EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Marktbeobachtung

2009
2

Marktbeobachtung 10

Konjunkturanalyse Herbst 2009

Haftungsausschluss

Die Verwendung von in der vorliegenden Publikation enthaltenen Kenntnissen, Informationen und Daten erfolgt auf ausschließliches Risiko des Benutzers. Weder die Europäische Kommission noch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihr Sekretariat können im Falle der Nutzung von in der vorliegenden Veröffentlichung enthaltenen Kenntnissen, Informationen und Daten oder eventuell daraus erwachsender Folgen haftbar gemacht werden. Getroffene Feststellungen und Meinungsäußerungen spiegeln nicht notwendigerweise die Auffassung der Europäischen Kommission und ihrer Dienststellen oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bezüglich des behandelten Themas wieder.

Januar 2010

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort

Abschnitt 1: Situation der Beförderungsnachfrage im Herbst 2009 und Prognosen für 2010

I. Lage und Prognosen zur Weltwirtschaft

II. Beförderungsnachfrage nach Wirtschaftsbereichen

1. Landwirtschaftliche Güter
2. Eisen- und Stahlsektor
3. Feste mineralische Brennstoffe
4. Baustoffe
5. Container
6. Mineralölprodukte
7. Chemische Erzeugnisse und Düngemittel

III. Nachfrage und Angebot in der Personenschifffahrt

Fazit

Abschnitt 2: Verhältnis von Beförderungsangebot und -nachfrage

Einleitung

I. Entwicklung des Flottenbestandes: Neubauten/ Abgänge aus dem Markt

1. Laderaum in der Trockenschifffahrt
2. Laderaum in der Tankschifffahrt
3. Passagierschiffe

II. Kapazitätsauslastung

1. Grundsätze für die Auslastungsbewertung der Beförderungskapazitäten
2. Trockenladeraum
3. Tankladeraum

Abschnitt 3: Situation der Binnenschifffahrtsunternehmen

Einleitung

I. Entwicklung der Geschäftstätigkeit

1. Trockenschifffahrt
2. Tankschifffahrt
3. Einfluss der Wasserführung

II. Kostenentwicklung

1. Schiffspreise
2. Allgemeine Kostenentwicklung
3. Treibstoff
4. Personalkosten
5. Unterhaltungskosten
6. Finanzierungen und Finanzierungskosten
7. Versicherungen

Fazit

Zusammenfassung und Ausblick

Anlagen:

Neubauten

Glossar

Quellennachweis

VORWORT

Die vorliegende Ausgabe 2009-2 der Marktbeobachtung erscheint zu einem Zeitpunkt, in dem sich die Wirtschaftskrise in der Binnenschifffahrt noch voll auswirkt. Der drastische Rückgang der Nachfrage - als Konsequenz des deutlichen Sinkens der industriellen Produktion in Europa ab dem Herbst 2008 - hat zu einer ebenso drastischen Abnahme der Einkünfte der Unternehmen geführt. Hinzukommen die in den Jahren zuvor getätigten umfangreichen Investitionen, die sich auf die finanzielle Situation vieler Betriebe erschwerend auswirken. Viele Unternehmen kämpfen mit ernsten finanziellen Problemen und stellen sich die Frage nach einem wirtschaftlichen Überleben bei anhaltender Krise.

Obwohl es Anzeichen für eine wirtschaftliche Erholung gibt, zum Beispiel bei so wichtigen Zugpferden der Wirtschaft wie der Stahlindustrie oder der chemischen Industrie, kann noch nicht die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Krise überwunden sei. Zwar kann davon ausgegangen werden, dass die Talsohle durchschritten ist, dennoch ist die finanzielle Situation der Unternehmen in verschiedenen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union besorgniserregend.

In dieser Situation ist der Binnenschifffahrtssektor dabei, ebenfalls Überlegungen zu möglichen begleitenden Maßnahmen zur Überbrückung der Krise anzustellen. Die Überlegungen, die sich im Einklang mit den Wettbewerbsbedingungen und Marktregeln befinden müssen, sind noch nicht zum Abschluss gekommen. Auch in Bezug auf die Angemessenheit und Wirksamkeit der Maßnahmen stellen sich Fragen, zumal die Krise und deren Auswirkungen nicht in allen Ländern in gleichem Maße bewertet zu werden scheinen. Erforderlichkeit, Wirksamkeit und Akzeptanz sind aber in jedem Falle die Grundvoraussetzungen für ein Tätigwerden auf diesem Gebiet.

Die vorliegende Ausgabe der Marktbeobachtung verfolgt die Absicht, die wirtschaftliche Situation in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte 2009, soweit es das zur Verfügung stehende Zahlenmaterial zulässt, zu beschreiben, um auf diese Weise eine Vorstellung der gegenwärtigen Lage zu vermitteln. Dabei versteht es sich von selbst, dass die vorliegende Publikation nicht auf alle Fragen eine Antwort geben kann und schon gar nicht den weiteren Verlauf der Krise vorhersehen kann.

Trotzdem hoffen die Verfasser, den Entscheidungsträgern in der Binnenschifffahrt eine Hilfestellung bei der Einschätzung der Situation und der Suche nach Lösungen geben zu können.

Der Markt der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte 2009

Abschnitt 1

SITUATION DER BEFÖRDERUNGS-NACHFRAGE IM HERBST 2009 UND PROGNOSEN FÜR 2010

I. LAGE UND PROGNOSEN ZUR WELTWIRTSCHAFT

Nach den ersten Aufwärtstendenzen gegen Ende des ersten Halbjahres in Frankreich und Deutschland hat sich die konjunkturelle Erholung in der zweiten Jahreshälfte in Europa bestätigt. So stieg das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland im Zeitraum Juli bis September um 0,7 % gegenüber dem Vorquartal, nach 0,4 % im Zeitraum April bis Juni.[1] Auch in Frankreich setzte sich die positive Entwicklung mit einem Zuwachs in Höhe von 0,3 % fort.

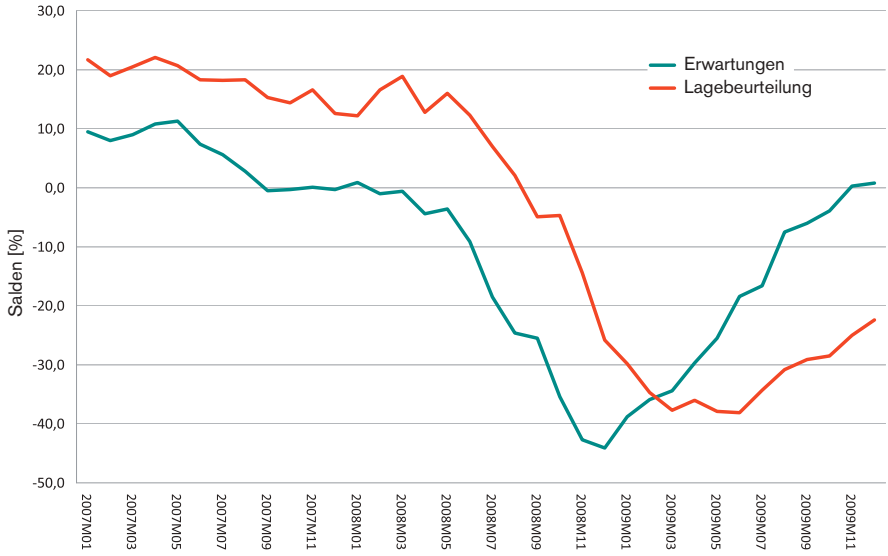
In einigen Ländern endete im dritten Quartal der Schrumpfungsprozess. Dies war in den Niederlanden (+0,4 %), Belgien (+0,5 %), Italien (+0,6 %), in der Tschechischen Republik (+0,8 %) sowie in Österreich (+0,9 %) der Fall. Nach wie vor negativ war die Entwicklung in einigen ost- und südeuropäischen Ländern (Ungarn, Estland, Rumänien, Spanien, Griechenland, Zypern) sowie im Vereinigten Königreich (-0,4 %).

Das für den Ausblick in Deutschland wichtige ifo Geschäftsklima, welches auf Befragungen von Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes, des Bauhauptgewer-

1 *Alle Angaben sind auf der Grundlage von saisonbereinigten Daten*

bes, des Großhandels und des Einzelhandels beruht,[2] zeigt, dass gegen Ende des Jahres 2009 die Mehrheit der befragten Unternehmen ihre derzeitige Lage noch als ‚schlecht' beurteilte. Bei den Erwartungen für die Zukunft gab es jedoch schon ein ausgewogenes Bild: Eine Verschlechterung der Lage wurde ebenso vielen Unternehmen erwartet wie eine Verbesserung in den kommenden sechs Monaten.

Abbildung 1: Entwicklung der Lagebeurteilung und der wirtschaftlichen Erwartungen in Deutschland*

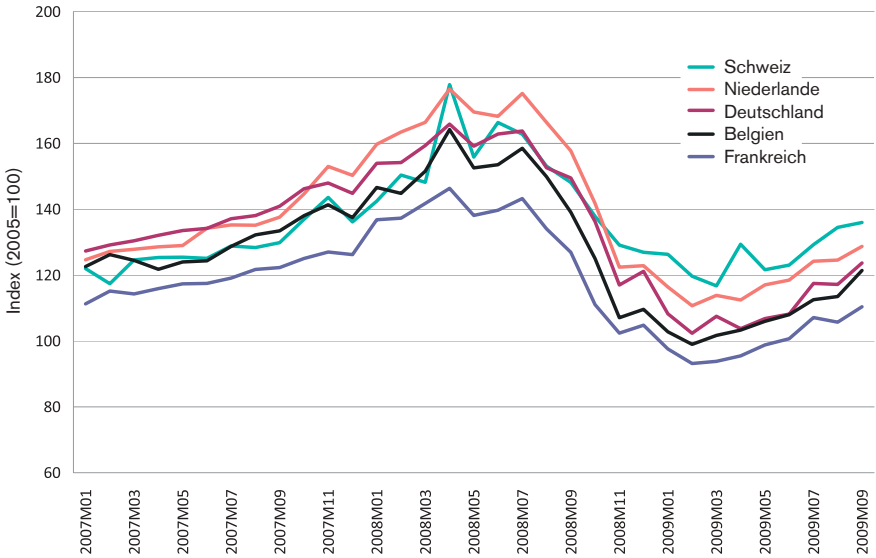


**gemäß dem Ifo-Geschäftsklima; Quelle: ifo Institut für Wirtschaftsforschung*

2 *Die 7.000 monatlich befragten Unternehmen werden gebeten, ihre gegenwärtige Geschäftslage zu beurteilen und ihre Erwartungen für die nächsten sechs Monate mitzuteilen. Sie können ihre Lage mit "gut", "befriedigend" oder "schlecht" und ihre Geschäftserwartungen für die nächsten sechs Monaten als "günstiger", "gleich bleibend" oder "ungünstiger" kennzeichnen. Der Saldowert der gegenwärtigen Geschäftslage ist die Differenz der Prozentanteile der Antworten "gut" und "schlecht", der Saldowert der Erwartungen ist die Differenz der Prozentanteile der Antworten "günstiger" und "ungünstiger".*

Die für die Beförderungsnachfrage im Container- und im Chemiesegment wichtige Exportentwicklung hat sich in den einzelnen ZKR-Staaten seit dem Abschwung gegen Ende des Jahres 2008 unterschiedlich entwickelt. Wie folgende Abbildung zeigt, hat die Schweiz von den fünf hier betrachteten Ländern die Krise am besten verarbeitet. Die Exporte waren hier im September 2009 bereits wieder auf dem Niveau des Septembers 2007. Auf den weiteren Plätzen folgten die Niederlande, Deutschland, Belgien sowie Frankreich.

Abbildung 2: Entwicklung der Exporte im Verhältnis zum Jahr 2005*



*Quelle: OECD; Berechnungen Sekretariat ZKR, auf Basis saisonbereinigter Werte; * je Land in Relation zum Niveau dieses Landes in 2005*

Hoffnungen für die weitere Erholung des Welthandels liefert die Entwicklung in Asien. So war das Wachstum der chinesischen Industrieproduktion im November 2009 schon wieder so stark wie vor Beginn der weltweiten Finanzkrise. Risiken für den weiteren Aufschwung ergeben sich aus der seit März 2009 erfolgten Abschwächung des Dollars gegenüber dem Euro. Ein immer stärkerer Euro könnte

die europäischen Exportaktivitäten in einer Phase, in der alle Hoffnungen auf einer Wiederaufrichtung des Welthandels ruhen, zumindest stark beeinträchtigen.

II. BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE NACH WIRTSCHAFTSBEREICHEN

1. Landwirtschaftliche Güter

Für das Segment der Agrarprodukte war ab Mai auf deutschen Wasserstraßen eine erhebliche Zunahme der Beförderungsnachfrage festzustellen. Die Transporte landwirtschaftlicher Produkte lagen in den Monaten Juni, Juli und August jeweils mehr als 30 % über dem Vorjahr. Dies ist eine Folge der sehr guten Ernte des Jahres 2009.

In den Seehäfen kam es hingegen zu einem deutlichen Rückgang beim Umschlag. So hat der Seehafen Rotterdam bei Getreide, Saatgut und Futtermitteln bis September um 18 % weniger umgeschlagen als im Vorjahr. Auch in Antwerpen sank der Umschlag von Nahrungsmitteln und Viehfutter bis einschließlich September drastisch. Hierfür ist ebenfalls die sehr gute Ernte verantwortlich. So fallen landwirtschaftliche Produkte in den Seehäfen vor allem auf der Importseite an. Eine überdurchschnittliche Ernte macht daher weniger Importe nötig.

2. Eisen- und Stahlsektor

A) Erze und Metallabfälle

Gemäß den ökonometrischen Berechnungen des Marktberichts 2008-1 steht der Transport von Erzen im engen Zusammenhang zur Stahlproduktion.[3] Letztere hat sich im dritten Quartal 2009 gegenüber dem Tief im April des Jahres weiter erholt. In Deutschland ist die Produktion zwischen April und September 2009 kontinuier-

3 *Der Zuwachs der Transporte von Erzen und Metallabfällen zwischen April und August betrug 61 %, während die deutsche Stahlproduktion im selben Zeitraum um 57 % stieg. Die französische Stahlproduktion stagnierte. Damit bestätigte sich im Wesentlichen das im Marktbericht 2008-1 berechnete Verhältnis zwischen Stahlproduktion und Erztransporten.*

lich von knapp 1,9 Mio. Tonnen auf fast 3,2 Mio. Tonnen gestiegen (siehe Grafik). Dies entspricht einem Zuwachs von rund 70 %.

Die Transporte von Erzen und Metallabfällen legten im Gefolge der höheren Stahlerzeugung seit dem Tiefpunkt im April kontinuierlich zu. Im Juli betrug das Plus gegenüber dem Vormonat 16 %, im August rund 10 %.

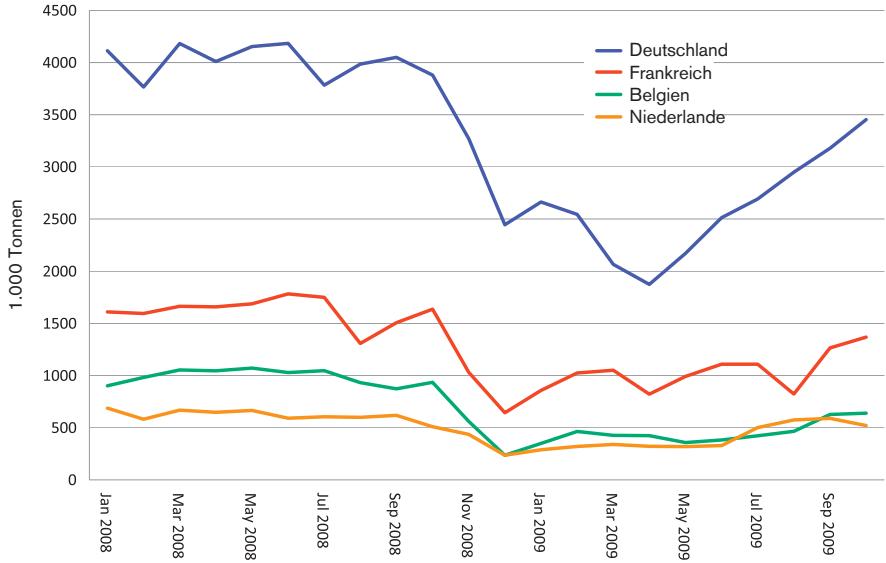
Die Erzausfuhren aus Brasilien (dem wichtigsten Herkunftsland für Eisenerze) nach Europa sind wieder angesprungen. Im Seehafen Gent hat sich der Umschlag an Erzen und Metallabfällen im August und September – gegenüber den Monaten des ersten Halbjahres 2009 – beinahe verdoppelt. Hierbei spielt das Wiederanfahren des ArcelorMittal-Hochofens Gent eine entscheidende Rolle.

Der ArcelorMittal-Konzern hatte am Tiefpunkt der Krise nur noch 9 seiner 25 europäischen Hochöfen in Betrieb. In Europa sind die meisten der im Zuge der Krise stillgelegten Werke inzwischen wieder hochgefahren. Auch bei den verbleibenden Werken sieht das Unternehmen keinen Bedarf für eine endgültige Stilllegung. ArcelorMittal hat im Rahmen der Krise lediglich in den USA zwei Werke endgültig geschlossen.

Bei der Erholung der Stahlindustrie ist ab Herbst 2009 mit einer Verlangsamung zu rechnen. 2009 stand unter dem Zeichen eines Auffüllens der Läger bei Herstellern (Erze) und Händlern (Stahlprodukte). Entscheidend wird jedoch die Entwicklung der Endnachfrage nach Stahlprodukten seitens der Bau- und Automobilindustrie im Jahr 2010 sein.

Selbst unter der Annahme, dass die Erholung langsamer voranschreiten wird, besteht aber die Möglichkeit, dass die deutsche Stahlindustrie ihr früheres Produktionsvolumen von monatlich rund 4 Mio. Tonnen im Jahr 2010 wieder erreicht. Dies hätte zur Folge, dass auch die Transporte von Erzen und Metallabfällen auf deutschen Wasserstraßen ihr früheres mittleres Transportvolumen von rund 3 Mio. Tonnen pro Monat dann wieder erreichen.

Abbildung 3: Stahlproduktion in ausgewählten Ländern



Quelle: Eurofer

B) Eisen- und Stahlprodukte

Während die Erzbeförderung wieder in Gang kommt, trifft dies nicht auf Stahlprodukte zu. Dieses Segment weist von allen Transportgütern die stärksten Verluste beim Beförderungsvolumen auf. Bis einschließlich September 2009 war keinerlei Erholung erkennbar (siehe Abbildung).

Für die Endnachfrage nach Stahl sind vor allem die Bauindustrie und die Automobilbranche von Bedeutung. Angesichts des für 2010 prognostizierten realen Wachstums im Baugewerbe (siehe Teil II.4) dürfte die Nachfrage nach Baustahl in 2010 anziehen. Auch eine Erholung des weltweiten Automobilabsatzes ist im Herbst 2009 erkennbar.

Abbildung 4: Transporte von Eisen, Stahl und NE-Metallen auf deutschen Wasserstraßen

Quelle: destatis; 1 bis 12 = Monate

3. Feste mineralische Brennstoffe

Im August 2009 blieben die Transporte fester Brennstoffe noch um 17 % unter dem Vorjahresmonat, im Juli waren es 25 %. Im Zeitraum Januar bis einschließlich August betrug der Rückgang 20 % und war damit weitaus gemäßigter als bei Erzen. Der Grund hierfür ist in der kalten Witterung im Februar und März zu sehen. Die Importe von Kesselkohle für die Energieerzeugung waren in den Monaten Februar und März über dem langjährigen Durchschnitt. In den übrigen Monaten waren Rückgänge zu verzeichnen.

Der Umschlag von Kokskohle für die Stahlindustrie zieht seit dem Herbst 2009 in den Seehäfen wieder an, entsprechend dem steigenden Erzumschlag. Von ihrem langjährigen Mittel beim monatlichen Transportvolumen in Höhe von rund 3 Mio. Tonnen war die Binnenschifffahrt auf deutschen Gewässern im August (2 Mio. Tonnen) aber noch weit entfernt. Erholt sich die Stahlindustrie wie geplant, so dürften diese Transportvolumina im Frühjahr 2010 wieder erreicht werden. Eine nicht zu prognostizierende Einflussgröße bildet hierbei die Witterung.

4. Baustoffe

Im August sank der Transport von Steinen und Erden auf deutschen Wasserstraßen um 14 % gegenüber dem Vorjahr, nach rund 13 % im Vormonat. In der EU-27 hat die Produktionsentwicklung im Baugewerbe, die bereits seit dem Beginn des Jahres 2008 von einem Rückgang geprägt war, auch gegen Ende des Jahres 2009 ihren Tiefpunkt noch nicht erreicht.

Das Bild ist aber nach einzelnen Ländern unterschiedlich. In Deutschland dürfte der Bausektor – dank des zweiten staatlichen Konjunkturprogramms – in 2009 insgesamt das Vorjahresergebnis halten. Es wird damit gerechnet dass sich der größte Teil der Wirkung dieses Programms im Jahre 2010 entfalten wird. Daher wird für das Jahr 2010 ein preisbereinigtes Wachstum der deutschen Bauproduktion um 2 % prognostiziert.[4]

Etwa ein Drittel der öffentlichen Gelder dieses Programms entfällt auf die Infrastruktur. Die Regierung wird auch Investitionen (rund 2 Mrd. Euro) für den Ausbau und die Erneuerung von Bundesverkehrswegen tätigen (Straßen, Schienen, Wasserstraßen). Von diesem Maßnahmenpaket dürfte die Beförderungsnachfrage bei Baustoffen im Jahr 2010 profitieren.

5. Container

Die Transporte von Containern haben sich seit der ersten Jahreshälfte 2009 wieder deutlich erholt. Im Juli war beinahe schon wieder das Vorjahresergebnis erreicht, und im September lag das Ergebnis auf deutschen Wasserstraßen sogar über dem Niveau des Vorjahres.

---

4 *Vgl. Gornig, M.; Weber, S. (2009), Bauwirtschaft: Konjunkturprogramme zeigen Wirkung. in: DIW-Wochenbericht Nr. 47/2009 (18.11.2009)*

In den vergangenen Jahren konnte beobachtet werden, dass der Welthandel, speziell der maritime Welthandel sowie der Containerverkehr, in guten Konjunkturphasen höhere Zuwachsraten aufwies als die Wirtschaft insgesamt. So betrug das mittlere Wachstum des Containerumschlags weltweit im Zeitraum 1985 bis 2007 rund 10 % pro Jahr.[5] Die Kehrseite der Medaille besteht in einem stärkeren Rückgang des maritimen Welthandels in Zeiten der Rezession.

Derzeit sind verschiedene mögliche Szenarien für den weltweiten Containerverkehr nach Beendigung der Wirtschaftskrise denkbar. Zum einen könnte die Entwicklung nach einer Übergangsphase von ein bis zwei Jahren wieder auf den früheren Wachstumspfad einschwenken. In diesem Fall wären das Niveau und die Steigerungsrate des Trends nach ein bis zwei Jahren wieder erreicht.

Zum anderen sind aber auch ein dauerhaft niedrigeres Niveau und/oder eine niedrigere Steigerungsrate des Trends denkbar. Das letztgenannte Szenario wird derzeit als relativ wahrscheinlich angesehen. So geht das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik davon aus, dass im Zeitraum 2011 bis 2020 der weltweite Containerumschlag ‚nur' noch mit einer jährlichen Rate von 6 bis 7 % wachsen wird, gegenüber den rund 10 % im Zeitraum 1985 bis 2007.[6]

Ursächlich für die dann niedrigeren Wachstumsraten sind hauptsächlich Sättigungstendenzen bei der Containerisierung von Stückgut, also Entwicklungen, die auch ohne die Wirtschaftskrise eingetreten wären. Die Wirtschaftskrise wäre somit

5 *Quelle: ISL Bremen*

6 *Vgl.: ‚Le liner renouera avec la croissance a partir de 2011' ; in Le Loyd, 8.6.2009*

lediglich für eine Niveauverschiebung des Trends verantwortlich, würde aber keine Folgen für die Steigerungsraten des Containerverkehrs haben.[7]

Das Wachstum in der Container-Binnenschifffahrt würde dadurch zwar etwas gebremst, die strukturellen Voraussetzungen für ihre Entwicklung aber nicht außer Kraft gesetzt werden.

So wird die Quelle für den wachsenden maritimen Welthandel, die zunehmende weltweite Arbeitsteilung, angesichts der Entwicklungsdynamik in den Schwellenländern nicht versiegen. Auch die Wege der internationalen Warenströme werden sich durch die Wirtschaftskrise strukturell nicht ändern. Nach Angaben des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe werden rund 95 % des interkontinentalen Handels über See befördert.[8] Davon wird auch die Containerbinnenschifffahrt profitieren, zumal die Etablierung neuer Umschlagsterminals und Containerlinien weiter voranschreitet.

So wurde im September 2009 vom niederländischen Unternehmen Rhinecontainer ein weiterer Liniendienst zwischen den Nordseehäfen und einem Binnenhafen im Hinterland eingerichtet. Das Unternehmen hat nun auch Bonn in sein Streckennetz aufgenommen. Die Entwicklung des Modal Split bei Containern im Hafen Antwerpen gibt ebenfalls Anlass zu Hoffnung. Der Marktanteil der Wasserstraße (Eingang un Abfuhr) ist von 21,4 % in 1998 auf 32,4 % in 2008 gestiegen.
Der Anteil des Schienenverkehrs nahm ebenfalls zu, von 7,8 % auf 11 % (Quelle: Transport en Logistiek Nederland).

---

7 *Quelle: Auskunft ISL am 30.11.2009. Dieses Szenario der Niveauverschiebung im Trend bei gleich hohen Wachstumsraten wurde auch in einem Vortrag von Herrn van den Bossche (ECORYS) im Rahmen der EU-Veranstaltung, Impact of economic crisis on inland waterway transport sector', die am 16. November 2009 in Brüssel stattfand, illustriert. In dieser Darstellung wurde allerdings nicht auf den Containerverkehr, sondern auf das weltweite BIP abgestellt. Für das BIP lassen sich jedoch prinzipiell ähnliche Überlegungen anstellen.*

8 *ZDS (2009), Pressemitteilung „Deutscher Seegüterumschlag wird 2010 wieder wachsen" vom 18. November 2009*

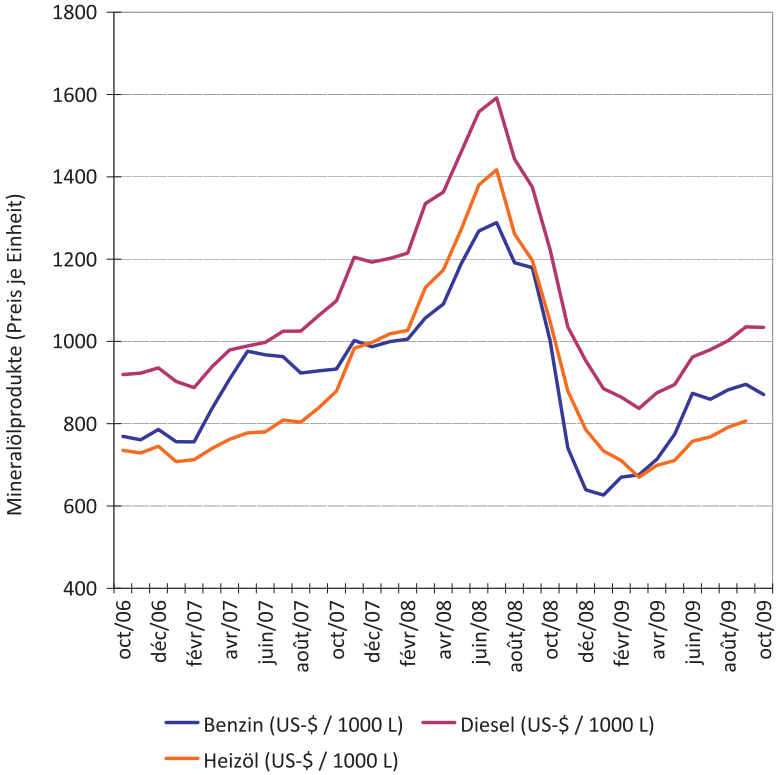
6. Mineralölprodukte

Von Bedeutung für die Transportnachfrage nach Mineralölprodukten ist, neben dem langjährigen Trend, der Saisonfigur, dem Wasserstand und den Wintertemperaturen, vor allem der Ölpreis.[9] Berechnungen für den Zeitraum 2000 bis 2008 zeigen, dass ein ansteigender Ölpreis in diesem Zeitraum tendenziell eine sinkende Beförderungsnachfrage nach sich gezogen hat.

Die Rohölpreise haben sich zwischen Januar und November des Jahres 2009 nahezu verdoppelt. Dieser Anstieg ist neben der konjunkturellen Erholung auch auf die seit März 2009 erfolgte Abschwächung des Dollars zurückzuführen. Im Gefolge des wieder ansteigenden Ölpreises haben sich auch die Preise für Mineralölprodukte, wie Diesel, leichtes Heizöl und Benzin wieder erhöht (siehe folgende Grafik).

9 Siehe hierzu den ZKR-Marktreport 2009-1, Seite 64.

Abbildung 5: Endverbraucherpreise von Mineralölprodukten*



Quelle: OECD / International Energy Agency (IEA)

** Gewogene Durchschnittspreise incl. Steuern unter Verwendung aktueller Wechselkurse für Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien, Großbritannien, Japan, Kanada und die USA*

Spiegelbildlich zu den wieder steigenden Preisen hat sich die Beförderungsnachfrage in der zweiten Jahreshälfte deutlich abgekühlt. Gab es noch im zweiten Quartal ein Plus von 3,5 %, so stellte sich im Juli ein Rückgang in Höhe von rund 10 % und im September von rund 19 % ein.

Im Jahr 2010 dürfte die Beförderungsnachfrage im Vergleich zum Gesamtjahr 2009 niedriger ausfallen. Zum einen liegt dies daran, dass der Ölpreis im Zuge der konjunkturellen Erholung zunehmen wird. Insbesondere in den Schwellenländern (China, Indien, Russland, Brasilien, etc.) geht wirtschaftliches Wachstum nach wie vor mit einem stark erhöhten Energiebedarf einher, was an der hohen Energieintensität dieser Volkswirtschaften liegt. Analysten gehen davon aus, dass die Ölnachfrage in 2010 wesentlich stärker steigen wird als das Angebot, mit entsprechenden Folgen für den Preis. Die Beförderungsnachfrage wird darüber hinaus durch strukturelle Entwicklungen, wie den sinkenden Pro-Kopf-Verbrauch an Heizöl und Benzin langfristig weiter gedämpft.

7. Chemische Erzeugnisse und Düngemittel

Die chemische Industrie scheint in der ersten Jahreshälfte 2009 ihre Talsohle durchschritten zu haben. Der Branchenumsatz in Deutschland stieg im dritten Quartal saisonbereinigt um 5,5 % gegenüber dem Vorquartal. Zwar liegt der Umsatz noch 15 % unter dem Vorjahresniveau, allerdings ist die Erholung unverkennbar im Gange.

Alle Sparten der Industrie weiteten im Zeitraum Juli bis September ihre Produktion aus. Besonders die Grundstoffchemie, die für eine breite Palette industrieller Produkte verwendet wird, konnte eine deutliche Erholung verbuchen.

Spiegelbildlich erholten sich die Transporte in der Binnenschifffahrt. Auf deutschen Wasserstraßen haben diese seit ihrem Tiefpunkt im ersten Quartal langsam, aber kontinuierlich zugenommen. Im August betrug die Differenz gegenüber dem Vorjahr nur noch 10 %, nach 14 % im Juli, fast 16 % im Juni und noch -21 % im Mai.

Düngemittel zählen zu den Marktsegmenten, die in Bezug auf die Transportnachfrage in den vergangenen Quartalen sehr starke Rückgänge zu verzeichnen hatten. Die Ursache hierfür ist weniger in der allgemeinen Wirtschaftskrise, als vielmehr in

strukturellen Gegebenheiten der Branche zu suchen. Zum einen litten die Landwirte seit Mitte 2008 unter den niedrigen Agrarpreisen, was sie zu Einsparungen beim Kauf von Düngemitteln zwang. Dem kommt die Tatsache entgegen, dass in der Landwirtschaft je nach Bodenqualität für einige Jahre auf bestimmte Sorten wie Kalidünger verzichtet werden kann.

Auf der Angebotsseite ist die Düngemittelindustrie durch problematische interne Marktverhältnisse, wie leicht oligopolistische Tendenzen, geprägt. Dies verkleinert den Spielraum für Preisnachlässe seitens der Anbieter. Die Abnehmer, die Landwirte, warten weiter auf sinkende Preise und halten sich mit Bestellungen zurück. Im Ergebnis führte dies bei den meisten Düngemittelherstellern in der zweiten Jahreshälfte 2009 zu drastischen Absatz- und Ertragseinbußen.

Davon blieb die Transportnachfrage nicht unberührt. Sie sank im Juli auf deutschen Wasserstraßen um 16 ½ % und im September um knapp 18 % gegenüber dem Vorjahr.

Mit einer leichten Erholung der Branche ist zwar bei steigenden Agrarpreisen zu rechnen. So besteht eine Chance mittelfristig darin, dass im Gefolge des fehlenden Düngemitteleinsatzes die Ernteerträge deutlich zurück gehen.
Dies würde den Agrarpreisen Auftrieb geben und auf diese Weise die Ertragslage der Bauern verbessern. Die Folge wäre eine leichte Erholung der Düngemittelbranche. Allerdings ist der generelle Trend in diesem Segment dennoch rückläufig.

III. NACHFRAGE UND ANGEBOT IN DER PERSONENSCHIFFFAHRT

Der Kreuzfahrt-Markt hat in Folge der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 Ertragseinbußen von rund 20 % hinnehmen müssen.[10] Dies ist weniger die Folge eines Rückgangs der Zahl an beförderten Personen. Vielmehr wurden den durch die Finanzkrise stark verunsicherten US-amerikanischen Kunden Preisnachlässe gewährt, um die Kapazitätsauslastung der Schiffe nicht zu gefährden. Die Touristen aus den USA spielen eine immer wichtigere Rolle für den europäischen Kreuzfahrtmarkt. Ihr Anteil nimmt seit einigen Jahren zu und bewegt sich in Richtung der 50%-Marke.

Bei den befahrenen Strecken ist eine zunehmende Bedeutung der Rhone festzustellen, die vor allem bei Touristen aus Übersee stark an Interesse gewonnen hat. Nach wie vor bedeutsam sind auch die Strecken auf Rhein und Donau, wie Amsterdam – Budapest, Passau – Budapest sowie Amsterdam – Basel.

Auf den französischen Wasserstraßen ist im Zeitraum Januar bis August die Zahl der beförderten Personen gegenüber dem Vorjahr insgesamt gestiegen.[11] Allerdings unterscheidet sich das Bild nach einzelnen Regionen. Zuwächse im zweistelligen Bereich konnten der Rhein im Elsaß und der Rhein-Rhone-Kanal verbuchen. Ein deutliches Plus gab es auch auf der Rhone und in Lothringen. Gesunken ist das Passagieraufkommen hingegen auf der Seine, der Oise und auf dem Canal du Nord. Auch in Burgund sowie im Südwesten (Raum Toulouse) gab es Verluste von rund 10 %.

Im Jahr 2009 sind rund 10 neue Schiffe auf den Markt gekommen, was in etwa der Menge in früheren Jahren entspricht. Da die Bestellungen auf Grund der Wirtschaftskrise vorübergehend nachgelassen haben, könnte die im Jahr 2011 auf den Markt kommende Zahl neuer Schiffe etwas geringer sein. Für das Jahr 2010 ist jedoch mit einer ähnlich hohen Anzahl wie in 2009 zu rechnen.

---

10 Quelle: IG River Advice Basel
11 Angaben nach VNF

Über einen längeren Zeitraum betrachtet (seit 1970) lässt sich eine Beschleunigung beim Wachstum des Schiffsbestands feststellen. Ablesbar wird dies durch die Verkürzung der Verdopplungszeiten. So verdoppelte sich der Schiffsbestand zwischen 1970 und 1990 innerhalb von 20 Jahren von 30 auf 60 Schiffe. Eine weitere Verdoppelung fand in nur 9 Jahren zwischen dem Jahr 2000 und 2009 (von 105 auf 210 Schiffe) statt. Generell ist auch festzustellen, dass die Größe der Schiffe beständig zunimmt.

Fazit

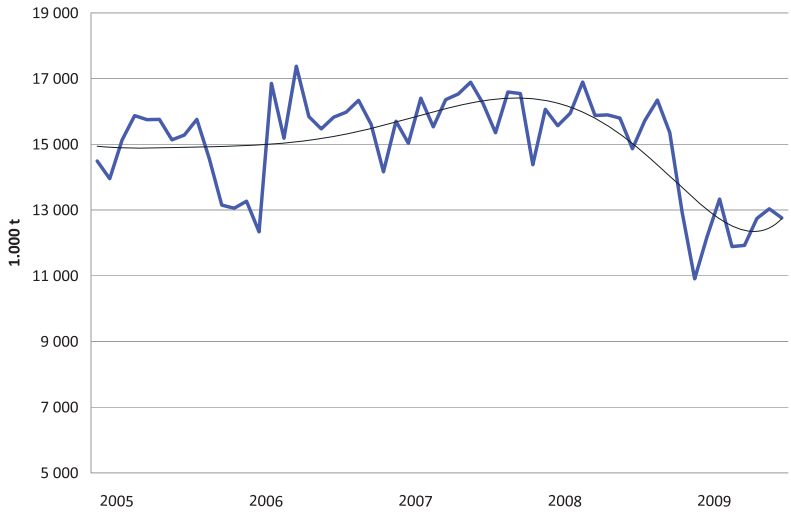
Gegen Ende des Jahres 2009 zeigten sich bei den meisten der von der Krise in Mitleidenschaft gezogenen Gütergruppen Zeichen der Erholung. Dies wird sich auch in 2010 fortsetzen.

Im Zuge der wieder anspringenden Stahlproduktion ist der Erztransport wieder langsam gestiegen. Gleiches gilt für die chemische Industrie und die dortige Beförderungsnachfrage. Die Containerschifffahrt profitiert von einer langsamen aber kontinuierlichen Zunahme des Welthandels. Auch bei den Transporten von Steinen und Erden verbesserte sich die Lage in der zweiten Jahreshälfte und wird sich in 2010 noch weiter verbessern, wenn die Auswirkungen des staatlichen Konjunkturprogramms im Infrastrukturbereich spürbar werden.

Die wesentlichen Ausnahmen von der Erholung bilden die Transporte von Stahl und NE-Metallen sowie Düngemitteln. Bei Stahl ist ein Lichtblick im nächsten Jahr äußerst wahrscheinlich. Hingegen ist bei der Beförderung von Düngemitteln ein allgemein rückläufiger, von der Wirtschaftskrise im Wesentlich unabhängiger Trend nicht zu leugnen.

Insgesamt ergibt sich für die gesamte Trockenschifffahrt folgendes Bild. Dargestellt ist die Entwicklung der Transportnachfrage seit 2005. Anhand des eingezeichneten polynomischen Trends ist die gute Transportkonjunktur der Jahre 2007 und 2008, der Rückgang in 2008 sowie schließlich der Wiederanstieg in 2009 erkennbar.

Abbildung 6: Transportnachfrage in der Trockenschifffahrt in Deutschland*

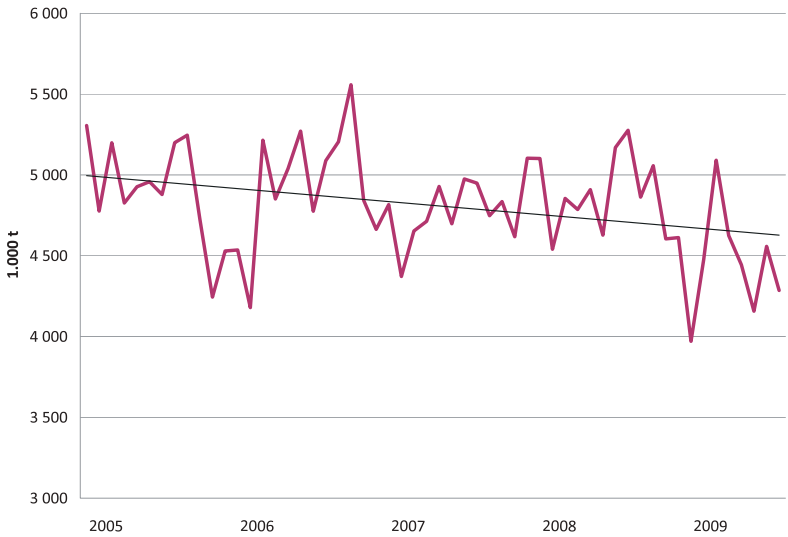


*Quelle: destatis; * incl. polynomischer Trend*

Von den oben genannten Segmenten sind jene zu unterscheiden, die von der Wirtschaftskrise temporär positiv (Mineralölsegment) oder gar nicht (Landwirtschaft) beeinflusst wurden. Bei den Erdölprodukten ist die Sonderkonjunktur des ersten Quartals 2009 rasch abgeflaut und einer sinkenden Transportnachfrage gewichen. Dies dürfte im Wesentlichen auch das Bild in 2010 bestimmen. Die Transporte landwirtschaftlicher Produkte boomten zur Mitte des Jahres 2009 auf Grund der sehr guten Ernte. Auch diese Sonderkonjunktur wird sich in 2010 kaum wieder so einstellen.

In der Tankschifffahrt – bestehend aus den Gütersegmenten Mineralölprodukte und chemische Produkte – ist die Entwicklung insgesamt von einem rückläufigen Trend geprägt. Die ist die Folge einer Überlagerung zweier Trends: Während der Transport von chemischen Produkten ähnliche Schwingungen zeigt wie die Trockenschifffahrt (im Wesentlichen also gemäß dem Konjunkturzyklus), ist das Mineralölsegment langfristig rückläufig. Der dortige lineare Trend bestimmt zudem den Gesamtverlauf in der Tankschifffahrt, weil er die Schwingungen im Chemiebereich überlagert.

Abbildung 7: Transportnachfrage in der Tankschifffahrt in Deutschland*



*Quelle: destatis; * incl. linearer Trend*

Die Personenschifffahrt hatte zwar in 2009 merkliche Ertragseinbußen zu verzeichnen. Für die Branche ergeben sich aber auch in den nächsten Jahren noch Wachstumsmöglichkeiten auf der Nachfrageseite. Dies liegt an der Kundenstruktur dieses Segments. So werden Schiffsreisen hauptsächlich von älteren Kunden aus Übersee gebucht, deren Zahl auf Grund der steigenden Lebenserwartung und der demografischen Struktur westlicher Gesellschaften noch längere Zeit stabil bleiben wird.

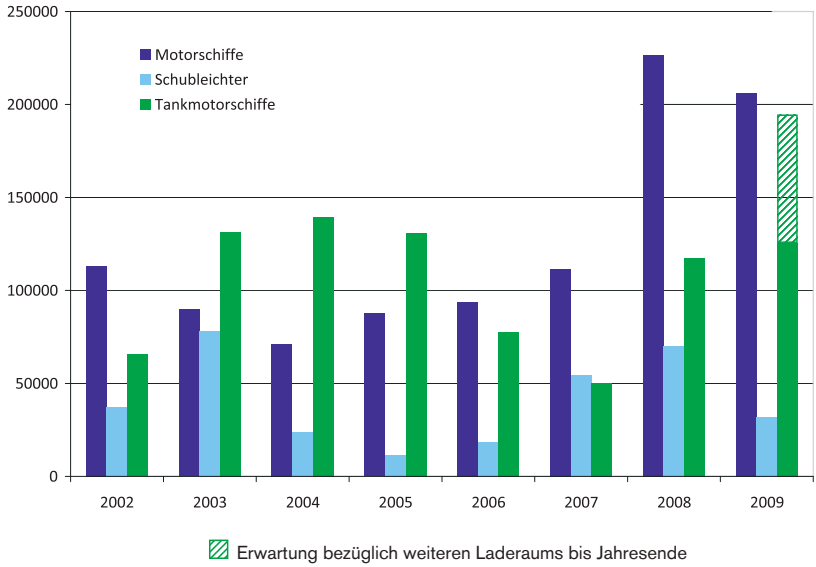
Abschnitt 2

VERHÄLTNIS VON BEFÖRDERUNGS-ANGEBOT UND -NACHFRAGE

I. ENTWICKLUNG DES FLOTTENBESTANDES: NEUBAUTEN/ABGÄNGE AUS DEM MARKT

Festzustellen ist, dass im Jahr 2009 im Trocken- wie auch im Tankschifffahrtsbereich neue Einheiten in schnellerer Folge auf den Markt kamen als dies 2008 zu beobachten war. Dies kann dadurch erklärt werden, dass es sich um Schiffe handelt, die bereits schon vor dem Herbst 2008 im Bau oder bestellt waren.

Abbildung 8 : Neu auf den Markt gekommener Laderaum



Quelle: IVR

1. Laderaum in der Trockenschifffahrt

Im Laufe der ersten 11 Monate des Jahres wurden effektiv 62 neue Motorschiffe mit einer Transportkapazität von über 200 000 Tonnen in Betrieb genommen. Weitere werden noch erwartet. Hinsichtlich des Leichterbaus ist mit nur 14 neuen Leichtern mit einer Kapazität von 32 000 Tonnen auf dem Markt in 2009 gegenüber 38 in 2008 eine Verlangsamung der Entwicklung festzustellen. Auf kurze Sicht werden diese zusätzlichen Kapazitäten auf einem Markt, auf dem die Transportnachfrage 20 % niedriger ist als 18 Monate zuvor, unweigerlich zu noch mehr Überangebot führen.

Die derzeitige Zurückhaltung der Banken hinsichtlich der Finanzierung von Neubauten für die Trockenschifffahrt und die momentane Unvorhersehbarkeit der Nachfrageentwicklung lassen auf eine deutliche Verlangsamung bis hin zu einer vorübergehenden Einstellung der Neubautätigkeit im Anschluss an die Fertigstellung der derzeit im Bau befindlichen Schiffe schließen.

Hinsichtlich der Marktabgänge ist bei den westeuropäischen Flotten im Durchschnitt ein jährlicher Kapazitätsschwund in einer Größenordnung von 62 000 Tonnen festzustellen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Einheiten unter 1000 Tonnen, von denen vor allem die kleinsten zu Wohnschiffen umfunktioniert werden, oder sie werden in mitteleuropäische Länder verlagert.

2. Laderaum in der Tankschifffahrt

Der Markt für Tankladeraum befindet sich in einer Umstrukturierungsphase, um der Entwicklung der Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen, denen zufolge in der Schlussphase ab 2018 der Transport von 90 % des Aufkommens an Flüssiggütern in Schiffen in Doppelhüllenbauweise zu erfolgen hat. Eine erste wichtige Phase, die die Mitteldestilate betrifft, ist für 2015 geplant. Vor diesem Hintergrund ist im Jahr 2009 festzustellen, dass in regelmäßiger und immer schnellerer Folge Tankschiffe in Doppelhüllenbauweise auf den Markt kommen.

So lassen sich seit Jahresanfang bereits etwa 50 effektiv 2009 in Betrieb gegangene Tankmotorschiffe zählen und bis Jahresende dürfte noch mit weiteren Einheiten zu rechnen sein. Dieser Anstieg im Schiffsbau im Vergleich zu 2008 ist hauptsächlich auf eine Verspätung im Schiffsbau zurück zu führen. Sollte sich diese

beschleunigte Entwicklung fortsetzen dürfte die strukturell erforderliche Beförderungskapazität in Doppelhülle bald erreicht sein.

In Schiffseinheiten ausgedrückt bedeutet dies, dass von insgesamt etwa 1370 potentiell im Betrieb befindlichen Tankmotorschiffen derzeit bereits 672 Einheiten in Doppelhüllenbauweise registriert sind. In Ladekapazität ausgedrückt und unter Berücksichtigung der deutlich höheren Durchschnittsgröße der neueren Schiffe (im Mittel über 2700 Tonnen) liegt der Anteil der Ladekapazität in Doppelhülle bei weit über 50 %.

In Bezug zu dem Marktgleichgewicht ist anzumerken, dass sich während der Zeit der Übergangsregelung, die 2018 endet, Einhüllenschiffe und in Doppelhüllenschiffe auf demselben Markt im Einsatz befinden.

3. Passagierschiffe

Mit dem Auftauchen neuer Einheiten auf dem Markt ist das Tempo der Bautätigkeit im Vergleich zu den Vorjahren gleich geblieben. Die Beförderungsnachfrage scheint von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise nicht stark betroffen zu sein.

II. KAPAZITÄTSAUSLASTUNG

Hauptziel der Beobachtung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes ist die Analyse und zahlenmäßige Erfassung des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage auf dem Beförderungsmarkt so wie die Untersuchung der Entwicklung dieses Verhältnisses. In einer Situation in der ein strukturelles Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage den reibungslosen Ablauf der Beförderungskette, an der auch die Binnenschifffahrt beteiligt ist, gefährden könnte, stellt die Entwicklung des Auslastungsgrades des Laderaumes über die Zeit einen zusätzlichen Parameter neben dem elementaren Vergleich von Marktangebot und Marktnachfrage dar.

1. Grundsätze für die Auslastungsbewertung der Beförderungskapazitäten

Die Beurteilung des Auslastungsgrades des Laderaumes ist angesichts der Vielfalt der ausschlaggebenden Parameter, die zu berücksichtigen sind, eine komplexe

Übung. Zu diesem Zweck wurde im Rahmen der Marktbeobachtung ein ökonometrisches Modell, das sogenannte «capacity monitoring », erarbeitet, das dazu dienen soll, die Tendenzen in der Entwicklung der Laderaumausnutzung aufzuzeigen. Dieses Instrument wurde auf den Zeitraum 2003 bis 2008 angewandt und auf Schätzungen basierend bis 2009 weitergeführt. Geografisch erstreckt sich diese Untersuchung erst einmal aus praktischen Gründen nur auf die Binnenschifffahrt und die Flotten Westeuropas (Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz), die jedoch hinsichtlich der Transportleistung und der Transportkapazität etwa 90 % des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes abdecken.

Berücksichtigte Faktoren:

A) Verfügbare Flotte:

Berücksichtigt wird die theoretische, nominale Kapazität der am Ende eines jeden Jahres in den der Studie zu Grunde liegenden Ländern vorhandenen einsatzfähigen Schiffe.

B) Betriebsart der Schiffe:

Um die normale Betriebsform der Schiffe (Anzahl Stunden pro Tag) berücksichtigen zu können, werden verschiedene Schiffskategorien unterschieden, wobei die Größe der wesentlichste Parameter ist.

C) Nebennutzung der Leichter zur Lagerung von Gütern:

Berücksichtigt wird die in bestimmten Fällen bei Leichtern und Tankschiffen anzutreffende Lagertätigkeit.

D) Wasserführung:

Der Faktor « Wasserführung » spielt insofern eine erhebliche Rolle, als dass die auf dem Markt verfügbare Kapazität unmittelbar davon abhängig ist. Ist der Tiefgang auf Grund von Wassermangel reduziert, tendiert der Auslastungsgrad der Flotte nach oben.

E) Beförderungsnachfrage:

Hinsichtlich der auf Basis von transportierten Mengen und geleisteten TKM ermittelten Beförderungsnachfrage geht die Studie nach gewerblichen Branchen vor und berücksichtigt, wo es angebracht ist, saisonal bedingte Nachfragezyklen. Im

Übrigen zeigt es sich, dass saisonale oder zyklische Schwankungen der Nachfrage je nach Branche variieren. So liegen sie zum Beispiel bei Kohle und Erzen bei durchschnittlich 13 %, bei Baustoffen jedoch bei fast 39 %.

Um eine Sicherheitsmarge einzubauen, wird bei der Beurteilung der im Verhältnis zur Transportnachfrage erforderlichen Kapazität von Extremsituationen ausgegangen (Nachfragespitze und Niedrigwasser).

Als Bezugsjahr wird das Jahr 2004 genommen, da sich dieses Jahr durch durchschnittliche Transportnachfrage und Wasserführung auszeichnet. Das ausgewogene Verhältnis von Angebot und Nachfrage wird hier als angemessen betrachtet, da die Flotte durch eine Periode der Struktursanierung gegangen war.

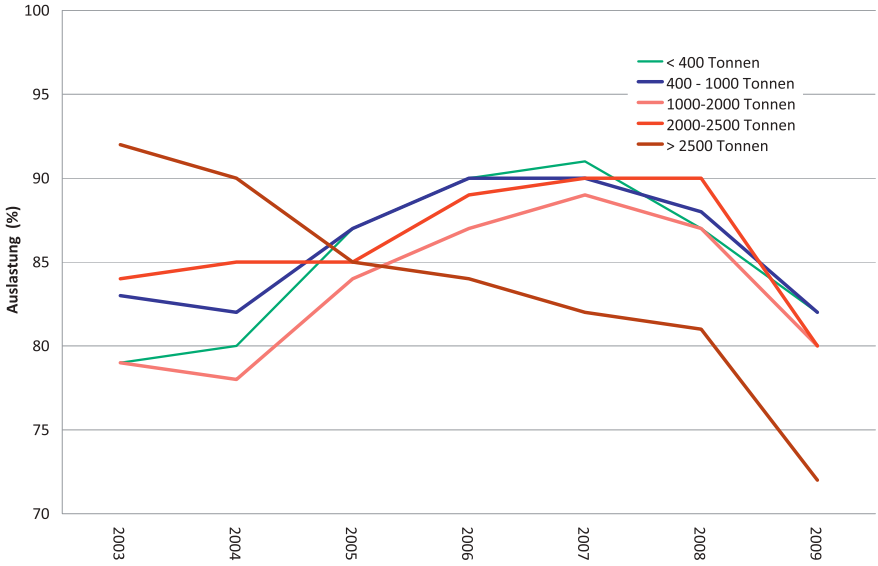
Vorbemerkung: Es muss darauf hingewiesen werden, dass das Phänomen Niedrigwasser, das von August bis Ende Oktober 2009 gedauert hat, sowohl in der Trockenschifffahrt wie auch in der Tankschifffahrt in die Berechung der Laderaumauslastung einbezogen worden ist. Letzteres hat sich insofern abmildernd ausgewirkt, als dass der Auslastungsgrad des Laderaums in 2009 bei normaler Wasserführung noch niedriger gewesen wäre.

2. Trockenladeraum

Das Segment Trockenschifffahrt erfuhr in der betreffenden geografischen Zone zwischen 2002 und 2008 eine Steigerung der Transportnachfrage um 8 %. Die angegebene Kapazität der Flotte stieg in vergleichbaren Proportionen an, auch wenn die Gesamtproduktivität der Flotte de facto auf Grund einer durchgängigeren Betriebsform (18 Std./Tag oder volle 24 Std.) der neueren Einheiten zugenommen hat.

Die Analyse der Entwicklung des Auslastungsgrades des Laderaums zeigt bei allen Schiffseinheiten unter 2500 Tonnen bis 2007 einen wachsenden Auslastungsgrad.

Abbildung 9 : Auslastungsgrad der Kapazitäten in der Trockenschifffahrt



Quelle: NEA

In den Jahren 2008 und 2009 ging der Auslastungsgrad bei allen Schiffsgrößen im Vergleich zu den Vorjahren um 10 bis 20 % zurück.

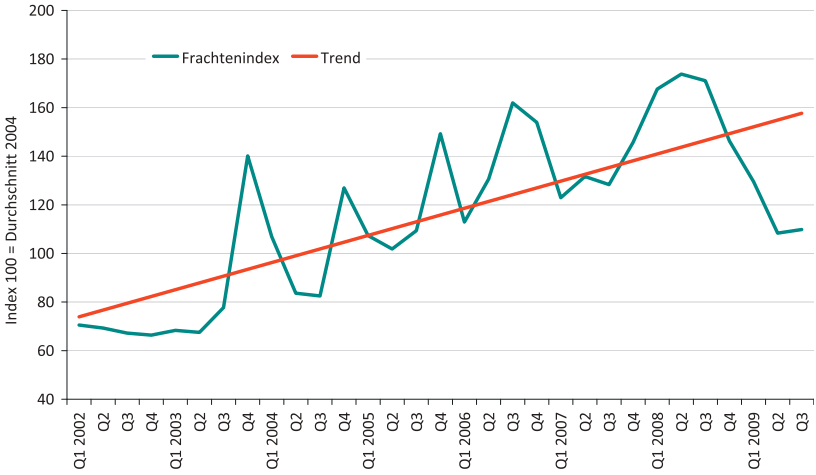
Seit dem Ende der Strukturbereinigungspolitik wurden zahlreiche große Einheiten eingesetzt mit dem Ziel, auf diese Art umfangreiche Einsparungen zu tätigen. Die Erklärung für diesen bei Großeinheiten zu beobachtenden Trend könnte unter Anderem der Umstand sein, dass der Markt noch nicht so weit ist, diese Tonnageklasse in den beobachteten Größenordnungen zu bedienen.

Die Frachtanalyse der letzten Jahre untermauert die Auffassung, dass der Markt vorübergehend in einem Gleichgewichtszustand funktioniert hat, den man bis zum 3. Quartal 2008 für die Binnenschifffahrt als „auskömmlich“ bezeichnen könnte. Wie anfällig dieses Gleichgewicht ist, zeigte sich allerdings ab diesem Zeitpunkt unter Rahmenbedingungen, in denen eine rapide geschrumpfte Transportnachfrage das Frachtniveau stark nach unten gedrückt hat. Eine Rückkehr zu Mengen vergleichbar

mit denen in 2008 wird - mit einem entsprechenden Frachtniveau - erst in einigen Jahren erwartet. Aus der Analyse der Entwicklung des Frachtniveaus im Trockengüterbereich wird klar ersichtlich, welche Auswirkung der Zugang von Laderaum auf dem Markt hat.

Die Frachten im Trockenbereich bewegten sich auf Grund der schwachen Transportnachfrage seit Herbst 2008 auf besonders niedrigem Niveau. Während sich bei den Frachten die seit 2002 anhaltende Tendenz nach oben bis zum Sommer 2008 fortsetzte und sich in ihnen ein wachsender struktureller Transportnachfragetrend vor dem Hintergrund nachfrageangepasster Kapazitäten widerspiegelte, ist mit dem Eintritt dieser „Nachfragekrise“ auf dem Trockengütermarkt ein klarer Bruch dieses Trends festzustellen.

Abbildung 10: Frachten in der Trockenschifffahrt (Frachtenindex und Trend)



Quelle: NEA

Die Marktgesetze führen in der derzeitigen Situation dazu, dass eine beträchtliche Anzahl Transporte zu Preisen durchgeführt werden, die kaum die Betriebskosten decken. Dieses Phänomen lässt sich ebenfalls bei den anderen, landgebundenen Verkehrsträgern beobachten, insbesondere bei der Straße. Das Angebot an Laderaum ist im Übrigen so groß, dass in Ermangelung zu befördernder Güter eine Reihe Schiffseinheiten nicht eingesetzt wird.

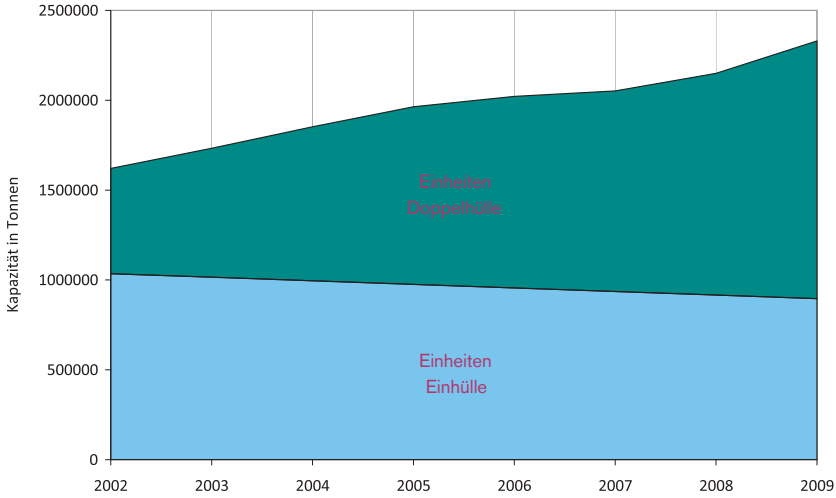
In diesem Zusammenhang kann von einem zeitweiligen Ungleichgewicht gesprochen werden, auf Grund dessen in der Binnenschifffahrt kein auskömmliches Wirtschaften möglich ist.

3. Tankladeraum

Wie bereits angesprochen befindet sich die Tankflotte in einer Umstrukturierungsphase, die 2018 zu Ende geht. Während dieser Zeit werden Schiffe in Einfachhüllenbauweise durch solche in Doppelhüllenbauweise ersetzt werden, aber durchaus weitgehend auf demselben Markt präsent bleiben.

Ende 2008 und im ersten Halbjahr 2009 stand das Frachtniveau in der Tankschifffahrt stark unter dem Einfluss der besonderen Situation, die durch eine vorübergehende sehr starke Nachfrage nach Beförderung von Mineralölprodukten gekennzeichnet war. Durch diese momentane Situation wurden die Auswirkungen des Aufbaus an Überkapazität, der aus den vorerwähnten Gründen auf diesem Markt derzeit stattfindet, verschleiert.

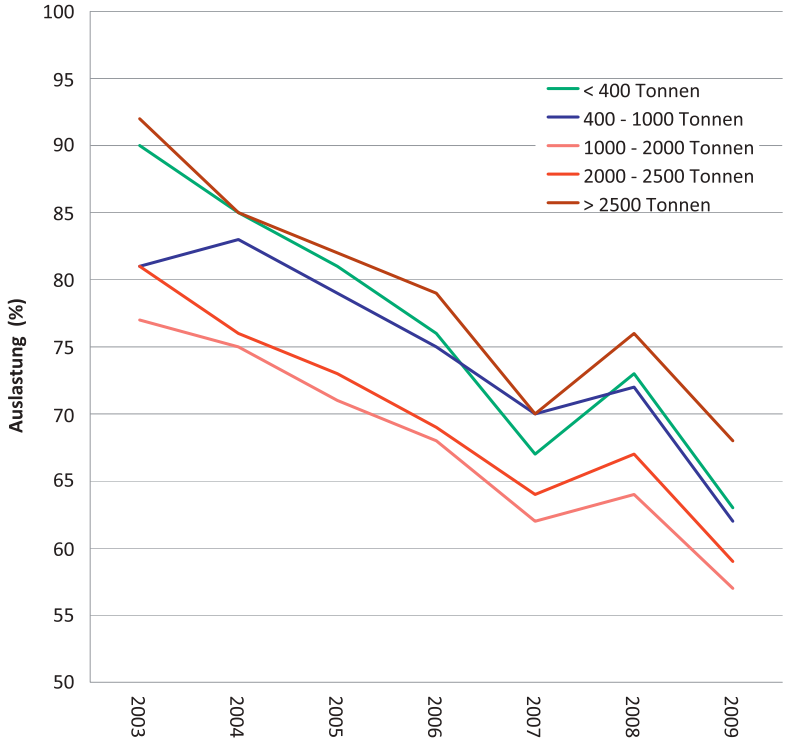
Abbildung 11 : Struktur der Tankflotte in Westeuropa



Quelle: ZKR-Sekretariat

Das Nebeneinander dieser beiden Schiffstypen führt vorübergehend zu latenter Überkapazität. Für die große Mehrheit der Einhüllenschiffe wird es spätestens 2019 keinen Markt mehr geben. Wie stark sich diese Koexistenz auf das Marktgleichgewicht auswirkt, wird davon abhängen, wie schnell die veralteten Einhüllenschiffe aus dem Markt gezogen werden, um der Regelungen gerecht zu werden.

Abbildung 12: Auslastungsgrad der Kapazitäten in der Tankschifffahrt.



Quelle: NEA

Die Beobachtung des Auslastungsgrades des Tankraumes zeigt deutlich eine fortschreitende Verschlechterung bei allen Kategorien von Tankschiffen. Diese Entwicklung des Auslastungsgrades bestätigt die Existenz einer schon erwähnten vorübergehenden Überkapazität. Das Jahr 2008, das ein sehr gutes Jahr für die Geschäftstätigkeit in der Tankschifffahrt war, war gekennzeichnet durch einen zeitweiligen Aufschwung, der sich dadurch erklärt, dass im Herbst, um der Nachfrage gerecht zu werden, die gesamte Kapazität eingesetzt werden musste. Außer der anhaltenden Nachfrage und der schwachen Wasserführung wären hier noch

weitere nicht immer quantifizierbare Umstände zu nennen wie z. B. die zeitweiligen Engpässe bei den Raffinerien im Rheindelta.

In 2009 ging der auf dem Tankschifffahrtsmarkt zu beobachtende Rückgang der Geschäftstätigkeit naturgemäß mit einer erneuten Verschlechterung des Tankraumauslastungsgrades einher.

Wenn auch die generelle Tendenz für alle Schiffsgrößen gleich ist, d.h., ein Rückgang des Auslastungsgrades von 2003 bis 2009 von über 25 %, so zeigt sich doch, dass der höchste Auslastungsgrad von den größten Einheiten erreicht wird.

Die Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage auf dem Markt zeigt sehr ausgeprägte Extremwerte. Dieses Ergebnis wird von außerordentlichen Umständen beeinflusst, die zum Teil ein exogenes Verhältnis zum Markt haben, wie Wasserführung oder Effizienz der logistischen Abläufe. Offensichtlich könnte dieser Markt als sehr volatil bezeichnet werden.

Entwicklung der Kapazitätsauslastung

Tonnageklasse	Auslastung						
	2003 (%)	2004 (%)	2005 (%)	2006 (%)	2007 (%)	2008 (%)	2009 (%)
Trockenladeraum							
< 400 Tonnen	79%	80%	87%	90%	91%	87%	82%
400-1000 Tonnen	83%	82%	87%	90%	90%	88%	82%
1000-2000 Tonnen	79%	78%	84%	87%	89%	87%	80%
2000-2500 Tonnen	84%	85%	85%	89%	90%	90%	80%
>2500 Tonnen	92%	90%	85%	84%	82%	81%	72%
Tankladeraum							
< 400 Tonnen	90%	85%	81%	76%	67%	73%	63%
400 -1000 Tonnen	81%	83%	79%	75%	70%	72%	62%
1000-2000 Tonnen	77%	75%	71%	68%	62%	64%	57%
2000-2500 Tonnen	81%	76%	73%	69%	64%	67%	59%
> 2500 Tonnen	92%	85%	82%	79%	70%	76%	68%

Quelle: NEA

Abschnitt 3

SITUATION DER BINNENSCHIFFFAHRT-SUNTERNEHMEN

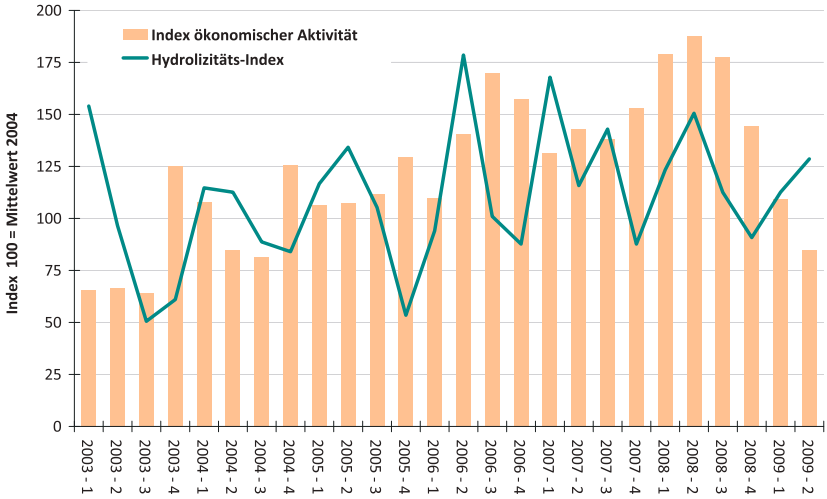
I. ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

1. Trockenschifffahrt

Das Sekretariat der ZKR stellt das Niveau der Wirtschaftstätigkeit an Hand einer Kennzahl, die aus Preisen und beförderten Mengen errechnet wird, fest. In diesem Sektor zeigt sich, dass die Kombination einer anhaltend guten Nachfrage im Zusammenhang mit einem angemessenen Laderaumangebot und ein anhaltend gutes Preisniveau in den ersten drei Quartalen 2008 im Vergleich zu den Vorjahren zu einer hohen Wirtschaftstätigkeit geführt hat.

Im 4. Quartal 2008 und mehr noch in 2009 hat die allgemeine Rückläufigkeit der Nachfrage von im Durchschnitt 20% zu einer Halbierung der Wirtschaftstätigkeit in diesem Sektor geführt.

Abbildung 13: Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit in der Trockenschifffahrt



Quelle: Sekretariat der ZKR

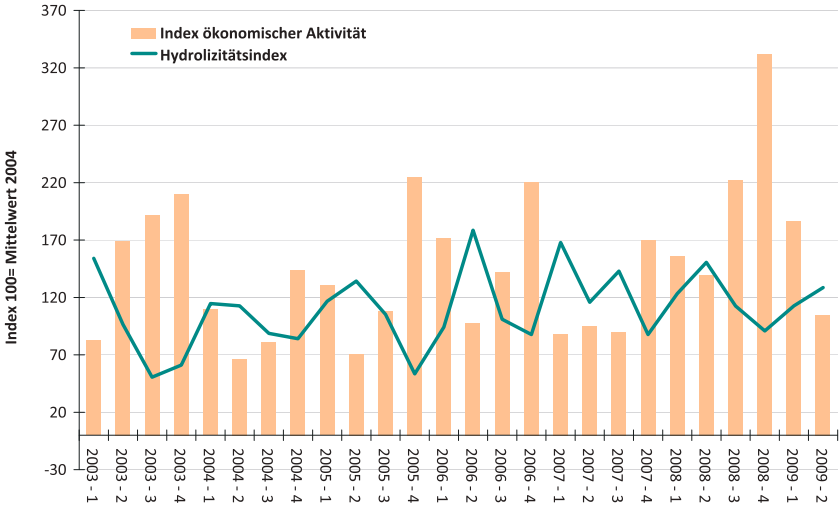
2. Tankschifffahrt

Auf diesem Markt, der zu 2/3 aus dem Transport von Mineralölerzeugnissen besteht, haben sich die Frachtpreise bis August 2008 auf eher mäßigem Niveau bewegt. Gleich am Ende des Sommers 2008 hat der rapide Preisverfall auf dem Weltmarkt zu neuer Kauftätigkeit angeregt, verstärkt noch durch den nahenden Winter. Das führte zu einer Belebung der Nachfrage auf dem Markt und in direkter Folge zu einem starken Anstieg der Frachten. Dieser Trend schwächte sich zum Jahresende hin etwas ab, nachdem die dringendsten Käufe getätigt waren, jedoch blieb die Wirtschaftstätigkeit noch während der ersten 4 Monate 2009 dank eines Wiederaufbaus von Lagerbeständen gleich bleibend gut.

Im Laufe des Sommers war die Transportnachfrage extrem schwach, was die Betreiber veranlasste, einen Teil der Kapazität stillzulegen.

Erst im Herbst 2009 konnte unter dem gemeinsamen Einfluss von saisonbedingten Einkäufen vor dem Winter und einer Wasserführung, bei der nur zum Teil beladen werden konnte, ein vorübergehender leichter Frachtanstieg festgestellt werden.

Abbildung 14: Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit in der Tankschifffahrt



Quelle: Sekretariat der ZKR

3. Einfluss der Wasserführung

Zwar war die Wasserführung bis zum Juli für eine optimale Bewirtschaftung der Ladekapazität günstig, was jedoch auf Grund der schwachen Nachfrage nicht zum Tragen kam, ab August hingegen folgte auf Grund mangelnder Regenfälle auf dem Rhein eine Niedrigwasserperiode, die bis in den November anhielt. Viele Wochen lang konnten Schiffe mit großen Abmessungen nur zu 30 % ihrer Kapazität bzw. darunter beladen werden.

In der nachstehenden Tabelle ist die Auswirkung situationsbedingter Abladetiefen auf die Ladekapazität der Schiffe nach Größenordnung wiedergegeben.

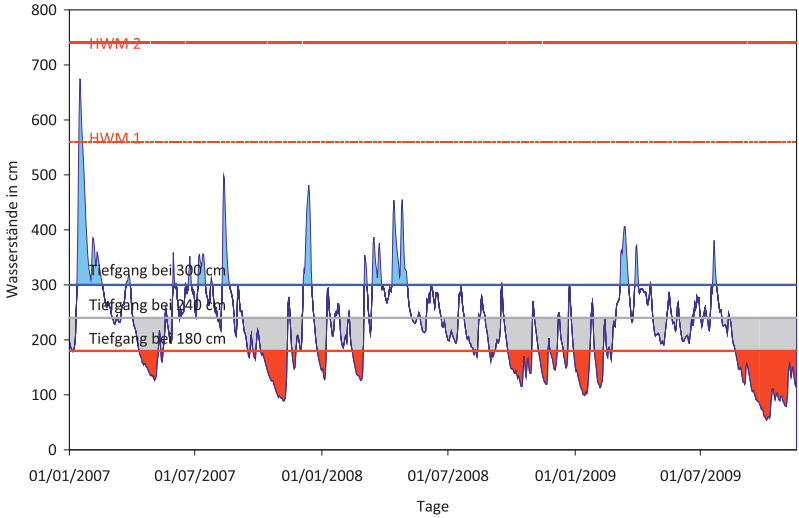
Ladekapazität entsprechend Schiffsab-messungen	Absenkung / Tiefgang				
	1,50 m	2,00 m	2,50 m	2,80 m	3,50 m
L 135,00 X B 11,45	750t	1 475t	2 225t	2 600t	3 700t
L 110,00 X B 11,40	600t	1 200t	1 800t	2 100t	3 000t
L 85,00 X B 9,50	570t	930t	1 350t	1 350t	1 350t
L 67,00 X B 8,20	420t	670t	1 000t	1 000t	1 000t

L : Länge

B : Breite

Quelle: VBW (WESKA)

Abbildung 15: Pegelstand des Rheins bei Kaub:



Quelle: BAFG

II. KOSTENENTWICKLUNG

1. Schiffspreise

Im Laufe des ersten Halbjahres 2008 hatte der Markt für neue Schiffe als Folge der Welle von Neubauten und der hohen Stahlpreise seinen höchsten Stand erreicht. Seither kam es, bedingt durch die Wirtschaftskrise, zur Stornierung der neuen Aufträge, und auch zu einer beträchtlichen Preissenkung. Diese erreichen 25 % für die Neubauten und unter gewissen Umständen (Zwangsverkauf) bei gebrauchten Schiffen bis zu 40 und 50 % in der Trockenschifffahrt.

Auf dem Markt der gebrauchten Schiffe herrscht auf Grund der derzeitigen Konjunktur Unsicherheit. Letzterer agiert mangels Vorhersehbarkeit und Kapital strukturbedingt nicht als Abnehmer. Hauptauswirkung des Abwärtstrends wird sein, dass es geringere Sicherheiten geben wird und demzufolge die Banken weniger in der Lage sein werden, die Binnenschifffahrtsunternehmen zu unterstützen und zu finanzieren.

2. Allgemeine Kostenentwicklung

Die in der nachstehenden Tabelle dargestellten Kostenstrukturen wurden erarbeitet, um einen Überblick in Indexform über die allgemeine Kostenentwicklung, mit der die Schiffsbetreiber zu kämpfen haben, zu vermitteln. Diese zwei Raster von Richtwerten stehen für zwei Betriebsformen. Die Prozentsätze variieren je nach Größe, Alter und Betriebsform des Schiffes.

Tabelle 1 : Vergleich der Kostenstruktur für neuere Motorschiffe

Bezugsjahr 2004		**vom Eigentümer betriebene Motorschiffe**	**von einer Reederei betriebene Tankmotorschiffe**
Treibststoff		20 %	18 %
Personalkosten		40 %	42 %
Sonst. Kosten	Zinsen	40 %	40 %
	Versicherungen		
	Wartung		

Quelle: Sekretariat ZKR

Die verschiedenen Ausgabenposten ergeben aggregiert folgende Entwicklung:

Tabelle 2: Kostenindex

Index	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009(*)
Treibstoff	84	100	130	145	148	181	122
Personalkosten	98	100	101	103	105	108	111
Sonstige Kosten	100	100	100	132	170	163	161
Gesamtkostenindex Trockenschifffahrt	**96,0**	**100,0**	**106,4**	**123,0**	**139,6**	**144,6**	**132,2**
Gesamtkostenindex Tankschifffahrt	**94,3**	**98,0**	**103,8**	**120,1**	**136,6**	**143,1**	**132,9**

(*) geschätzt. Quelle: Sekretariat ZKR

Die Summierung der Kosten zeigt eine leichte Abnahme des allgemeinen Kostenniveaus auf. Allerdings muss die Auswirkung dieser Entwicklung auf die Situation der Unternehmen insofern relativiert werden, als dass sie großenteils auf die gefallenen Treibstoffpreise zurück zu führen ist, deren Schwankungen und Auswirkungen im allgemeinen in der einen wie in der anderen Richtung durch die vertraglich festgeschriebenen so genannten „Gasöl-Klauseln“ abgefedert werden.

Im Übrigen erweist sich die theoretische Kostensenkung verglichen mit dem Produktionsrückgang, den die Spediteure auf der Wasserstraße in den letzten 12 Monaten vor allem im Bereich Trockenschifffahrt haben hinnehmen müssen, als sehr gering.

3. Treibstoff

Nach einem starken Preisverfall im zweiten Halbjahr 2008 hielt sich der Treibstoffpreis während des ganzen 1. Halbjahres 2009 und bis in den Herbst hinein durchschnittlich auf einem Niveau, das um die Hälfte unter dem lag, was im ersten Halbjahr 2008 zu beobachten war. Der Preis für Gasöl liegt im Durchschnitt 32 % unter dem Mittelwert von 2008.

Tabelle 3: Durchschnittliche Jahrespreise für Gasöl

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (*)
Preis für 100 L Diesel	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12	53,16	67,94	45,96

Quelle: CBRB (*) Mitte November 2009

Abbildung 16: Entwicklung der Treibstoffpreise

Quelle: CBRB (*) Mitte November 2009

4. Personalkosten

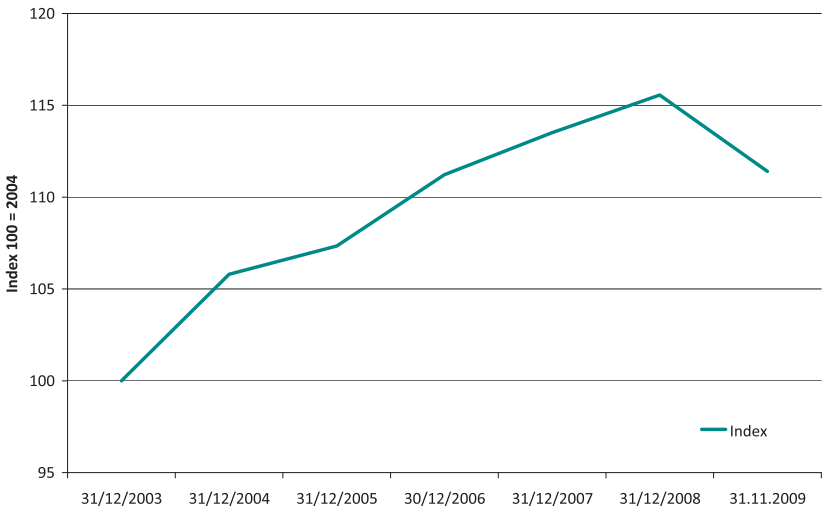
Die Personalkosten machen einen bedeutenden Teil der Fixkosten aus. Bei Reedereien von einiger Bedeutung stellt man eine gewisse Elastizität fest. In der Tat können diese Art Unternehmen in gewissem Umfang mit Urlaub, Arbeitszeitverkürzung oder Personalabbau reagieren. Im Falle des Individualbetreibers lässt sich dieser Kostentitel wenig komprimieren, da die Lohnkosten fixe Kosten sind und das Einkommen des Betreibers aus dem Gewinn besteht, falls er überhaupt dergleichen erwirtschaftet.

Im Januar 2009 wurden in Deutschland die Löhne im Rahmen der Lohntarifabschlüsse um 3 % angehoben sowie eine einmalige Prämie gezahlt. Eine weitere Anhebung um 1,1 % ist für Juli 2010 vorgesehen.
In den Niederlanden wurde zum 1. Januar 2009 eine allgemeine Anhebung um 0,65 % vorgenommen. Es folgt eine weitere Anhebung um 0,75 % zum 1. Juli 2009. Hingegen ist für den 1. Januar 2010 keinerlei Anhebung vorgesehen.

5. Unterhaltskosten

Seit Beginn des Jahres 2009 tendierte der Preis für Wartung im Zusammenhang mit der derzeitigen Wirtschaftskrise nach unten, nachdem er in 2008 Höchstwerte erreicht hatte. Dieser Rückgang lässt sich teilweise durch den Preisverfall beim Stahl erklären.
Bei den Werften stellt man ebenfalls eine nachlassende Tätigkeit fest, die mit der Verknappung auf den Finanzmärkten zusammen hängt.

Abbildung 17: Index Wartungskosten (*)



Quelle: ITB

(*) Bei der Berechnung dieses Index wurde von einer Gewichtung 20 % Stahlpreis und 80 % Lohnkosten ausgegangen.

6. Finanzierungen und Finanzierungskosten

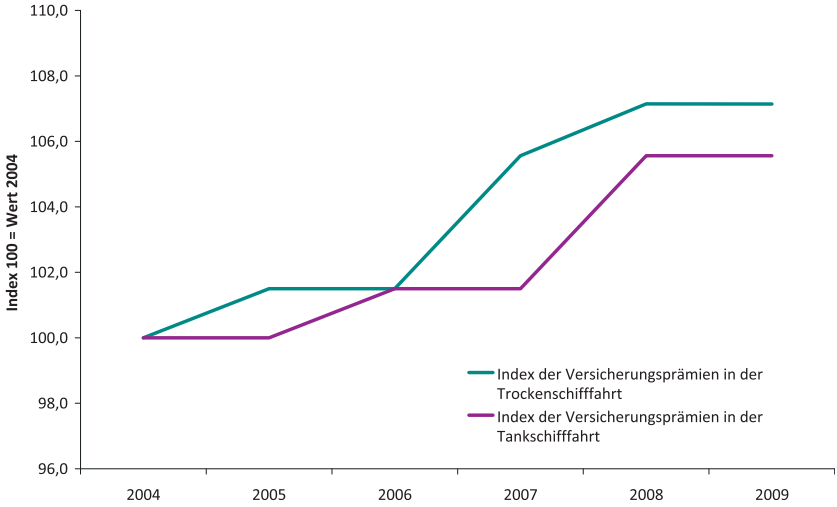
Zwar sind die Zinssätze für Transaktionen zwischen Banken im Laufe des Jahres 2009 erheblich gesunken, aber diese Zinssenkung hat sich bei Weitem nicht auf die von den Banken vergebenen Kredite ausgewirkt. Die Zinsen für Schifffahrtskunden sind zwischen 2008 und 2009 nur geringfügig zurückgegangen. Laufende Kredite, deren Zinssatz üblicherweise auf 5 Jahre festgelegt ist, kommen somit nicht in den Genuss dieser Zinssenkung.

Im Übrigen legen die Banken angesichts der rückläufigen Tätigkeit in diesem Sektor hinsichtlich der Finanzierung der Binnenschifffahrt große Vorsicht an den Tag.

7. Versicherung

Die Versicherungsprämien blieben seit Anfang 2009 stabil. Der Wert der Schiffe, der als Bemessungsgrundlage für die Versicherung dient, tendiert eher nach unten. Da diese Angabe im Augenblick unsicher ist und stark von der Marktentwicklung der kommenden Monate abhängt, blieb sie im Augenblick noch ohne echte Auswirkung.

Abbildung 18: Entwicklung der Versicherungsprämien



Quelle: OEB

Nach einer starken Aufwertung der Schiff- und Versicherungswerte in den vergangenen Jahren, ist nun ein deutlicher Rückgang der Schiffswerte zu verzeichnen. Dieser wird zweifellos ein Sinken der die Versicherungskosten verursachen.

Fazit

Angesichts eines starken Nachlassens der Wirtschaftstätigkeit in der Trockenschifffahrt in 2009 und einer sicherlich weniger starken Abnahme im Tankschiffsektor sind die Kosten der Binnenschifffahrtsunternehmen 2009 insgesamt eher rückläufig gewesen. Ihre Abnahme steht allerdings in keinem Verhältnis zum Rückgang der Wirtschaftstätigkeit.

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Der Tiefpunkt der weltweiten ökonomischen Krise scheint nun schon wieder einige Monate zurückzuliegen. Bereits im April 2009 zeichneten sich wieder erste Anzeichen einer wirtschaftlichen Erholung ab, indem in einigen Industriebereichen die Produktion wieder angekurbelt wurde. Für die Binnenschifffahrt ist vor allem die Entwicklung der Industrieproduktion in Deutschland und Frankreich wichtig. Für beide Länder werden für das Jahr 2010 Wachstumsraten vorhergesagt, die, auch wenn sie noch sehr bescheiden ausfallen, Anzeichen für eine wirtschaftliche Erholung darstellen. Insbesondere wird davon ausgegangen, dass der wirtschaftliche Aufschwung in der Stahlindustrie auch der Binnenschifffahrt wieder Auftrieb geben wird. Wie kein anderer Bereich gilt gerade dieser Industriezweig als maßgeblich für die wirtschaftliche Entwicklung. Ebenso weist der Anstieg des Containertransports darauf hin, dass der Welthandel und hier insbesondere der Verbrauch in Europa wieder anziehen.

Allerdings hat der zögerliche Wiederaufschwung bisher noch keine spürbare Wirkung auf dem Binnenschifffahrtsmarkt hinterlassen. Der Frachtenmarkt bewegt sich noch auf einem extrem niedrigen Niveau und weist in der Trockengüterschifffahrt trotz niedriger Wasserstände dieses Herbstes wenig bzw. keine Bewegung auf. Dies deutet auf ein Überangebot an Kapazität hin, das die Nachfrage noch in starkem Maße überschreitet. Dennoch kann erwartet werden, dass sich angesichts der Entwicklungen in der Stahlindustrie und bei den Containern in den kommenden Monaten auch bei den Frachten wieder eine Aufwärtsbewegung ergeben wird.

Die Binnenschifffahrt ist als Transportmittel in starkem Maße von der industriellen Entwicklung abhängig. Gerade aber die Industrie wurde von der Krise besonders betroffen, und sie wird auch die meiste Zeit brauchen, um sie wieder vollständig zu überwinden. Auch die Binnenschifffahrt wird diese Zeit brauchen. Allerdings sind nicht alle Bereiche in gleichem Ausmaß von dem wirtschaftlichen Einbruch betroffen. So weisen die Mineralölprodukte einen eigenen Rhythmus bei der Nachfrage nach Transportdienstleistungen auf; aber auch der Trockengütertransport wird in einigen Bereichen, z.B. bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen, stärker von anderen exogenen Faktoren beeinflusst als von den Auswirkungen der Krise. Dennoch wird

im Hinblick auf die Bedeutung der von der Krise betroffenen Bereiche eine Rückkehr der Nachfrage auf das Niveau von Ende 2007 noch einige Jahre erfordern.

Hinzukommt, dass die Flotte in den zurückliegenden Jahren in den beiden Segmenten ‚Trockengüterschifffahrt' und ‚Tankschifffahrt' stark erweitert wurde. Diese Erweiterung fand jedoch in einem unterschiedlichen Kontext statt. In der Trockengüterschifffahrt führte der Anstieg des Transportvolumens zur Flottenerneuerung und -erweiterung Dabei stand vor allem die Erzielung von weiteren Skaleneffekten im Vordergrund. Vor allem die Märkte für den Containertransport und für Kohle schienen solche Investitionen zu rechtfertigen wie die Entwicklung der Frachten bis einschließlich Mitte 2008 belegte. Da sich aber nun die Nachfrage nach Transportdienstleistungen voraussichtlich für einige Zeit auf einem deutlich niedrigeren Niveau abspielen wird, stellt sich die Frage, ob die Flottenerweiterung Auslöser neuer Überkapazitäten ist, und ob die Überkapazität struktureller Natur ist.

Zur Beantwortung dieser Frage liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur unzulängliche Hinweise vor. Da der Markt sich bis zum Ausbruch der Krise mehr oder weniger ausgewogen entwickelt hatte, könnte nur eine strukturell niedrigere Nachfrage innerhalb eines oder mehrerer Segmente des Binnenschifffahrtsmarktes eine solche Schlussfolgerung rechtfertigen. Für eine solche Schlussfolgerung fehlen aber im Augenblick jegliche Anhaltspunkte.

Es muss auch davon ausgegangen werden, dass der Weg zu einem wirtschaftlichen Wiederaufschwung mit erheblichen Umstrukturierungen einhergehen wird. In der Finanzwelt ist dieser Prozess bereits in vollem Gange. In der Binnenschifffahrt rücken der Klimawandel und seine Konsequenzen für die Binnenschifffahrt zunehmend in das Zentrum der Aufmerksamkeit. So kann beispielsweise nicht ausgeschlossen werden, dass der Verbrauch von Kohle für die Energieerzeugung im Bereich der Stahlindustrie unter Druck geraten wird, oder dass aufgrund von Rationalisierungen und Neuausrichtungen der Hinterlandtransporte die Binnenschifffahrt im Containertransport benachteiligt wird, worauf die stark gestiegene Konkurrenz des Schienenverkehrs hinweist. Festzuhalten ist, dass in erster Linie die Nachfrageseite auf dem Markt für die mittelfristige Entwicklung ausschlaggebend sein wird.

In der Tankschifffahrt ist die Situation unterschiedlich. Der Markt für den Transport von Mineralölprodukten, der im übrigen nicht so sehr von den Auswirkungen der Krise betroffen ist, schrumpft bereits seit einigen Jahren und wird auch vorläufig noch weiter schrumpfen. Das Aufkommen von Biokraftstoffen hat diese Entwicklung zwar etwas abgemildert, aber nicht kompensiert. Auch der gestiegene Transport von chemischen Erzeugnissen, welcher übrigens erheblich von der Krise betroffen ist, hat diese Entwicklung nicht gänzlich ausgleichen können. Dass die Tankschifffahrt in den zurückliegenden Jahren trotzdem wirtschaftlich gesehen äußerst zufriedenstellend war, ist auf positive konjunkturelle und vereinzelt auftretende Faktoren in einem an und für sich als volatil zu bezeichnenden Markt zurückzuführen. Anders als bei der Trockengüterschifffahrt ist bei der Tankschifffahrt insbesondere die Entwicklung der Angebotsseite des Marktes relevant. Entscheidend ist, ob der Sektor bei schrumpfender Nachfrage einen fließenden Übergang von einer Einhüllenschiff-Flotte zu einer Doppelhüllenschiff-Flotte bewerkstelligen kann, oder ob es während einiger Jahre zu einer, wenn auch zeitlich befristeten, Überkapazität kommen wird. Vor allem im Zeitraum 2012-2017, d. h. in der Auslaufphase von Einhüllen-Tankschiffen, kann die gleichzeitige Existenz zweier Flotten Störungen auf dem Markt hervorrufen.

Trotz der grundsätzlichen Unterschiede der beiden Sektoren eines und desselben Verkehrsträgers stehen beide Bereiche des Marktes in gleichem Maße vor der Herausforderung, die finanziellen Probleme zu überwinden. Beide Bereiche kämpfen mit veränderten Gleichgewichtsverhältnissen, mit knappem Kapital für notwendige Investitionen, mit angestiegenen Kapitallasten sowie mit einem zu geringen Cashflow, um die laufenden, finanziellen Verpflichtungen abzudecken. Signale aus dem Sektor deuten darauf hin, dass eine beträchtliche Anzahl von Unternehmern mit Überbrückungsproblemen kämpft. Falls Insolvenzen in größerem Umfang die Folge wären, wäre unschwer vorherzusehen, welche verheerenden Auswirkungen die daraus resultierenden Zwangsverkäufe von Schiffen für den Sektor mit sich bringen würden.

ANLAGE 1

Bis zum 15. November 2009 auf dem Markt gesetzte Neubauten

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

Schiffstyp	2005			2006			2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Motorschiffe	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Gewöhnliche Leichter	12	11401		18	18385		29	54336	
Insgesamt	**46**	**99046**	**27490**	**51**	**112370**	**26637**	**64**	**165991**	**31460**
Tankmotor-schiffe	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankleichter	2	2527		0	0	0	0	0	0
Insgesamt	**48**	**133387**	**43736**	**28**	**77565**	**24637**	**23**	**50333**	**16534**
Schubschiffe	0		0	0		0	1		0
Schleppschiffe	0		0	0		0	0		0
Insgesamt	**0**		**0**	**0**		**0**	**1**		**0**
Kreuzfahrt-schiffe	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Ausflugsschiffe	5		2832	2	1959	2244	1		1570
Insgesamt	**10**		**9112**	**6**	**3603**	**5430**	**3**		**3386**

Schiffstyp	2008			2009		
	Nombre	Tonnage	kW	Nom-bre	Tonnage	kW
Motorschiffe	68	226750	92944	62	206408	97482
Gewöhnliche Leichter	38	70260		14	32096	
Insgesamt	**106**	**297010**	**92944**	**76**	**238504**	**97482**
Tankmotor-schiffe	47	117500	31870	47	125600	30719
Tankleichter	0	0		0	0	
Insgesamt	**47**	**117500**	**31870**	**47**	**125600**	**34719**
Schubschiffe	3		1684	4		4208
Schleppschiffe	3		0	4		1335
Insgesamt	**6**		**1684**	**8**		**5543**
Kreuzfahrt-schiffe	3		5092	8		9452
Ausflugsschiffe	6		3092	0		0
Insgesamt	**9**		**8184**	**8**		**9452**

Quelle: IVR und Sekretariat ZKR

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.

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.

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 benutzbaren 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
OECD
MOSELKOMMISSION

Innerstaatliche Behörden
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Deutschland)
Bundesamt für Güterverkehr (Deutschland)
Destatis (Deutschland)
Voies Navigables de France (Frankreich)
WSD Süd-West (Deutschland)
WSD-OST (Deutschland)

Andere öffentlich-rechtliche Organisationen
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (Deutschland)
Ifo Institut für Wirtschaftsforschung (ifo) (Deutschland)
Transport en Logistiek Nederland (Niederlande)

Privatrechtliche Organisationen
ECORYS Research and Consulting (Niederlande)
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB) (Belgien)
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Deutschland)
NEA Consulting (Niederlande)
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) (Deutschland)

Organisationen des Binnenschifffahrtsgewerbes
CBRB
EBU
ESO
IVR
Kantoor Binnenvaart

Industrieverbände
EUROFER
Verein der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

Häfen
Antwerpen
Gent
Rotterdam

Mitarbeiter

Europäische Kommission
Herr DIETER (Verwaltungsrat)

Sekretariat der ZKR
Hans VAN DER WERF (Projektleiter)
Jean-Paul WEBER (Verwaltungsrat)
Norbert KRIEDEL (Ökonometrie)
Martine GEROLT (Sekretariat)
Bernard LAUGEL (Druck)

Kontakt: jp.weber@ccr-zkr.org

Expertengruppe
Christian VAN LANCKER (ESO)
Frédéric SWIDERSKI (ITB)
Manfred KAMPHAUS (EBU)
Jan VELDMAN (ESO)
Michael GIERKE (BAG)

NEA
Hans VISSER
Bredewater 26
NL-2715 ZOETERMEER

Design
Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
NL-3024 BN Rotterdam

Drucklegung: Januar 2010

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

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALDIREKTION ENERGIE UND VERKEHR