		**117**	**63786**	**19079**
1950 - 1959	373	189831	69398	47	31444		**420**	**221275**	**69398**
1960 - 1969	274	147260	58812	118	71026		**392**	**218286**	**58812**
1970 - 1979	12	8403	2100	40	47162		**52**	**55565**	**2100**
1980 - 1989	29	33919	14796	21	23755		**50**	**57674**	**14796**
1990 - 1999	5	7864	3643	90	156581		**95**	**164445**	**3643**
2000 - 2006	8	7780	1159	33	34836		**41**	**42616**	**1159**
unbekannt	36	32997	1369	49	83296		**85**	**116293**	**1369**
insgesamt	**867**	**503926**	**178939**	**425**	**463949**		**1292**	**967875**	**178939**
Luxemburg									
Vor 1930	2	1754	1252	0	0		**2**	**1754**	**1252**
1930 - 1949	2	2441	1073	0	0		**2**	**2441**	**1073**
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	**12**	**11400**	**6027**	**0**	**0**		**12**	**11400**	**6027**
Niederlande									
Vor 1930	510	322618	150735	9	6518		**519**	**329136**	**150735**
1930 - 1949	269	201192	100308	8	4349		**277**	**205541**	**100308**
1950 - 1959	646	555712	280035	7	5976		**653**	**561688**	**280035**
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	211	500103		**399**	**836622**	**149782**
1990 - 1999	109	254125	136273	106	266429		**215**	**520554**	**136273**
2000 - 2006	262	692895	264560	112	256780		**374**	**949675**	**264560**
unbekannt	13	15267	1943	14	12267		**27**	**27534**	**1943**
insgesamt	**3086**	**3477553**	**1605008**	**797**	**1448780**		**3883**	**4926333**	**1605008**

	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	1	308	147	0	0		**1**	**308**	**147**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	2	1550	1117	0	0		**2**	**1550**	**1117**
1980 - 1989	2	3563	1604	0	0		**2**	**3563**	**1604**
1990 - 1999	6	14339	6780	0	0		**6**	**14339**	**6780**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	4	10728	5634	1	1259		**5**	**11987**	**5634**
	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
insgesamt	**16**	**30488**	**15282**	**1**	**1259**		**17**	**31747**	**15282**
Ungarn									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	1	902	382	0	0		**1**	**902**	**382**
1950 - 1959	2	1940	993	0	0		**2**	**1940**	**993**
1960 - 1969	1	7689	589	0	0		**1**	**7689**	**589**
1970 - 1979	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	1	793		**1**	**793**	**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	**4**	**10531**	**1964**	**1**	**793**		**5**	**11324**	**1964**
Slowakei									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	2	0	1030	0	0		**2**	**0**	**1030**
1960 - 1969	9	0	7511	0	0		**9**	**0**	**7511**
1970 - 1979	2	0	1442	12	0		**14**	**0**	**1442**
1980 - 1989	0	0	0	110	0		**110**	**0**	**0**
1990 - 1999	1	0	1030	9	0		**10**	**0**	**1030**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	16	0		**16**	**0**	**0**
insgesamt	**14**	**0**	**11013**	**147**	**0**		**161**	**0**	**11013**

	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	6	5266	1427	1	1585		**7**	**6851**	**1427**
1930 - 1949	2	1580	405	0	0		**2**	**1580**	**405**
1950 - 1959	2	2015	1268	0	0		**2**	**2015**	**1268**
1960 - 1969	33	34644	530	9	10585		**42**	**45229**	**530**
1970 - 1979	32	51076	0	188	268651		**220**	**319727**	**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	**286**	**347730**	**4986**	**601**	**1073187**		**887**	**1420917**	**4986**
Bulgarien									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	2	1117	1129	9	3510		**11**	**4627**	**1129**
1960 - 1969	1	1972	442	44	27119		**45**	**29091**	**442**
1970 - 1979	2	1823	1030	30	13394		**32**	**15217**	**1030**
1980 - 1989	9	6539	8050	45	20265		**54**	**26804**	**8050**
1990 - 1999	0	0	0	20	10605		**20**	**10605**	**0**
2000 - 2006	1	0	660	1	0		**2**	**0**	**660**
unbekannt	0	0	0	3	0		**3**	**0**	**0**
insgesamt	**15**	**11451**	**11311**	**152**	**74893**		**167**	**86344**	**11311**
Rep. Tschechien									
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**	**0**
1930 - 1949	10	9855	4360	0	0		**10**	**9855**	**4360**
1950 - 1959	92	51781	24391				**92**	**51781**	**24391**
1960 - 1969	0	0	0	33	17600		**33**	**17600**	**0**
1970 - 1979	4	2385	1226	206	103465		**210**	**105850**	**1226**
1980 - 1989	1	549	296	174	87556		**175**	**88105**	**296**
1990 - 1999	0	0	0	10	7297		**10**	**7297**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	4	1201		**4**	**1201**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**107**	**64570**	**30273**	**427**	**217119**		**534**	**281689**	**30273**
insgesamt									
Vor 1930	**895**	**661310**	**302139**	**49**	**27564**		**944**	**688874**	**302139**
1930 - 1949	**619**	**472942**	**223470**	**38**	**19184**		**657**	**492126**	**223470**
1950 - 1959	**1678**	**1251310**	**606309**	**84**	**52606**		**1762**	**1303916**	**606309**
1960 - 1969	**1777**	**1462341**	**671525**	**578**	**402932**		**2355**	**1865273**	**671525**
1970 - 1979	**494**	**759478**	**340263**	**821**	**945004**		**1315**	**1704482**	**340263**
1980 - 1989	**519**	**830518**	**270556**	**1514**	**1916206**		**2033**	**2746724**	**270556**
1990 - 1999	**177**	**382165**	**196617**	**476**	**845698**		**653**	**1227863**	**196617**
2000 - 2006	**345**	**899875**	**367899**	**234**	**414197**		**579**	**1314072**	**367899**
unbekannt	**55**	**55322**	**3312**	**142**	**180626**		**197**	**235948**	**3312**
insgesamt	**6559**	**6775261**	**2982090**	**3936**	**4804017**		**10495**	**11579278**	**2982090**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt Tankschifffahrt		
	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	5428	3098	0	0		**6**	**5428**	**3098**
1950 - 1959	60	78521	39121	4	2688		**64**	**81209**	**39121**
1960 - 1969	65	84419	40989	5	5757		**70**	**90176**	**40989**
1970 - 1979	140	242644	123602	17	31238		**157**	**273882**	**123602**
1980 - 1989	40	79529	39719	16	10547		**56**	**90076**	**39719**
1990 - 1999	31	59810	34055	3	2021		**34**	**61831**	**34055**
2000 - 2006	35	68603	43653	0	0		**35**	**68603**	**43653**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**377**	**618954**	**324237**	**46**	**52634**		**423**	**671588**	**324237**
Österreich(2004)									
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	5	5601	0	15	22055		**20**	**27656**	**0**
insgesamt	**5**	**5601**	**0**	**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
Belgien									
Vor 1930	16	3974	2562	0	0		**16**	**3974**	**2562**
1930 - 1949	13	4170	3139	0	0		**13**	**4170**	**3139**
1950 - 1959	44	35896	18911	0	0		**44**	**35896**	**18911**
1960 - 1969	52	44421	22155	2	2048		**54**	**46469**	**22155**
1970 - 1979	34	65398	29884	1	2923		**35**	**68321**	**29884**
1980 - 1989	24	52908	21402	2	4562		**26**	**57470**	**21402**
1990 - 1999	15	21303	11261	0	0		**15**	**21303**	**11261**
2000 - 2006	34	107080	45619	0	0		**34**	**107080**	**45619**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**232**	**335150**	**154933**	**5**	**9533**		**237**	**344683**	**154933**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt Tankschifffahrt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Frankreich									
Vor 1930	1	382	0	0	0		**1**	**382**	**0**
1930 - 1949	2	1841	595	0	0		**2**	**1841**	**595**
1950 - 1959	9	4897	1858	6	4434		**15**	**9331**	**1858**
1960 - 1969	8	4175	2065	15	13224		**23**	**17399**	**2065**
1970 - 1979	5	11613	1396	7	13214		**12**	**24827**	**1396**
1980 - 1989	3	6906	4174	0	0		**3**	**6906**	**4174**
1990 - 1999	0	0	0	6	11978		**6**	**11978**	**0**
2000 - 2006	2	860	0	4	9819		**6**	**10679**	**0**
unbekannt	3	8916	0	6	12836		**9**	**21752**	**0**
insgesamt	**33**	**39590**	**10088**	**44**	**65505**		**77**	**105095**	**10088**
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	0	0		**7**	**9996**	**4615**
1980 - 1989	5	11635	5878	0	0		**5**	**11635**	**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**	**0**	**0**		**16**	**27754**	**13838**
Niederlande									
Vor 1930	16	1745	1482	0	0		**16**	**1745**	**1482**
1930 - 1949	22	5867	3813	0	0		**22**	**5867**	**3813**
1950 - 1959	129	72442	39698	0	0		**129**	**72442**	**39698**
1960 - 1969	202	101334	57326	7	3207		**209**	**104541**	**57326**
1970 - 1979	96	123238	57911	14	27874		**110**	**151112**	**57911**
1980 - 1989	57	93655	52961	7	13749		**64**	**107404**	**52961**
1990 - 1999	77	141035	77376	8	19798		**85**	**160833**	**77376**
2000 - 2006	137	379490	187108	2	2934		**139**	**382424**	**187108**
unbekannt	10	16584	277	1	677		**11**	**17261**	**277**
insgesamt	**746**	**935390**	**477952**	**39**	**68239**		**785**	**1003629**	**477952**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt Tankschifffahrt		
	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 - 1959	2	3559	2103	0	0		**2**	**3559**	**2103**
1960 - 1969	3	4135	1821	1	1970		**4**	**6105**	**1821**
1970 - 1979	9	20252	10321	0	0		**9**	**20252**	**10321**
1980 - 1989	13	33713	13325	0	0		**13**	**33713**	**13325**
1990 - 1999	10	21489	10824	0	0		**10**	**21489**	**10824**
2000 - 2006	7	23489	9387	1	2073		**8**	**25562**	**9387**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**44**	**106637**	**47781**	**2**	**4043**		**46**	**110680**	**47781**
Ungarn									
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	2	1167	0	1	1235		**3**	**2402**	**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	**2**	**1167**	**0**	**1**	**1235**		**3**	**2402**	**0**
Slowakei									
Vor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	1	0		**1**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	1	0		**1**	**0**	**0**
1960 - 1969	3	0	2041	2	0		**5**	**0**	**2041**
1970 - 1979	0	0	0	22	0		**22**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	4	0		**4**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
unbekannt	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
insgesamt	**3**	**0**	**2041**	**30**	**0**		**33**	**0**	**2041**

	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insgesamt Tankschifffahrt		
	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. Tschechien									
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			Insgesamt Tankschifffahrt		
	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	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**
insgesamt									
Vor 1930	**33**	**6101**	**4044**	**1**	**383**	**0**	**34**	**6484**	**4044**
1930 - 1949	**43**	**17306**	**10645**	**1**	**0**	**0**	**44**	**17306**	**10645**
1950 - 1959	**246**	**198415**	**103294**	**11**	**7122**	**0**	**257**	**205537**	**103294**
1960 - 1969	**333**	**238484**	**126397**	**32**	**26206**	**0**	**365**	**264690**	**126397**
1970 - 1979	**295**	**476804**	**228612**	**62**	**76484**	**0**	**357**	**553288**	**228612**
1980 - 1989	**142**	**278346**	**137459**	**25**	**28858**	**0**	**167**	**307204**	**137459**
1990 - 1999	**143**	**262204**	**135258**	**21**	**33797**	**0**	**164**	**296001**	**135258**
2000 - 2006	**215**	**579522**	**285767**	**7**	**14826**	**0**	**222**	**594348**	**285767**
unbekannt	**18**	**31101**	**277**	**22**	**35568**	**0**	**40**	**66669**	**277**
insgesamt	**1468**	**2088283**	**1031753**	**182**	**223244**	**0**	**1650**	**2311527**	**1031753**

	Schleppboote			Schubboote			insgesamt		
	Einheiten	Tonnage	Leistung	Einheiten	Tonnage	Leistung	**Einheiten**	**Tonnage**	**Leistung**
	Anzahl	t	kW	Anzahl	t	kW	**Anzahl**	**t**	**kW**
Deutschland									
Vor 1930	40		9071	19		4675	**59**		**13746**
1930 - 1949	26		4351	23		8580	**49**		**12931**
1950 - 1959	31		6263	17		4556	**48**		**10819**
1960 - 1969	24		3957	84		28853	**108**		**32810**
1970 - 1979	13		2428	57		58591	**70**		**61019**
1980 - 1989	2		705	84		31068	**86**		**31773**
1990 - 1999	2		883	6		2390	**8**		**3273**
2000 - 2006	0		0	1		213	**1**		**213**
unbekannt	1		110	1		59	**2**		**169**
insgesamt	**139**		**27768**	**292**		**138985**	**431**		**166753**
Österreich(2004)									
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	0		0	10		9200	**10**		**9200**
insgesamt	**0**		**0**	**10**		**9200**	**10**		**9200**
Belgien									
Vor 1930	2		501	18		5371	**20**		**5872**
1930 - 1949	3		220	25		7399	**28**		**7619**
1950 - 1959	6		1159	20		6518	**26**		**7677**
1960 - 1969	4		1154	16		9135	**20**		**10289**
1970 - 1979	5		2464	20		10652	**25**		**13115**
1980 - 1989	2		196	7		3444	**9**		**3641**
1990 - 1999	1		374	8		5292	**9**		**5666**
2000 - 2006	0		0	4		5844	**4**		**5844**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**23**		**6068**	**118**		**53655**	**141**		**59723**

	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	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**		**0**
Frankreich: indikativ Angaben für Schubboote vom 31.12.2003									
Luxemburg									
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	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**		**0**
Niederlande									
Vor 1930	11		4728	155		23916	**166**		**28644**
1930 - 1949	18		7742	201		43069	**219**		**50811**
1950 - 1959	9		3748	185		46679	**194**		**50427**
1960 - 1969	27		12990	128		30090	**155**		**43080**
1970 - 1979	30		22014	71		28648	**101**		**50662**
1980 - 1989	25		25642	37		18167	**62**		**43809**
1990 - 1999	5		11517	11		4044	**16**		**15561**
2000 - 2006	1		1350	5		774	**6**		**2124**
unbekannt	0		0	9		1816	**9**		**1816**
insgesamt	**126**		**89731**	**802**		**197203**	**928**		**286934**

	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		353	1		368	**2**		**721**
1950 - 1959	0		0	1		728	**1**		**728**
1960 - 1969	0		0	2		302	**2**		**302**
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**
insgesamt	**1**		**353**	**4**		**1398**	**5**		**1751**
Ungarn									
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	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**		**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	0		0	4		5444	**4**		**5444**
1970 - 1979	0		0	11		9910	**11**		**9910**
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	**0**		**0**	**36**		**40570**	**36**		**40570**

	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	2		0	1		0	**3**		**0**
1950 - 1959	3		0	0		0	**3**		**0**
1960 - 1969	15		5232	4		3127	**19**		**8359**
1970 - 1979	14		1058	7		2106	**21**		**3164**
1980 - 1989	10		8013	18		0	**28**		**8013**
1990 - 1999	1		0	1		1764	**2**		**1764**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**45**		**14303**	**31**		**6997**	**76**		**21300**
Bulgarien									
Vor 1930	1		0	0		0	**1**		**0**
1930 - 1949	2		426	0		0	**2**		**426**
1950 - 1959	3		1792	0		0	**3**		**1792**
1960 - 1969	12		4482	3		1514	**15**		**5996**
1970 - 1979	6		2024	12		11738	**18**		**13762**
1980 - 1989	1		2206	6		7550	**7**		**9756**
1990 - 1999	0		0	3		7281	**3**		**7281**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
unbekannt	1		0	0		0	**1**		**0**
insgesamt	**26**		**10930**	**24**		**28083**	**50**		**39013**
Rep. Tschechien									
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	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	0		0	0		0	**0**		**0**
insgesamt	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**		**0**
insgesamt									
Vor 1930	**55**		**14399**	**192**		**33962**	**247**		**48361**
1930 - 1949	**55**		**13580**	**251**		**59416**	**306**		**72996**
1950 - 1959	**58**		**14231**	**223**		**58481**	**281**		**72712**
1960 - 1969	**90**		**29026**	**249**		**78850**	**339**		**107876**
1970 - 1979	**83**		**31407**	**210**		**124786**	**293**		**156193**
1980 - 1989	**57**		**39329**	**245**		**87641**	**302**		**126971**
1990 - 1999	**9**		**12774**	**39**		**28900**	**48**		**41674**
2000 - 2006	**2**		**1542**	**10**		**6831**	**12**		**8373**
unbekannt	**2**		**110**	**21**		**11096**	**23**		**11206**
insgesamt	**411**		**156398**	**1440**		**489963**	**1851**		**646361**

Tabelle MO4: Neubauten bis Ende Dezember 2008

Schiffstyp	2002		2003		2004		2005	
	Anzahl	**T**	**Anzahl**	**T**	**Anzahl**	**T**	**Anzahl**	**T**
Gütermotorschiffe	45	113114	34	89676	28	71326	34	87645
Güterschubleichter	29	37180	28	78156	14	23636	12	11401
Insgesamt	**74**	**150294**	**62**	**167832**	**42**	**94962**	**46**	**99046**
Tankmotorschiffe	22	65548	45	131455	54	139718	46	130860
Tankschubleichter	2	178	1	1800	3	2427	2	2527
Insgesamt	**24**	**65726**	**46**	**133255**	**57**	**142145**	**48**	**133387**
Schubboote	17		10		5		5	
Schleppboote	9		1		1		5	
Insgesamt	**26**		**11**		**6**		**10**	
	Anzahl	kW	**Anzahl**	kW	**Anzahl**	kW	**Anzahl**	kW
Kabinenschiffe	2	1276	0	0	1	992	0	0
Ausflugsschiffe	3	11670	1	279	1	177	0	0
Insgesamt	**5**	**12946**	**1**	**279**	**2**	**1169**	**0**	**0**

Schiffstyp	2006		2007		2008		total 2002 - 2008	
	Anzahl	**T**	**Anzahl**	**T**	**Anzahl**	**T**	**Anzahl**	**T**
Gütermotorschiffe	41	124116	74	254030	23	79084	279	818991
Güterschubleichter	25	37735	34	94224	27	65223	169	347555
Insgesamt	**66**	**161851**	**108**	**348254**	**50**	**144307**	**448**	**1166546**
Tankmotorschiffe	35	102352	31	78734	16	57734	249	706401
Tankschubleichter	0	0	0	0	0	0	8	6932
Insgesamt	**28**	**77565**	**31**	**78734**	**16**	**57734**	**257**	**713333**
Schubboote	4	1644	4		4	8520	49	10164
Schleppboote	2	1959	3		0	0	21	1959
Insgesamt	**6**		**7**		**4**	**8520**	**70**	**12123**
	Anzahl	kW	**Anzahl**	kW	**Anzahl**	kW	**Anzahl**	kW
Kabinenschiffe	0	0	5	7780	0	0	8	10048
Ausflugsschiffe	0	0			0	0	5	12126
Insgesamt	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**13**	**22174**

Quellen: IVR und ZKR-Sekretariat

Tabelle OM5- TRANSPORT (national) VON GÜTERN AUF WASSERSTRASSEN NACH LÄNDERN

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	**2005**	**2006**	**2007**	**2005**	**2006**	**2007**	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorien								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Schweiz	Nicht ausgewiesen, da es sich ausschließlich um Transporte handelt die auf Seen abgewickelt werden							
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse								
1	Nahrungs- und Futtermittel								
2	Feste mineralische Brennstoffe								
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse								
4	Erze und Metallabfälle								
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle								
6	Steine, Erden und Baustoffe								
7	Düngemittel								
8	Chemische Erzeugnisse								
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.								
	Deutschland	**56663**	**57156**	**59150**	**11695**	**11231**	**11798**	**3,49%**	**5,05%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2554	2348	2458	838	728	805	**4,69%**	**10,64%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	3441	3565	3940	1014	974	1093	**10,51%**	**12,25%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	7571	7324	6624	1126	1057	1057	**-9,56%**	**0,04%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	14770	14245	14336	2750	2537	2547	**0,64%**	**0,38%**
4	Erze und Metallabfälle	3115	3065	4253	810	725	836	**38,76%**	**15,27%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	1505	1385	1522	616	538	558	**9,89%**	**3,74%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	15657	17397	17501	2944	3013	3124	**0,60%**	**3,69%**
7	Düngemittel	1044	1012	1040	403	395	402	**2,73%**	**1,71%**
8	Chemische Erzeugnisse	5262	5297	5912	873	998	1122	**11,60%**	**12,47%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	1744	1518	1565	321	266	253	**3,11%**	**-4,78%**
	Österreich	**356**	**1137**	**972**	**36**	**137**	**146**	**-14,50%**	**6,37%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	9	4	2	2	1	0	**-49,90%**	**-62,33%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	2	0	0	0	0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	1	2	0	0	0	**55,60%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	136	601	572	23	125	121	**-4,85%**	**-3,02%**
4	Erze und Metallabfälle	1	0	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	85	91	113	10	11	14	**24,13%**	**28,37%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	111	439	283	0	0	10	**-35,57%**	
7	Düngemittel	11	1	1	1	0	0	**-50,00%**	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	1	0	0	0	0	0		

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	2005	2006	2007	2005	2006	2007	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorien								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Belgien	**35409**	**37543**	**(*)**	**3060**	**3169**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	520	537		53	56			
1	Nahrungs- und Futtermittel	1013	1286		58	74			
2	Feste mineralische Brennstoffe	4241	3742		449	409			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	7453	7478		550	550			
4	Erze und Metallabfälle	1504	1728		164	181			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	1282	2192		99	202			
6	Steine, Erden und Baustoffe	11678	12224		1182	1153			
7	Düngemittel	1649	1585		102	104			
8	Chemische Erzeugnisse	2218	2315		188	197			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/Fertigwaren.	3851	4456		215	243			
	Bulgarien	**1876**	**2000**	**2203**	**67**	**64**	**(*)**	**10,14%**	**-100,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1	0		0	0			
1	Nahrungs- und Futtermittel	0	0		0	0			
2	Feste mineralische Brennstoffe	17	39	7	3	6		**-81,58%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	17	0	0			
4	Erze und Metallabfälle	0	0		0	0			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	0	0	2	0	0			
6	Steine, Erden und Baustoffe	1855	1961	2176	64	58		**10,96%**	
7	Düngemittel	0	0		0	0			
8	Chemische Erzeugnisse	0	0		0	0			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/Fertigwaren.	3	0	0	0	0			
	Frankreich	**28936**	**30555**	**(*)**	**4640**	**4645**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2981	2753		811	725			
1	Nahrungs- und Futtermittel	461	562		130	140			
2	Feste mineralische Brennstoffe	1809	1557		539	497			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3274	3988		358	447			
4	Erze und Metallabfälle	161	180		42	48			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	246	273		59	68			
6	Steine, Erden und Baustoffe	17066	18127		1980	1954			
7	Düngemittel	84	107		23	32			
8	Chemische Erzeugnisse	1035	963		260	252			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/Fertigwaren.	1819	2045		438	482			

(*) für diese Staaten werden die Angaben von EUROST nur noch nach NST 2007 geliefert

N° / NST	Land / Güterkategorie	Menge 2005	Menge 2006	Menge 2007	Transportleistung 2005	Transportleistung 2006	Transportleistung 2007	Veränderung 06 / 07 1000 t	Veränderung 06 / 07 mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Luxemburg	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
1	Nahrungs- und 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 und Metallabfälle	0	0	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	0	0	0	0	0	0		
6	Steine, Erden und 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	**54**	**80**	**(*)**	**6**	**8**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1	4		0	0			
1	Nahrungs- und Futtermittel	0	0		0	0			
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0		0	0			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	29	22		4	3			
4	Erze und Metallabfälle	0	0		0	0			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	0	2		0	0			
6	Steine, Erden und Baustoffe	12	40		1	4			
7	Düngemittel	0	0		0	0			
8	Chemische Erzeugnisse	0	0		0	0			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/Fertigwaren.	12	12		1	1			
	Niederlande	**92007**	**90182**	**(*)**	**10425**	**10060**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1298	1370		176	187			
1	Nahrungs- und Futtermittel	6817	6364		898	841			
2	Feste mineralische Brennstoffe	2732	2721		412	402			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	19407	19702		2300	2264			
4	Erze und Metallabfälle	1619	1425		240	219			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	1064	1271		157	189			
6	Steine, Erden und Baustoffe	41433	38681		3953	3626			
7	Düngemittel	1271	1049		258	217			
8	Chemische Erzeugnisse	5512	4994		736	664			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/Fertigwaren.	10854	12605		1295	1451			

(*) für diese Staaten werden die Angaben von EUROST nur noch nach NST 2007 geliefert

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	2005	2006	2007	2005	2006	2007	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Polen	**4466**	**4460**	**(*)**	**185**	**184**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5	2		0	0			
1	Nahrungs- und Futtermittel	5	14		0	1			
2	Feste mineralische Brennstoffe	682	728		121	126			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	62	15		1	0			
4	Erze und Metallabfälle	261	106		12	1			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	71	40		6	4			
6	Steine, Erden und Baustoffe	3004	3207		34	41			
7	Düngemittel	52	74		1	2			
8	Chemische Erzeugnisse	276	255		4	4			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	48	19		6	5			
	Tschechische Republik	**685**	**418**	**630**	**30**	**15**	**(*)**	**50,82%**	**-100,00%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	21	1	0	1	0			
1	Nahrungs- und Futtermittel	0	1	0	0	0		**-73,50%**	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	0	0			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0			
4	Erze und Metallabfälle	1	0	0	1	0			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	0	0	0	0	0			
6	Steine, Erden und Baustoffe	643	414	630	28	15		**52,15%**	**-95,55%**
7	Düngemittel	14	1	0	0	0			
8	Chemische Erzeugnisse	0	1	0	0	0			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	6	0	0	0	0			
	Rumänien	**27335**	**23552**	**22829**	**5117**	**4881**	**4355**	**-3,07%**	**-10,77%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	575	653	351	0	200	90	**-46,25%**	**-100,00%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	104	203	431	33	74	139	**112,07%**	**87,52%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1837	2371	2852	357	479	578	**20,30%**	**20,67%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	23	9	40	5	7	22	**344,64%**	**214,50%**
4	Erze und Metallabfälle	13119	9817	7129	3306	2716	1643	**-27,38%**	**-39,51%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	1862	1537	1675	438	428	359	**8,98%**	**-16,04%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	9332	8580	9308	822	829	1166	**8,49%**	**40,59%**
7	Düngemittel	434	287	644	142	109	224	**124,53%**	**105,64%**
8	Chemische Erzeugnisse	32	59	263	8	23	98	**346,46%**	**325,46%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	17	36	134	6	16	37	**273,08%**	**129,18%**

(*) für diese Staaten werden die Angaben von EUROST nur noch nach NST 2007 geliefert

N° / NST	Land / Güterkategorie	Menge 2005	Menge 2006	Menge 2007	Transportleistung 2005	Transportleistung 2006	Transportleistung 2007	Veränderung 06 / 07 1000 t	Veränderung 06 / 07 mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Slowakei	**103**	**94**	**239**	**5**	**3**	**4**	**154,30%**	**34,04%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	9	4	0	0	0	0	**-91,93%**	
1	Nahrungs- und 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 und Metallabfälle	0	0	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	0	0	0	0	0	0		
6	Steine, Erden und Baustoffe	94	90	239	5	3	4	**165,14%**	**32,51%**
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**	**163**	**39**	**39**	**31**	**-13,88%**	**-19,43%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	9	4	0	0	0	0		
1	Nahrungs- und Futtermittel	0	0	0	0	0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	173	170	139	38	38	31	**-18,07%**	**-18,40%**
4	Erze und Metallabfälle	0	0	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	0	0	0	0	0	0		
6	Steine, Erden und Baustoffe	13	15	23	1	1	0	**56,60%**	**-58,88%**
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		
	EU27	**247888**	**247178**	**(**)**	**35465**	**34396**	**(**)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7975	7678		2078	1898			
1	Nahrungs- und Futtermittel	11843	11994		2133	2103			
2	Feste mineralische Brennstoffe	18890	18483		3007	2978			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	45154	46058		5992	5932			
4	Erze und Metallabfälle	19780	16322		4575	3888			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	6113	6790		1386	1441			
6	Steine, Erden und Baustoffe	100885	101160		11012	10696			
7	Düngemittel	4559	4116		931	858			
8	Chemische Erzeugnisse	14335	13885		2068	2139			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	18354	20692		2283	2463			

(*) für diese Staaten werden die Angaben von EUROST nur noch nach NST 2007 geliefert
(**) zurzeit nicht berechenbar wegen dem Übergang auf die neue Kodifizierung

Tabelle OM6 - TRANSPORT (international) VON GÜTERN AUF WASSERSTRASSEN NACH LÄNDERN

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	2005	2006	2007	2005	2006	2007	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Schweiz	**7259**	**6750**	**7106**	**57**	**53**	**56**	**5,27%**	**6,49%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	221	299	384	2	3	4	**28,43%**	**48,15%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	404	418	543	3	3	5	**29,90%**	**61,81%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	98	145	222	1	1	2	**53,10%**	**36,05%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3607	3028	2816	29	24	23	**-7,00%**	**-5,58%**
4	Erze und Metallabfälle	107	157	112	1	1	1	**-28,66%**	**-31,97%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	753	862	992	6	6	6	**15,08%**	**-5,66%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	552	454	508	4	3	3	**11,89%**	**-8,81%**
7	Düngemittel	185	161	171	2	2	2	**6,21%**	**14,94%**
8	Chemische Erzeugnisse	899	774	857	7	6	7	**10,72%**	**16,28%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	433	452	501	2	2	3	**10,84%**	**43,69%**
	Deutschland	**180103**	**186339**	**189824**	**52401**	**52745**	**52918**	**1,87%**	**0,33%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8653	8442	8013	4442	4446	4177	**-5,08%**	**-6,06%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	12334	11076	11310	5217	4253	4517	**2,11%**	**6,20%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	26134	28685	29686	7439	7605	7463	**3,49%**	**-1,87%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	24055	24894	21157	7909	8065	6669	**-15,01%**	**-17,31%**
4	Erze und Metallabfälle	32731	32899	33621	5491	5440	5630	**2,19%**	**3,49%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	11705	12444	14338	3320	3506	4161	**15,22%**	**18,68%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	28535	32352	33777	7274	8261	8561	**4,40%**	**3,63%**
7	Düngemittel	5067	4759	4691	2189	2032	2025	**-1,42%**	**-0,34%**
8	Chemische Erzeugnisse	14725	14788	16005	4047	4223	4482	**8,23%**	**6,13%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	16164	16000	17227	5073	4914	5234	**7,67%**	**6,52%**
	Österreich	**8980**	**8046**	**12000**	**1715**	**1700**	**2451**	**49,14%**	**44,17%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	937	880	1395	197	232	410	**58,50%**	**76,76%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	887	707	971	221	177	252	**37,36%**	**42,52%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	177	151	273	30	33	55	**81,09%**	**65,44%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1866	1021	1848	253	136	241	**81,01%**	**77,22%**
4	Erze und Metallabfälle	3040	2841	3438	631	601	734	**21,01%**	**22,09%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	491	803	1199	93	190	299	**49,32%**	**57,30%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	524	493	1486	87	79	111	**201,38%**	**40,86%**
7	Düngemittel	874	916	921	146	176	190	**0,57%**	**7,68%**
8	Chemische Erzeugnisse	62	35	71	17	10	18	**101,47%**	**78,99%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	122	199	398	40	66	142	**99,90%**	**114,58%**

N° / NST	Land / Güterkategorie	Menge 2005	Menge 2006	Menge 2007	Transportleistung 2005	Transportleistung 2006	Transportleistung 2007	Veränderung 06 / 07 1000 t	Veränderung 06 / 07 mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Belgien	**124988**	**128312**	**(*)**	**5506**	**5740**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4533	5082		395	458			
1	Nahrungs- und Futtermittel	4696	4470		214	215			
2	Feste mineralische Brennstoffe	9187	8870		462	481			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	20862	20935		602	592			
4	Erze und Metallabfälle	8105	6756		506	442			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	7901	7946		382	454			
6	Steine, Erden und Baustoffe	28776	30774		1749	1843			
7	Düngemittel	4450	4662		359	372			
8	Chemische Erzeugnisse	12662	13824		384	405			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	23816	24993		453	478			
	Bulgarien	**3395**	**3947**	**4420**	**690**	**721**	**947**	**11,97%**	**31,38%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	144	235	251	17	6	43	**6,85%**	**612,15%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	118	149	140	5	8	12	**-6,33%**	**44,93%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1426	1376	1774	318	285	386	**28,91%**	**35,34%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	114	260	397	5	35	74	**52,69%**	**110,96%**
4	Erze und Metallabfälle	598	563	686	199	182	235	**21,81%**	**29,14%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	648	828	763	96	131	131	**-7,85%**	**-0,34%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	99	355	294	19	54	41	**-17,27%**	**-24,40%**
7	Düngemittel	19	18	24	3	3	5	**33,44%**	**55,72%**
8	Chemische Erzeugnisse	32	12	54	7	1	10	**345,99%**	**908,85%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	197	151	38	21	16	12	**-74,86%**	**-23,73%**
	Frankreich	**39411**	**40893**	**(*)**	**4266**	**4360**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5946	6412		780	821			
1	Nahrungs- und Futtermittel	2823	2892		363	357			
2	Feste mineralische Brennstoffe	4301	4657		257	299			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	6440	5361		753	620			
4	Erze und Metallabfälle	2350	2620		219	243			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	2585	2984		378	432			
6	Steine, Erden und Baustoffe	8859	9892		740	824			
7	Düngemittel	1371	1221		193	170			
8	Chemische Erzeugnisse	1941	2019		255	269			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	2795	2835		328	325			

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	2005	2006	2007	2005	2006	2007	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Luxemburg	**10377**	**11395**	**(*)**	**342**	**381**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1776	2057		66	77			
1	Nahrungs- und Futtermittel	784	1024		29	38			
2	Feste mineralische Brennstoffe	3718	3994		138	147			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	547	562		3	4			
4	Erze und Metallabfälle	1307	1609		42	48			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	826	946		27	31			
6	Steine, Erden und Baustoffe	1008	870		25	26			
7	Düngemittel	318	250		9	7			
8	Chemische Erzeugnisse	81	73		3	3			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	12	10		0	0			
	Ungarn	**8359**	**7247**	**(*)**	**2105**	**1905**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1986	1853		339	333			
1	Nahrungs- und Futtermittel	1243	724		268	161			
2	Feste mineralische Brennstoffe	328	272		90	81			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1251	834		200	121			
4	Erze und Metallabfälle	1568	1326		583	495			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	899	1143		276	359			
6	Steine, Erden und Baustoffe	229	287		69	98			
7	Düngemittel	333	341		98	96			
8	Chemische Erzeugnisse	119	133		44	50			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	403	334		138	111			
	Niederlande	**225631**	**227671**	**(*)**	**31799**	**32250**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	6315	6385		929	952			
1	Nahrungs- und Futtermittel	12193	11643		1895	1806			
2	Feste mineralische Brennstoffe	24915	25936		3589	3718			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	37492	38293		4951	5008			
4	Erze und Metallabfälle	35194	34272		4706	4617			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	10988	10653		1808	1769			
6	Steine, Erden und Baustoffe	35640	37504		4995	5264			
7	Düngemittel	4695	4559		846	809			
8	Chemische Erzeugnisse	22091	22644		3340	3403			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	36108	35782		4740	4904			

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	2005	2006	2007	2005	2006	2007	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Polen	**2701**	**2148**	**(*)**	**141**	**105**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	41	51		2	3			
1	Nahrungs- und Futtermittel	123	29		7	2			
2	Feste mineralische Brennstoffe	1092	1055		62	52			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0		0	0			
4	Erze und Metallabfälle	274	261		14	13			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	497	302		30	16			
6	Steine, Erden und Baustoffe	329	182		8	4			
7	Düngemittel	289	197		14	10			
8	Chemische Erzeugnisse	47	48		2	2			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	9	23		2	3			
	Tschechische Republik	**929**	**721**	**511**	**34**	**29**	**19**	**-29,19%**	**-33,60%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	307	232	92	11	8	3	**-60,47%**	**-65,45%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	354	241	249	10	8	7	**3,49%**	**-9,24%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	10	0	0	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
4	Erze und Metallabfälle	13	16	27	1	1	1	**66,08%**	**8,76%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	18	33	16	0	1	0	**-52,86%**	**-60,60%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	66	65	38	3	3	2	**-40,81%**	**-35,90%**
7	Düngemittel	91	71	46	5	4	3	**-34,79%**	**-30,90%**
8	Chemische Erzeugnisse	44	31	14	2	2	1	**-55,79%**	**-58,10%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	26	32	29	2	2	2	**-10,08%**	**11,18%**
	Rumänien	**5510**	**5721**	**6597**	**3121**	**3277**	**3840**	**15,31%**	**17,17%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2155	2681	1912	1676	2087	1422	**-28,69%**	**-31,85%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	58	20	61	37	11	34	**203,77%**	**210,37%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1151	761	1177	333	216	388	**54,70%**	**79,79%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	122	203	303	34	44	72	**49,23%**	**62,71%**
4	Erze und Metallabfälle	1035	1152	1387	446	439	970	**20,42%**	**120,93%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	382	219	582	291	126	449	**165,74%**	**256,39%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	265	359	776	89	134	237	**116,07%**	**77,17%**
7	Düngemittel	199	237	305	137	163	210	**28,84%**	**28,62%**
8	Chemische Erzeugnisse	8	8	1	5	1	1	**-90,30%**	**-35,13%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	135	81	93	73	56	56	**14,60%**	**0,83%**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge 2005	Menge 2006	Menge 2007	Transportleistung 2005	Transportleistung 2006	Transportleistung 2007	Veränderung 06 / 07 1000 t	Veränderung 06 / 07 mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Slowakei	**2247**	**2158**	**7774**	**82**	**98**	**1000**	**260,22%**	**920,35%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	154	136	55	11	11	4	**-59,78%**	**-67,98%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	145	61	87	10	5	7	**42,01%**	**45,49%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	68	111	113	6	10	12	**1,56%**	**23,09%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	634	765	875	14	35	43	**14,34%**	**22,95%**
4	Erze und Metallabfälle	778	574	975	18	10	17	**69,89%**	**66,13%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	99	180	290	8	20	26	**61,23%**	**30,95%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	39	55	37	5	1	3	**-32,75%**	**201,32%**
7	Düngemittel	258	234	194	5	5	4	**-17,01%**	**-10,12%**
8	Chemische Erzeugnisse	30	26	2	0	0	0	**-94,05%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren. (-)	42	16	5147	5	1	883		
	Kroatien	**1251**	**1320**	**1305**	**81**	**63**	**78**	**-1,16%**	**23,08%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	55	12	60	3	1	3	**401,13%**	**207,11%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	115	80	27	11	7	2	**-66,62%**	**-76,07%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	102	2	17	8	0	1	**772,05%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	6	5	4	0	0	0	**-10,16%**	
4	Erze und Metallabfälle	721	769	674	42	41	38	**-12,39%**	**-6,21%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	73	92	135	5	5	7	**46,78%**	**43,62%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	26	86	121	1	0	7	**40,21%**	
7	Düngemittel	132	113	99	9	8	7	**-12,43%**	**-8,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	13	151	166	1	0	12	**9,74%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	8	10	2	1	1	0	**-81,61%**	**-83,21%**
	EU 27	**251044**	**255509**	**(**)**	**102203**	**103317**	**(**)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	13261	12916		8866	9432			
1	Nahrungs- und Futtermittel	14336	13416		8277	7041			
2	Feste mineralische Brennstoffe	26756	27712		12723	12929			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	40067	40196		14723	14659			
4	Erze und Metallabfälle	37485	36699		12853	12533			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	13763	13763		6710	7037			
6	Steine, Erden und Baustoffe	44176	48721		15063	16594			
7	Düngemittel	6977	6580		4006	3846			
8	Chemische Erzeugnisse	22683	23369		8106	8370			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	31540	32137		10876	10876			

(-) Für die Slowakei gab es ab 2007 eine Registrierung der Güter aus Kategorie 99
(*) für diese Staaten werden die Angaben von EUROSTAT nur noch nach NST 2007 geliefert
(**) zurzeit nicht berechenbar wegen dem Übergang auf die neue Kodifizierung

Tabelle OM7 - TRANSPORT (total) VON GÜTERN AUF WASSERSTRASSEN NACH LÄNDERN

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	2005	2006	2007	2005	2006	2007	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Schweiz	**7259**	**6750**	**7106**	**57**	**53**	**56**	**5,27%**	**6,49%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	221	299	384	2	3	4	**28,43%**	**48,15%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	404	418	543	3	3	5	**29,90%**	**61,81%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	98	145	222	1	1	2	**53,10%**	**36,05%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3607	3028	2816	29	24	23	**-7,00%**	**-5,58%**
4	Erze und Metallabfälle	107	157	112	1	1	1	**-28,66%**	**-31,97%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	753	862	992	6	6	6	**15,08%**	**-5,66%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	552	454	508	4	3	3	**11,89%**	**-8,81%**
7	Düngemittel	185	161	171	2	2	2	**6,21%**	**14,94%**
8	Chemische Erzeugnisse	899	774	857	7	6	7	**10,72%**	**16,28%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	433	452	501	2	2	3	**10,84%**	**43,69%**
	Deutschland	**236767**	**243495**	**248974**	**64096**	**63975**	**64716**	**2,25%**	**1,16%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	11207	10791	10471	5280	5174	4982	**-2,96%**	**-3,71%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	15775	14641	15249	6231	5227	5610	**4,16%**	**7,33%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	33705	36009	36310	8565	8662	8521	**0,84%**	**-1,63%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	38825	39138	35493	10659	10602	9215	**-9,31%**	**-13,08%**
4	Erze und Metallabfälle	35846	35964	37874	6301	6164	6465	**5,31%**	**4,89%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	13210	13828	15860	3936	4044	4719	**14,70%**	**16,69%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	44192	49750	51278	10219	11273	11685	**3,07%**	**3,66%**
7	Düngemittel	6111	5771	5731	2591	2427	2427	**-0,69%**	**-0,01%**
8	Chemische Erzeugnisse	19987	20085	21916	4920	5222	5604	**9,12%**	**7,32%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	17909	17518	18792	5394	5180	5488	**7,27%**	**5,94%**
	Österreich	**9336**	**9183**	**12107**	**1753**	**1837**	**2597**	**31,84%**	**41,35%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	945	884	1398	199	232	410	**58,13%**	**76,92%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	889	707	971	221	177	252	**37,36%**	**42,52%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	177	153	275	30	34	55	**79,74%**	**61,17%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2004	1622	2420	277	260	362	**49,20%**	**39,32%**
4	Erze und Metallabfälle	3041	2841	3438	631	602	734	**21,01%**	**21,88%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	575	894	1312	103	201	313	**46,76%**	**55,72%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	635	930	887	87	79	121	**-4,64%**	**53,11%**
7	Düngemittel	885	918	922	148	176	190	**0,40%**	**7,72%**
8	Chemische Erzeugnisse	62	35	71	17	10	18	**101,47%**	**78,99%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	123	199	413	40	66	142	**107,78%**	**114,66%**

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	**2005**	**2006**	**2007**	**2005**	**2006**	**2007**	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Belgien	**160397**	**165855**	**(*)**	**8566**	**8909**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5053	5619		448	514			
1	Nahrungs- und Futtermittel	5709	5756		272	289			
2	Feste mineralische Brennstoffe	13430	12612		910	890			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	28314	28413		1152	1142			
4	Erze und Metallabfälle	9609	8485		671	622			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	9182	10137		482	657			
6	Steine, Erden und Baustoffe	40454	42998		2930	2996			
7	Düngemittel	6100	6247		461	476			
8	Chemische Erzeugnisse	14880	16139		572	602			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	27666	29449		668	721			
	Bulgarien	**5270**	**5947**	**6622**	**757**	**785**	**1011**	**11,36%**	**28,77%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	146	235	251	17	6	43	**6,85%**	**612,15%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	118	149	140	5	8	12	**-6,33%**	**44,93%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	1441	1416	1781	321	291	387	**25,78%**	**33,04%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	114	260	414	5	35	74	**59,24%**	**111,78%**
4	Erze und Metallabfälle	598	563	686	199	181	235	**21,81%**	**29,85%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	648	828	765	96	132	131	**-7,59%**	**-0,89%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	1954	2315	2470	83	112	102	**6,68%**	**-8,58%**
7	Düngemittel	19	18	24	3	3	5	**33,44%**	**55,72%**
8	Chemische Erzeugnisse	32	12	54	7	1	10	**345,99%**	**908,85%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	200	151	38	21	16	12	**-74,60%**	**-23,58%**
	Frankreich	**68347**	**71448**	**(*)**	**8905**	**9005**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8927	9165		1590	1547			
1	Nahrungs- und Futtermittel	3285	3454		494	497			
2	Feste mineralische Brennstoffe	6110	6215		796	796			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	9714	9349		1111	1066			
4	Erze und Metallabfälle	2511	2800		261	291			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	2831	3256		436	501			
6	Steine, Erden und Baustoffe	25925	28018		2720	2779			
7	Düngemittel	1455	1328		216	202			
8	Chemische Erzeugnisse	2975	2982		515	520			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	4614	4881		766	806			

		Menge			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	**2005**	**2006**	**2007**	**2005**	**2006**	**2007**	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Luxemburg	**10377**	**11395**	**(*)**	**342**	**381**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1776	2057		66	77			
1	Nahrungs- und Futtermittel	784	1024		29	38			
2	Feste mineralische Brennstoffe	3718	3994		138	148			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	547	562		3	4			
4	Erze und Metallabfälle	1307	1609		42	48			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	826	946		27	31			
6	Steine, Erden und Baustoffe	1008	870		25	25			
7	Düngemittel	318	251		9	7			
8	Chemische Erzeugnisse	81	72		3	3			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	12	10		0	0			
	Ungarn	**8413**	**7327**	**(*)**	**2110**	**1913**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1987	1857		339	332			
1	Nahrungs- und Futtermittel	1243	724		268	161			
2	Feste mineralische Brennstoffe	328	272		90	81			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1279	855		204	124			
4	Erze und Metallabfälle	1568	1326		582	495			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	899	1146		276	359			
6	Steine, Erden und Baustoffe	242	327		70	103			
7	Düngemittel	333	341		98	96			
8	Chemische Erzeugnisse	119	133		44	50			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	415	346		139	112			
	Niederlande	**317639**	**317853**	**(*)**	**42225**	**42311**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7613	7755		1105	1139			
1	Nahrungs- und Futtermittel	19009	18007		2794	2647			
2	Feste mineralische Brennstoffe	27647	28658		4001	4121			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	56899	57995		7250	7272			
4	Erze und Metallabfälle	36813	35697		4945	4836			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	12052	11924		1966	1958			
6	Steine, Erden und Baustoffe	77073	76184		8948	8891			
7	Düngemittel	5967	5608		1104	1025			
8	Chemische Erzeugnisse	27603	27638		4076	4067			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	46963	48387		6036	6355			

		Umfang			Transportleistung			Veränderung 06 / 07	
N°	Land	**2005**	**2006**	**2007**	**2005**	**2006**	**2007**	1000 t	mio TKM
NST	Güterkategorie								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Polen	**7166**	**6609**	**(*)**	**327**	**289**	**(*)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	46	52		2	3			
1	Nahrungs- und Futtermittel	128	44		7	3			
2	Feste mineralische Brennstoffe	1774	1783		182	180			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	62	14		1	0			
4	Erze und Metallabfälle	535	367		26	13			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	568	343		37	21			
6	Steine, Erden und Baustoffe	3332	3389		41	44			
7	Düngemittel	342	271		16	11			
8	Chemische Erzeugnisse	322	304		7	6			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	57	42		8	8			
	Tschechische Republik	**1613**	**1141**	**1141**	**64**	**44**	**36**	**0,00%**	**-17,63%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	329	234	92	11	8	3	**-60,80%**	**-65,45%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	353	241	250	10	8	7	**3,60%**	**-9,16%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	10	0	27	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	16	0	0	0		
4	Erze und Metallabfälle	14	16		2	1	1		**8,76%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	18	33		0	0	0		
6	Steine, Erden und Baustoffe	708	481	668	31	18	19	**38,95%**	**4,92%**
7	Düngemittel	105	72	46	6	4	3	**-35,69%**	**-30,90%**
8	Chemische Erzeugnisse	44	32	14	2	2	1	**-57,17%**	**-58,10%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	32	32	29	2	3	2	**-9,66%**	**-25,56%**
	Rumänien	**32845**	**29274**	**29425**	**8436**	**8157**	**8195**	**0,52%**	**0,46%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2731	3335	2263	1873	2286	1512	**-32,15%**	**-33,85%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	162	222	491	70	85	173	**121,29%**	**103,41%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	2988	3131	4030	690	696	966	**28,70%**	**38,84%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	146	212	343	39	50	94	**61,77%**	**87,22%**
4	Erze und Metallabfälle	14154	10969	8517	3753	3155	2613	**-22,36%**	**-17,18%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	2243	1756	2257	729	554	808	**28,53%**	**45,92%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	9596	8939	10084	911	963	1403	**12,81%**	**45,68%**
7	Düngemittel	633	525	950	279	272	434	**80,90%**	**59,48%**
8	Chemische Erzeugnisse	40	68	264	13	24	99	**288,51%**	**310,44%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	152	117	227	79	72	93	**94,13%**	**29,36%**

N° NST	Land / Güterkategorie	Umfang 2005	Umfang 2006	Umfang 2007	Transportleistung 2005	Transportleistung 2006	Transportleistung 2007	Veränderung 06 / 07 1000 t	Veränderung 06 / 07 mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Slowakei	**2350**	**2252**	**8013**	**88**	**106**	**1004**	**255,80%**	**847,14%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	164	140	55	12	11	4	**-60,70%**	**-67,69%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	145	61	87	10	5	7	**42,01%**	**45,49%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	68	111	113	6	10	12	**1,56%**	**23,09%**
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	634	765	875	14	35	43	**14,34%**	**22,95%**
4	Erze und Metallabfälle	777	574	975	18	10	17	**69,89%**	**66,13%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	99	180	290	8	20	26	**61,23%**	**30,95%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	133	145	276	10	9	7	**90,07%**	**-22,35%**
7	Düngemittel	258	234	194	5	5	4	**-17,01%**	**-10,12%**
8	Chemische Erzeugnisse	30	26	2	0	0	0	**-94,05%**	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren. (-)	42	16	5147	5	1	883		
	Kroatien	**1446**	**1509**	**1467**	**119**	**116**	**109**	**-2,76%**	**-6,07%**
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	65	15	60	4	1	3	**300,90%**	**207,11%**
1	Nahrungs- und Futtermittel	115	80	27	11	7	2	**-66,62%**	**-76,07%**
2	Feste mineralische Brennstoffe	102	2	17	8	0	1	**772,05%**	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	178	177	144	38	38	31	**-18,77%**	**-17,92%**
4	Erze und Metallabfälle	721	769	674	41	41	38	**-12,39%**	**-6,21%**
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	73	92	135	5	5	7	**46,78%**	**43,62%**
6	Steine, Erden und Baustoffe	39	101	144	1	5	7	**42,65%**	**40,90%**
7	Düngemittel	132	112	99	9	8	7	**-11,65%**	**-8,33%**
8	Chemische Erzeugnisse	13	151	166	1	10	12	**9,74%**	**16,40%**
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	8	10	2	1	1	0	**-81,61%**	**-83,21%**
	EU 27	**498806**	**503194**	**(**)**	**137668**	**137712**	**(**)**		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	21236	20594		10944	11330			
1	Nahrungs- und Futtermittel	26180	25411		10410	9144			
2	Feste mineralische Brennstoffe	45646	46195		15730	15906			
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	85221	86255		20715	20591			
4	Erze und Metallabfälle	57265	53021		17429	16420			
5	Eisen, Stahl und Ne-Metalle	19876	21059		8096	8477			
6	Steine, Erden und Baustoffe	145060	149880		26075	27290			
7	Düngemittel	11410	10696		4936	4705			
8	Chemische Erzeugnisse	37018	37254		10175	10509			
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb-/ Fertigwaren.	49894	52829		13158	13340			

(-) Für die Slowakei gab es ab 2007 eine Registrierung der Güter aus Kategorie 99
(*) für diese Staaten werden die Angaben von EUROSTAT nur noch nach NST 2007 geliefert
(**) zurzeit nicht berechenbar wegen dem Übergang auf die neue Kodifizierung

Anmerkung:

Auf Grund des Übergangs von der Güterkodifizierung NSTR auf NST 2007 haben einige Staaten für die Angaben des Jahres 2007 nur noch NST 2007 kodierte Daten zur Verfügung gestellt.

Da die beiden Kodifizierungen grundsätzlich verschieden sind, müssen diese Angaben je nach Kodifizierung getrennt dargestellt werden. Aus diesem Grund sind auch die Gütertabellen OM5 bis OM7 unvollkommen dargestellt.

In den Folgenden Tabellen sind die Angaben dieser Staaten für das Jahr 2007 dargestellt.

Ab 2008 kann normalerweise wieder eine einheitliche Darstellung angewandt werden.

2007	Nationale Beförderungen in 1000 Tonnen	BE	FR	IT	LT	LU	HU	NL	PL	FI	UK
GT01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	856	3122	336			1	1678	4		144
GT02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	3479	2832						671		
GT03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	10660	17310	32	125		19	40879	2982		1593
GT04	Nahrungs- und Genussmittel	981	393				0	3228	20		195
GT05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	1						28			
GT06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	218	162				3	432	1	472	8
GT07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	477	3515	152	0		28	3280	0		670
GT08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	3397	1199	140				223	296		10
GT09	Sonstige Mineralerzeugnisse	4402	836				7	1382	0		
GT10	Metalle und Halbzeug daraus; Metall-erzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	4756	982	10				1187	27		24
GT11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungs-geräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizität-serzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren	26	0	26			8	0	0		
GT12	Fahrzeuge	13	89					11457	4		0
GT13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	1	1806					2			
GT14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	51	670					681			892
GT16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	480	142					13			
GT17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.	86									
GT18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden	0									
GT19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01 bis 16 zugeordnet werden können	7301		0				34232			4
GT20	Sonstige Güter a.n.g.	3									
TOTAL	**Insgesamte nationale Beförderungen**	**41484**	**33057**	**695**	**126**		**67**	**98702**	**4006**	**472**	**3540**

Quelle: EUROSTAT

2007	Nationale Leistungen in mio TKM	BE	FR	IT	LT	LU	HU	NL	PL	FI	UK
GT01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	568	1737	26		98	387	993	7		10
GT02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	901	723			124	65	0	143		
GT03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	3150	2570	0	10	47	666	12846	48		80
GT04	Nahrungs- und Genussmittel	233	211			1	50	1184	2		1
GT05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	0						17	0		
GT06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	114	153			1	8	673	5	102	0
GT07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	818	1010	35	0	3	249	4106	1		24
GT08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	961	698	25		9	150	428	22		0
GT09	Sonstige Mineralerzeugnisse	618	204			1	30	708	3		
GT10	Metalle und Halbzeug daraus; Metall-erzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	930	880	2		36	504	2378	43		1
GT11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungs-geräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren	4	5	5		0	34	12	1		
GT12	Fahrzeuge	1	15				47	5557	2		0
GT13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	2	838				0	0			
GT14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	16	120			23	5	490			45
GT16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	201	42			0	0	1			
GT17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nicht-marktbestimmte Güter a.n.g.	13									
GT18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden	0					13				
GT19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01 bis 16 zugeordnet werden können	761		0				12475			0
GT20	Sonstige Güter a.n.g.	1				1	5		0		
	Insgesamte nationale Leistungen	**9293**	**9208**	**93**	**10**	**345**	**2212**	**41868**	**277**	**102**	**162**

Quelle : EUROSTAT

2007	Internationale Beförderungen in 1000 Tonnen	BE	FR	IT	LT	LU	HU	NL	PL	FI	UK
GT01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	5756	7555				2292	5369	90		
GT02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	7963	4003			3344	192		1056		
GT03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	31407	11435			1383	1784	66209			
GT04	Nahrungs- und Genussmittel	3440	1158				224	6086	24		
GT05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren							93			
GT06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	976	1033					3370			
GT07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	7404	6023			396	1372	24957			
GT08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	7326	2812			304	492	2082			
GT09	Sonstige Mineralerzeugnisse	3468	100				107	3531			
GT10	Metalle und Halbzeug daraus; Metall-erzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	6694	4757			1036	1563	12295	598		
GT11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungs-geräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren	33	49				89	69			
GT12	Fahrzeuge						125	36635	5		
GT13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	13	3141								
GT14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	152	724			820	17	2512			
GT16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	11778									
GT17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.	68									
GT18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden	2									
GT19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01 bis 16 zugeordnet werden können	11215						62229			
GT20	Sonstige Güter a.n.g.	7				14	30				
	Insgesamt internationale Beförderungen	**97789**	**42947**	**0**	**0**	**9999**	**8344**	**225439**	**2439**	**0**	**0**

Quelle : EUROSTAT

2007	Internationale Leistungen in mio TKM	BE	FR	IT	LT	LU	HU	NL	PL	FI	UK
GT01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	493	935				387	797	6		
GT02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	506	235			124	65		50		
GT03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	2042	852			47	664	9068			
GT04	Nahrungs- und Genussmittel	176	144				50	888	1		
GT05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren							14			
GT06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	87	118					613			
GT07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	387	686			3	246	3704			
GT08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	677	393			9	150	399			
GT09	Sonstige Mineralerzeugnisse	240	11				28	497			
GT10	Metalle und Halbzeug daraus; Metall-erzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	571	636			36	504	2200	40		
GT11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungs-geräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren	2	5				33	12			
GT12	Fahrzeuge						47	4398	1		
GT13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	1	370								
GT14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	13	54			23	5	398			
GT16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	171									
GT17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nicht-marktbestimmte Güter a.n.g.	6									
GT18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden	0									
GT19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01 bis 16 zugeordnet werden können	337						8893			
GT20	Sonstige Güter a.n.g.	1				1	5				
	Insgesamte internationale Leistungen	**5712**	**4452**	**0**	**0**	**345**	**2206**	**31880**	**132**	**0**	**0**

Quelle : EUROSTAT

2007	Insgesamt Beförderungen in 1000 Tonnen	BE	FR	IT	LT	LU	HU	NL	PL	FI	UK
GT01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	6612	10677	336		2617	2293	7047	93		144
GT02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	11442	6835			3344	192	3	1727		
GT03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	42067	28745	32	125	1383	1803	107088	3187		1593
GT04	Nahrungs- und Genussmittel	4421	1550			26	224	9313	44		195
GT05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	3						121	9		
GT06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	1194	1195			20	23	3802	88	472	8
GT07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	12177	9538	152	0	396	1400	28237	14		670
GT08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	10723	4011	140		304	492	2305	587		10
GT09	Sonstige Mineralerzeugnisse	7869	936			37	115	4913	49		
GT10	Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	11450	5739	10		1036	1563	13482	625		24
GT11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren	59	50	26		2	98	69	11		
GT12	Fahrzeuge	98	92				125	48092	9		0
GT13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	14	4946				1	2			
GT14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	203	1394			820	17	3193			892
GT16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	12259	296			0	0	13			
GT17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.	154									
GT18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden	2					34				
GT19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01 bis 16 zugeordnet werden können	18516		0				96461			4
GT20	Sonstige Güter a.n.g.	10				14	30		2		
	Insgesamte Beförderungen	**139273**	**76004**	**695**	**126**	**9999**	**8410**	**324141**	**6444**	**472**	**3540**

Quelle : EUROSTAT

2007	Insgesamte Leistungen in mio TKM	BE	FR	IT	LT	LU	HU	NL	PL	FI	UK
GT01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse	568	1737	26		98	387	993	7		10
GT02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	901	723			124	65	0	143		
GT03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze	3150	2570	0	10	47	666	12846	48		80
GT04	Nahrungs- und Genussmittel	233	211			1	50	1184	2		1
GT05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	0						17	0		
GT06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger	114	153			1	8	673	5	102	0
GT07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	818	1010	35	0	3	249	4106	1		24
GT08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt- und Brutstoffe	961	698	25		9	150	428	22		0
GT09	Sonstige Mineralerzeugnisse	618	204			1	30	708	3		
GT10	Metalle und Halbzeug daraus; Metall-erzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte	930	880	2		36	504	2378	43		1
GT11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungs-geräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, steuerungs- und regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren	4	5	5		0	34	12	1		
GT12	Fahrzeuge	1	15				47	5557	2		0
GT13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse	2	838				0	0			
GT14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle	16	120			23	5	490			45
GT16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	201	42			0	0	1			
GT17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nichtmarktbestimmte Güter a.n.g.	13									
GT18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden	0					13				
GT19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 01 bis 16 zugeordnet werden können	761		0				12475			0
GT20	Sonstige Güter a.n.g.	1				1	5		0		
	Insgesamte Leistungen	**9293**	**9208**	**93**	**10**	**345**	**2212**	**41868**	**277**	**102**	**162**

Quelle : EUROSTAT

Tabelle MO8 : Containerbeförderungen auf den Hauptachsen
Nationale Containertransporte (in TEU)

	gesamt	leer	beladen
Niederlande			
5	746981		
6	816234		
7	822820		
Entwicklung (2007 / 2006)	**0,81%**		
Deutschland			
5	203709	97521	106188
6	182076	80488	101588
7	185343	78792	106551
Entwicklung (2007 / 2006)	**1,79%**	**-2,11%**	**4,89%**
Frankreich			
(Bassin du Rhône) 5	55807	-	-
6	61258		
7	67055		
Entwicklung (2007 / 2006)	**9,46%**	-	-
(Bassin de la Seine) 5	121584	-	-
6	143206		
7	185008		
Entwicklung (2007 / 2006)	**29,19%**	-	-
(Canaux du nord) 5	61709	-	-
6	69751	-	-
7	71103		
Entwicklung (2007 / 2006)	**1,94%**	-	-

Quelle: St BA, CBS, VNF

Nord-Süd Verkehr (in TEU)

	gesamt	Einfuhr			Ausfuhr		
Nord-Süd Verkehr		**gesamt**	**leer**	**beladen**	**gesamt**	**leer**	**beladen**
Belgien / Niederlande							
5	833200	466649			366551		
6	814708	433210			381298		
7	853057	438605			414452		
Entwicklung (2007 / 2006)	**4,71%**	**1,25%**			**8,70%**		
Frankreich / Belgien							
5	35292	16181	10913	5268	19111	3470	15641
6	38809	17441	9587	7854	21368	5986	15382
7	40002	18402	8843	9559	21600	5963	15637
Entwicklung (2007 / 2006)	**3,07%**	**5,51%**	**-7,76%**	**21,71%**	**1,09%**	**-0,38%**	**1,66%**
Frankreich / Niederlande							
5	4785	2349	1040	1309	2436	789	1647
6	8493	4596	807	3789	3897	2070	1827
7	11878	6585	620	5965	5293	3530	1763
Entwicklung (2007 / 2006)	**39,86%**	**43,28%**	**-23,17%**	**57,43%**	**35,82%**	**70,53%**	**-3,50%**
gesamt 5	873277	485179			388098		
gesamt 6	862010	455247			406563		
gesamt 7	904937	463592			441345		
Entwicklung (2007 / 2006)	**4,98%**	**1,83%**			**8,56%**		

Quelle: CBS, VNF

Tabelle MO9: Containerbeförderungen auf dem traditionellen Rhein (Von der deutsch-niederländischen Grenze bis nach Basel)

	Insg.	Rhein – zu Tal			Rhein – zu Berg		
		insgesamt	leer	beladen	insgesamt	leer	beladen
Auf dem 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
2007	1968958	1030018	121614	908404	938940	503465	435475
Entw.	**1,75%**	**3,03%**	**10,67%**	**2,08%**	**0,39%**	**-5,32%**	**7,92%**
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
2007	220721	111227	18039	93188	109494	50271	59223
Entw.	**3,66%**	**-1,72%**	**23,49%**	**-5,46%**	**9,76%**	**-1,50%**	**21,56%**
Strasbourg 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
2007	279155	145555	22100	123455	133600	66360	67240
Entw.	**5,91%**	**3,52%**	**25,23%**	**0,40%**	**8,65%**	**-0,85%**	**19,99%**
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
2007	806707	425241	39792	385449	381466	229570	151896
Entw.	**-0,39%**	**3,14%**	**11,30%**	**2,37%**	**-4,06%**	**-12,08%**	**11,28%**

	Insg.	Rhein – zu Tal			Rhein – zu Berg		
		insgesamt	leer	beladen	insgesamt	leer	beladen
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
2007	1037694	536546	50070	486476	501148	267976	233172
Entw.	**-1,31%**	**0,69%**	**4,96%**	**0,27%**	**-3,37%**	**-12,63%**	**10,05%**
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
2007	1167369	610671	55641	555030	556698	302490	254208
Entw.	**-0,45%**	**1,69%**	**6,02%**	**1,27%**	**-2,68%**	**-12,12%**	**11,57%**
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
2007	1817409	952054	92764	859290	865355	458543	406812
Entw.	**0,63%**	**2,03%**	**8,30%**	**1,40%**	**-0,87%**	**-6,84%**	**6,83%**
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
2007	1917945	999996	107323	892673	917949	485217	432732
Entw.	**2,23%**	**3,30%**	**13,18%**	**2,23%**	**1,08%**	**-4,47%**	**8,12%**

Quelle: St BA, Wiesbaden

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.

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.

Elektrostahlverfahren: ein Verfahren der Stahlerzeugung, bei dem Schrott unter Verwendung von Elektrizität eingeschmolzen und zu neuem Stahl umgewandelt wird.

Erlös: der Begriff „Erlös", wie er in dieser Publikation verwendet wird, soll unter Berücksichtigung einer bestimmten Nachfrage und den Beförderungspreisen 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: Beförderungskapazität eines Güterschiffes in Tonnen ausgedrückt.

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

Ökonometrische Beziehung: eine solche Beziehung wird für einen Zusammenhang zwischen zwei oder mehreren Größen (z.B. Produktion von Stahl, Transporte per Binnenschiff, Importe von Kohle, etc.) unter Verwendung von statistischen Daten und unter Einsatz elektronischer Rechenverfahren geschätzt. Die Schätzung dient unter anderem für Prognosen.

Oxygenstahlverfahren: ein Verfahren der Stahlerzeugung, beim dem Roheisen unter Verwendung der wichtigsten Rohstoffe Kokskohle und Eisenerz in einem Hochofen hergestellt wird. Aus dem Roheisen wird nach verschiedenen Reinigungsverfahren (Injektion von Sauerstoff, etc.) Rohstahl.

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

Tankladeraum: kommt im 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 im Bereich der Beförderung von Trockengütern zur Anwendung

Umschlag: Umladen von Gütern von einem Verkehrsmittel auf ein anderes oder auf das Land.

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

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

zu Tal oder Talfahrt: 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
INTERNATIONAL MONETARY FUND (IMF)
MOSELKOMMISSION
OECD

Einzelstaatliche Behörden
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Deutschland)
Bundesamt für Güterverkehr (Deutschland)
CBS, Centraal Bureau voor de Statistiek (Niederlande)
EnergieNed (Niederlande)
Institut National Statistique (Belgien)
MEEDDAT/DGEC (Ministère de l'Écologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire / Direction générale de l'énergie et du climat) (Frankreich)
Statistisches Bundesamt (Deutschland)
Statistics Austria (Österreich)
Service public fédéral Mobilité et Transports (Belgien)
Service SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie (Belgien)
Umweltbundesamt (Deutschland)
Voies Navigables de France (Frankreich)
VIA DONAU (Österreich)
WSD Süd-West (Deutschland)
WSD-OST (Deutschland)

Privatrechtliche Organisationen
Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt (ADB)
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)
NEA Consulting
NHR (Nationale Havenraad)
P J K International b. v.
IG River Advice, Basel
Planco
Hader&Hader

Binnenschifffahrtsorganisationen
IVR
CBRB
EBU
ESO
VBW

Organisationen der Industrie
BDI
Belgian Steel Federation (GSV)
CEFIC
Eurofer (European Confederation of Iron and Steel Industries)
Euracoal (European Association for Coal and Lignite)
Fédération française de l'acier (FFA)
Fertilizer Industrie Union
Hauptverband der deutschen Bauindustrie

International Iron and Steel Institute
Mineralölwirtschaftsverband (MWV)
Verein der deutschen Kohleimporteure (VDKI)
Wirtschaftsvereinigung Stahl

Häfen
Antwerpen
Rotterdam
Amsterdam
Hamburg
Bremen
Zeebrugge
Le Havre
Wilhelmshafen
Dunkerque

Mitwirkende:

Expertengruppe
Herr VOGELAAR (EBU)
Herr KAMPHAUS (EBU)
Herr VELDMAN (OEB)
Herr GIERKE (BAG)

Europäische Kommission
Herr DIETER (Verwalter)

Designer
Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
NL-3024 BN Rotterdam

Sekretariat der ZKR
Herr VAN DER WERF (Projektleiter)
Herr WEBER (Verwaltungsrat)
Herr KRIEDEL (Referent für Ökonometrie)
Frau GEROLT (Sekretariat)
Herr LAUGEL (Druck)

Kontakt: jp.weber@ccr-zkr.org

Impressum: Februar 2009

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
Sekretariat: 2, place de la République F-67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN 2070-6723

Sekretariat der Zentral Kommission der Rheinschifffahrt

Europäische Kommission Generaldirektion Energie und Verkehr