JAHRESBERICHT 2016

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT MARKTBEOBACHTUNG

In Partnerschaft mit

Europäische Kommission

ZKR

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

HAFTUNGSAUSSCHLUSSERKLÄRUNG

Die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, erfolgt auf eigenes Risiko des Nutzers. Die Europäische Kommission, 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 der Autoren 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 Organisationen dar.

Juni 2016

VORWORT

Die Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt basiert auf der Zusammenarbeit zwischen der EU-Kommission und der ZKR. Diese Zusammenarbeit wurde im Jahre 2013 durch eine Kooperationsvereinbarung zwischen der DG-Move (Directorate General for Mobility and Transport) und dem Sekretariat der ZKR gefestigt und ausgebaut.

Im Rahmen dieser engen Partnerschaft zwischen den beiden internationalen Organisationen wurde für die Zeitspanne 2016-2018 ein Arbeitsprogramm für die Marktbeobachtung entworfen, welches eine repräsentative und objektive Beschreibung der wirtschaftlichen Entwicklung des Binnenschifffahrtsmarktes in Europa gewährleisten soll.

Auf diese Weise werden den politischen Entscheidungsträgern, dem Gewerbe, der Verwaltung, und nicht zuletzt auch der Wissenschaft Marktberichte zur Hand gegeben, welche auf statistischen Daten, quantitativen Analysen und qualitativen Informationen beruhen. Quantitative und qualitative Informationen gehen Hand in Hand und ergänzen sich gegenseitig. Mittels dieser Marktberichte sollen die wirtschaftlichen Trends und Entwicklungen innerhalb des Gewerbes in möglichst verständlicher, objektiver und repräsentativer Form beschrieben und analysiert werden.

Die Marktbeobachtung ist des Weiteren auch als eine Fortsetzung der ständigen Überwachung des Rheinschifffahrtsmarktes durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zu verstehen. Mit 330 Mio. t pro Jahr hat der Rhein einen Anteil von 2/3 am europäischen Transportaufkommen auf Binnenwasserstraßen, das sich auf rund 550 Mio. t beläuft.

Der Rhein ist, was seine Einbettung in das System der europäischen Verkehrskorridore angeht, Teil des Rhein-Alpen-Korridors, der sich von den Niederlanden über Deutschland, Frankreich, und die Schweiz bis nach Italien erstreckt. Der Rhein-Alpen-Korridor weist eine sehr hohe demographische und wirtschaftlich-industrielle Dichte auf; dies erklärt, in Verbindung mit institutionellen und wirtschaftshistorischen Faktoren, seine große heutige Bedeutung.

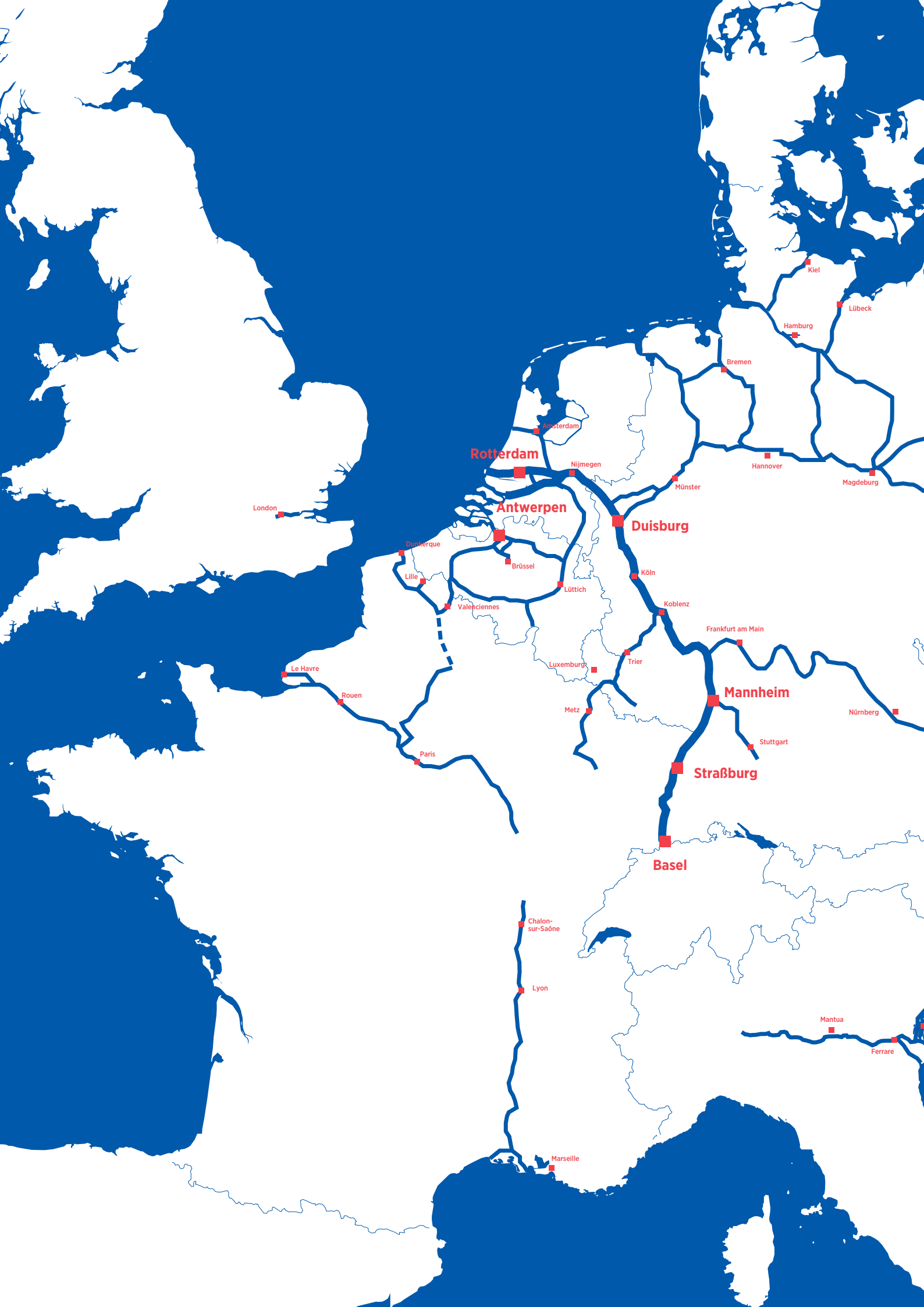
In diesem vorliegenden Jahresbericht der Marktbeobachtung wird natürlich auch auf weitere europäische Wasserstraßen eingegangen. Zu nennen ist hier vor allem das dichte Netz an Binnenwasserstraßen, welches sich über die Niederlande, Belgien und Nordfrankreich erstreckt, und das, soweit es die grenzüberschreitenden Transporte zwischen diesen Ländern betrifft, auch als Nord-Süd-Achse bezeichnet wird. Mit rund 100 Mio. t pro Jahr weist diese Achse einen Anteil von knapp 20 % am europäischen Verkehrsaufkommen auf.

Die Donau, mit einem gegenwärtigen Anteil von knapp 10 % am europäischen Verkehrsaufkommen, hat ihr Potenzial als Verkehrsachse zwischen West-, Mittel- und Südosteuropa bisher noch nicht in dem Maße ausschöpfen können, wie dies aus gesamteuropäischer Sicht wünschenswert ist. Die Donau erfüllt aber bereits heute eine wertvolle Funktion als Verkehrsträger für den Agrar- und Nahrungsmittelsektor. Im Donauraum sind dies Wirtschaftsbereiche, die im Vergleich zu den Industriezweigen eine stärkere Resistenz gegenüber Wirtschaftskrisen zeigen, und damit der Donauschifffahrt eine unverzichtbare Grundlage liefern, auf deren Basis sich eine Wachstumsstrategie für die Zukunft formulieren lässt.

Der vorliegende Jahresbericht enthält des Weiteren Informationen über die Flottenentwicklung, die Entwicklung der Frachtraten, Umsätze und Kosten. Eigene Kapitel sind ferner der Modal-Split-Position der Binnenschifffahrt gewidmet, der Kapazitätsauslastung der Flotte, der Passagierschifffahrt, der Wasserführung, dem Hafenumschlag und dem Arbeitsmarkt.

ZKR
ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Europäische
Kommission


Kiel
Lübeck
Hamburg
Bremen
Amsterdam
Rotterdam
Nijmegen
Hannover
Münster
Magdeburg
London
Antwerpen
Duisburg
Dunkerque
Brüssel
Lille
Köln
Lüttich
Valenciennes
Koblenz
Frankfurt am Main
Trier
Luxemburg
Le Havre
Rouen
Mannheim
Metz
Nürnberg
Stuttgart
Paris
Straßburg
Basel
Chalon-
sur-Saône
Lyon
Mantua
Ferrare
Marseille

Stettin
Berlin
Dresden
Prag
Regensburg
Linz
Wien
Bratislava
Budapest
Venedig
Belgrad
Ruse
Constanța

INHALTSVERZEICHNIS

00 **ZUSAMMENFASSUNG** (S.08)

01 **WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN** (S.13)

02 **BEFÖRDERUNG NACH WASSERSTRASSEN UND VERKEHRSACHSEN** (S.17)

Rhein **(s.18)**

Mosel **(s.22)**

Nord-Süd-Achse **(s.23)**

Ost-West-Achse **(s.26)**

Donau **(s.27)**

03 **ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN** (S.31)

04 **BETRIEBSBEDINGUNGEN** (S.35)

Betriebsbedingungen **(s.36)**

Kostenentwicklung **(s.37)**

05 **WASSERFÜHRUNG** (S.41)

06 **ENTWICKLUNG DES LADERAUMANGEBOTS** (S.47)

Trockenschifffahrt **(s.48)**

Tankschifffahrt **(s.51)**

Passagierschifffahrt **(s.53)**

07 **NACHFRAGE IN DER PASSAGIERSCHIFFFAHRT** (S.57)

08 **KAPAZITÄTSAUSLASTUNG** (S.61)

09 **HAFENUMSCHLAG** (S.67)

10 **MODAL SPLIT** (S.73)

11 **ARBEITSMARKT** (S.81)

12 **PERSPEKTIVEN** (S.89)

ZUSAMMENFASSUNG
DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

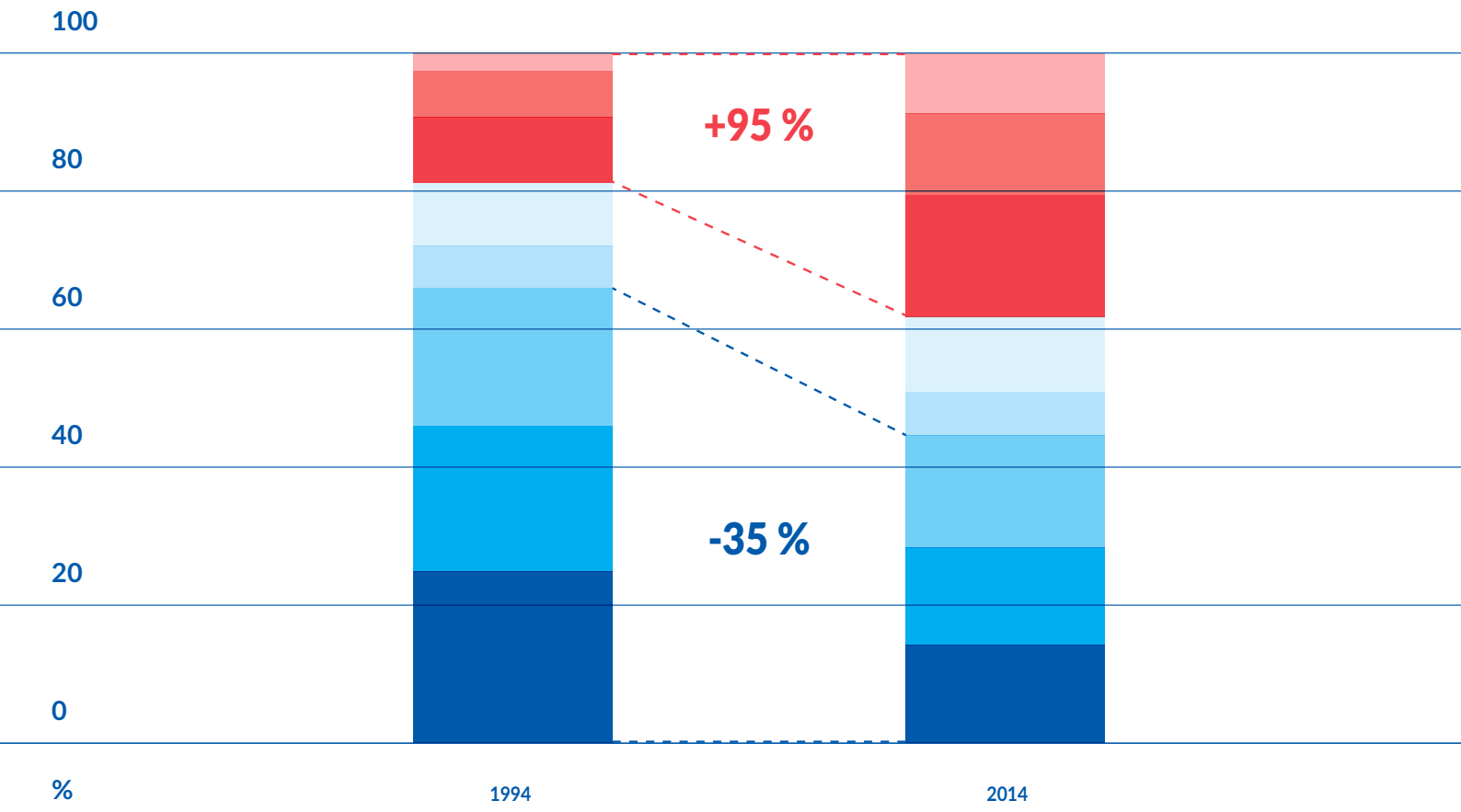
KEY FIGURES

- In der EU werden derzeit rund **550 Mio. t** an Gütern auf Binnenwasserstraßen befördert
- Davon entfallen **330 Mio. t** auf den Rhein (= 2/3 der Beförderung in der EU)
- Beförderung auf dem Rhein:
  1. Halbjahr 2015: **+ 3 %**
  2. Halbjahr 2015: **-11 %**
  3. Zeitraum 2010 bis 2015 (= Zeitraum seit Erholung von der Krise): mittlere Zuwachsrate pro Jahr: **+ 1,5 %**

EIN VERKEHRSTRÄGER
ZWISCHEN STABILITÄT UND VERÄNDERUNG

- Die auf europäischen Binnenwasserstraßen beförderte Gütermenge ist im mehrjährigen Zeitverlauf relativ stabil.
- Neben dieser Stabilität gibt es aber Schwankungen der Beförderungsnachfrage, die mit konjunkturellen Schwankungen der Wirtschaftsaktivität verbunden sind.
- Ungeachtet der konstanten mehrjährigen Trendentwicklung findet ein Strukturwandel statt.
- Die Güter, die vor 20 Jahren den Großteil der Beförderung ausmachten, nämlich Erze, Mineralölprodukte und Baustoffe, haben im Verlauf von 20 Jahren einen Rückgang um 35 % verzeichnen müssen. Dabei handelt es sich bei Erzen und Baustoffen um Massengüter mit einem geringen Wert-Gewichts-Verhältnis.
- Gleichzeitig war während dieser letzten 20 Jahre für andere Güter wie Container, chemische Erzeugnisse und Kohle ein Anstieg der Beförderung um 95 % zu verzeichnen.

GÜTERSTRUKTUR AUF DEM RHEIN



Quelle: Destatis

Container
Chemische Erzeugnisse
Kohle
LuF + NuF
Eisen & Metalle
Mineralöler-zeugnisse
Erze und Metallabfälle
Steine, Erden u. Baustoffe

EIN VERKEHRSTRÄGER

EINGEBETTET IN ÖKOLOGISCHE, POLITISCHE, ÖKONOMISCHE UND INTER-MODALE LOGISTISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

- Der Binnenschiffstransport ist stark abhängig von exogenen Faktoren, wie den natürlichen Umweltbedingungen (siehe die Auswirkungen des Niedrigwassers im zweiten Halbjahr 2015) oder den gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen, wie sich anhand der Energiepolitik von Staaten wie Deutschland zeigt.
- Der Binnenschiffstransport ist mit anderen Verkehrsträgern verknüpft und offeriert damit innerhalb der europäischen Verkehrskorridore ein komplementäres Logistikangebot.

EIN VERKEHRSTRÄGER

MIT EINER DIFFERENZIERTEN ENTWICKLUNGSLINIE IM JAHRE 2015

- Die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein entwickelte sich im Jahr 2015 in der ersten Jahreshälfte positiv. So kam es bei der beförderten Menge zu einem Zuwachs um 3 %. Das Produkt aus beförderter Menge und Beförderungsdistanz (Verkehrsleistung) stieg sogar um 7 %.

- Die Abschwächung der Beförderungsmenge, die auf europäischen Wasserstraßen in der zweiten Jahreshälfte stattfand, war auf eine Niedrigwasserphase zurückzuführen, die sich von August bis November erstreckte. Die Schiffe konnten wegen niedriger Pegelwerte nur noch bedingt beladen werden. Die Folge waren Einschränkungen bei der Beförderung großer Mengen an trockenen und flüssigen Massengütern. Im Gesamtjahr war für den Rhein somit ein leichtes Minus von 4 % bei der Beförderungsnachfrage zu verzeichnen.
- Das Niedrigwasser war auch auf den anderen europäischen Flüssen zu beobachten und wirkte sich hier als ein dämpfender und hinderlicher Faktor für die Mengenentwicklung aus. Dies betraf nicht nur die Güterschifffahrt, sondern auch die Passagierschifffahrt. Dort führte das Niedrigwasser vereinzelt zu Einschränkungen bei Kreuzfahrten.
- Auf der Nord-Süd-Achse, die von den Niederlanden über Belgien nach Nordfrankreich führt, werden etwa 20 % der Gütermengen in Europa befördert. Im Jahr 2015 gab es hier einen starken Anstieg bei der Beförderung von Agrarerzeugnissen; diese haben auf der Nord-Süd-Achse, neben weiteren Gütergruppen (Mineralölprodukte, Sande, Erden & Baustoffe) eine sehr große Bedeutung. Der Trend bei der Beförderung von Mineralölprodukten und Agrarprodukten ist auf dieser Achse positiv.
- Die Donauschifffahrt, auf die etwa 10 % der europäischen Beförderungsmenge entfällt, verzeichnete im Jahr 2015 Rückgänge bei der Güterbeförderung. So verringerte sich auch der Frachtindex für Transporte auf der Donau. Das Ausbleiben beständiger und ausreichender Niederschläge im Donaubecken führte im zweiten Halbjahr zu einer Verringerung des Auslastungsgrads der Schiffe. Ferner kam es auch zu einer erforderlichen Leichterung von Schiffen zur Umgehung kritischer Streckenabschnitte sowie zu zeitweiligen Schifffahrtssperren.
- Mit der niedrigen Wasserführung waren aber auch positive Effekte verbunden. So erhöhten sich die Beförderungspreise in der Güterschifffahrt deutlich, was auch die Umsätze trotz des Rückgangs der Mengen ansteigen ließ. In den Ländern mit dem höchsten Beförderungsvolumen auf Binnenwasserstraßen, den Niederlanden und Deutschland, kam es für das Gesamtjahr 2015 zu einem Umsatzanstieg um 4 %. Da die Kosten auf Grund der gesunkenen Brennstoffpreise leicht rückläufig waren, verbesserten sich die Betriebsbedingungen im westeuropäischen Gewerbe.
- Die Flottenentwicklung in der Güterschifffahrt ist weiterhin von sehr geringen Neubauraten geprägt. Dies gilt sowohl für Westeuropa als auch für den Donauraum. Allein in der Passagierschifffahrt, genauer gesagt in der Flusskreuzfahrt, ist die Neubaurate recht hoch. So sind 2015 knapp 30 neue Flusskreuzfahrtschiffe auf den europäischen Markt gekommen. Dies entspricht einem Anteil von fast 10 % der bestehenden Flotte an Flusskreuzfahrtschiffen für 2015.
- Der Ausblick für 2016 ist für die Güterschifffahrt verhalten positiv; es kann mit einem Anstieg der Mengen um 3 bis 5 % gerechnet werden. Dieser Anstieg resultiert einerseits aus einem Basiseffekt, der mit dem

Niedrigwasser und der damit verbundenen Reduzierung der Mengen in 2015 zu tun hat. Dieser Basiseffekt führt somit zu Aufholeffekten, die sich in Form einer höheren Wachstumsrate ausdrücken. Andererseits resultiert der erwartete Anstieg aber auch aus der wirtschaftlichen Einschätzung zur Beförderungsnachfrage, die sich bei Abwägung der verschiedenen Gütersegmente insgesamt positiv darstellt.

EIN VERKEHRSTRÄGER

DER ZUKUNFT ZUGEWANDT UND MIT POTENZIAL ZUR ERNEUERUNG

- Zu beobachten ist derzeit eine schwache Erneuerung der Flotte; dennoch existieren innovative Initiativen, die Einsparungen beim Treibstoffverbrauch ermöglichen und den Verkehrsträger somit noch nachhaltiger machen. Hier ist insbesondere der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff anzuführen.
- Zu nennen sind auch regionale Initiativen wie die Einführung einer regelmäßigen Containerlinie auf der Mosel. Dies zeigt die Möglichkeit der Einführung neuer Business-Modelle und beweist überdies, dass neue Angebote eine neue Nachfrage schaffen können.

01

WIRTSCHAFTLICHE RAHMEN-BEDINGUNGEN

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die konjunkturelle Erholung in Europa schreitet voran, allerdings sind die neuen Prognosen weniger optimistisch als noch im November 2015. Eine Erklärung für diese Abwärtsrevision ist in den gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen wie etwa dem Rückgang des Welthandels zu suchen, der zu rückläufigen Preisen für Rohstoffe (Erdöl, Erze, landwirtschaftliche Erzeugnisse) beigetragen hat.

Als weitere Erklärung für die Revision der Novemberprognosen können im Euroraum die hohe Arbeitslosigkeit und eine geringe Investitionstätigkeit genannt werden. In den Vereinigten Staaten wird für 2016 eine Erhöhung der Wachstumsrate des BIP um 2 % prognostiziert; diese Rate ist etwas höher als im Euroraum, was auf eine höhere Investitionsnachfrage zurückzuführen ist.

WACHSTUMSRATE DES REALEN BRUTTOINLANDSPRODUKTS (%)
INKLUSIVE PROGNOSE FÜR 2016 UND 2017

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Frankreich	0,2	0,7	0,2	1,1	1,2	1,5
Deutschland	0,6	0,2	1,6	1,6	1,3	1,7
Niederlande	–1.1	–0.5	1.0	1.9	1.8	1.9
Belgien	0.2	0.0	1.3	1.4	1.2	1.4
Schweiz	1.1	1.8	1.9	0.9	1.2	1.5
Luxemburg	–0.8	4.3	4.1	4.5	3.5	3.4
Euro-Raum	-0,8	-0,3	0,9	1,4	1,4	1,7

Quelle: OECD Economic Outlook (Februar 2016) und IMF (April 2016) für die Niederlande, Belgien und die Schweiz. Die Werte für 2016 und 2017 sind Prognosen.

Für die Donauländer fallen die BIP-Prognosen positiv aus, was zweifellos mit den wirtschaftlichen Aufholeffekten in diesen Ländern erklärt werden kann.

[1] *Die vorläufigen Daten der OECD liefern für Belgien, die Niederlande und die Schweiz sowie für die Donauländer noch keine Prognosen.*

WACHSTUMSRATE DES REALEN BRUTTOINLANDSPRODUKTS (%)

INKLUSIVE PROGNOSE FÜR 2016 UND 2017

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rumänien	0.6	3.5	3.0	3.7	4.2	3.6
Bulgarien	0.2	1.3	1.5	3.0	2.3	2.3
Ungarn	–1.7	1.9	3.7	2.9	2.3	2.5
Österreich	0.8	0.3	0.4	0.9	1.2	1.4
Slowakei	1.5	1.4	2.5	3.6	3.3	3.4
Kroatien	–2.2	–1.1	–0.4	1.6	1.9	2.1

Quelle: IMF. Die Werte für 2016 und 2017 sind Prognosen.

© Donauschiffahrt Wurm + Köck GmbH

02

BEFÖRDERUNG NACH WASSER-STRASSEN UND VERKEHRSACHSEN

BEFÖRDERUNG
NACH WASSERSTRASSEN UND VERKEHRSACHSEN

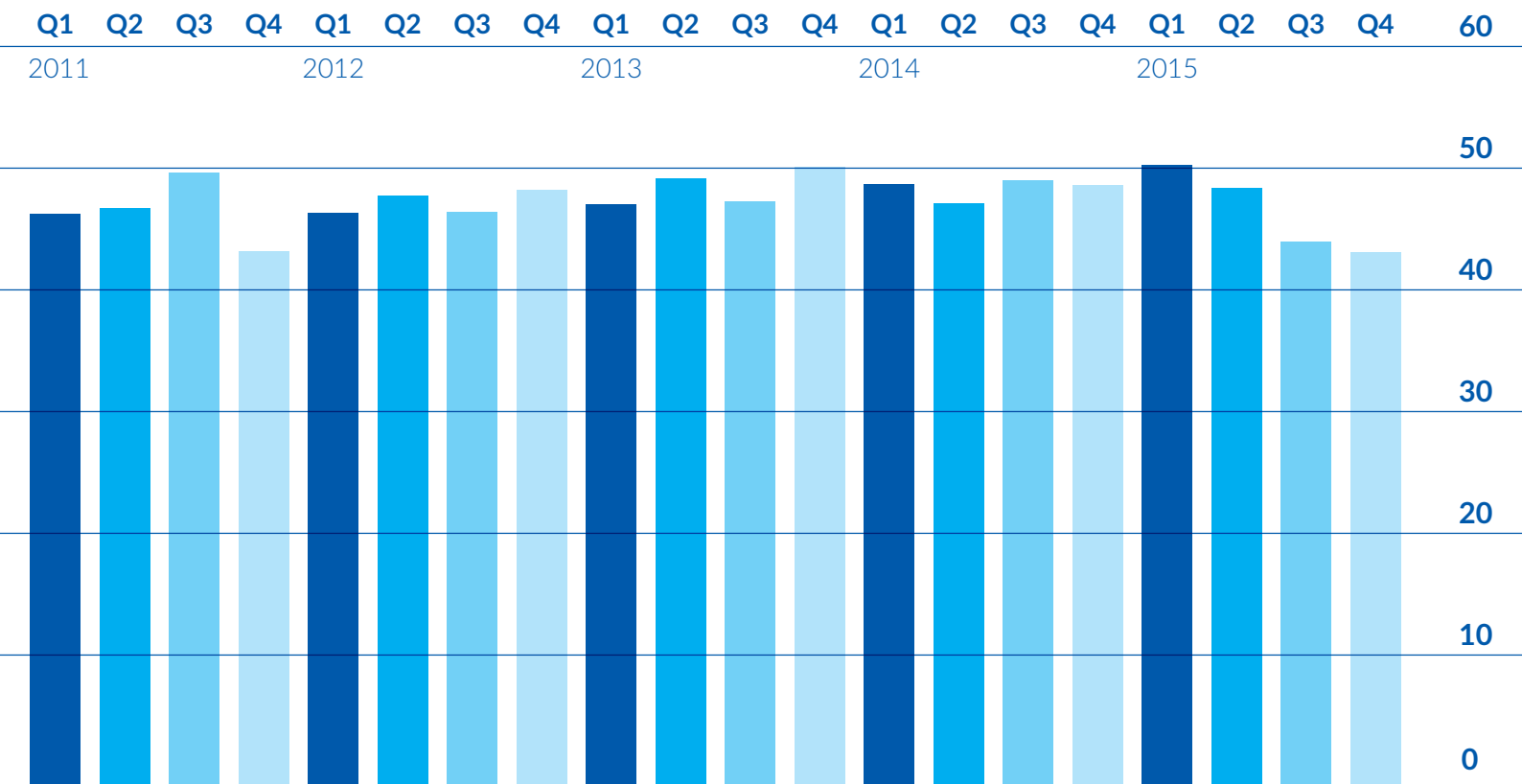
RHEIN

Auf dem gesamten Rhein von der Schweiz bis zur Mündung in die Nordsee werden pro Jahr rund 330 Mio. t befördert. Die Rheinachse ist damit für etwa 2/3 der europäischen Binnenschiffstransporte verantwortlich. Auf den traditionellen Teil des Rheins von der Schweiz bis zur deutsch-niederländischen Grenze entfallen knapp 200 Mio. t.

2015 lag das erste Halbjahr im Bereich des positiven Trends der Vorjahre. Es gab eine Zuwachsrate der Gütermenge um 3% und der Verkehrsleistung um 7%. Das zweite Halbjahr brachte von August bis November eine Niedrigwasserphase, welche die Transporte großer Mengen einschränkte. Dadurch schwächte sich das Beförderungsaufkommen ab.

QUARTALSWEISE GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN
(Q1/2011 – Q4/2015), IN MIO. T

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis



Auf Grund dieser Abschwächung im zweiten Halbjahr fiel das jährliche Beförderungsvolumen in 2015 um 4 % niedriger aus als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung sank um 5 %, auf 38,3 Mrd. tkm. Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung nach Gütersegmenten sowie die Gesamtentwicklung.

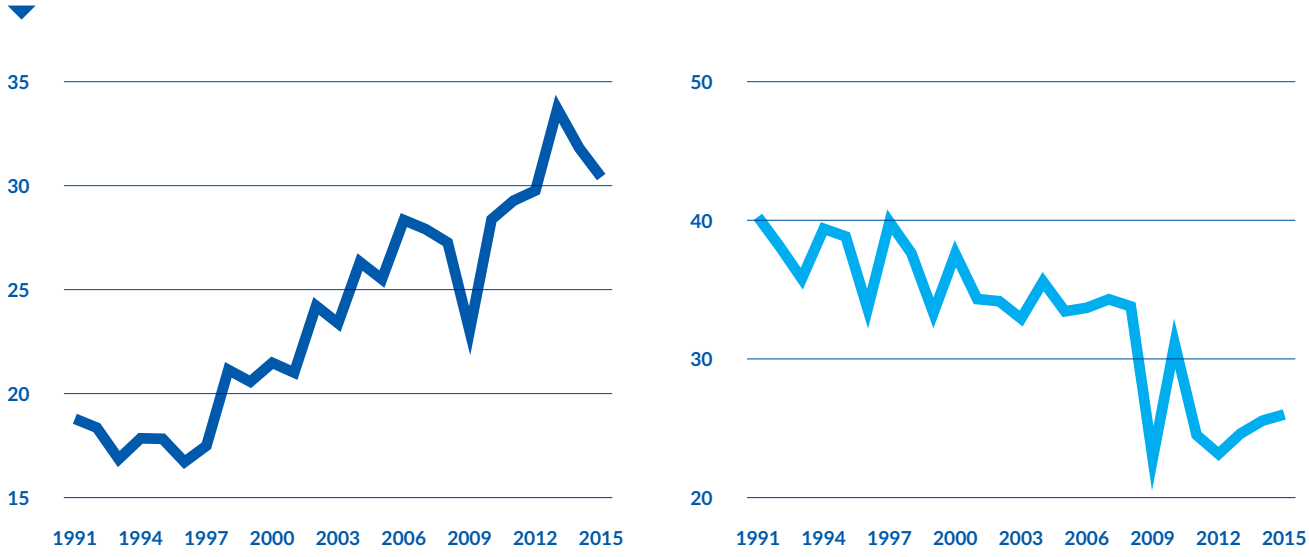
BEFÖRDERUNGSVOLUMEN UND ÄNDERUNGSRATE GEGENÜBER DEM VORJAHR IN DER RHEINSCHIFFFAHRT (TRADITIONELLER RHEIN)

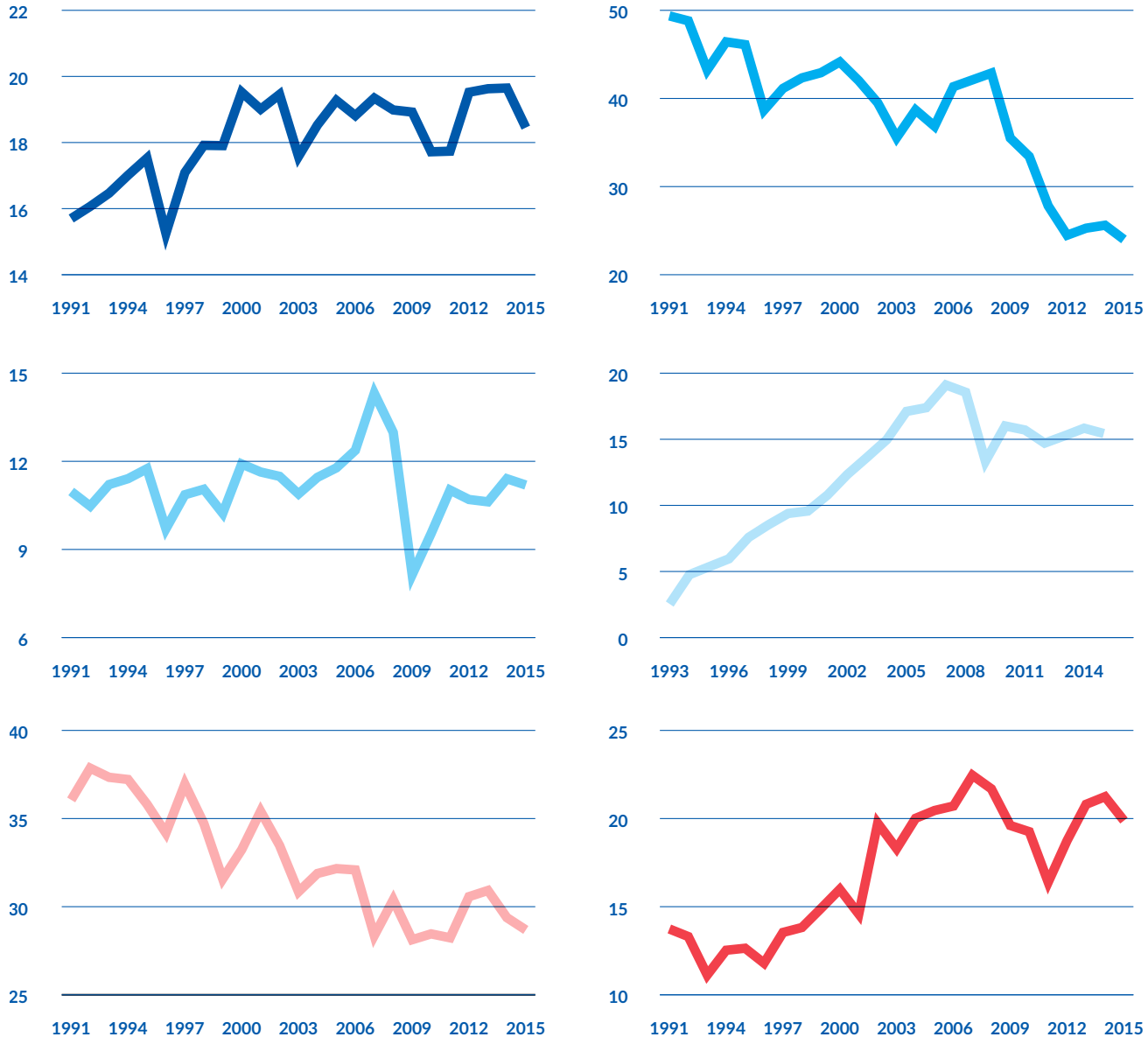
	Mio. t			%	
	2013	2014	2015	2014/2013	2015/2014
Land- und Forstwirtschaft	12,7	12,1	11,5	-4,7	-5,2
Nahrungs- und Futtermittel	7	7,5	7	7,4	-7,5
Erze	24,4	25,5	26	6,3	1,8
Metalle	10,6	11,4	11,2	7,4	-2
Sande, Erden & Baustoffe	25,3	25,6	24	1,3	-1,3
Kohle	33,7	31,8	30,4	-5,6	-4,3
Mineralölprodukte	30,9	29,4	28,7	-5	2,4
Chemische Erzeugnisse	20,8	21,2	19,9	2	-6,4
Container	15,3	15,8	15,4	3,8	-2,5
Gesamt	193,4	193,3	185,6	0	-4

Quelle: Berechnung ZKR nach destatis

Eine Basis für einen mittel- bis langfristigen Ausblick bildet zunächst die Beobachtung der bestehenden Trends je Gütersegment. Es können gewisse Trends erkannt werden, die sich mit wirtschaftlichen Faktoren erklären lassen. Eine weitere Darstellung des Ausblicks erfolgt auch im Kapitel „Perspektiven“ dieses Berichts.

MEHRJÄHRIGE TRENDS BEI GÜTERSEGMENTEN IN DER TRADITIONELLEN RHEINSCHIFFFAHRT (IN MIO. T)





*Quelle: destatis. *befördertes Gütergewicht*

Landwirtschaft & Nahrungs- und Futtermittel

Sande, Erden & Baustoffe

Metalle & Metallprodukte

Container*

Mineralölprodukte

Chemische Erzeugnisse

FESTE BRENNSTOFFE

In der Vergangenheit gab es hier Zuwächse, vor allem auf Grund einer steigenden Importnachfrage Deutschlands bei Kohle. Für die Jahre 2013-2015 sind aber Rückgänge zu verzeichnen, die mit der steigenden Bedeutung von erneuerbaren Energien zu tun haben.

ERZE

Ein Faktor, der den abwärts geneigten Trend erklärt, ist die Steigerung der Rohstoffeffizienz in der Stahlproduktion. Sie führt dazu, dass für die Herstellung einer Tonne Stahl heute deutlich weniger Eisenerz benötigt wird als früher.[2] Für die Stahlproduktion in Europa sind für die Zukunft keine größeren Zuwächse zu erwarten. Somit wird der Trend beim Erzverkehr wohl abwärts geneigt bleiben.

[2] *Siehe: Stahlinstitut VDEh / Wirtschaftsvereinigung Stahl*

LANDWIRTSCHAFT, NAHRUNGS- UND FUTTERMITTEL

Der Trend ist leicht positiv. Die Binnenschifffahrt kann hier ihre logistischen Vorteile (Economies of Scale, unkomplizierte Disponierung) immer mehr ausspielen und wird von größeren Konzernen des Agrar- und Nahrungsmittelsektors als essenzieller Verkehrsträger geschätzt.

SANDE, ERDEN & BAUSTOFFE

Für den Rhein ist der Trend abnehmend, was auf eine schwierige Neuerschließung von Fördergebieten, und auf die trendmäßig sinkende Nachfrage von Seiten der Bauindustrie zurückzuführen ist.

METALLE & METALLPRODUKTE

Dieses Segment ist im Wesentlichen zyklischer Natur, entwickelt sich also im Einklang mit den konjunkturellen Schwankungen in der Stahlindustrie. Der langfristige Trend ist jedoch auf eine konstante Entwicklung ausgerichtet, ähnlich wie die mehrjährigen Tendenzen in der Stahlproduktion selbst (siehe „Erze“).

CONTAINER

Wenngleich der Containerverkehr nach wie vor ein Wachstumssegment in der Binnenschifffahrt darstellt, so lässt sich seit einigen Jahren eine unterproportionale Entwicklung bei der beförderten Gütermenge, im Vergleich zu den beförderten TEU, beobachten. Die wiederkehrenden Niedrigwasserphasen spielen hier eine Rolle, da sie die Frachtraten bei den vollen Containern durch Kleinwasserzuschläge erhöhen, was zu einem Preisnachteil gegenüber der Bahn führt. Temporäre Marktanteilsverluste gegenüber der Bahn sind die Folge.[3]

MINERALÖLPRODUKTE

Eine Abnahme des Verbrauchs von Heizöl bei privaten Haushalten, und eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs im Automobilsektor sind wesentliche Erklärungsfaktoren für den leicht abnehmenden Trend. Dieser wird überlagert von kurzfristigen Einflüssen des Ölpreises.

CHEMISCHE ERZEUGNISSE

Die Beförderung ist hier zum einen konjunkturabhängig, zum anderen gibt es eine Überlagerung durch einen positiven Trend. Dieser erklärt sich auch mit den Investitionen in ein hohes Sicherheitsniveau, die in der westeuropäischen Tankschifffahrt über einen langen Zeitraum getätigt wurden, und die eine positive Wahrnehmung bei Verladern erzeugt haben.

[3] *Siehe: ZKR/EU Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt, Bericht 2012-1, Seite 40*

MOSEL

Die Mosel verbindet als internationale Schifffahrtsstraße die drei Länder Deutschland, Frankreich und Luxemburg. Sie wird mehrheitlich von niederländischen und belgischen Schiffen befahren.[4] Auf der Mosel werden sowohl Agrarerzeugnisse, als auch Rohstoffe der Stahlindustrie, und - in steigendem Umfang - Container befördert. Die größten Häfen an der Mosel sind Metz, Thionville und Trier.

Die Moselschifffahrt weist eine klare Struktur hinsichtlich der Güterströme und der Verkehrsrichtung auf. Feste Brennstoffe (Kohle) werden fast nur im Bergverkehr befördert, und machen auf dem deutschen Moselabschnitt etwa die Hälfte der Mengen aus. Landwirtschaftliche Erzeugnisse werden fast ausschließlich im Talverkehr transportiert, und repräsentieren dort ebenfalls rund die Hälfte der beförderten Volumina. Für beide Güterarten lässt sich, was den deutschen Abschnitt der Mosel betrifft, ein relativ konstanter mehrjähriger Verlauf feststellen.

Dies gilt, soweit es die landwirtschaftlichen Erzeugnisse betrifft, auch für den französischen Abschnitt der Mosel. Hingegen sind die Kohletransporte in Frankreich in den letzten drei Jahren deutlich rückläufig gewesen, was mit Schließungen von Kohlekraftwerken zu tun hat.[5] Somit gewinnen auf der französischen Mosel die landwirtschaftlichen Erzeugnisse einen immer stärkeren Anteil am Gesamtverkehr.[6]

Das im Vergleich zu früheren Jahren relativ geringe Transportergebnis in 2015 ist aber vor allem auf die niedrigen Wasserstände zurückzuführen.

DAS TRANSPORTAUFKOMMEN AUF DER MOSEL (MIO. T)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
14,5	14,0	15,8	14,6	15,1	11,6	14,5	12,6	12,6	13,5	12,6	10,8

Quelle: destatis

Seit dem Jahr 2014 gibt es einen regelmäßigen Containerlinienverkehr auf der Mosel, der über einen Hinterlandhub in Bonn an die Rheinmündungshäfen angebunden ist. Dieser Linienverkehr startete mit dem Hafen Metz, inzwischen sind auch die Häfen Nancy und Trier angeschlossen. Industrie- und Handelsunternehmen der Moselregion gewinnen damit einen kostengünstigen Zugang zu den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen und somit zu den Weltmärkten. Die Unternehmen, welche diese Containerlinie in Anspruch nehmen, sind Betriebe aus dem Maschinenbau, der Holzwirtschaft, der Möbelindustrie und der Lebensmittelbranche.[7]

[4] *An der Schleuse Koblenz lag der Anteil der niederländischen Flagge in 2015 bei 49%, der Anteil der belgischen Flagge betrug 33%, der Anteil der deutschen Flagge 10%.*
[5] *Siehe: Panteia (2016), Middellange termijn prognoses voor het ladingvolume in de binnenvaart.*
[6] *An der Schleuse Apach (deutsch-französische Grenze) liegt der Anteil der landwirtschaftlichen Erzeugnisse inzwischen bei 40%. Quelle: Moselkommission, Marktbeobachtung 2016*
[7] *Siehe den Artikel „Eine neue Zeitrechnung an der Mosel", in: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Ausgabe Nr. 11/2015*

Der Erfolg dieser Containerlinie ist an Hand von Zahlen ablesbar. An der Mündung der Mosel in den Rhein bei Koblenz wurden, an beladenen Containern, im Jahr 2013 etwa 3,6 Tsd. TEU registriert, in 2014 dann 5,2 Tsd. TEU, und in 2015 schon mehr als doppelt so viel, nämlich 11 Tsd. TEU. Das Potenzial dieser Containerlinie zu den Moselhäfen wird für das Jahr 2030 auf 100.000 TEU geschätzt.[8]

NORD-SÜD-ACHSE (NIEDERLANDE – BELGIEN – NORDFRANKREICH)

ALLGEMEINER ÜBERBLICK

Die Nord-Süd-Achse ist, nach der Rheinachse, die zweitwichtigste Schifffahrtsachse in Europa. Sie umfasst geografisch betrachtet die Niederlande, Belgien und Nordfrankreich. Die Güterbeförderung in diesem Gebiet erfolgt auf einem dichten Netz von natürlichen und künstlichen Wasserwegen.

Im Folgenden wird der internationale Verkehr auf dieser Nord-Süd-Achse betrachtet. Es entfallen hierbei die größten Transportmengen auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Niederlanden und Belgien. Die Wasserstraßen, welche diesen Verkehr ermöglichen, sind der Rijn-Schelde - Kanal, der Gent-Terneuzen-Kanal und die Maas.[9]

Der gesamte Gütertransport auf dem Rijn-Schelde-Kanal beträgt, nach Angaben der für den Kanal zuständigen Gesellschaft nv Scheepvaart, derzeit rund 73 Mio. t pro Jahr. Nach Schätzungen des niederländischen Statistikamtes entfallen hiervon etwa 48 Mio. Tonnen auf grenzüberschreitende Transporte zwischen Belgien und den Niederlanden.

Die zweitbedeutendste Wasserstraße für den grenzüberschreitenden Transport zwischen Belgien und den Niederlanden ist der Gent-Terneuzen-Kanal, welcher die Westerschelde mit dem Hafen Gent verbindet. Auf dieser Wasserstraße werden im internationalen Verkehr zwischen den Niederlanden und Belgien etwa 21 Mio. t befördert.[10] Insgesamt ist ein Volumen von rund 32 Mio. t für diesen Kanal anzunehmen.

Auf der Maas werden im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Belgien und den Niederlanden etwa 10,3 Mio. Tonnen pro Jahr befördert. Dies ergibt insgesamt ein grenzüberschreitendes Transportvolumen von knapp 80 Mio. t zwischen Belgien und den Niederlanden.

Aus den Quellen der europäischen amtlichen Statistik (Eurostat) ergeben sich sehr ähnliche Volumina. Es resultiert insgesamt ein grenzüberschreitendes Transportvolumen von rund 77 Mio. t: Von den Niederlanden werden 46 Mio. t auf Binnenwasserstraßen nach Belgien exportiert, und Belgien exportiert 30,8 Mio. t in die Niederlande.

[8] *Siehe: Panteia (2016), Middellange termijn prognoses voor het ladingvolume in de binnenvaart*
[9] *Die Zee-Schelde, die für den Hafen Antwerpen die Verbindung zur Nordsee herstellt, wird hingegen hauptsächlich für den maritimen Verkehr genutzt, und kaum für den Binnenschiffsverkehr.*
[10] *Quelle: CBS*

DIE INTERNATIONALEN VERKEHRE ZWISCHEN BELGIEN, FRANKREICH UND DEN NIEDERLANDEN (1.000T)

Export \ Import	Frankreich	Belgien	Niederlande	Summe
Frankreich	-	4 732	4 772	9 504
Belgien	4 307	-	30 860	35 167
Niederlande	4 854	46 268	-	51 122
Summe	9 161	51 000	35 632	95 793

Quelle: Eurostat, CBS

Aus der Tabelle ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

- Auf den Güter-Austausch (Export/Import) zwischen den Niederlanden und Belgien entfallen mit insgesamt 77 Mio.t die weitaus größten Mengen. Die Niederlande exportieren nach Belgien mehr Güter als sie aus ihrem Nachbarland empfangen.
- Die Güteraustausche (Export/Import) zwischen Belgien und Frankreich, und zwischen den Niederlanden und Frankreich, weisen jeweils ein Volumen von 4 bis 5 Mio.t pro Jahr auf.
- Der gesamte grenzüberschreitende Verkehr auf der Nord-Süd-Achse beträgt knapp 100 Mio.t pro Jahr. Das größte Exportland ist hierbei die Niederlande, das größte Importland ist Belgien.

INTERNATIONALER VERKEHR ZWISCHEN DEN NIEDERLANDEN UND BELGIEN

Folgende Tabelle zeigt die zeitliche Entwicklung der internationalen Verkehre zwischen Belgien und den Niederlanden.

DIE INTERNATIONALEN VERKEHRE ZWISCHEN DEN NIEDERLANDEN UND BELGIEN (1.000T)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Export NL → BE	42 660	43 065	34 779	42 345	44 907	43 038	44 896	46 268
Import NL ← BE	29 874	30 501	26 625	27 639	31 116	31 162	30 116	30 860
Gesamt	72 534	73 566	61 404	69 984	76 023	74 200	75 012	77 128

Quelle: Niederländisches Statistikamt CBS

Der gesamte grenzüberschreitende Verkehr zwischen beiden Ländern hat sich zwischen 2007 und 2014 um 6 % erhöht. Hierbei ist der Export mit 8,5 % stärker gestiegen als der Import (3 %). Eine genauere Analyse der Zahlen wird durch eine Betrachtung der Gütergruppen ermöglicht.

Hierbei lässt sich erkennen, dass Flüssiggüter das mengenmäßig wichtigste Gütersegment im internationalen Verkehr zwischen diesen Ländern darstellen; sie weisen einen ansteigenden Trend auf. Zu erklären ist dies mit der großen Bedeutung des Raffinerie-Clusters und des Chemie-Clusters in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam. Es finden hier auch Austausche zwischen den Häfen statt.

Auch Steine, Erden und andere Baustoffe werden in großen Mengen befördert. Hier ist der Trend jedoch rückläufig, und es wird erwartet, dass die Exporte von Baumaterialien von den Niederlanden nach Belgien in Zukunft eher abnehmen.[11]

INTERNATIONALER VERKEHR ZWISCHEN DEN NIEDERLANDEN UND FRANKREICH

Um die grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Frankreich und den Niederlanden zu untersuchen wird auf Daten des CBS zurückgegriffen.[12]

Es kann festgestellt werden, dass sich das Verhältnis zwischen Exporten und Importen über die Zeit hinweg verschoben hat. Die Exporte von den Niederlanden nach Frankreich sind im betrachteten Zeitraum gestiegen, während die Importe der Niederlande aus Frankreich leicht gesunken sind.

Was die Gütersegmente anbelangt, ist zu beobachten:

- Von Frankreich in Richtung der Niederlande werden vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse und Sande, Erden & Baustoffe befördert.
- Von den Niederlanden nach Frankreich werden Mineralölprodukte (mit steigendem Trend), Kohle sowie chemische Erzeugnisse transportiert.

INTERNATIONALER VERKEHR ZWISCHEN FRANKREICH UND BELGIEN

Für die grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Frankreich und Belgien wird auf Daten der französischen Wasserstraßenverwaltung VNF zurückgegriffen. Der gesamte Güteraustausch zwischen beiden Ländern lag im Jahre 2015 bei rund 8 Mio. t. Wichtig sind hier französische Exporte von landwirtschaftlichen Erzeugnissen nach Belgien, die im Zeitraum 2008-2015 von 1 Mio. t auf 1,8 Mio. t angestiegen sind.

Diese Erzeugnisse werden in den fruchtbaren Gebieten Nordfrankreichs geerntet (Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Normandie) und dann per Binnenschiff zu den nordfranzösischen und belgischen Seehäfen, sowie zu Abnehmern in der Agro- und der Nahrungs- und Futtermittelindustrie in Belgien und den Niederlanden befördert.

[11] *Siehe: PANTEIA (2016), Middellange termijn prognoses voor het ladingvolume in de binnenvaart*

[12] *Es muss hier festgestellt werden, dass sich die Daten des CBS von den Daten der französischen Wasserstraßenverwaltung (VNF) unterscheiden. So sind die VNF-Daten für den Export von Frankreich in die Niederlande (= Import der Niederlande aus Frankreich) um rund 26 % höher. Dabei handelt es sich um die mittlere Abweichung im Zeitraum 2007-2014. Bei den französischen Importen aus den Niederlanden beträgt die mittlere Differenz im Zeitraum 2007-2014 etwa 35 %; sie ist jedoch innerhalb dieses Zeitraums rückläufig, und lag im Jahre 2014 nur noch bei 17 %. Es wird, um die Konsistenz zu wahren, als Datenquelle das CBS verwendet, weil das CBS auch als Quelle für die internationalen Verkehre zwischen den Niederlanden und Belgien verwendet wurde.*

Im Jahre 2015 gab es einen weiteren, starken Anstieg (+23%) der Exporte von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, ausgehend von der Region Nord-Pas-de-Calais nach Belgien und in die Niederlande. Der weitaus größte Teil dieser landwirtschaftlichen Exporte (80 %) entfällt auf Getreide. Eine abnehmende Tendenz weisen die Transporte von Sanden, Erden & Baustoffe und alle mit der Stahlindustrie verbundenen Güter auf.

OST-WEST-ACHSE (MITTELLANDKANAL)

Der Mittellandkanal stellt eine Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands dar, die eine Verbindung zwischen dem Rheingebiet, dem Ruhrgebiet, dem Berliner Raum und der Oder herstellt. Mit einer Länge von 321 km ist er der längste Kanal Deutschlands. Der Bau des Mittellandkanals begann im Jahre 1906, und hatte das hauptsächliche Ziel, Agrarerzeugnisse aus den landwirtschaftlichen Überschuss-Gebieten östlich von Berlin auf kostengünstige Weise in das bevölkerungsreiche Westdeutschland zu bringen.

Heute ist seine Funktion vielfältiger, was sich auch an einem ausgewogenen Verhältnis bei den Güterströmen per Verkehrsrichtung widerspiegelt. In West-Ost-Richtung wurden in 2015 nämlich fast genauso viele Güter befördert (11 Mio. t) wie in Ost-West-Richtung (11,2 Mio. t).[13] Auch ist die Güterstruktur nicht mehr nur auf Agrarerzeugnisse beschränkt.

Entlang des Mittellandkanals befinden sich verschiedene Industriezweige, darunter vor allem die Stahlindustrie. Kohle und Erze werden somit vom Rheingebiet, und von Hamburg kommend, in das Mittellandkanalgebiet transportiert. Vom Mittellandkanal zweigt ein Seitenkanal nach Süden ab, der nach Salzgitter führt, wo sich ein wichtiges Stahlwerk befindet.

Wichtige Häfen am Mittellandkanal sind Minden und Braunschweig, deren Güterumschlag sich relativ konstant entwickelt. Hinsichtlich des Beförderungsaufkommens auf dem gesamten Mittelland-Kanal lässt sich ebenfalls eine konstante Entwicklung beobachten:

DAS TRANSPORTAUFKOMMEN AUF DEM MITTELLANDKANAL (MIO. T)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
22,4	23,5	22,0	22,7	22,9	20,0	21,4	22,9	21,9	21,5	22,3	22,2

Quelle: WSV / destatis

Etwa 5 Mio. t entfallen hierbei auf Durchgangsverkehre. Weitere 17 Mio. t sind Gebietsverkehre. Dies bedeutet, dass diese Verkehre entweder an einem Hafen am Mittellandkanal enden oder dort beginnen. Den stärksten Austausch gibt es hierbei mit dem Rhein, der Elbe, dem Elbe-Seitenkanal, dem Seehafen Hamburg.

Nach Angaben des statistischen Bundesamtes wurden im Jahre 2015 79 % aller Güter, die auf dem Mittellandkanal transportiert wurden,

[13] *Siehe den Artikel „Binnenschifffahrt stützt Hamburgs schwache Bilanz", in : Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Ausgabe Nr. 3/2016*

in Gütermotorschiffen oder Güterschubleichtern befördert, während 21% in Tankschiffen transportiert wurden.

Die Transporte von Agrarprodukten haben sich in den letzten zehn Jahren sehr positiv entwickelt. Ihre Beförderung hat sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt. Auch die Metalle konnten einen Zuwachs verzeichnen. Hingegen gab es bei den Sanden, Erden & Baustoffen und chemischen Erzeugnissen einen rückläufigen Trend. Der Containerverkehr auf dem Mittellandkanal belief sich im Jahre 2015 auf 38.000 TEU.

DONAU

Der Anteil der Donauschifffahrt an der Gesamtmenge der auf europäischen Binnenwasserstraßen beförderten Güter betrug im Jahr 2015 weniger als 10% und wies eine rückläufige Tendenz auf. Im Zeitraum 2012 bis 2015 wurden jährlich ca. 37-38 Mio. tonnen an Gütern auf der Donau befördert, mit folgender Verteilung:

- Exporte der Donauländer: ca. 19,5 Mio. t;Importe: ca. 20 Mio. t;
- interner Verkehr: ca. 11 Mio. t;
- über den Rhein-Main-Donau-Kanal: ca. 4 Mio. t;
- über den Sulina-Kanal in die Donau: ca. 3,3 Mio. t.

Im Hinblick auf die Verkehrsintensität (Verkehrsdichte) im Fahrgast- und Güterverkehr kann die Verkehrsstruktur der Donau wie folgt dargestellt werden:

- obere Donau (deutsche, österreichische, slowakische und teilweise ungarische Streckenabschnitte);
- mittlere Donau (ungarische, kroatische und serbische Streckenabschnitte);
- untere Donau (serbische, rumänische, bulgarische, moldauische und ukrainische Streckenabschnitte).

ENTWICKLUNG 2015

Die zu Tal beförderten Mengen an Getreide und Nahrungsmitteln stiegen stark an, während die zu Berg beförderte Menge an Eisenerzen zurückging. Der Berg- und Talverkehr an Metallerzeugnissen und Düngemitteln blieb im Lauf von 4 Jahren stabil. Im Talverkehr an Erdölerzeugnissen ist ein kontinuierlicher Anstieg festzustellen.

Im Güterverkehr auf der **oberen Donau** ist im Vergleich zu 2014 ein Rückgang von 18% zu verzeichnen, vor allem infolge der Abnahme der Beförderung von Eisenerzen (-30%) und Nahrungsmitteln (-10%) zu Berg. Die beförderten Mengen an Metallerzeugnissen und Düngemitteln blieben im Zeitraum 2012-2015 stabil.

Das Transportaufkommen zwischen den Strombecken über den **Rhein-Main-Donau-Kanal** ging ebenfalls zurück, nämlich um 14,8 % zwischen Donau und Rhein und um 9,6 % über den Donau-Schwarzmeer-Kanal während des gesamten Beobachtungszeitraums (2012-2015). Ausschlaggebend waren dabei die schwierigen nautischen Bedingungen sowohl auf der Donau als auch auf dem Rhein.

Der Güterverkehr auf der **mittleren Donau** erhöhte sich im Vergleich zu 2014 um 25 % infolge eines starken Anstiegs der Beförderung von Getreide (um das 8-fache) im ersten Halbjahr.

Das Transportaufkommen auf der **unteren Donau** blieb auf dem Niveau von 2014, in erster Linie aufgrund der Beförderung von großen Mengen an Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu Tal im ersten Halbjahr.

Maßgeblichen Einfluss auf den Verkehrsmarkt der unteren Donau hat der Verkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal und auf dem Sulina-Kanal.

Der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal betrug 14 Mio. t, davon 5,4 Mio. t in Kabotage. Im März, April und Mai überstieg der Umfang des internationalen Güterverkehrs 900.000 t aufgrund von großen Beförderungsmengen an Getreide in Richtung Schwarzes Meer.

Der Güterverkehr im Sulina-Kanal erreichte insgesamt 3,8 Mio. t (105 % der Beförderungsmenge von 2014 und mehr als in den Vorjahren), davon nach Fahrtrichtung:

- Schwarzes Meer-Donau: 585.000 t (138 % der Beförderungsmenge von 2014);
- Donau-Schwarzes Meer: 3,2 Mio. t, das entspricht der Beförderungsmenge von 2014 (3,2 Mio. t). Im Vergleich zu 2014 war das monatliche Verkehrsvolumen im zweiten Halbjahr ausgeglichener.

TRANSPORTE NACH GÜTERSEGMENTEN

Rohstoffe für die Produktion sowie Erzeugnisse der metallverarbeitenden Industrie

Den Nachfragemarkt für die Beförderung dieser Güter stellen im Prinzip die metallverarbeitenden Betriebe im Donaueinzugsgebiet. Diese decken ihren Beförderungsbedarf bei Rohstoffen und Fertigprodukten nur teilweise über den Donauverkehr.

Die Stahlnachfrage war im Jahr 2015 auf dem Niveau von 2014 stabil. Gleichzeitig unterlag der Rohstoffmarkt im Zuge der globalen Konjunkturentwicklung abrupten Preisschwankungen; so fiel der Preis für Erz mit einem Eisengehalt von 62 % auf 58-60 USD/t (während er im Jahr 2010 durchschnittlich 90 USD/t betrug).

Die Erzeugnisse der metallverarbeitenden Unternehmen werden großenteils im Schienenverkehr befördert, jedoch erfolgt die Beförderung einer erheblichen Menge (ca. 1,5 Mio. t) über Sammelhäfen auf der Donau in Richtung Türkei, über Constanta zu den Häfen Nordafrikas und des Nahen Ostens, sowie über die deutschen, niederländischen und belgischen Häfen.

LANDWIRTSCHAFTLICHE ERZEUGNISSE

Die Beförderungsnachfrage für Getreide und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse (Sonnenblumenkerne, Raps, Soja, Ölkuchen usw.) war im Lauf der letzten fünf Jahre stabil.[14] Diese Nachfrage wird bestimmt vom Getreidebedarf auf den Märkten im Rhein- und Donaueinzugsgebiet, sowie vom stetig wachsenden Getreidebedarf in den Mittelmeerländern (Griechenland, Nordafrika, Naher Osten).

Die Ausfuhren von großen Mengen an Getreide (wichtigste Exportländer: Ungarn und Serbien) sind ganz offensichtlich saisonal bedingt (prinzipiell von September bis Dezember), jedoch wurde im Jahr 2015 der Hauptanteil an Getreide von den ungarischen Häfen in Richtung Constanta (mehr als 1,2 Mio. t) im ersten Halbjahr exportiert.

FLÜSSIGGÜTER

Der Hauptanteil der Flüssiggüter (Erdölerzeugnisse) im Donauverkehr (gesamt mehr als 3 Mio. t) stammt aus den Häfen, die in der Nähe von Erdölunternehmen liegen und über Terminals für den Umschlag von Erdölerzeugnissen verfügen: Wien, Bratislava und Pancevo.

Der Hauptanteil (gesamt mehr als 1,3 Mio. t) der Erzeugnisse der chemischen Industrie (Düngemittel, Rohstoffe für die Kunststoffproduktion) konzentriert sich in den Häfen Linz und Enns (Österreich), Bratislava (Slowakei), sowie Ismail und Reni (Ukraine).

[14] *USDA ForeignAgricultural Service.*

IRISL

03

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN

TROCKENSCHIFFFAHRT

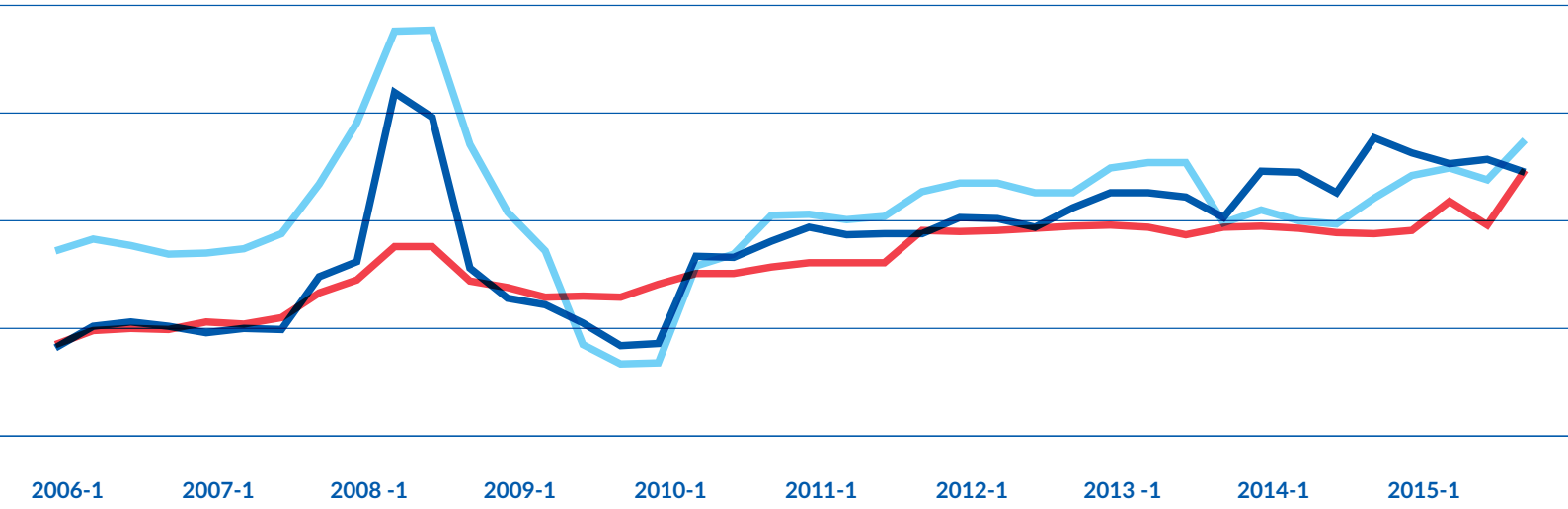
Die Beförderungspreise im internationalen Rheinverkehr und in Deutschland waren in der ersten Jahreshälfte relativ niedrig, und zeigten wenig Bewegung nach oben.[15] Bei Neuabschlüssen von Verträgen stiegen die vereinbarten Frachtraten nach Angaben von Marktteilnehmern meist nur moderat.[16]

Durch das Niedrigwasser kam es in der zweiten Jahreshälfte zu deutlich steigenden Tagesfrachtraten. Bei Kontraktfrachtraten mussten vertraglich vereinbarte Kleinwasserzuschläge gezahlt werden.

Wie sich im 1. Halbjahr 2015 gezeigt hat, herrscht im Rheingebiet nach wie vor ein intensiver Wettbewerb, der sich stark bremsend auf die Preisentwicklung auswirkt - selbst in Zeiten von Aufkommenszuwächsen. Allein die Niedrigwasserphase im 2. Halbjahr hat zu merklichen Preissteigerungen geführt.

Die Erhebungen für die Binnenschifffahrt in Frankreich zeigten in der zweiten Jahreshälfte ebenfalls einen Anstieg. Hier zeigt sich, dass bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen auch im mehrjährigen Vergleich ein Zuwachs zu verzeichnen ist, während bei den Sanden, Erden & Baustoffen dieser Anstieg nur durch das Niedrigwasser zustande kam. Dies deckt sich auch mit den Trends auf Ebene der Güterbeförderung, da hier die Agrarprodukte eine günstigere Entwicklung aufweisen als die Sande, Erden & Baustoffe.

INDEX DER BEFÖRDERUNGSPREISE IN DER FRANZÖSISCHEN GÜTERSCHIFFFAHRT
(2010 = 100) *Quelle: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie*



Für die Donauschifffahrt lässt sich folgendes feststellen: Da die Donauflotte ausreichende Kapazitäten für Massengüter bietet (Leichter), zeichnet sich die Beförderung von Eisenerz durch Verträge mit stabilen Frachtraten aus, mit der Möglichkeit von Sonderzuschlägen bei einem starken Preisanstieg des Bunkertreibstoffs und in seltenen Fällen bei Verringerung der Fahrrinnentiefen.

Im Jahr 2015 verringerte sich auch der Frachtindex für Transporte, wobei die gewichtete, durchschnittliche Frachtrate für die Beförderung von Massengütern von und zu den Häfen der mittleren Donau des Jahres 2012 als Wert von 100 % zugrunde gelegt wurde.

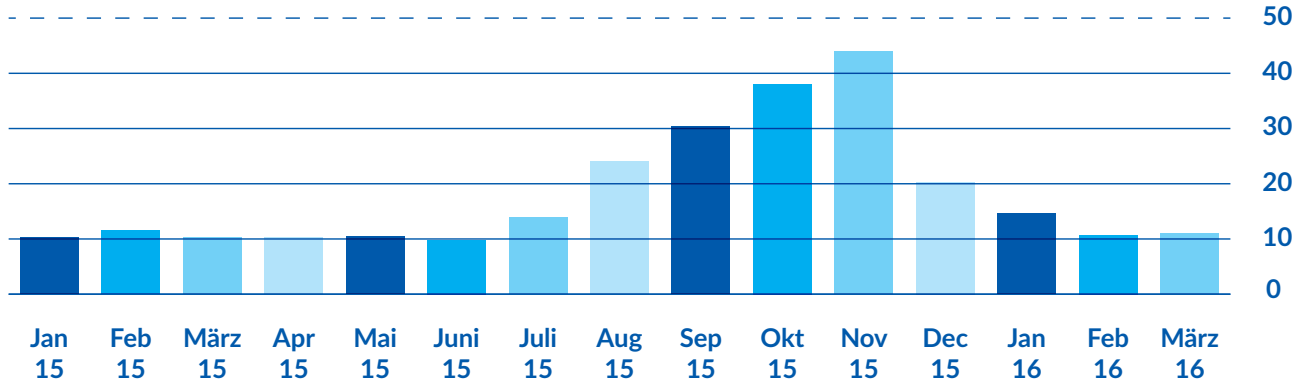
TANKSCHIFFFAHRT

Die Entwicklung der Beförderungspreise folgte insgesamt stärker der Entwicklung der Wasserpegel als dem Einfluss der Mengenentwicklung. Ferner ist eine unterschiedliche Entwicklung zwischen dem Chemiebereich und dem Mineralölbereich feststellbar.

Obwohl es bei Mineralölprodukten bereits in der ersten Jahreshälfte zu spürbaren Mengenzuwächsen gekommen war, hatte dies nur sehr begrenzt positive Wirkungen auf die Tagesfrachtraten. Bei Neuabschlüssen von Verträgen mit einer Laufzeit von 1 bis 2 Jahren kam es nicht zu einer Erhöhung der Basisfrachtraten.

Das zweite Halbjahr stand unter dem Zeichen eines starken Anstiegs der Tagesfrachtraten, im Gefolge des Niedrigwassers. Dieser Anstieg setzte sich bis November fort, als die Wasserstände ihr Minimum erreichten. Von da an fielen die Raten wieder stark zurück. In den ersten Monaten des Jahres 2016 lagen die Frachtraten in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

DURCHSCHNITTLICHE GASÖL-FRACHTRATEN FÜR BEFÖRDERUNGEN IN DER TANKSCHIFFFAHRT AB ROTTERDAM* (€/METRISCHE TONNE)



Quelle: Berechnung Sekretariat ZKR nach Daten von PJK International
** Mittelwert aus den Frachten nach Duisburg, Dortmund, Köln, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Basel.*

Im Chemiebereich gerieten die Tages- und die Vertragsfrachtraten, angesichts der eher ungünstigen Mengenentwicklung (siehe Abschnitt zur Rheinschifffahrt), in der ersten Jahreshälfte unter Druck. Auch hier löste das Niedrigwasser der zweiten Jahreshälfte diese Situation dann vorübergehend auf.

[15] *Vgl. die Zeitschrift „Schuttevaer", verschiedene Ausgaben in 2015*
[16] *Siehe: Bundesamt für Güterverkehr (2015), Marktbeobachtung Güterverkehr, Bericht Herbst 2015*

EL PASO
EL PASO
3

04

BETRIEBS-
BEDINGUNGEN

BETRIEBS-BEDINGUNGEN

125

115

UMSATZENTWICKLUNG

105

In 2015 kam es in der niederländischen wie auch in der deutschen Güterschifffahrt zu einem Umsatzanstieg um 4 % gegenüber dem Vorjahr.[17] Diese positive Umsatzentwicklung ist vor allem den niedrigen Pegelwerten in der zweiten Jahreshälfte zu verdanken. Diese haben die Frachtraten ansteigen lassen, und damit auch die Umsätze.

95

UMSATZENTWICKLUNG IN DER NIEDERLÄNDISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT
(IN % GEGENÜBER DEM VORJAHR)

85

Zeitraum	Q1/2013	Q2/2013	Q3/2013	Q4/2013	Q1/2014	Q2/2014	Q3/2014
Veränderungsrate (%)	-4,7	-0,7	+2,0	+2,2	+4,6	+2,8	-0,9

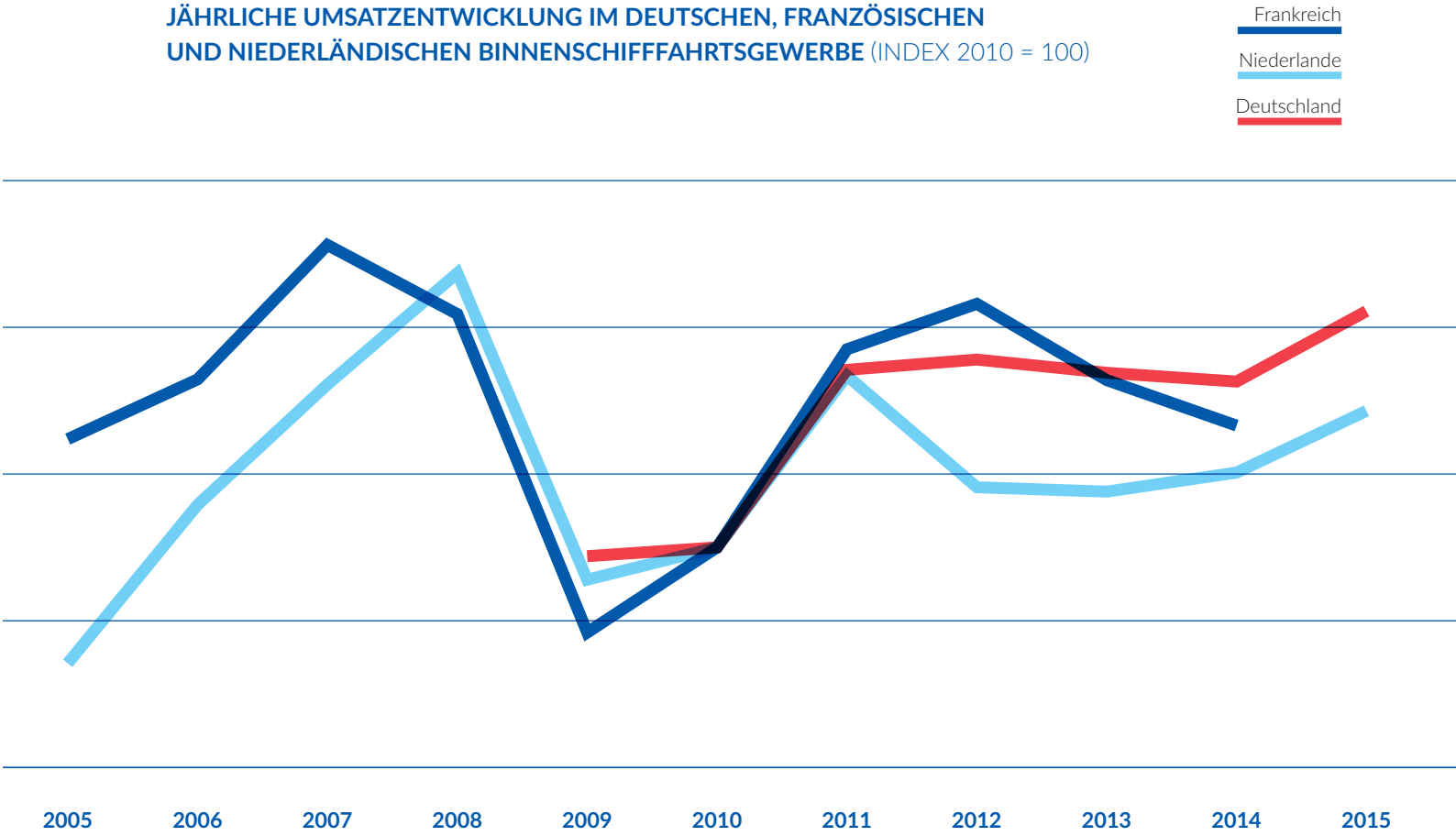
Zeitraum	Q4/2014	Q1/2015	Q2/2015	Q3/2015	Q4/2015
Veränderungsrate (%)	-1,2	-2,6	-0,1	+10,0	+8,0

Quelle: CBS

Interessant ist auch ein Vergleich der jährlichen Umsatzentwicklung für mehrere Länder. Hierfür liegen Daten für die Niederlande, Deutschland und Frankreich vor. Die Daten wurden als Index aufbereitet. Somit ist hier die Entwicklung über die Zeit für jedes Land dargestellt, die Werte des Index sagen jedoch nichts über die Unterschiede in der Höhe des Umsatzniveaus zwischen diesen Ländern aus.

[17] *Quelle: CBS / destatis*

JÄHRLICHE UMSATZENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN, FRANZÖSISCHEN UND NIEDERLÄNDISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSGEWERBE (INDEX 2010 = 100)



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS); destatis; INSEE, und Berechnung ZKR

Ein Vergleich der Umsatzentwicklung bei verschiedenen Verkehrsträgern zeigt für die Niederlande, dass Schiene und Straße in 2015 bereits wieder ein höheres Umsatz-Niveau als in 2008 erreicht haben. Für die Schifffahrtszweige (Binnenschifffahrt, See- und Küstenschifffahrt) ist dies nicht der Fall.

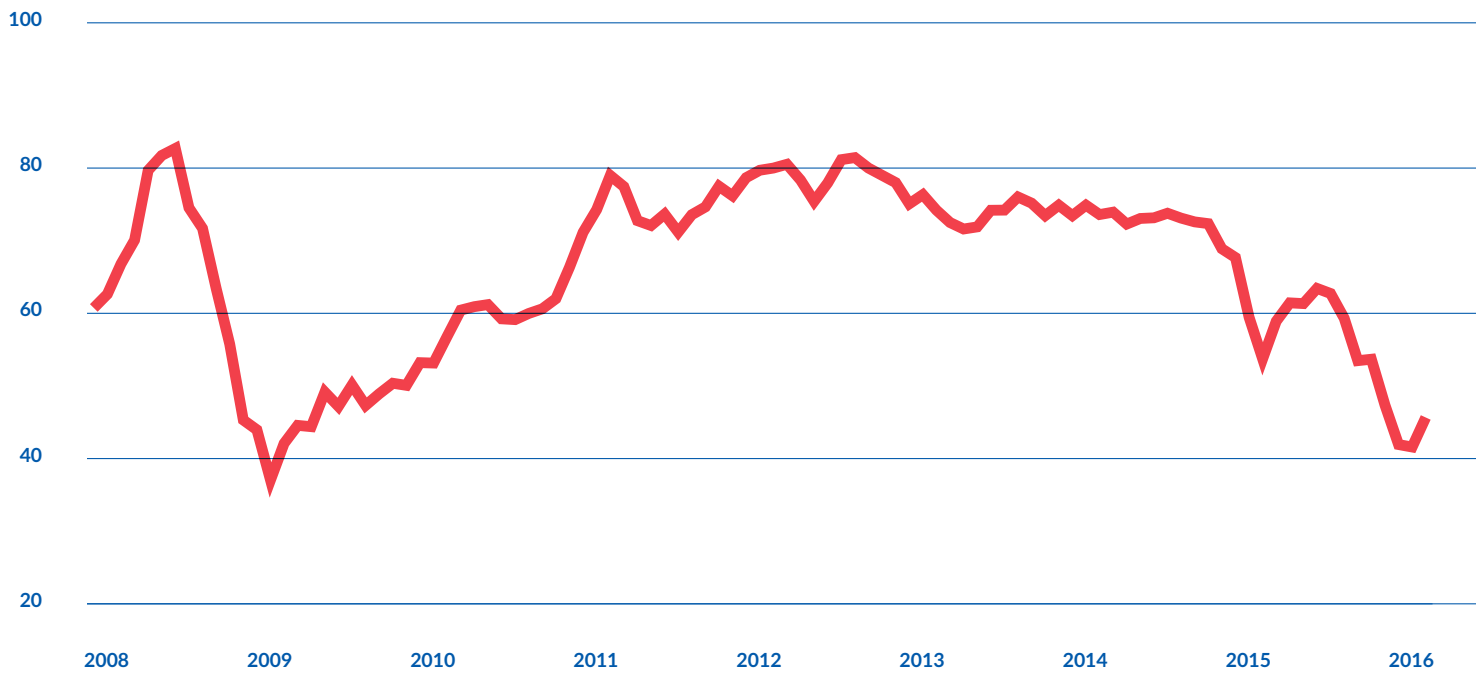
KOSTENENTWICKLUNG

TREIBSTOFFKOSTEN

Für die Bewertung der Höhe der Treibstoffkosten ist das CBRB-Kraftstoffrundschreiben heran zu ziehen. Auf der Grundlage der Marktpreise, die von den großen Ölproduzenten angegeben werden, ermittelt das CBRB (Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt) anhand einer Formel fortwährend einen durchschnittlichen Kraftstoffpreis. Dieser wird zunehmend und bis über die Landesgrenzen hinaus in den Transportverträgen als Maßstab für den Gasölzuschlag herangezogen. Naturgemäß variieren dann die tatsächlichen Treibstoffkosten eines Betriebes, je nach den unterschiedlichen Einsatzgebieten, Betriebsformen (Continue-Fahrt oder Betriebsform B / A1 Fahrt bis zu 14 Stunden / A2 Fahrt bis zu 18 Stunden),[18] dem Beladungsgrad der Schiffe, und weiterer betrieblicher und technischer Faktoren. Die Treibstoffpreise gemäß dem CBRB waren im Jahre 2015 um durchschnittlich 20 % niedriger als in 2014.

[18] *Siehe hierzu: ZKR (2015), Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, Stand 1. Dezember 2015*

ENTWICKLUNG DER GASÖLPREISE *



Quelle: CBRB in Euro je 100 Liter, ohne Mehrwertsteuer und CDNI-Gebühr*

Der durchschnittliche Preis von Bunkertreibstoff in den Donauhäfen verringerte sich im Jahr 2015 im Vergleich zu 2014 um 36-38 %, was maßgeblich für die Höhe der Frachtraten für Transporte war, da dort die Treibstoffkosten zwischen 45 % und 60 % der gesamten Betriebskosten (running costs) eines Schiffs ausmachen.

PERSONALKOSTEN

Im ersten Halbjahr 2015 haben sich die Löhne und Gehälter in den Niederlanden und in Deutschland, nach Informationen der deutschen und niederländischen Verbände (BDB bzw. CBRB) nur leicht erhöht. In Deutschland erfolgte eine Erhöhung der Vergütungen in der Güter- und Fahrgastschifffahrt um 1,1% zum 1. Juli 2015. Im Vorjahr hatte es zum 1. Juli einen Anstieg um 2,3 % gegeben. In den Niederlanden war gemäß den Lohntabellen des CBRB zum 1. Juli 2015 eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um durchschnittlich 0,5 % (im Vergleich zum Vorjahr) eingetreten.

Der in Deutschland zum 1. Januar 2015 eingeführte Mindestlohn von 8,50 € / Stunde hatte, gemäß Umfragen durch das deutsche Bundesamt für Güterverkehr,[19] keine nennenswerten Auswirkungen auf das tatsächliche Lohnniveau. Denn für die tarifvertraglich gebundenen, wie für die nicht tarifvertraglich gebundenen Mitarbeiter in der deutschen Binnenschifffahrt liegt das Lohnniveau über dem gesetzlich fixierten Mindestlohn.

[19] *Siehe: Bundesamt für Güterverkehr (2015), Marktbeobachtung Güterverkehr, Bericht Herbst 2015*

KAPITALKOSTEN

Da die Anschaffungskosten für neue Schiffe leicht rückläufig sind, und weil das Zinsniveau anhaltend niedrig ist, sind die Finanzierungskosten für neue Schiffe prinzipiell geringer als vor der Wirtschaftskrise. Allerdings werden als Voraussetzungen für eine Kreditfinanzierung höhere Eigenkapitalquoten verlangt als vor der Krise. So wird von deutschen Banken, die in der Schiffsfinanzierung aktiv sind, eine Eigenkapitalquote von rund 25 - 30 % als Zielgröße angestrebt.[20]

Günstige Rahmenbedingungen für eine Neubau-Finanzierung gibt es vor allem für kanalgängige Tankschiffe bis zu einer Länge von 110 Metern. Dieses Flottensegment konnte in der zweiten Jahreshälfte 2015 durch eine günstige Frachtratenentwicklung eine positive Erlössituation generieren.[21] Mit der nachlassenden Kreditnachfrage im Segment Tankschifffahrt rückt nun auch wieder die Trockenschifffahrt in den Vordergrund. Insgesamt bleiben die nicht-quantitativen Kapitalkosten, wie ein schlüssiges und gut abgesichertes Befrachtungskonzept, ausreichende Sicherheiten (erstrangige Schiffshypothek) und eine ausreichende Berufserfahrung wichtige Voraussetzungen für einen Neubaukredit.

VERSICHERUNGSKOSTEN

Die Versicherungsprämien entwickeln sich auf Grund eines intensiven Wettbewerbs zwischen den Versicherungsgesellschaften relativ konstant. Ferner liefert auch die abnehmende Unfallrate in der Binnenschifffahrt keine Argumente für eine Anhebung der Prämien.

WARTUNGS- UND REPARATURKOSTEN

Hier sind vor allem die Stahlpreise, und die Energiepreise relevant. Die Stahlpreise in Westeuropa haben sich im Verlauf des Jahres 2015, und noch bis zu Beginn des Jahres 2016, rückläufig entwickelt. Ab Januar 2016 jedoch, legten die Eisenerzpreise und damit auch die Stahlpreise in Europa weiter zu.[22] Somit ist in 2015 eher eine leichte Abnahme dieser Kostenkomponente zu konstatieren, für 2016 jedoch ein Anstieg zu erwarten.

FAZIT BETRIEBSBEDINGUNGEN

Die Umsätze in der Güterschifffahrt haben sich im Jahre 2015 in den Niederlanden und in Deutschland um 4 % erhöht. Die Kostenentwicklung war in 2015 von sinkenden Kosten geprägt, vor allem dank der Entlastung bei den Brennstoffkosten. Geringere Entlastungen gab es auch bei den Wartungs- und Reparaturkosten. Somit haben sich die Betriebsbedingungen im Jahr 2015 insgesamt leicht verbessert. Eine ähnliche Entwicklung ist auch für 2016 zu erwarten.

[20] *Siehe: Europäisches Binnenschifffahrtsforum in Köln, 25.9.2014. Vorträge der UniCredit Leasing GmbH sowie der Ostfriesischen Volksbank.*
[21] *Siehe: Artikel „Ostfriesische Volksbank wächst in der Krise."; in : Die Binnenschifffahrt, Nr. 1/2016*
[22] *Siehe: http://www.stahlpreise.eu/*

05

WASSERFÜHRUNG

WASSERFÜHRUNG

Die zweite Jahreshälfte in 2015 war geprägt von einer starken und langanhaltenden Niedrigwasserphase. Diese hat zu Einschränkungen der Schifffahrt geführt, insbesondere zu einer Absenkung des Beladungsgrads der Schiffe, und zu einer Verminderung des Beförderungsvolumens, vor allem bei trockenen Massengütern. Es mussten mehr Schiffe eingesetzt werden, was sich an Hand einer steigenden Zahl an Schiffen in zahlreichen Häfen feststellen lässt.

Für den Rhein ergeben sich, für Kaub (Mittelrhein), Maxau (Oberrhein) und Ruhrort (Niederrhein) die folgenden mittleren maximalen Beladungsgrade je Quartal in 2015.

MITTLERER BELADUNGSGRAD FÜR SCHIFFE MIT VERSCHIEDENEM TIEFGANG AN ORTEN AM RHEIN (IN %)

Kaub	2,5 m	3,0 m	3,5 m	4,0 m
Q1	100	99	90	83
Q2	100	100	97	89
Q3	81	68	58	51
Q4	76	63	54	47

Maxau	2,5 m	3,0 m	3,5 m	4,0 m
Q1	100	97	89	78
Q2	100	100	100	95
Q3	91	79	67	59
Q4	81	68	58	51

Ruhrort	2,5 m	3,0 m	3,5 m	4,0 m
Q1	100	100	100	100
Q2	100	100	100	100
Q3	100	91	79	69
Q4	98	89	81	73

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

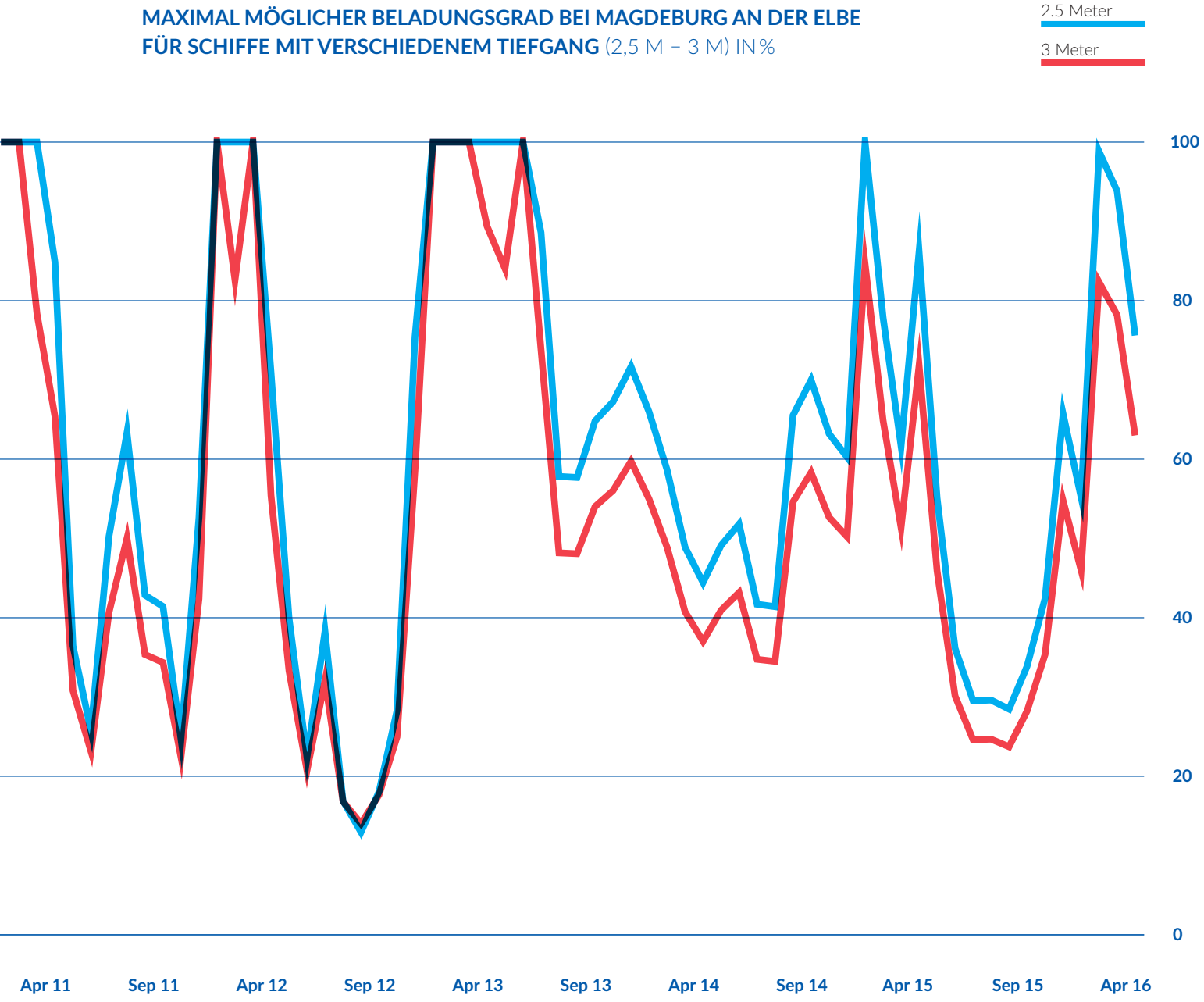
Das Niedrigwasser war natürlich nicht nur auf den Rhein beschränkt. Auch auf Mosel, Donau und Elbe war es zu beobachten. Für die Mosel sei der Pegel bei Koblenz herangezogen. Unterschreitet der Rhein-Wasserstand am Pegel Koblenz die 1,30 Meter-Marke (dies bedeutet hier etwa 3 Meter möglicher Tiefgang für die Schiffe), so kann die Mosel nicht mehr wirtschaftlich befahren werden. Diese Beeinträchtigung lag an insgesamt 135 Tagen, also an einem Drittel des Jahres, vor.[23]

[23] *Quelle: Moselkommission, Marktbeobachtung 2016*

Im Vergleich zum Rhein sind die Elbe und die Donau ohnehin von etwas schwierigeren Wasserstands-Verhältnissen geprägt. Das Niedrigwasser in 2015 hat das Schifffahrtsgewerbe auf beiden Flüssen bisweilen vor hohe Herausforderungen gestellt.

In Magdeburg an der Elbe wurde der niedrigste Elbe-Pegel seit über 50 Jahren gemessen. Die Güterschifffahrt auf der Elbe musste zeitweise eingestellt werden. Auch die Passagierschifffahrt geriet in Mitleidenschaft. So lief bei der Lutherstadt Wittenberg ein Kreuzfahrtschiff auf Grund, und es kam teils zu Stornierungen der Reise durch US-amerikanische Fahrgäste.

MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD BEI MAGDEBURG AN DER ELBE FÜR SCHIFFE MIT VERSCHIEDENEM TIEFGANG (2,5 M – 3 M) IN %



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

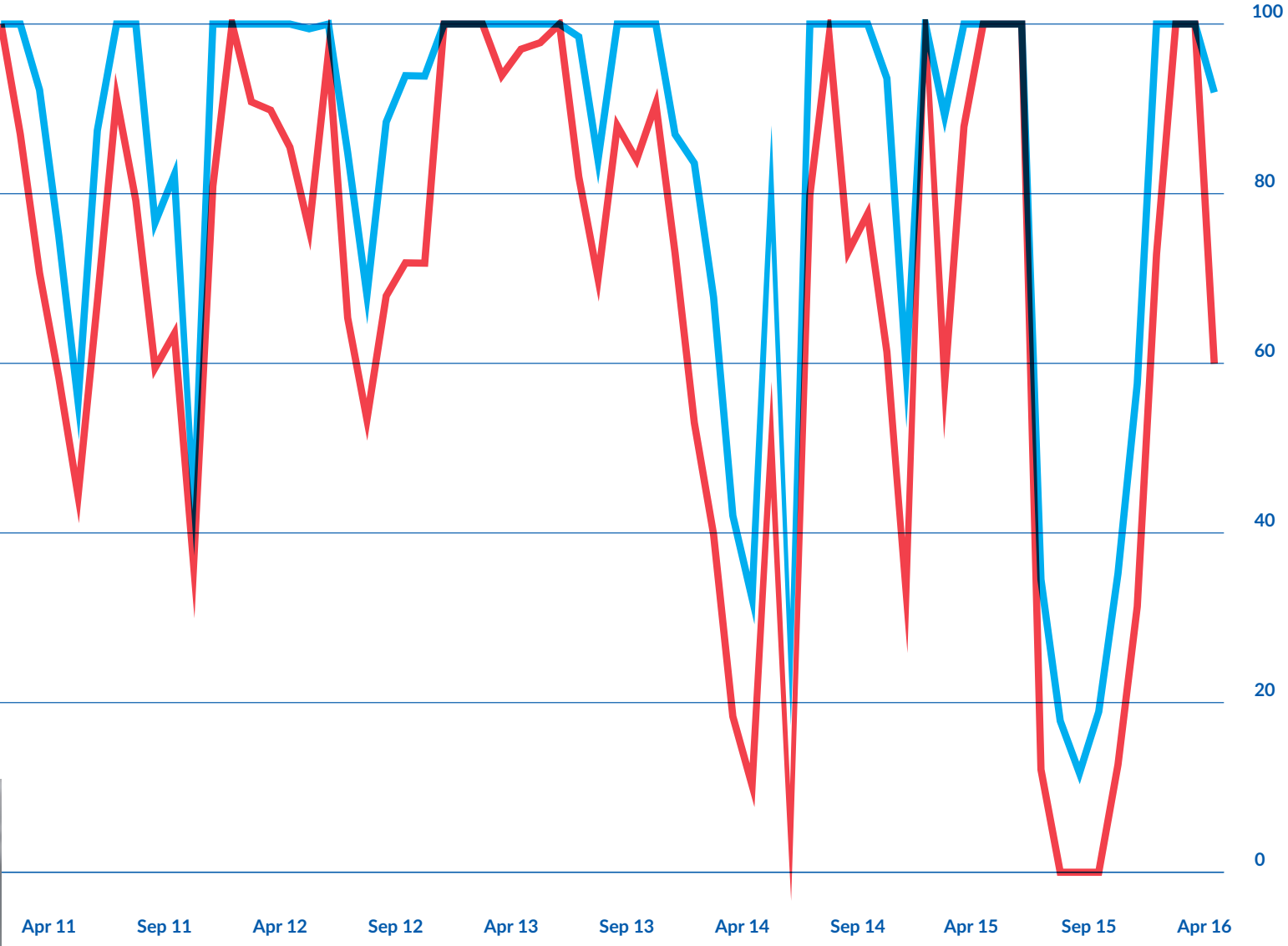
Insgesamt erwiesen sich die nautischen Bedingungen auf der Donau im ersten Halbjahr 2015 als günstig für die Schifffahrt. Die Verschlechterung der nautischen Situation, vor allem der vorzeitige Übergang in die Phase des Sommerniederwassers in der ersten Julidekade, führte auf der mittleren Donau zur Verringerung der Abladetiefen und auf einzelnen Abschnitten der Donau zur Erhöhung der Anzahl der notwendigen Leichterungen (und der damit verbundenen Zeitverluste).

Im zweiten Halbjahr 2015 führte das Ausbleiben von beständigen und ausreichenden Niederschlägen im Donaubecken zu einer Verringerung des Auslastungsgrads der Schiffe um 35-40 % gegenüber dem ersten Halbjahr, zu einer erforderlichen Umladung von Schiffen zur Durchfahrt von kritischen Streckenabschnitten und auch zu einer zeitweiligen Schifffahrtssperre.

Die Auswertung der Pegeldaten für Hofkirchen an der Donau, nördlich von Passau, lässt sehr deutlich die Niedrigwasserphasen der Jahre 2014 und 2015 erkennen. Im August war das Niedrigwasser so stark, dass sich ein mit Stahl beladenes Güterschiff bei Niederalteich festgefahren hatte.[24] Die Schifffahrt zwischen Regensburg und Passau musste für einige Tage eingestellt werden. In den Häfen dieser Städte wurden daher viele Schiffe entladen, und es erfolgte eine Umladung der Güter auf LKW und Bahn.

Abgesehen von der Schifffahrtssperre, die das festgefahrene Güterschiff verursacht hatte, zeigt die Auswertung der Pegeldaten für den Monat August, dass die Schiffe in dieser Zeit im Prinzip kaum noch beladen werden konnten. Wie auch auf anderen Flüssen, wie dem Rhein und der Elbe, stiegen die Pegelwerte gegen Ende des Jahres 2015 wieder deutlich an, und die Situation für die Schifffahrt entspannte sich.

MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD BEI HOFKIRCHEN AN DER DONAU FÜR SCHIFFE MIT VERSCHIEDENEM TIEFGANG (2,5 M – 3 M) IN %



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

2.5 Meter

3 Meter

[24] *Siehe: Pressemitteilung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Regensburg vom 12.8.2015.*

06

ENTWICKLUNG DES LADERAUM-ANGEBOTS

ENTWICKLUNG DES LADERAUMANGEBOTS

In Europa gibt es derzeit etwas mehr als 11,5 Tausend Schiffseinheiten in der Trockenschifffahrt (Gütermotorschiffe, Schubleichter). Rund zwei Drittel dieser Einheiten sind in Ländern des Rheingebietes (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz) registriert.

In der Tankschifffahrt, die etwa 2 Tausend Schiffseinheiten in Europa umfasst, ist der Schwerpunkt noch stärker auf das Rheingebiet gerichtet. So sind im westlichen Teil Europas 86 % aller Tankschiffe registriert.

Die Schub- und Schleppschifffahrt hingegen ist gerade in den Donauländern und auch in Polen stark vertreten. Dementsprechend haben die Donauländer und die dritte Staatengruppe (Polen, Großbritannien, Tschechische Republik, Italien) einen doch merklichen Anteil an der Gesamtzahl der Schlepp- und Schubboote in Europa, die bei rund 2,6 Tausend liegt.

ANTEILE DER FLOTTEN DER RHEINSTAATEN, DER DONAUSTAATEN UND WEITERER STAATEN IN EUROPA (IN %, NACH DER ANZAHL DER SCHIFFE)

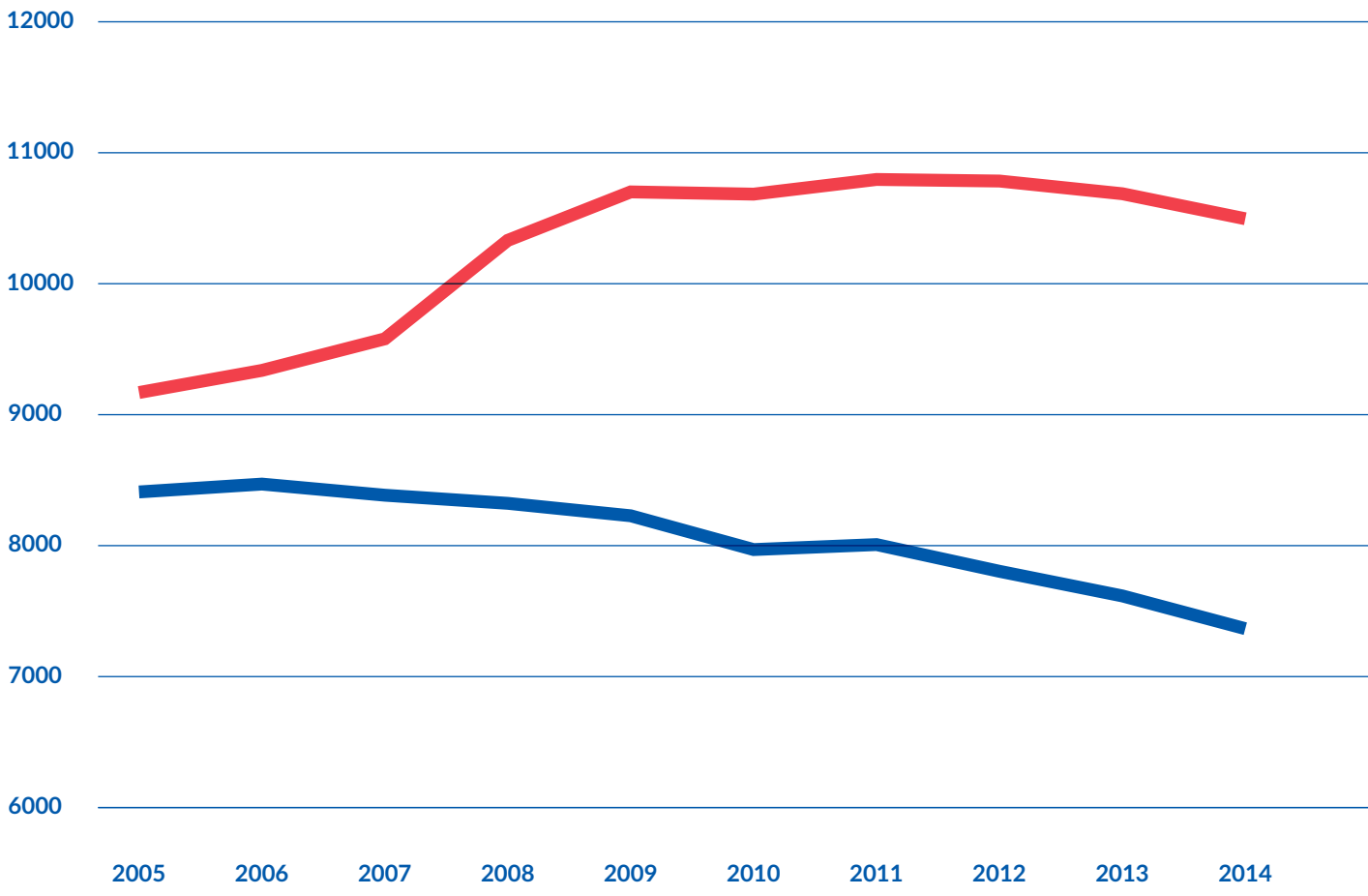
	Trockenschifffahrt	Tankschifffahrt	Schubboote und Schleppboote
Rheinstaaten	64	86	58
Donaustaaten	25	14	26
Dritte Staatengruppe	11	0	16
Gesamt Europa	100	100	100

Quelle: ZKR nach nationalen Behörden

TROCKENSCHIFFFAHRT

In Westeuropa ist die Zahl der Schiffseinheiten (Gütermotorschiffe, Schubleichter) zwischen 2005 und 2014 um rund 12 % gesunken, die Tonnage jedoch um 14 % gestiegen. Dies erklärt sich vor allem mit dem Ausscheiden kleinerer Schiffe durch Abwrackung oder Verkauf ins Ausland, und mit den Neubauten von Einheiten mit einem höheren Ladevolumen, die aber vor allem vor dem Jahr 2009 erfolgten.

FLOTTE IN DER TROCKENGÜTERSCHIFFFAHRT IN WESTEUROPA*



Tonnage (1000 t)

Anzahl Schiffe

*Quelle: ZKR basierend auf nationalen Behörden. * Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Schweiz. Erfasst wurden Gütermotorschiffe und Schubleichter.*

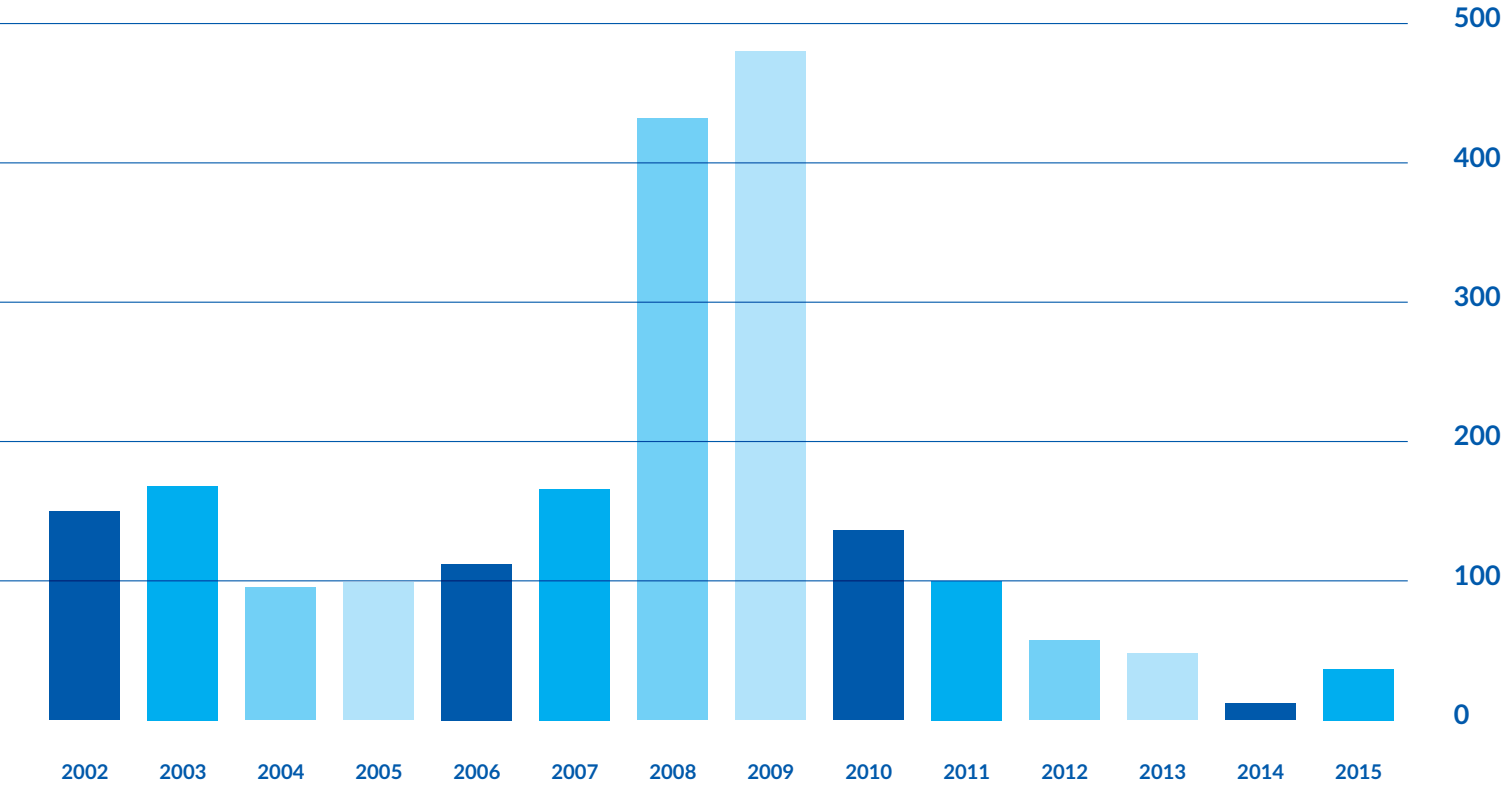
In der westeuropäischen Trockenschifffahrt entfällt auf niederländische Schiffe knapp die Hälfte (49%) des zahlenmäßigen Bestands an Schiffen, und mehr als die Hälfte (56 %) der Tonnage. Diese Anteile sind seit dem Jahr 2005 leicht gestiegen.

In den Niederlanden ist jedoch ein Rückgang der Zahl der Schiffe ab dem Jahre 2012 zu beobachten. Dies hat entsprechend auch die gesamte westeuropäische Tonnage leicht abgesenkt. In diesem Jahr 2012 stieg die Zahl der Konkurse, und Schiffe wurden verschrottet oder in das Ausland exportiert.

In 2015 hat sich die Neubaurate in Westeuropa im Vergleich zu 2014 auf rund 37 Tausend Tonnen leicht erhöht. Allerdings entspricht die gesamte Tonnage, die in den Jahren 2013, 2014 und 2015 dem Markt hinzugefügt wurde, kaum 1% der gegenwärtigen Flottenkapazität von rund 10,5 Mio. t.

Dem Zuwachs von 37 Tsd. Tonnen stehen Abwrackungen in Höhe von 60 Tsd. Tonnen gegenüber (65 Schiffe). Einige Schubleichter und ältere Frachtschiffe wurden in den Donauraum verkauft. Damit hat sich der abnehmende Trend beim Umfang der Flotte in 2015 fortgesetzt.

NEUBAURATE IN DER TROCKENGÜTERSCHIFFFAHRT IN WESTEUROPA
(IN 1.000 T)

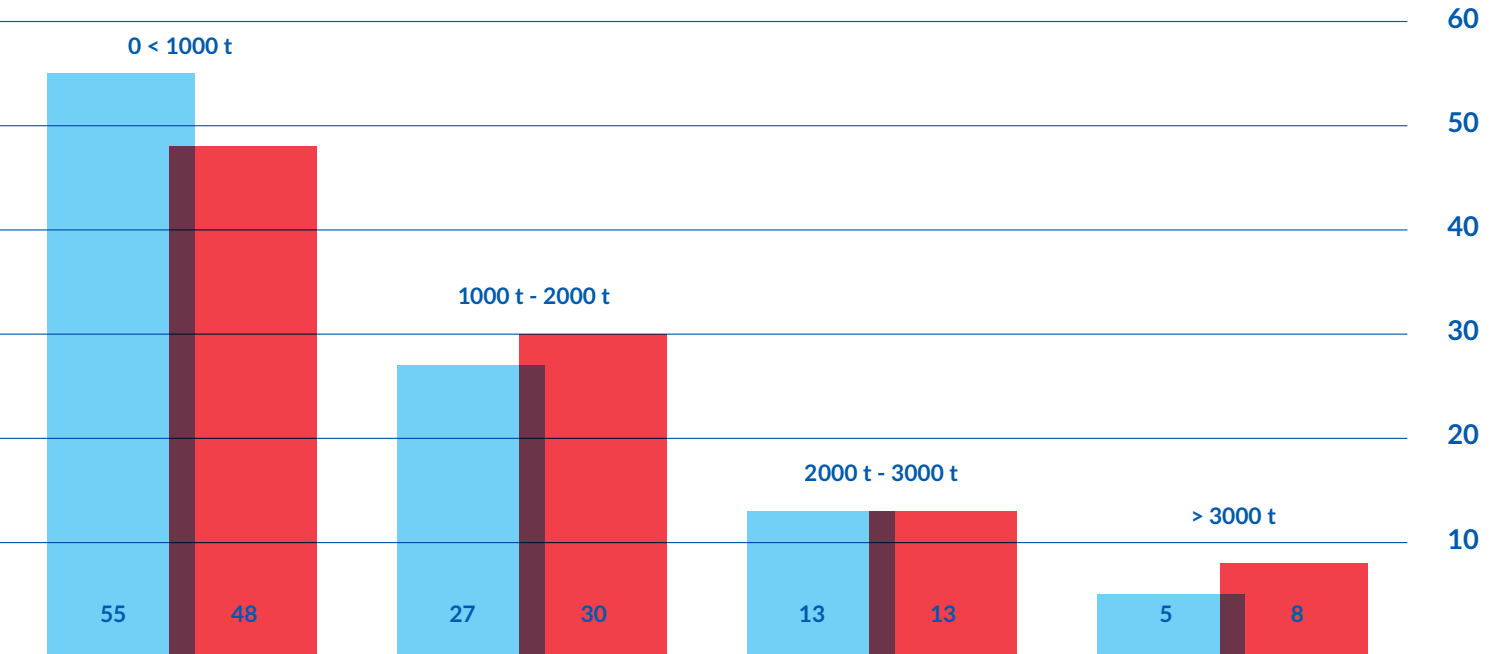


Quelle: IVR

Knapp die Hälfte der Flotte entfiel in 2014 auf Einheiten mit einem Ladevolumen von maximal 1.000 t. Dieser Anteil betrug in 2007 noch 55 %.

ANTEILE EINZELNER TONNAGE-KLASSEN IN DER TROCKENGÜTERFLOTTE IN WESTEUROPA (IN %)

Quelle: Berechnung ZKR

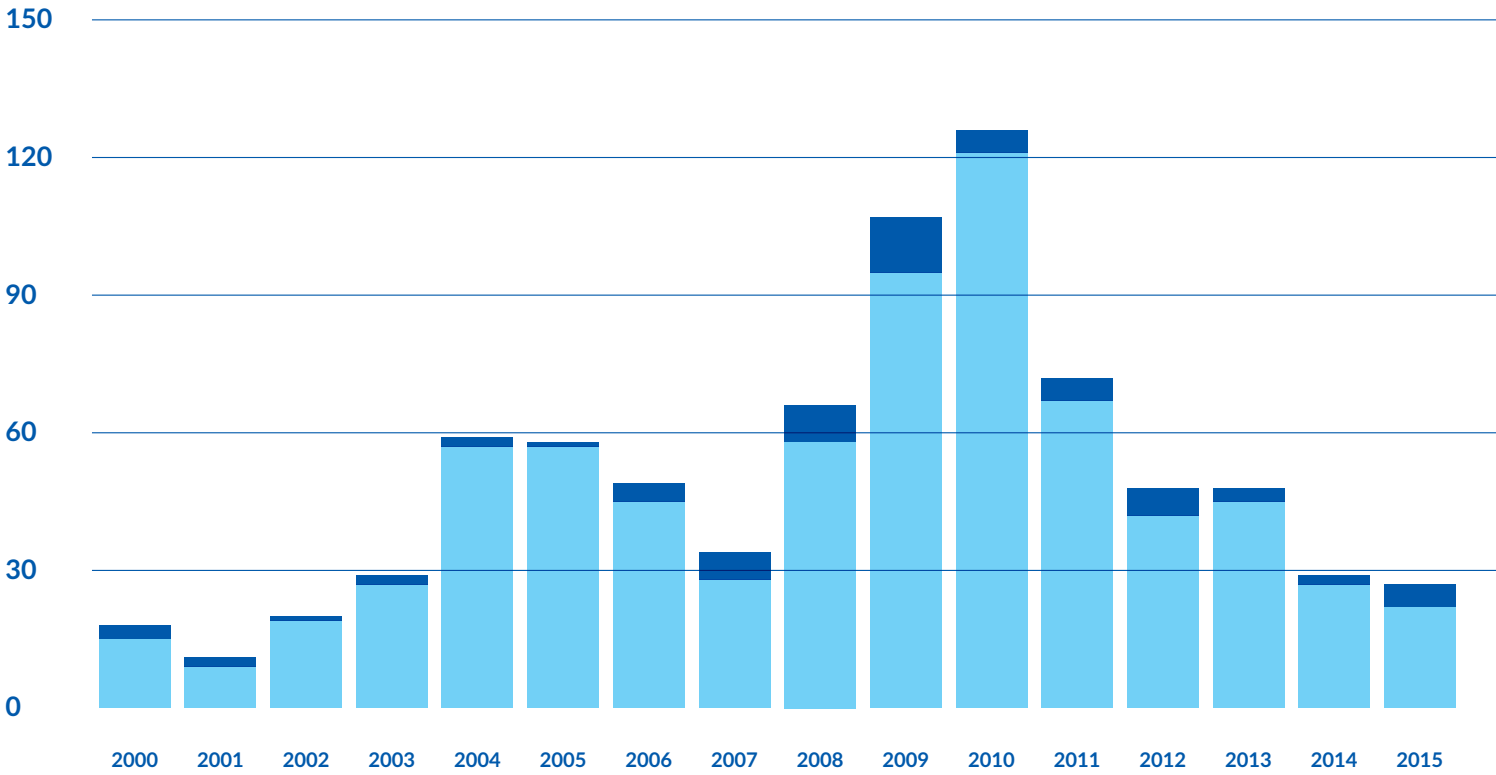


Signale für ein gewisses „Come-Back“ der Investitionen in kleine Trockengüterschiffe (mit einer Länge bis zu 86 Metern und einer Tonnage bis zu 1.200 t) kamen in jüngster Zeit von einzelnen Banken.[25] Bei diesen Projekten sollen sowohl Neubauten wie auch Gebraucht-Tonnage finanziert werden – letztere um sie vor der Verschrottung zu bewahren.

TANKSCHIFFFAHRT

Während die Zahl der Schiffe seit dem Jahr 2010 leicht rückläufig ist, entwickelt sich der gesamte Laderaum konstant. Dieser Trend setzte sich auch in 2015 fort. Gemäß dem Europäischen Binnenschiffs-Inspektions-System (EBIS) sind in 2015 27 neue Doppelhüllenschiffe auf den Markt gekommen.[26] Gleichzeitig wurden 21 Einhüllenschiffe verschrottet, und 8 ins Ausland (Afrika, Osteuropa) exportiert. Die Summe der Abgänge liegt bei 29 Tankschiffen mit einem Laderaum von insgesamt 46.500 t (Vorjahr: 65.000 t).[27] Es verbleibt somit beim gesamten Laderaum ein geringer Netto-Zuwachs übrig.

ANZAHL NEU AUF DEN MARKT KOMMENDER SCHIFFE IN DER TANKSCHIFFFAHRT IN WESTEUROPA



Doppelhülle

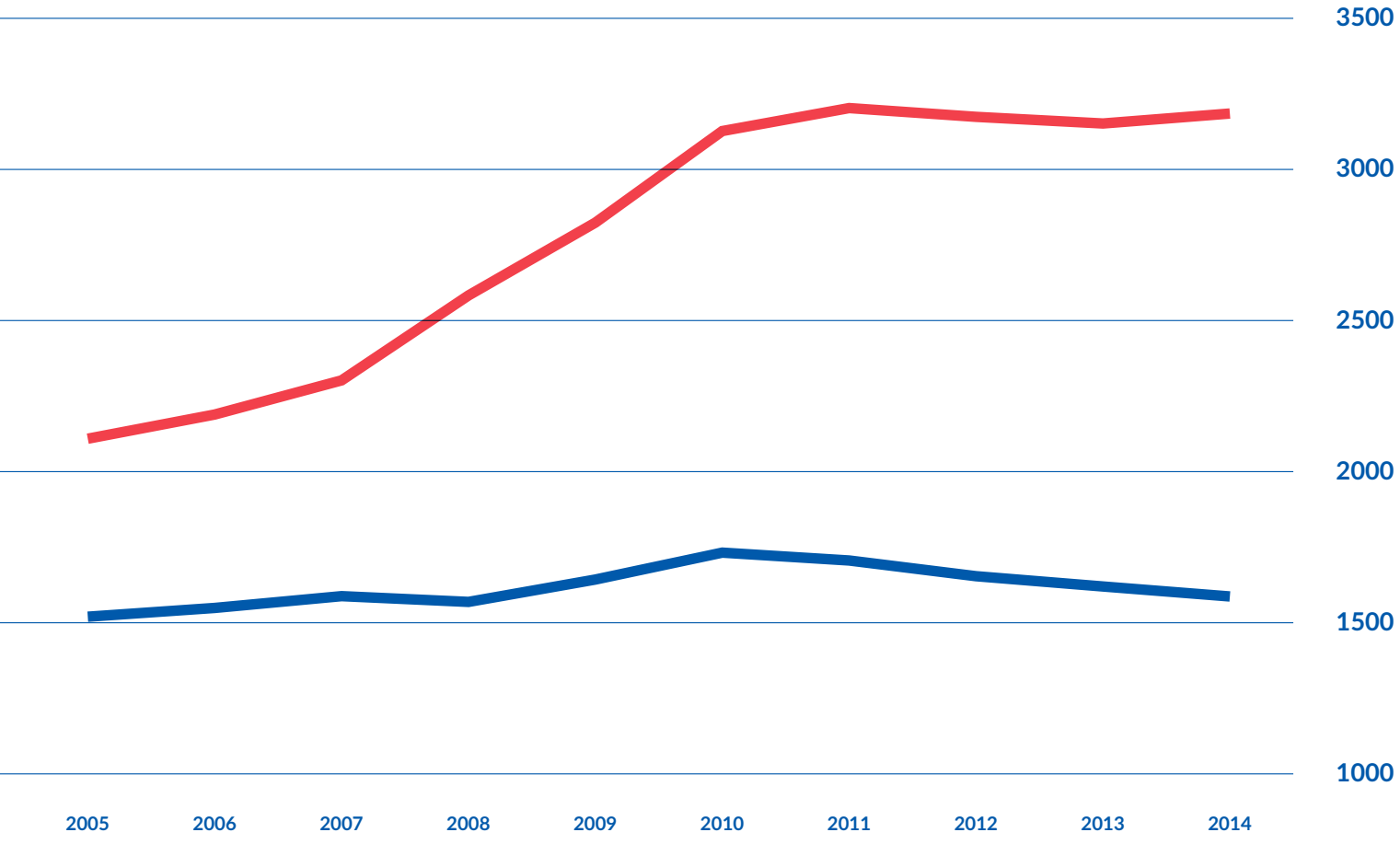
Umwandlung Einzel- zu Doppelhülle

Quelle: EBIS

Der bestehende waagrecht verlaufende Trend bei der Tonnage wird damit fortgesetzt. Die gesamte Flotte in der westeuropäischen Tankschifffahrt umfasst derzeit rund 1.500 Einheiten.

[25] *Siehe: Artikel „Ostfriesische Volksbank wächst in der Krise.“; in : Die Binnenschifffahrt, Nr. 1/2016*
[26] *EBIS inspiziert derzeit 1.244 Tankschiffe mit einer Gesamttonnage von 3,1 Mio. t.*
[27] *Quelle: Artikel „Übersicht der Binnenschiffs-Neubauten 2015“, in: Zeitschrift Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik, März 2016.*

FLOTTE IN DER TANKSCHIFFFAHRT IN WESTEUROPA*



Quelle: ZKR basierend auf nationalen Behörden.
** Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Schweiz*

Zwischen Ende 2016 und Mitte 2018 werden rund 15 mit Flüssigerdgas (LNG) angetriebene Tankschiffe auf den europäischen Markt kommen, wo sie im ARA-Gebiet, und auf dem Rhein eingesetzt werden. Diese Investition eines großen Mineralölkonzerns verfolgt mehrere Ziele. Es ergeben sich hieraus große Chancen bezüglich des Aufbaues einer kritischen Masse an Kraftstoffnachfrage nach LNG, was wiederum den Aufbau einer LNG-Infrastruktur in Westeuropa fördert.[28]

Die Investitionen dürften somit die Neubauraten in den Jahren 2016, 2017 und 2018 leicht erhöhen. Von einer negativen Wirkung auf das Angebots-Nachfrage-Verhältnis und das Frachtratenniveau kann jedoch, angesichts der vergleichsweise geringen Zahl dieser Schiffe, nicht gesprochen werden. Eher ist in dieser Investition der Beginn der Ausbreitung eines neuen technologischen Paradigmas zu sehen, das mit wirtschaftlichen (Treibstoffkostensenkung) und ökologischen (Emissionsminderung) Vorteilen verbunden ist, und somit für die zukünftige Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Binnenschifffahrt von sehr großem Nutzen ist.

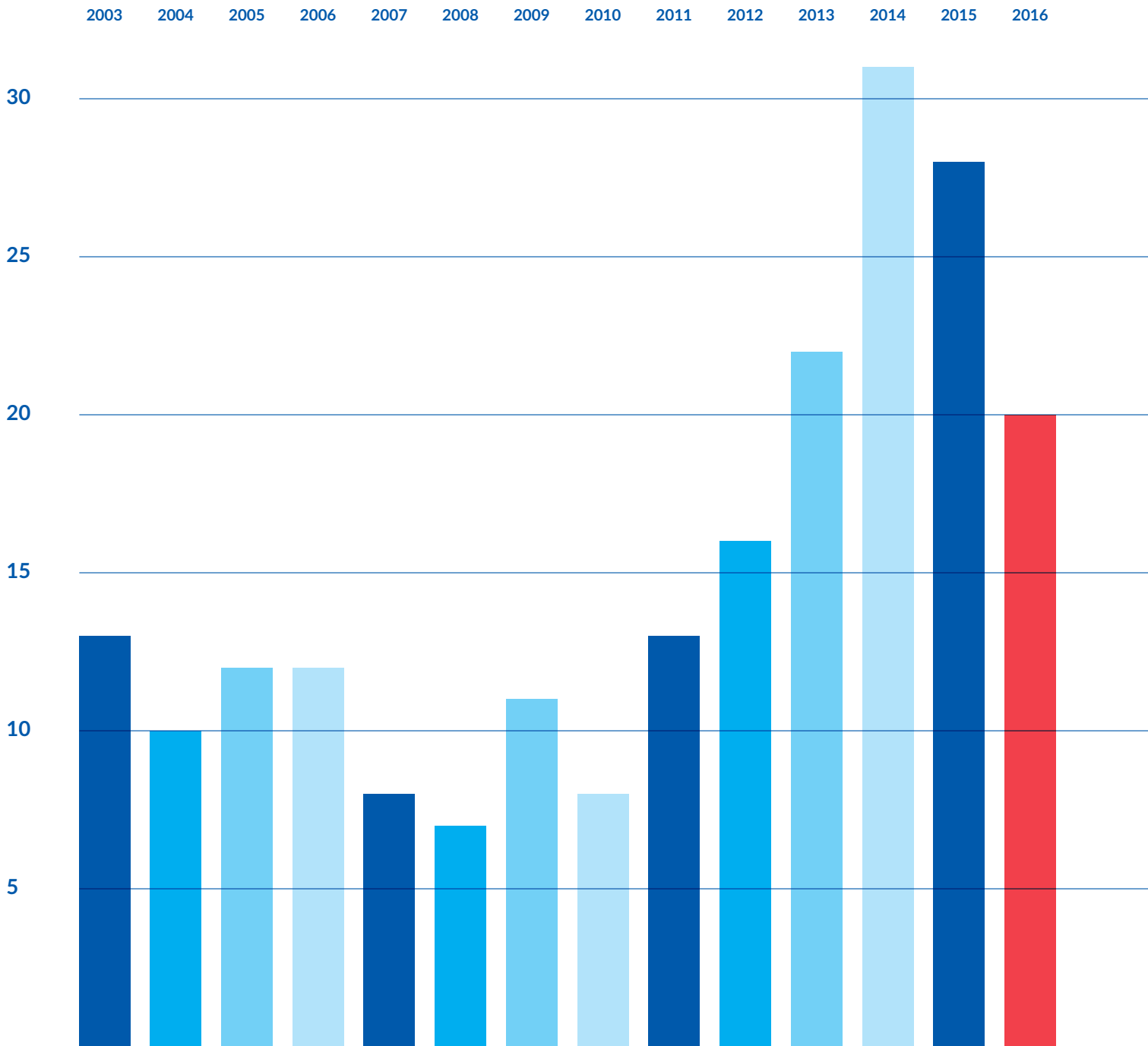
[28] *Erwartet wird, dass diese Tankschiffe mit LNG vom LNG-Breakbulk-Terminal am Gate-Terminal in Rotterdam fahren werden. Dieses Terminal bildet einen wichtigen Baustein für die LNG-Infrastruktur in Europa. Der Mineralölkonzern wird somit der erste größere Kunde dieses Terminals sein.*

PASSAGIERSCHIFFFAHRT

Im Jahr 2016 sind auf Europas Flüssen rund 340 Kreuzfahrtschiffe aktiv, und damit 20 mehr als in 2015. Die Bettenkapazität hat sich von 46.661 (2015) auf 49.812 (2016) erhöht, was einem Anstieg um 7% entspricht. Die Bettenkapazität ist damit geringfügig stärker gestiegen als die Anzahl der Schiffe.

Die Neubautätigkeit hat im Jahr 2016, im Vergleich zu den beiden Vorjahren, leicht nachgelassen. Auch für 2017 deuten die Orderbücher auf eine Abschwächung hin. Der Grund ist in einer Neubaupause US-amerikanischer Reiseveranstalter zu sehen, die für mehr als die Hälfte der Neubauten verantwortlich sind.

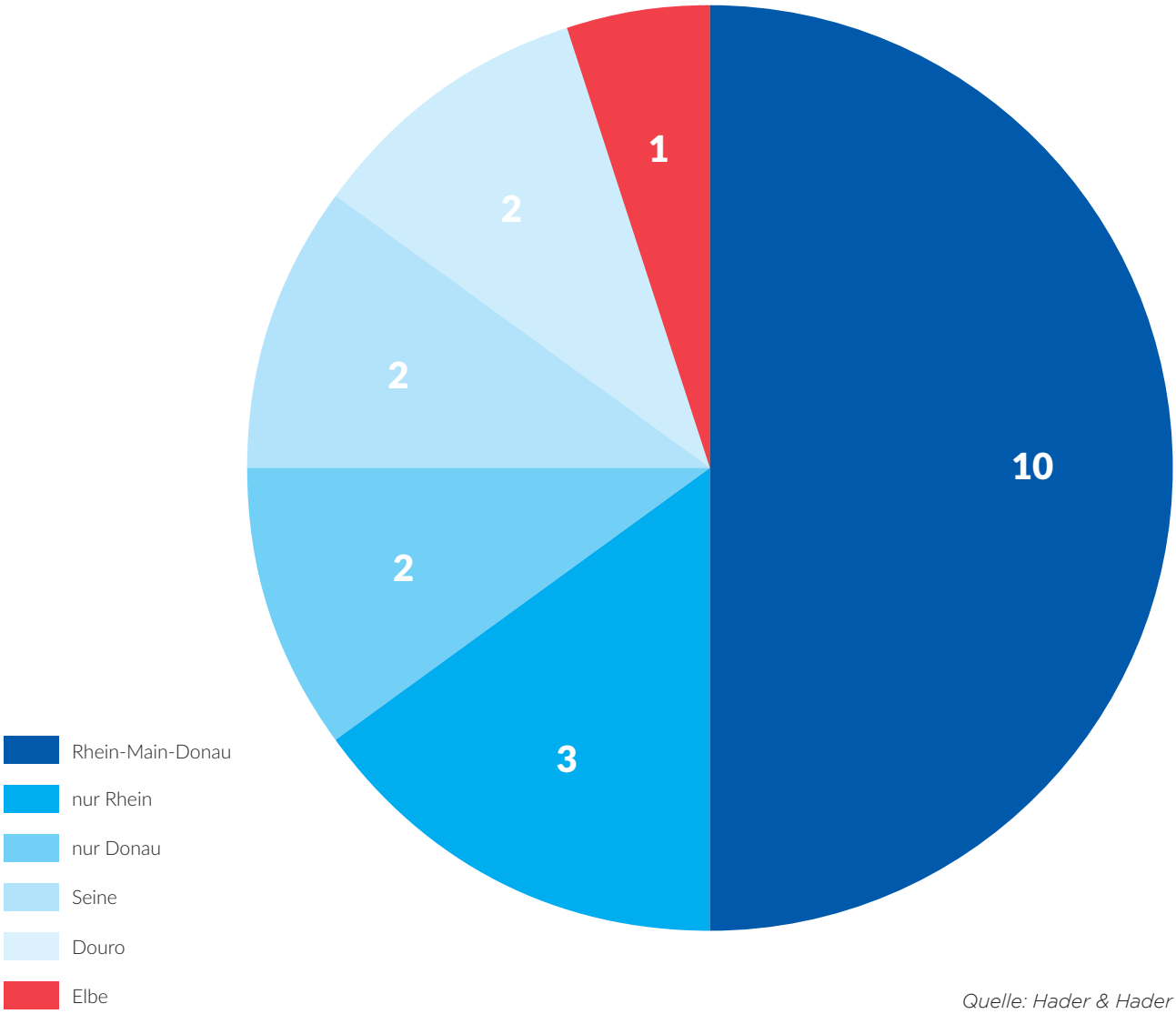
ANZAHL NEU AUF DEN MARKT KOMMENDER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE IN EUROPA *Quelle: Hader & Hader ; IVR*



Die Kapazität der neuen Schiffe liegt zwischen 80 und 190 Betten. Das 80-Betten-Schiff ist für die Fahrt auf Elbe und Moldau, zwischen Berlin, Dresden und Prag, bestimmt, und verfügt über einen Schaufelradantrieb. Dieser ermöglicht es, die relativ schwierigen Wasserstands-Bedingungen auf den beiden Flüssen das ganze Jahr über zu meistern. Die nächstgrösseren neuen Schiffe (96 bzw. 106 Betten) sind für den Douro in Portugal konzipiert. Die Schiffe mit der höchsten Bettenzahl (190 Betten) fahren auf Rhein, Main, Donau, und auf der Seine.

Etwa ¾ aller in Europa aktiven Flusskreuzfahrtschiffe sind für den Rhein und die Donau bestimmt, und können, angesichts ihrer Abmessungen, zwischen diesen Stromgebieten überwechseln. Das weitere Viertel der Flotte ist auf den französischen Flüssen Seine, Rhone, Loire, sowie auf dem Douro in Portugal, oder ausschließlich auf der Donau anzutreffen.

EINSATZGEBIETE DER 2016 AUF DEN MARKT KOMMENDEN FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE IN EUROPA



Quelle: Hader & Hader

3/4

der in Europa aktiven **Flusskreuzfahrtschiffe** sind für **den Rhein und die Donau bestimmt**

© SeaConsult HAM GmbH

07

NACHFRAGE IN DER PASSAGIER-SCHIFFFAHRT

NACHFRAGE
IN DER PASSAGIERSCHIFFFAHRT

Im Jahr 2015 nahm die Nachfrage nach Flusskreuzfahrten in Europa weiter stark zu. Die Zahl der Personen, die eine Kreuzfahrt auf einem europäischen Fluss unternahmen, erhöhte sich von 1,13 Mio. auf 1,33 Mio. Dies bedeutet einen Zuwachs um 17 % in nur einem Jahr.

Hierbei stieg die Nachfrage von Seiten der Touristen aus Übersee (USA, Kanada) ungleich stärker als die Nachfrage von Seiten der europäsichen Touristen. Dies führte auch dazu, dass im Jahre 2015 zum ersten mal mehr US-Amerikaner und Kanadier eine Flusskreuzfahrt in Europa unternahmen als Deutsche.

So hat sich der Anteil der US-Amerikaner und Kanadier von 32 % (2014) auf 38 % (2015) erhöht, während der Anteil der Deutschen von 36 % (2014) auf 29 % (2015) gesunken ist. Diese Verschiebungen sind das Ergebnis eines außerordentlich extremen Wachstums der Nachfrage bei den Kunden aus Übersee.[29]

Bei den deutschen Touristen erfreute sich der Rhein im Jahre 2015 einer stark steigenden Beliebtheit. Der Anteil der Flussreisen auf dem Rhein erhöhte sich von 30 % (2014) auf 38 % (2015), während der Anteil der Donau von 41% auf 38 % zurückging.[30] Rhein und Donau haben derzeit also gleich hohe Anteile innerhalb des deutschen Quellmarkts. Zusammengenommen unternehmen die Deutschen somit drei Viertel ihrer Flussreisen auf diesen beiden europäischen Strömen.

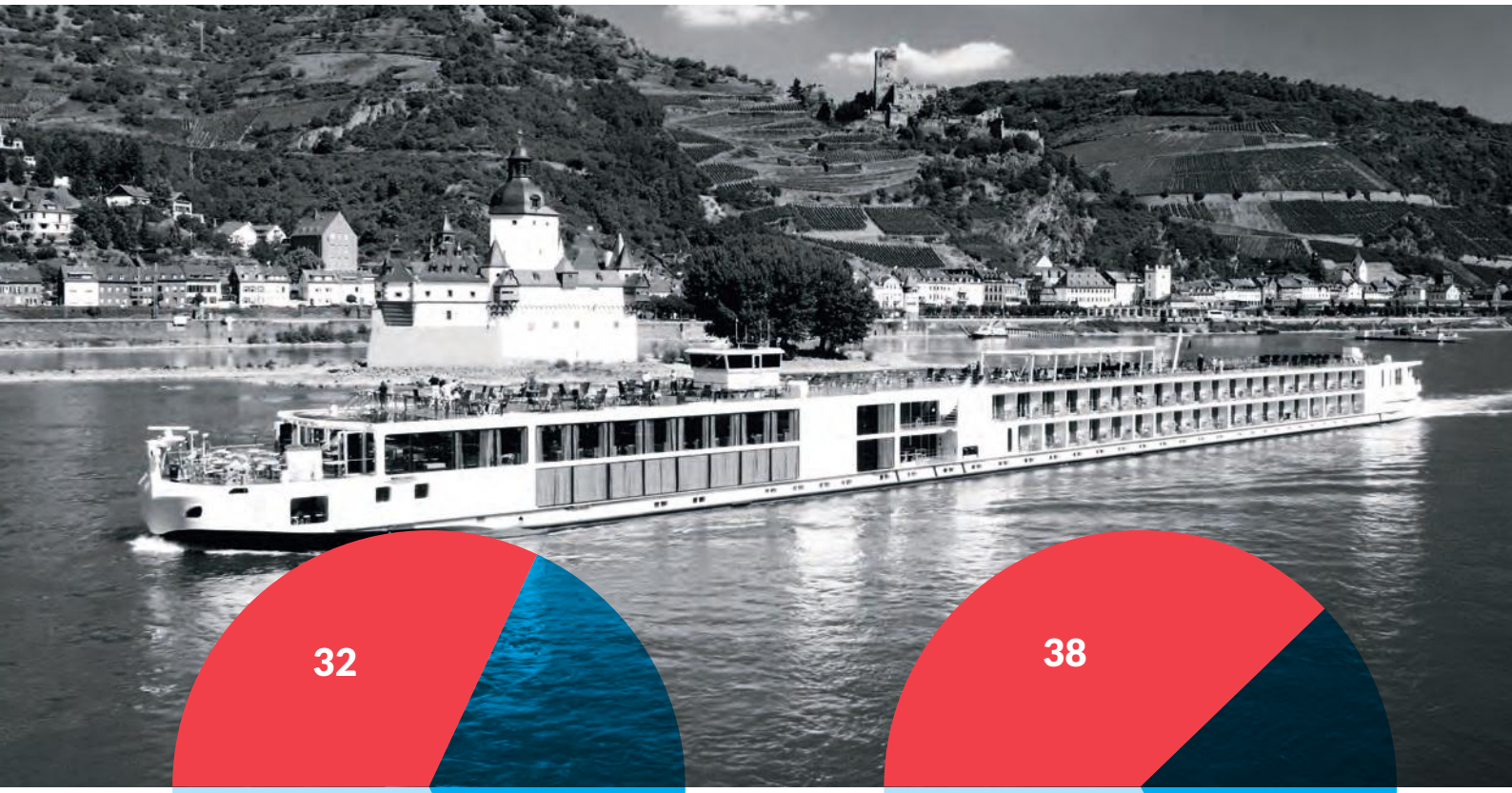
Amsterdam ist ein bedeutender Ausgangspunkt für Flussreisen auf dem Rhein, Main und der Donau. Zu etwa 80 % handelt es sich bei den Schiffsanläufen um „Turnaround Calls“, das heisst dass Amsterdam sowohl der Startpunkt als auch der Endpunkt der Reise ist.[31]

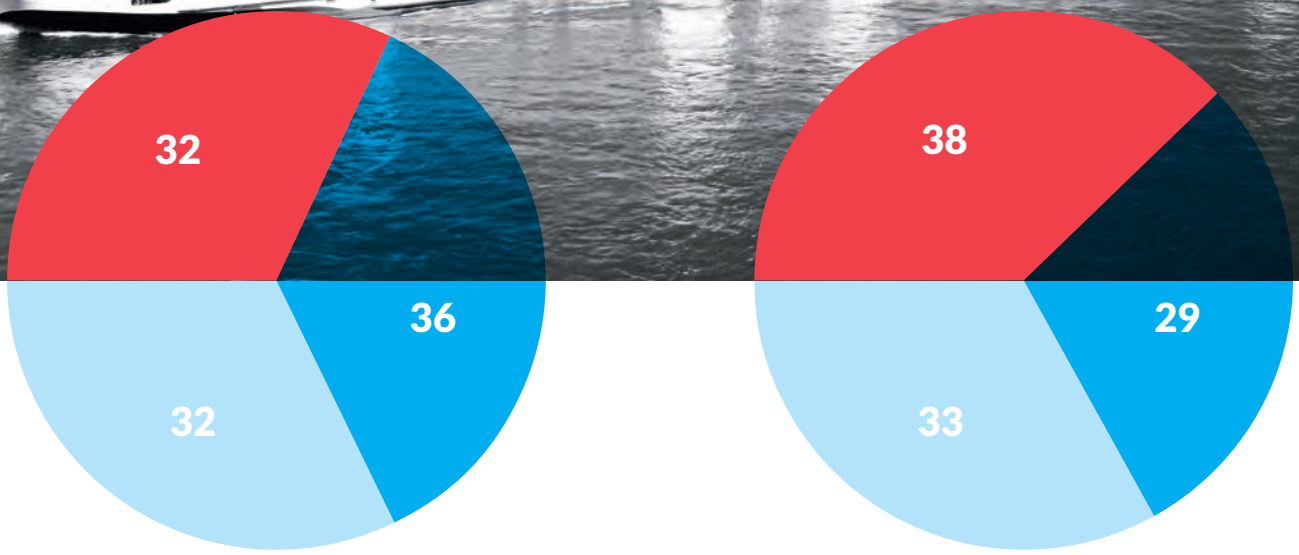
Die Passagiere kommen vor allem aus den USA, Kanada, Deutschland, Großbritannien und Australien. Die Stadt Amsterdam profitiert enorm von diesen Flussreisen, da die Touristen auch in der Stadt viel zur Wertschöpfung in der Hotellerie und in der Gastronomie beitragen. So verbringen die Touristen, bevor sie an Bord der Schiffe gehen, meist einige Tage in einem Hotel in Amsterdam, um Stadt und Region zu entdecken. Falls Amsterdam der Endpunkt der Reise ist, erfolgt dieser Landurlaub nach der Flussreise.

[29] *Quelle: Deutscher Reiseverband DRV; Pressemeldung vom 10.3.2016: „Flusskreuzfahrt in Europa erneut auf Rekordniveau“*
[30] *Quelle: Artikel „Mehr ausländische Gäste auf Flussschiffen“, in: Die Binnenschifffahrt, Nr. 3 / 2016*
[31] *Quelle: Artikel „Goed voor (bijna) honderd miljoen per jaar“, in: Hafenmagazin des Haven Amsterdam, Februar 2016*

+17 %

der Nachfrage nach Flusskreuzfahrten
zwischen 2014 und 2015





2014 2015

NATIONALITÄT DER PASSAGIERE (IN %)

- USA & Kanada
- Deutschland
- Andere

08

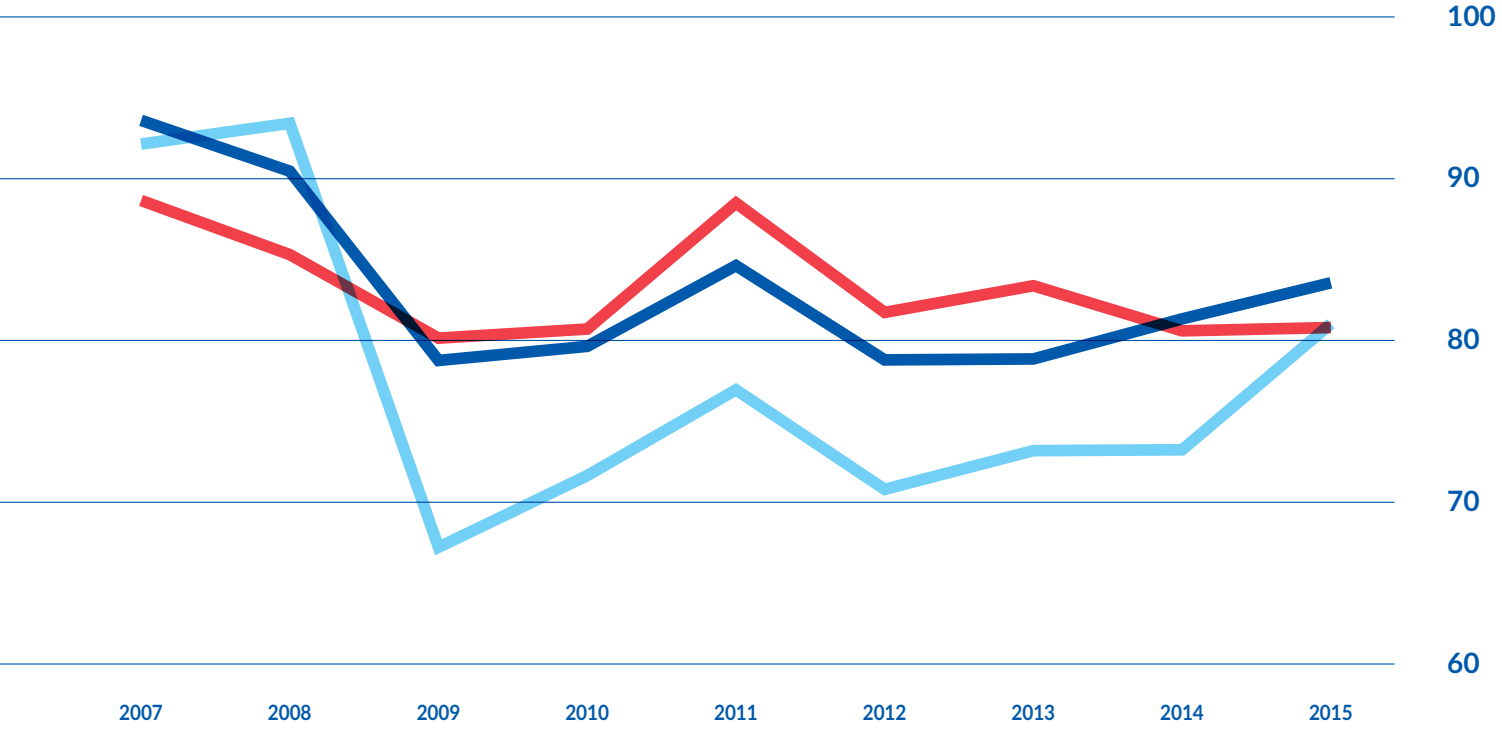
KAPAZITÄTS-AUSLASTUNG

KAPAZITÄTS-AUSLASTUNG

TROCKENGÜTERSCHIFFFAHRT

Der durchschnittliche Auslastungsgrad der Trockengüterflotte ist 2015 stark gestiegen. Die folgende Abbildung und Tabelle zeigen die Entwicklung des Angebots-Nachfrage-Verhältnisses bei den verschiedenen Flottensegmenten.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNGSGRADE DER TROCKENGÜTERFLOTTE (IN %)



< 1000 t

1000 - 2000 t

> 2000 t

Quelle: PANTEIA

Neben einem stetigen Wirtschaftswachstum war das Jahr 2015 in Westeuropa von einem deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Auslastungsgrades der Flotte gekennzeichnet. Dies ist hauptsächlich auf die niedrigen Wasserstände am Rhein in der zweiten Jahreshälfte zurückzuführen. Die Auslastungsgrade kletterten auf das höchste Niveau seit der Krise 2008/2009.

Obwohl sich die Trockengüterflotte von der Krise strukturell erholt hat, reichten die Auslastungsgrade nicht an die Werte von 2007 und 2008 heran. Ein Rückgang des Frachtaufkommens, der in Frankreich besonders ausgeprägt war, führte zu einer geringeren Beförderungsnachfrage und erschwerte damit die Erholung auf dem Binnenschifffahrtsmarkt trotz des konjunkturellen Aufschwungs in Belgien, Deutschland und den Niederlanden. Die Entwicklungen am französischen Energiemarkt, der sowohl 2014 als auch 2015 im Zeichen

einer raschen Dekarbonisierung stand, sodass die Beförderungsmengen bei Steinkohle 2015 um 40 % sanken, führten zu einem Rückgang des Frachtaufkommens und in der Folge auch des Auslastungsgrades der Flotte.

Gemäß der Abbildung und der Tabelle hatten die niedrigen Wasserstände bei Schiffen mit einer Ladekapazität von weniger als 1.000 t keine wesentlichen Auswirkungen. Diese Schiffe sind dennoch von den niedrigen Wasserständen betroffen, wenn auch in geringerem Ausmaß. Die Eröffnung des Máximakanaal hat zu einer Verlagerung der Beförderungen klassischer „Campinois"-Schiffe (400 bis 650 t) auf Schiffe mit einer Ladekapazität von 1.000 bis 2.000 t geführt. Der Auslastungsgrad der kleinsten Schiffe der Flotte ist daher zwischen 2014 und 2015 nicht gestiegen.

Diese Entwicklungen weisen unverändert auf Überkapazitäten in der Trockengüterflotte hin. Für die verschiedenen Größenklassen können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Bei Schiffen mit weniger als 1.000 t besteht derzeit eine theoretische Überkapazität an rund 75 Schiffen mit einer Gesamttonnage von 50.000 t.
- Bei Schiffen mit einer Ladekapazität von 1.000 bis 2.000 t betrug die gemeldete Überkapazität 2014 rund 180 Schiffe (einschließlich Leichter) und 2015 127 Schiffe (einschließlich Leichter). In Tonnage ausgedrückt entspricht dies 0,25 Mio. t im Jahr 2014 und 0,18 Mio. t im Jahr 2015.
- Bei Schiffen mit einer Ladekapazität von über 2.000 t betrug die theoretische Überkapazität 2015 0,49 Mio. t und 2014 0,97 Mio. t. Dies entspricht einer Überkapazität von rund 180 Schiffen im Jahr 2015 und 320 Schiffen im Jahr 2014.

Zu beachten gilt, dass die fragmentierte Struktur des Binnenschifffahrtsmarktes die Regulierung der Kapazitäten erschwert.

VERGLEICH ZWISCHEN BENÖTIGTER UND VERFÜGBARER TONNAGE AUF DEM TROCKENGÜTERMARKT (MIO. T)

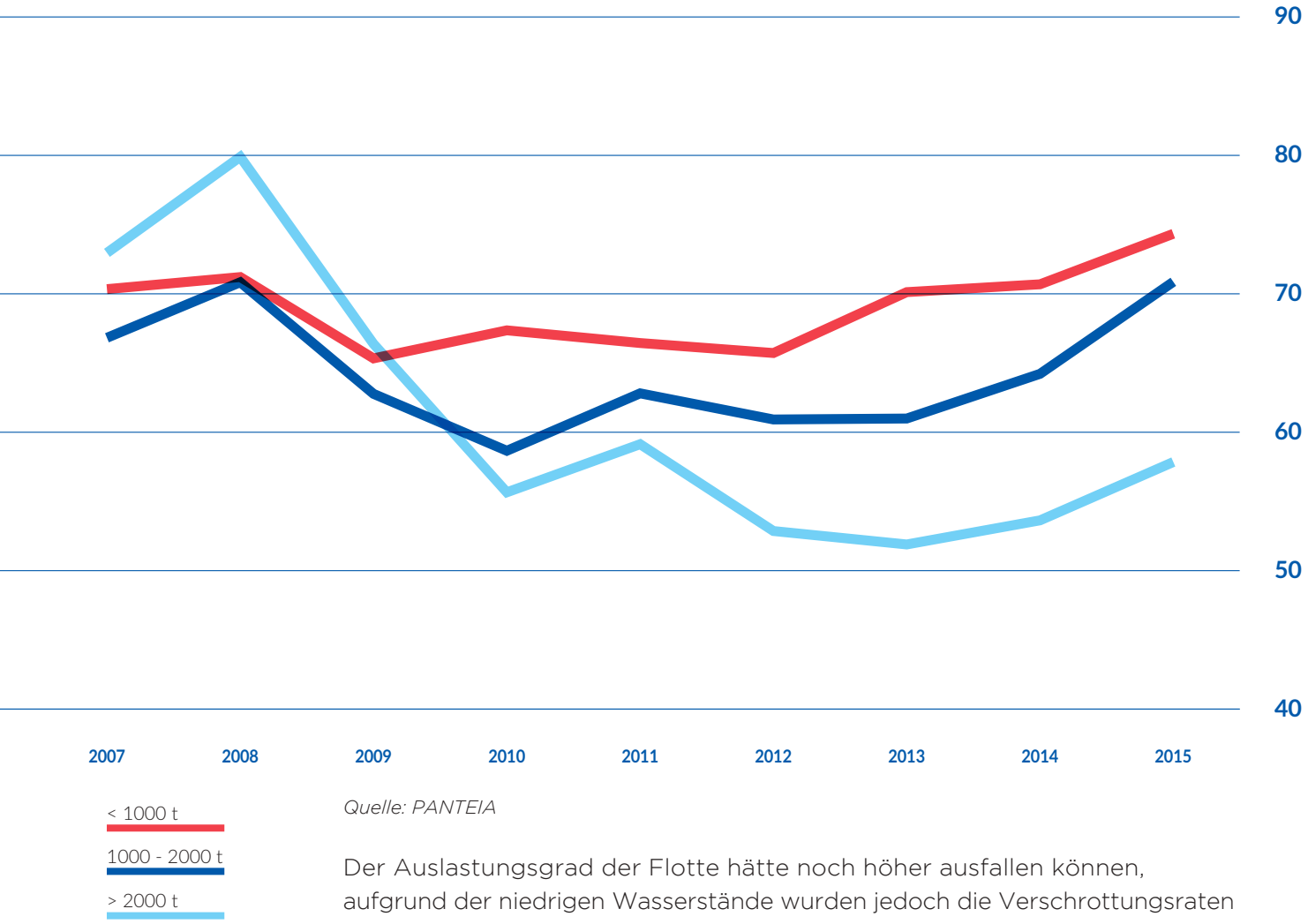
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Benötigte Tonnage									
Weniger als 1000 t	1.98	1.86	1.73	1.70	1.85	1.66	1.66	1.57	1.56
1000 - 2000 t	2.73	2.67	2.37	2.36	2.48	2.30	2.29	2.34	2.39
Mehr als 2000 t	3.93	4.11	3.40	3.74	4.05	3.73	3.92	3.90	4.34
GESAMT	8.64	8.63	7.50	7.81	8.38	7.70	7.88	7.82	8.28
Verfügbare Tonnage									
Weniger als 1000 t	2.24	2.18	2.16	2.11	2.09	2.04	1.99	1.95	1.93
1000-2000 t	2.92	2.95	3.02	2.97	2.94	2.92	2.91	2.88	2.86
Mehr als 2000 t	4.27	4.40	5.06	5.22	5.26	5.28	5.36	5.33	5.35
GESAMT	9.42	9.52	10.23	10.30	10.28	10.23	10.26	10.16	10.14
Durchschnittlicher Auslastungsgrad	92%	91%	73%	76%	81%	75%	77%	77%	82%

TANKSCHIFFFAHRT

In der Tankschifffahrt war sowohl 2014 als auch 2015 eine steigende Kapazitätsauslastung zu beobachten. Dies geht aus der nachfolgenden Abbildung und Tabelle hervor. Eine steigende Beförderungsnachfrage in Kombination mit niedrigen Wasserständen im zweiten Halbjahr 2015, die langsamere Einführung neuer Tankschiffe und der Rückgang der Tonnage aufgrund der Verschrottung von Einhüllenschiffen haben zu einem höheren Auslastungsgrad der Tankschiffsflotte geführt. Der durchschnittliche Auslastungsgrad der Tankschiffsflotte ist so von einem Rekordtief von 55 % im Jahre 2013 auf 62 % im Jahre 2015 gestiegen.

Eine wichtige Entwicklung auf dem Tankschifffahrtsmarkt war die Schließung der Tamoil-Raffinerie im schweizerischen Collombey. Dies führte in der Schweiz zu einer steigenden Nachfrage nach Brennstoffen, die von den ARA-Häfen bezogen werden.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNGSGRADE DER TANKSCHIFFSFLOTTE (IN %)



Quelle: PANTEIA

Der Auslastungsgrad der Flotte hätte noch höher ausfallen können, aufgrund der niedrigen Wasserstände wurden jedoch die Verschrottungsraten der verbleibenden Einhüllenflotte gedrosselt, um auf der Rheinhandelsroute genügend Kapazitäten offerieren zu können. Zudem hat in letzter Zeit die Nutzung von Tankschiffen als Zwischenlager (schwimmende Lager) zugenommen, da die Raffinerien seit dem drastischen Rückgang der Ölpreise auf Hochtouren produzieren.

VERGLEICH ZWISCHEN BENÖTIGTER UND VERFÜGBARER TONNAGE AUF DEM FLÜSSIGGÜTERMARKT (MIO. T)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Benötigte Tonnage									
Weniger als 1000 t	0.13	0.13	0.11	0.11	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
1000 - 2000 t	0.48	0.51	0.47	0.47	0.50	0.47	0.48	0.49	0.53
Mehr als 2000 t	1.04	1.15	1.09	1.08	1.21	1.11	1.11	1.19	1.30
GESAMT	1.64	1.79	1.67	1.65	1.82	1.69	1.69	1.78	1.92
Verfügbare Tonnage									
Weniger als 1000 t	0.18	0.18	0.17	0.17	0.16	0.15	0.14	0.14	0.13
1000-2000 t	0.72	0.72	0.75	0.79	0.80	0.78	0.78	0.76	0.75
Mehr als 2000 t	1.42	1.44	1.63	1.93	2.05	2.11	2.14	2.23	2.24
GESAMT	2.32	2.34	2.55	2.89	3.01	3.04	3.07	3.13	3.12
Durchschnittlicher Auslastungsgrad	71%	76%	65%	57%	60%	56%	55%	57%	62%

N
N

09

HAFENUMSCHLAG

HAFENUMSCHLAG

DIE DREI GRÖSSTEN EUROPÄISCHEN SEEHÄFEN

In **Rotterdam** brachte das Jahr 2015 beim Seehafenverkehr einen Gesamtanstieg um 5 % auf 466 Mio. t. Die für den Rheinverkehr relevanten Gütersegmente der Trockenladung stagnierten bei 33,8 Mio. t (Erze und Metallschrott) bzw. bei 30,7 Mio. t (Kohle). Stagnation gab es auch beim Containerverkehr (126 Mio. t). Deutlich gestiegen sind die Mengen bei Mineralölprodukten, auf 88,5 Mio. t (+18 %). Der Binnenschiffsverkehr in Rotterdam beträgt etwa 160 Mio. t, und verzeichnete in den letzten Jahren stets Steigerungen.

In **Antwerpen** wurde mit 208 Mio. t Seehafenverkehr zum ersten Mal die 200 Mio. t Marke überschritten (+5 %). Flüssige Massengüter und Container bilden die Hauptschwerpunkte des Hafens. Bei den erstgenannten Gütern konnte ein Zuwachs um 6% auf 67 Mio. t verbucht werden. Der Containerverkehr stieg um 5 % auf 114 Mio. t. Der Binnenschiffsverkehr in Antwerpen lag bei 91,5 Mio. t, was einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr (96 Mio. t) bedeutete.

In **Hamburg** blieb das Ergebnis mit 138 Mio. t um 5 % unter dem Vorjahr. Dies ist vor allem auf die Abschwächung des Handels mit China, Russland, und Polen zurückzuführen. Das Jahr 2015 brachte aber positive Entwicklungen im Hinterlandverkehr. So stieg der Binnenschiffsverkehr um 13,6 %, auf 12,4 Mio. t. Die Containerbinnenschifffahrt erhöhte sich noch stärker, um 27 % auf 130.000 TEU.

DIE DREI GRÖSSTEN EUROPÄISCHEN BINNENHÄFEN

Der Schiffsverkehr im größten europäischen Binnenhafen **Duisburg** wird von der Stahlindustrie dominiert: Etwa 70 % der Güter entfallen auf Erze, Kohle, Stahl und Stahlprodukte. Damit verbunden ist ein sehr hoher Anteil des Güterempfangs am gesamten wasserseitigen Hafenumschlag, in Höhe von 76%.

Der Schiffsverkehr in **Paris** wird von Sanden, Erden & Baustoffen sowie Getreide bestimmt. Die Versorgung der Bauindustrie in der Region Ile-de-France erfolgt zu 60 % auf der Seine per Binnenschiff.[32] Das in der Ile-de-France, der Normandie und der Picardie geerntete Getreide wird über den Fluss-See-Hafen Rouen exportiert, vor allem nach Spanien, Nordafrika und China. Rouen ist der größte Getreide-Exporthafen Europas und mit Paris und Le Havre in einem Hafenverbund organisiert.

[32] *Quelle: www.haropaports.com*

SCHIFFSVERKEHR DER DREI GRÖSSTEN EUROPÄISCHEN BINNENHÄFEN
(IN 1.000 T)

	2012	2013	2014	2015
Duisburg	49.182	49.444	54.431	54.132
Paris	22.100	20.742	20.101	20.553
Lüttich	13.343	13.233	13.540	14.605

Quelle: destatis, HAROPA, Port de Liège

Der Hafen **Lüttich** befindet sich in einer Phase der Diversifizierung. Er musste im Jahre 2011 Umschlagsverluste in Höhe von 1,6 Mio.t innerhalb eines Jahres verkraften, auf Grund der Schließung eines Stahlwerks. Inzwischen ist etwa die Hälfte dieser Verluste durch andere Gütersegmente kompensiert worden, und der Hafenumschlag weist einen ansteigenden Trend auf.

RHEINHÄFEN

Folgende Tabelle zeigt die Umschlagsergebnisse (wasserseitiger Hafenumschlag) der neben Duisburg wichtigsten Rheinhäfen.

SCHIFFSVERKEHR DER DREI GRÖSSTEN EUROPÄISCHEN BINNENHÄFEN
(IN 1.000 T)

	2012	2013	2014	2015
Köln	11.693	11.682	12.017	11.063
Mannheim	7.931	8.753	8.494	8.208
Straßburg	7.963	7.956	8.088	7.423
Neuss	6.844	7.590	7.083	7.187
Ludwigshafen	7.448	7.593	7.276	7.040
Karlsruhe	6.196	6.439	6.636	6.576
Basel	7.210	6.829	5.982	6.333

Quelle: destatis, Hafen Strassburg ; Schweizerische Rheinhäfen

Im Jahre 2015 hatten fast alle der hier versammelten Rheinhäfen Umschlagsverluste zu verzeichnen. Basel bildet die Ausnahme, da sich dort der Empfang von Mineralölprodukten außerordentlich stark erhöht hat. In Straßburg ist zwar der Getreideumschlag gestiegen, der Umschlag der Sande und Kiese jedoch gesunken. In Ludwigshafen gab es leichte Rückgänge bei den chemischen Erzeugnissen, die dort einen Anteil von 43 % am Gesamtumschlag haben. In Mannheim war der Kohleumschlag zwar höher, der Verkehr bei den Nahrungs- und Futtermitteln aber geringer.

FRANZÖSISCHE BINNENHÄFEN, AUSSERHALB DES RHEINS

Gemäß Daten der *Association française des ports intérieurs* (AFPI) sind, neben den Pariser Häfen und den französischen Rheinhäfen Strasbourg und Mulhouse,[33] weitere große französische Binnenhäfen Metz/Thionville, Lille und Lyon an der Rhône.

SCHIFFSVERKEHR IN FRANZÖSISCHEN BINNENHÄFEN
(IN 1.000 T)

	2012	2013	2014
Metz und Thionville	2.689	2.794	2.440
Lille	1.646	1.585	1.548
Lyon	1.489	1.553	1.390

Quelle: AFPI

In Metz entfallen auf Getreide und landwirtschaftliche Erzeugnisse 92 % des wasserseitigen Hafenumschlags. Der Modal Split Anteil der Wasserstraße liegt bei 47 %.

DEUTSCHE BINNENHÄFEN, AUSSERHALB DES RHEINS

Neben Frankfurt am Main zählen Berlin und die Ruhr-Metropole Gelsenkirchen zu den drei größten deutschen Binnenhäfen außerhalb des Rheingebiets. Im Berliner Hafen gibt es seit dem Jahr 2009 eine Elbe-Spree-Containerlinie. Sie ist die erste Seehafen-Hinterland-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin per Containerbinnenschiff.[34]

SCHIFFSVERKEHR IN DEUTSCHEN BINNENHÄFEN
(IN 1.000 T)

	2013	2014	2015
Frankfurt am Main	4.182	4.490	4.227
Berlin	3.988	4.095	3.886
Gelsenkirchen	3.978	3.885	3.886

Quelle: destatis

BELGISCHE UND NIEDERLÄNDISCHE BINNENHÄFEN

In den Niederlanden und Belgien haben Sande, Erden & Baustoffe, im Vergleich zur Rheinschifffahrt, einen relativ hohen Anteil am Beförderungsaufkommen. In den Niederlanden liegt dieser Anteil bei 20 %, gegenüber 13 % auf dem traditionellen Rhein. Dies spiegelt sich auch in den Aktivitäten der Häfen in Belgien und den Niederlanden wider. Im Hafen Brüssel etwa entfallen auf Sande und Baustoffe mehr als die Hälfte (55 %) des Hafenumschlags.

[33] *Der Hafen Mulhouse-Ottmarsheim hat ein jährliches Umschlagsvolumen von 4,9 Mio. t (2015).*
[34] *Quelle: BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH; http://www.behala.de/*

SCHIFFSVERKEHR IN NIEDERLÄNDISCHEN UND BELGISCHEN BINNENHÄFEN
(IN 1.000 T)

	2013	2014	2015
Maastricht	5.547	5.548	5.802*
Utrecht	5.583	5.787	5.447*
Velsen	4.692	5.090	5.750*
Dordrecht	4.615	4.380	5.264*
Brüssel	4.324	4.439	4.364

*Quelle: CBS ; port de Bruxelles ; Panteia (*geschätzte Werte)*

DONAUHÄFEN

Die Häfen praktisch aller Länder des Donauraums sind am Umschlag von großen Mengen an Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen beteiligt. Die größten Exportmengen dieser Güter zum Hafen Constanta stammen aus den Häfen Ungarns, Serbiens, Rumäniens und Bulgariens.

Die verfügbaren Kapazitäten für den Güterumschlag in den Donauhäfen werden zu 80-85 %[35] genutzt, wobei der Güterverkehr in den Jahren 2013-2014 mehr als 50 Mio. t betrug. Dabei entfallen nach Güterarten die größten Mengen (mehr als 10 %) des Güterumschlags in den Donauhäfen auf Massengüter.

[35] *Zugrunde gelegt wurden die Angaben für die Jahre 2009-2010.*

10

MODAL SPLIT

MODAL SPLIT

Der Modal Split ist ein wichtiger Faktor bei der Beobachtung des Binnenschifffahrtsmarktes, da dieser Parameter Aufschluss über die Wettbewerbsposition des Verkehrsträgers Wasserstraße gegenüber seinen wichtigsten Konkurrenten (Schiene und Straße) geben kann. Obgleich noch weitere Verkehrsträger in Betracht kommen, so etwa Oleodukte bzw. Pipelines oder auch die See-/Küstenschifffahrt, steht die Binnenschifffahrt primär mit den beiden erstgenannten Verkehrsträgern in Konkurrenz.

Da die Binnenschifffahrt hinsichtlich ihrer geografischen Verbreitung mit den flächendeckenden Verkehrsträgern Schiene und Straße nicht vergleichbar ist, muss eine Grundlage definiert werden, die aussagekräftige Vergleiche mit diesen Verkehrsträgern ermöglicht.

Dazu bieten sich folgende drei Ansätze an:

- das von der Wasserstraße bediente geografische Gebiet;
- die Verkehrskorridore, zu denen die Wasserstraße gehört;
- die Industrie- oder Handelszweige mit signifikanter Binnenschifffahrtstätigkeit.

Der geografische Aspekt könnte durch Hafenstatistiken abgedeckt werden, die in der Regel für alle drei Verkehrsträger verfügbar sind, sodass eine Beobachtung der Entwicklung des Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht wird. Soweit die Statistiken es erlauben, kommen auch Vergleiche nach Regionen in Betracht.

Der Marktanteil der Binnenschifffahrt stellt auf nationaler Ebene nur für bestimmte Länder einen validen Indikator für den Erfolg dieses Verkehrsträgers dar. Dies liegt daran, dass es in vielen Ländern nur in bestimmten Regionen Binnenwasserstraßen gibt, wodurch das Entwicklungspotential der Binnenschifffahrt definitionsgemäß begrenzt ist.

Die Verkehrspolitik auf europäischer Ebene basiert zu einem großen Teil auf der Schaffung und Entwicklung des Verkehrs über Korridore, d. h. wichtigen Verkehrsachsen, welche die verschiedenen Wirtschaftszentren im europäischen Raum miteinander verbinden. Zur Funktionsweise dieser Korridore wurde inzwischen in systematischer Weise eine Vielzahl von Informationen gesammelt, die eine zuverlässige und aussagekräftige Analyse des Verhältnisses zwischen den grundsätzlich konkurrierenden Verkehrsträgern erlauben. In der Binnenschifffahrt sind vor allem der Rhein-Alpen-Korridor, der Rhein-Donau-Korridor und der Nordsee-Mittelmeer-Korridor von Belang. Diese Korridore sollen daher im Hinblick auf die Entwicklung des Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern beobachtet werden.

Anhand der auf Industrie- oder Industrieverbandsseite vorhandenen Statistiken können ferner die Marktanteile der Verkehrsträger, insbesondere in Bezug auf die Rohstoffversorgung, beobachtet werden. Hauptsächlich geht es um Aktivitäten zwischen Seehäfen und Hinterland.

Nachfolgend werden die verschiedenen Ansätze für den gesamten von diesem Bericht behandelten geografischen Raum erörtert, um einen Gesamtüberblick zu erhalten, der über die Position der Binnenschifffahrt im europäischen Kontinentalverkehr Aufschluss gibt.

VON DER WASSERSTRASSE BEDIENTES GEOGRAFISCHES GEBIET

Was die Seehäfen anbelangt, ist der Marktanteil der Binnenschifffahrt besonders in den niederländischen und belgischen Häfen sehr hoch. In Rotterdam und Antwerpen verzeichnet die Wasserstraße bei der Containerbeförderung im Hinterland der Häfen einen Marktanteil von 36 %. In diesen beiden Seehäfen nimmt dieser Anteil seit 2011 zu. In Antwerpen ist hinsichtlich der Nutzung des Verkehrsträgers Straße ein Rückgang zugunsten der Wasserstraße festzustellen.

Im Hafen Gent ist die Wasserstraße für die Containerbeförderung ein noch beliebterer Verkehrsträger. So werden mehr als 48 % der Container auf der Wasserstraße befördert, auf der Straße hingegen 43 %.

Im Hafen Hamburg lag der Anteil der Wasserstraße 2015 bei 12,3 %; dies aufgrund der Tatsache, dass die Elbe und der Elbe-Seitenkanal für die Containerbeförderung im Hinterland des hanseatischen Hafens nur sehr wenig (2 bis 3 %) genutzt wird. Für die Beförderung von Flüssiggütern und Trockenladung werden diese beiden Wasserstraßen hingegen viel genutzt, sodass die Binnenschifffahrt hier weitaus höhere Marktanteile (37 % bzw. 19 %) verzeichnet.

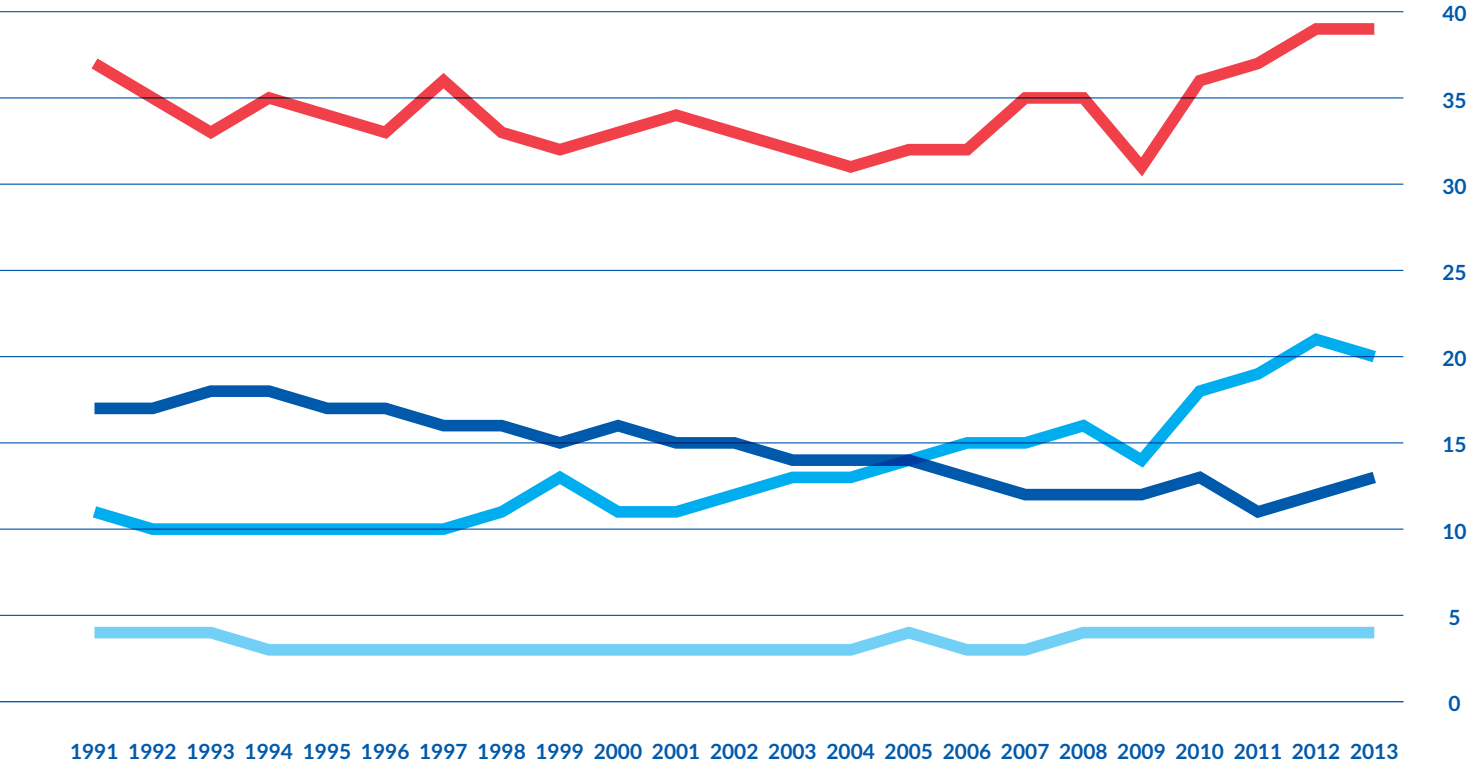
National betrachtet können die beiden europäischen Länder, die mit einem sehr dichten Wasserstraßennetz ausgestattet sind, Belgien und die Niederlande, einen Zugewinn an Marktanteilen für die Binnenschifffahrt vorweisen. In den Niederlanden entfallen 40 % der Verkehrsleistung des Landes auf die Schifffahrt. In Belgien beträgt dieser Anteil 20 %.

Für die beiden großen Länder, Deutschland und Frankreich, fällt die Bilanz weniger positiv aus. Diese Feststellung ist zum Teil mit der geringeren Dichte an Wasserstraßen in diesen beiden Ländern zu erklären. Eine weitere Erklärung betrifft den Grad der Einbindung der Wasserstraßen in die Logistikketten.

In den Niederlanden entfallen 40 %

der Verkehrsleistung auf die Schifffahrt

MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT IN LÄNDERN WESTEUROPAS
(BERECHNUNGSBASIS: TKM) IN %



Quelle: EUROSTAT

Was die Donauländer angeht, ist der Marktanteil der Binnenschifffahrt in den meisten Fällen relativ stabil, allerdings auch relativ niedrig: Österreich (5 %), Ungarn (4 %), Slowakei (3 %), Kroatien (6 %). In Bulgarien und Rumänien sind mit 15 % und 21 % höhere Werte festzustellen. Die Kehrseite der Medaille ist, dass der Marktanteil der Binnenschifffahrt in diesen beiden Ländern eine negative Tendenz aufweist.

MODAL SPLIT NACH VERKEHRSKORRIDOR

Der Rhein-Alpen-Korridor erstreckt sich über 1.577 km und verläuft durch die Niederlande, Deutschland, Frankreich und die Schweiz. Die wichtigsten Wasserstraßen in diesem Korridor sind der Rhein, die Mosel und der Neckar. Das Beförderungsaufkommen liegt in diesem Korridor bei 202 Mio. t, wovon 178 Mio. t auf die Niederlande, Belgien und Deutschland entfallen.

Der Güteraustausch zwischen Belgien und den Niederlanden erfolgt zu 33 % über die Wasserstraße. Beim Güteraustausch zwischen Deutschland und den Niederlanden liegt dieser Wert bei 47 %. Die Binnenschifffahrt verbucht in diesem Korridor den größten Anteil am Güteraustausch, wobei einige Güterarten wie Baustoffe, Erdölerzeugnisse und Erze besonders zu erwähnen sind.

Der Nordsee-Baltikum-Korridor umfasst Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Deutschland, die Niederlande und Belgien und erstreckt sich über 3.200 km. Die wichtigste Wasserstraße dieses Korridors ist der Mittellandkanal, der Ostdeutschland und Westdeutschland verbindet.

Der Binnenschifffahrtsanteil liegt in diesem Korridor bei 10 %. Rechnet man den Anteil des Seeverkehrs am Modal Split hinzu, beträgt der Anteil der Binnenschifffahrt 20 %.

Der Rhein-Donau-Korridor verbindet die zentralen Regionen um Straßburg und Frankfurt über Süddeutschland mit Wien, Bratislava, Budapest und dem Schwarzen Meer. Die wichtigste Wasserstraße dieses Korridors ist die Donau mit 2.860 km Länge. Der Güterverkehr konzentriert sich im Westen des Korridors. So entfallen 82 % der gesamten Beförderungsmenge in diesem Korridor auf die Beförderungen zwischen Österreich, Deutschland, der Tschechischen Republik und der Slowakei.

Zwischen der Tschechischen Republik und der Slowakei werden mehr als 18 Mio. t befördert; der Güteraustausch zwischen Österreich und Deutschland beziffert sich auf 14 Mio. t. Der Modal Split des Korridors stellt sich wie folgt dar: der Anteil der Straße beträgt 58 %, der Anteil der Schiene 28 % und der Anteil der Wasserstraße 14 %.

Der Nordsee-Mittelmeer-Korridor verläuft durch sechs Länder, von Irland über das Vereinigte Königreich und die Niederlande bis Frankreich, und erstreckt sich über mehr als 6.500 km. Der Güteraustausch zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich findet auf dem Seeweg statt; was den festländischen Teil des Korridors anbelangt, entfallen 35 % der Beförderungen auf die Wasserstraße.

Dieser Wert erklärt sich mit dem hohen Anteil des Binnenschiffsverkehrs in den Niederlanden und Belgien. Darüber hinaus bauen diese beiden Länder ihre Binnenschifffahrt aus, um den Zugang zum Hinterland ihrer Seehäfen zu verbessern. Dies vor dem Hintergrund, dass der Seeverkehr in den letzten Jahren eine starke Expansion erfahren hat.

MODAL SPLIT NACH INDUSTRIEZWEIGEN

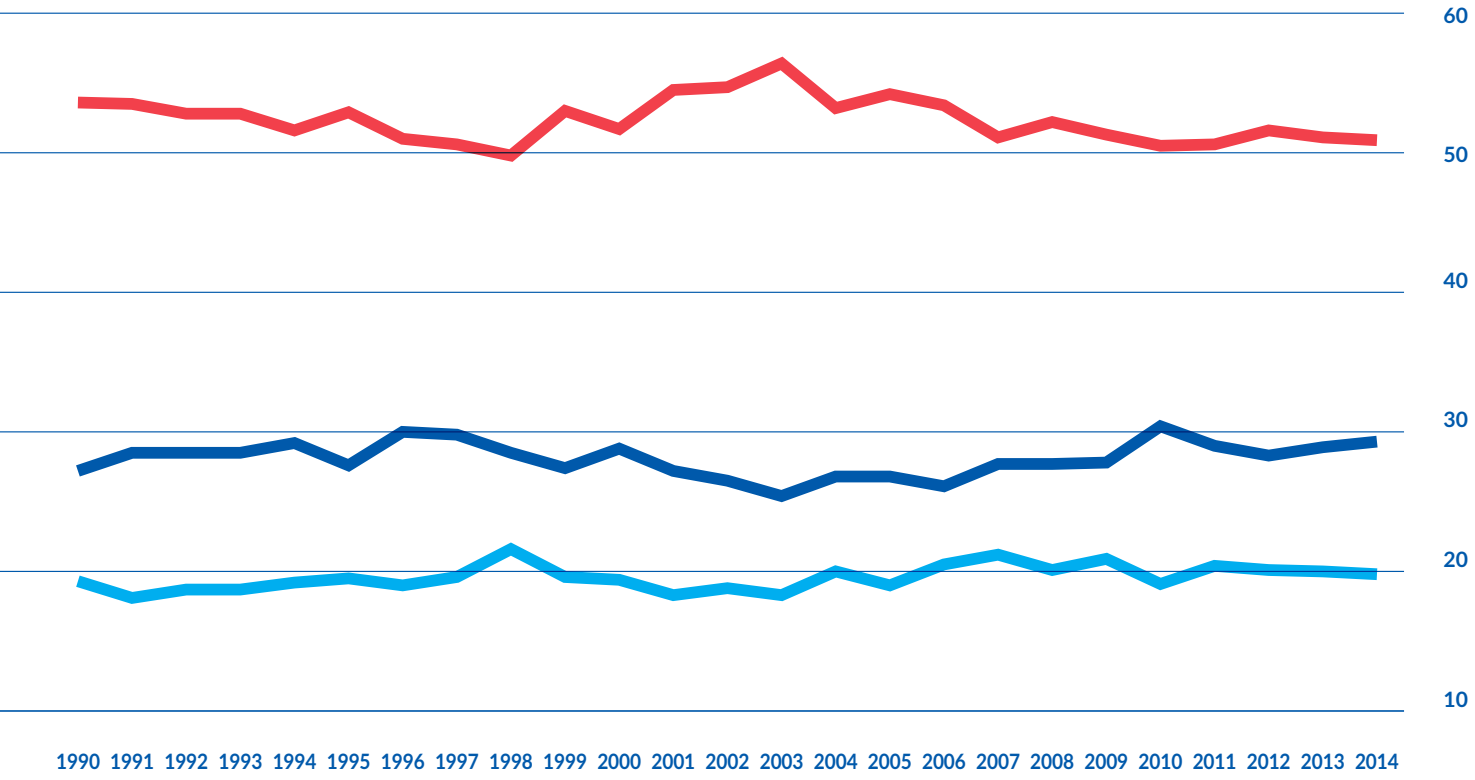
In bestimmten Industriezweigen verzeichnet die Binnenschifffahrt in der Logistik sehr hohe Marktanteile. Dies gilt insbesondere für die Stahlindustrie, die chemische und die petrochemische Industrie sowie den Energiesektor.

Stahlindustrie

In Deutschland, dem Stahlindustrieland Nummer eins in Europa, ist der größte Teil der Stahlproduktion an den Wasserstraßen – im Ruhrgebiet, im Saarland und am Mittellandkanal – angesiedelt, was die Nutzung des Rheins, der Mosel, der Saar und des Mittellandkanals zur Beförderung großer Mengen Eisenerz, Kohle, Schrott und Stahl begünstigt.

Zwischen 2003 und 2014 ist der Anteil der Binnenschifffahrt von 25 % auf 29 % gestiegen. Parallel dazu ist ein Rückgang des Anteils der Schiene festzustellen. In der Rohstofflogistik beträgt der Anteil über 29 %; bei den Fertigprodukten fällt er hingegen geringer aus.

MODAL SPLIT IN DER DEUTSCHEN STAHLINDUSTRIE (1990-2014)
(BERECHNUNGSBASIS: TONNEN) IN %



Quelle: Wirtschaftsvereinigung Stahl

In der österreichischen Stahlindustrie, die hauptsächlich an der Donau angesiedelt ist, liegt der Marktanteil der Wasserstraße bei 35 %.[36]

Petrochemische und chemische Industrie

In der petrochemischen Industrie leistet die Binnenschifffahrt ihren Beitrag bei der Auslieferung der Endprodukte (Kraftstoffe, leichtes Heizöl, Naphtha) ab den Raffinerien. Der Marktanteil der Wasserstraße variiert je nach Region in Europa.

Im Rheingebiet etwa, wo die größten Raffinerien Europas (Rotterdam, Antwerpen, Köln) stehen, ist er sehr hoch. In Rotterdam und Antwerpen werden rund 50 % der Endprodukte über die Wasserstraße verteilt, in Köln sind es fast 40 %. Außerhalb der Rheinachse wird die Verteilung von der Schiene dominiert.

Die chemische Industrie bezieht Basisbenzine wie Naphtha, die sie zu Endprodukten verarbeitet. Die Versorgung mit diesen Rohstoffen erfolgt u. a. über die Wasserstraße, wobei dieser Verkehrsträger mit Pipelines, der Straße und der Schiene im Wettbewerb steht. Der Modal Split in der deutschen Chemieindustrie verteilt sich wie folgt: Pipelines (33 %), Straße (40 %), Schiene (16 %), Wasserstraße (11 %).[37]

[36] *Quelle: Voest Alpine (2015), Environmental Report.*
[37] *Quelle: Verband der chemischen Industrie (2013), Dossier über den Transport von Chemikalien.*

Energiesektor

Im Energiesektor wird die Wasserstraße vor allem zur Versorgung von Kohlekraftwerken genutzt. Eine ähnliche Entwicklung ist bei der Versorgung von Biomasse-Kraftwerken zu beobachten.

Der Modal Split kann anhand der Kohleimport-Statistiken ermittelt werden. Etwa die Hälfte der Kohleimporte in Deutschland kommt aus den ARA-Häfen und gelangt über den Rhein in das Land. Dieser Wert ist im Zeitraum 2010-2014 gestiegen.[38]

ZUSAMMENFASSUNG

Der Transport auf der Wasserstraße erreicht im Rhein-Alpen Korridor und zwischen den Niederlanden und Belgien einen Marktanteil von 30 bis 50 %. Diese Bandbreite lässt sich an Hand mehrerer Indikatoren erkennen; Sie gilt für

- den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Ländern (Niederlande-Belgien; Niederlande-Deutschland),
- die Verteillung im Hinterlandverkehr der großen Seehäfen (Rotterdam, Antwerpen, Gent),
- rohstoffintensive Industriezweige (Stahl, Petrochemie, etc.)
- ganze Staaten (Niederlande, Belgien).

Die Entwicklungstendenzen für den Modal Split Anteil sind hier positiv. So nimmt der Marktanteil der Wasserstraße in den Niederlanden und in Belgien zu, und auch auf Ebene des Seehafenhinterlandverkehrs und einzelner Industriezweige ist der Trend ansteigend.

In Mitteleuropa liegt der Marktanteil der Wasserstraße bei rund 10 bis 15 %. Dies gilt auf Ebene der Verkehrskorridore, die durch Mitteleuropa führen, wie für den Rhein-Donau-Korridor und den Ost-West-Korridor. Es gilt auch auf Ebene ganzer Staaten, die sich in Mitteleuropa befinden. So liegt der Modal Split Anteil der Wasserstraße in Deutschland bei 13 %.

Der Rhein-Donau-Korridor führt von Mitteleuropa weiter in die östlichen Teile Europas, nach Rumänien und Bulgarien. Dort liegt der Marktanteil der Wasserstraße bei 15 bis 20 %. Allerdings musste die Wasserstraße hier in den vergangenen Jahren einen Rückgang hinnehmen, der mit einer Schwäche der Industriezweige, die den Verkehrsträger nutzen, und mit allgemein ungünstigen Rahmenbedingungen (Infrastruktur der Donau) erklärt werden können.

[38] *Quelle: Verein der deutschen Kohleimporteure (2015), Jahresbericht 2015.*

11

ARBEITSMARKT

ARBEITSMARKT

Beschäftigung in Europa, nach Ländern und Segmenten der Binnenschifffahrt

In Europa sind rund 45.000 Personen in der Binnenschifffahrt tätig. Hierbei sind sämtliche Tätigkeiten (abhängig Beschäftigte, Selbständige, mithelfende Familienangehörige) eingerechnet. Auf die Länder im Rheingebiet (Niederlande, Deutschland, Frankreich, Schweiz, Belgien und Luxemburg) entfallen etwa 35.000 Personen, also rund 70 %. Dieser Wert deckt sich mit dem Anteil, den der Rhein an der gesamten Beförderungsmenge auf europäischen Binnenwasserstraßen hat.

Die folgenden Tabellen geben für Länder im Rheingebiet (Deutschland, Frankreich, Niederlande, Belgien) einen detaillierten Überblick der Zahl der Unternehmen und der tätigen Personen. Die Quellen sind jeweils die nationalen statistischen Ämter dieser Länder. Für Belgien stellt das statistische Amt keine Daten zur Verfügung, sodass hier auf die Register der staatlichen Versicherungsbehörden zurückgegriffen werden muss. Gemäß der folgenden Tabelle, welche die Zahlen für die Niederlande enthält, ist mehr als jede fünfte Person, die in der europäischen Binnenschifffahrt arbeitet, in den Niederlanden aktiv.

NIEDERLANDE - UNTERNEHMEN UND TÄTIGE PERSONEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

	Anzahl Unternehmen			Tätige Personen*
	Güterschifffahrt	Passagierschifffahrt	gesamt	gesamt
2007	3.205	825	4.030	k.A.
2008	3.300	830	4.130	k.A.
2009	3.365	855	4.220	8.900
2010	3.475	805	4.280	9.200
2011	3.445	800	4.245	9.100
2012	3.385	815	4.200	9.600
2013	3.305	810	4.115	9.700
2014	3.255	825	4.080	10.000

*Quelle: CBS. * Diese Zahlen enthalten nicht die Leiharbeitnehmer und nicht die Zeitarbeitnehmer. Würden diese beiden Gruppen mit berücksichtigt, so ergäbe sich für 2014 eine Zahl von 18.800 tätigen Personen. | k. A. = keine Angaben verfügbar*

Die Zahlen für Deutschland und Frankreich lassen sich auch nach der Güter- und der Passagierschifffahrt unterteilen. Wie aus den Tabellen hervor geht, ist

- in Deutschland und in Frankreich die Beschäftigung in der Passagierschifffahrt höher als in der Güterschifffahrt. Für die Niederlande ist dies nicht der Fall, hier ist (nach Angaben der ILO) die Beschäftigung in der Güterschifffahrt höher als in der Passagierschifffahrt.[39]
- in Deutschland und in Frankreich eine höhere Zahl an Beschäftigten je Unternehmen in der Passagierschifffahrt zu beobachten.

MITTLERE ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IN UNTERNEHMEN DER DEUTSCHEN UND DER FRANZÖSISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

	Güterschifffahrt	Passagierschifffahrt
Deutschland	5,3	11,4
Frankreich	1,5	8,0

Quelle: destatis / INSEE

- die Beschäftigung in Deutschland zwischen 2007 und 2014 im Großen und Ganzen konstant geblieben, während in Frankreich ein leichter Aufwärtstrend erkennbar ist. Dies gilt sowohl für die Güter- wie für die Passagierschifffahrt.

DEUTSCHLAND - UNTERNEHMEN UND TÄTIGE PERSONEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

	Anzahl Unternehmen			Tätige Personen		
	Güterschiff-fahrt	Passagier-schifffahrt	gesamt	Güterschiff-fahrt	Passagier-schifffahrt	gesamt
2007	783	356	1.139	3.644	3.731	7.812
2008	739	341	1.080	2.928	3.900	7.628
2009	735	311	1.046	3.586	3.884	7.470
2010	668	302	970	3.413	3.697	7.110
2011	642	292	934	3.194	3.698	7.096
2012	678	333	990	3.423	3.984	7.580
2013	642	322	964	3.442	4.047	7.489
2014	620	318	923	3.260	3.618	6.878

Quelle: destatis und BDB

[39] *Siehe: ILO (2013)*

FRANKREICH - UNTERNEHMEN UND TÄTIGE PERSONEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

	Anzahl Unternehmen			Tätige Personen		
	Güterschiff-fahrt	Passagier-schifffahrt	gesamt	Güterschiff-fahrt	Passagier-schifffahrt	gesamt
2008	916	180	1.096	1.059	1.810	2.869
2009	894	167	1.061	960	1.900	2.860
2010	800	223	1.023	1.099	1.972	3.071
2011	852	234	1.086	1.163	1.936	3.099
2012	875	229	1.104	1.179	1.897	3.076
2013	818	263	1.081	1.264	2.094	3.358

Quelle: INSEE

Für die Beschäftigung in Belgien werden, angesichts fehlender Zahlen des Statistischen Amtes, Daten aus den Registern der staatlichen Versicherungsbehörden für Selbständige (INASTI), und der staatlichen Sozialversicherungsbehörde (ONSS) verwendet.

INASTI/RSZ erhält die statistischen Daten von allen Versicherungen für Selbständige in Belgien, und integriert diese Daten in eine Gesamtdatenbank, die nach Berufen untergliedert ist. Daraus ergibt sich für das Jahr 2014 eine Zahl von 1.376 selbständigen Binnenschiffern in Belgien. Ihre Zahl ist seit dem Jahr 2009 rückläufig (siehe Tabelle).

Für die abhängig Beschäftigten wird auf die Daten zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Landesamtes für soziale Sicherheit (ONSS) zurückgegriffen. Insgesamt ergibt sich nach dieser Methodik für Belgien ein Umfang der Beschäftigung von 2.082 Personen für das Jahr 2014.

BELGIEN - TÄTIGE PERSONEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT
GEMÄSS DEN VERSICHERUNGSBEHÖRDEN INASTI UND ONSS

	Selbständige Binnenschiffer	Abhängig Beschäftigte*	Tätige Personen insgesamt
2009	1.629	817	2.446
2010	1.638	771	2.409
2011	1.620	779	2.399
2012	1.539	741	2.280
2013	1.429	701	2.130
2014	1.376	706	2.082

*Quelle: INASTI und ONSS *sozialversicherungspflichtig Beschäftigte*

Selbständige

Die selbständigen Einzelunternehmer oder Partikuliere bilden, angesichts ihrer Rolle innerhalb der Marktstruktur und der Logistikkette, eine wichtige Teilgruppe der gesamten Beschäftigten in der Binnenschifffahrt. Wie in anderen Wirtschaftsbereichen, so unterscheidet sich ihr Berufsprofil von jenem der abhängig Beschäftigten. So muss ein selbständiger Einzelunternehmer, neben den nautisch-technischen Kompetenzen, auch über wirtschaftliches und unternehmerisches „Know-How" verfügen.

In der Binnenschifffahrt ist der Anteil der selbständigen Einzelunternehmer[40] an der Gesamtzahl der Unternehmen sehr hoch. In den Niederlanden sind etwa 80 % aller Unternehmen Selbständige (natürliche Personen), in Frankreich sind es 96 % (nach der Definition des nationalen Statistikamtes INSEE), bzw. 84 %, nach der Definition der Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA).

Nach der Definition des INSEE ist Einzelunternehmer, wer maximal 9 Beschäftigte hat. Hingegen ist nach der Definition der Chambre nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) Einzelunternehmer, wer maximal 6 Beschäftigte hat. Hieraus ergeben sich die unterschiedlichen Anteile der Selbständigen an allen französischen Unternehmen in der Binnenschifffahrt.

Naturgemäß ist der Anteil der Selbständigen an der Gesamtzahl der Beschäftigten geringer als ihr Anteil an der Gesamtzahl der Unternehmen. Für Frankreich und für die Niederlande ergibt sich ein Anteil der Selbständigen an der Gesamtzahl der Beschäftigten von rund einem Drittel.

Es ist für die Niederlande, Frankreich, Belgien und Deutschland ein mehrjähriger rückläufiger Trend bei der Zahl der Selbständigen festzustellen. Die Gründe hierfür sind in Schwierigkeiten zu sehen, denen sich selbständige Einzelunternehmer allgemein gegenüber sehen. Dies verbindet die Binnenschifffahrt mit anderen Wirtschaftszweigen, wie dem Einzelhandel oder der Landwirtschaft.

- die Erfordernis hoher Investitionen, um wettbewerbsfähig und ökologisch nachhaltig zu bleiben
- gleichzeitig aber eine relativ schwache Ertragslage, auf Grund des relativ begrenzten Schiffsraums (bzw. Verkaufsraums im Einzelhandel) bei Kleinunternehmen
- gleichzeitig die Erschwernis, Zugang zu Kapital zu finden

[40] *In der niederländischen und der deutschen Rechtssprache handelt es sich bei den Einzelunternehmern um „natürliche Personen".*

Aktuell setzt sich die negative Tendenz der vergangenen Jahre fort:

- In Frankreich haben nach Angaben der *Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale* in den Jahren 2011, 2012 und 2013 jeweils deutlich mehr Selbständige ihre Tätigkeit aufgegeben, als dass neue Selbständige eine Tätigkeit begonnen haben. So gab es (im Durchschnitt dieser Jahre) pro Jahr rund 30 Selbständige, die aufgehört haben, während etwa 10 Selbständige ihre Tätigkeit begonnen haben.[41] Im Jahr 2015 hat sich diese negative Entwicklung fortgesetzt. Die Zahl der Selbständigen, die aufgehört haben, überstieg die Zahl der Neugründungen um 60 Betriebe. Für das Jahr 2016 liegen von der European Skippers' Organisation vorläufige Zahlen bis zur Jahresmitte vor; demnach belief sich der Negativsaldo bis zur Jahresmitte 2016 auf etwa 20 Betriebe.
- In Belgien haben nach Angaben der Versicherungsbehörden in 2011 noch mehr Selbständige eine Tätigkeit begonnen als beendet. In den Jahren 2012 und 2013 war das Bild dann aber schon umgekehrt.

DIE BESCHÄFTIGUNG NACH GRÖSSENKLASSEN DER UNTERNEHMEN

Die in der Binnenschifffahrt tätigen Personen sind überwiegend in kleinen Unternehmen tätig. Dies gilt vor allem für die Niederlande, Belgien und Frankreich, während in Deutschland der Anteil der Beschäftigten, die in mittelgroßen Unternehmen tätig ist, etwas höher liegt.

ANZAHL DER UNTERNEHMEN NACH DER ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT*

	Insgesamt	0 bis <10	10 bis < 50	> 50
Niederlande	4.048	3.925	100	18
Frankreich	1.104	1.045	29	20
Deutschland	905	774	112	19

*Quelle: CBS, INSEE, destatis. * ohne Werkverkehr. Zahlen gelten für 2015 (Niederlande), 2014 (Deutschland) und 2013 (Frankreich)*

PROZENTANTEIL DER UNTERNEHMEN NACH DER ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT*

	Insgesamt	0 bis <10	10 bis < 50	> 50
Niederlande	100 %	97,0 %	2,5 %	0,4 %
Frankreich	100 %	95,5 %	2,6 %	1,8 %
Deutschland	100 %	85,5 %	12,4 %	2,1 %

*Quelle: CBS, INSEE, destatis. * ohne Werkverkehr*

[41] *Quelle: Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale – CNBA (2013), Rapport Annuel 2013.*

Dieses hohe Übergewicht der kleinen Unternehmen bröckelt jedoch ab. So ist die Zahl der Unternehmen mit ein oder zwei Beschäftigten in den letzten Jahren eindeutig gesunken, und dementsprechend auch der prozentuale Anteil der Beschäftigten, die in Unternehmen mit ein oder zwei Beschäftigten tätig sind.

Ein Beispiel für Deutschland: In 2012 gab es noch 317 Unternehmen mit ein oder zwei Beschäftigten, zwei Jahre später waren es nur noch 267. Dies ist ein Rückgang von 16 %. Andererseits ist die Anzahl der Unternehmen mit 20 bis 49 Beschäftigten im selben Zeitraum leicht gestiegen. Somit verschiebt sich die in den Tabellen gezeigte Verteilung, zumindest für Deutschland und die Niederlande, zunehmend in Richtung eines höheren Anteils der Unternehmen mit mehr als 10 Beschäftigten.

NACHWUCHS UND AUSBILDUNG

Für Auszubildende aus Deutschland und der Schweiz ist das Schiffer-Berufskolleg Rhein in Duisburg der mit Abstand wichtigste Ort, um den Beruf des Binnenschiffers zu erlernen. Die Gesamtzahl der Auszubildenden, die in 2015 bei 313 Personen liegt, hat sich in den letzten zehn Jahren leicht erhöht. So lag die Zahl der Auszubildenden in 2006 noch bei 250 Personen.

In den Niederlanden ist die Maritieme Academie Holland in Harlingen eine von zwei großen Ausbildungsstätten des Landes. Insgesamt sind an der Schule derzeit etwa 766 Auszubildende eingeschrieben. Die Zahlen sind in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. Die zweite Ausbildungseinrichtung in den Niederlanden ist die STC Group in Rotterdam, mit derzeit 445 Auszubildenden. Etwa 70 % hiervon folgen dem berufsbegleitenden Ausbildungsweg, bei dem die praktische Ausbildung an Bord etwa zwei Drittel der Zeit einnimmt, und die restliche Zeit in der Schule gelernt wird. Die Ausbildungszahlen sind in den letzten fünf Jahren um etwa 15 % gestiegen.[42]

FAZIT

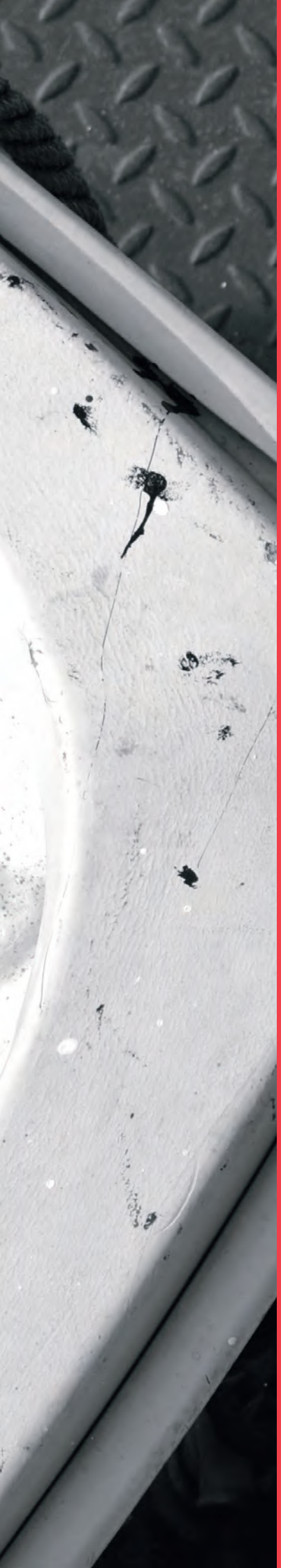
Die bestehenden Trends auf dem Arbeitsmarkt setzen sich weiter fort. Es ist ein weiterer Rückgang der Zahl der Selbständigen feststellbar, der für Westeuropa insgesamt gilt. Die Ursache besteht vor allem in der relativ schwachen Ertragslage bei Kleinunternehmen, die sich gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten als existenzielles Thema darstellt. Fragen der Unternehmensnachfolge sind hier ebenfalls zu nennen.

Damit verbunden ist ein weiterer Trend, nämlich die strukturellen Verschiebungen bei den Beschäftigtengrößenklassen. Derzeit arbeiten in Westeuropa noch 85 bis 97 % der in der Binnenschifffahrt tätigen Personen in Unternehmen mit weniger als 10 Beschäftigten. Diese Struktur ist jedoch im Begriffe sich weiter zu verändern. Der Anteil der Personen, die in Unternehmen mit mehr als 10 Beschäftigten arbeiten, nimmt weiter zu.

Die Entwicklung der Beschäftigung unterscheidet sich auch nach einzelnen Ländern in Westeuropa. In den Niederlanden, wo mehr als jede fünfte Person, tätig ist, nimmt die Beschäftigung leicht zu. Auch in Frankreich ist der Trend leicht positiv. Hingegen gibt es in Belgien und Deutschland einen rückläufigen Trend.

[42] *Quelle: STC Group*

JONAFU
CE APPROVED



12

PERSPEKTIVEN

PERSPEKTIVEN

Prognosen für das künftige Beförderungsaufkommen in der Binnenschifffahrt lassen sich nach kurzfristigen und mittel- bis langfristigen Prognosen unterteilen. Für kurzfristige Prognosen sind zum einen konjunkturelle Entwicklungen auf makroökonomischer und branchenspezifischer Ebene von Bedeutung, zum anderen aber auch mittel- bis langfristige Trends. Hingegen sind für mittel- und langfristige Trends die konjunkturellen Effekte im Prinzip ausgeblendet, weil davon ausgegangen werden kann, dass sich konjunkturelle „Hochs“ und „Tiefs“ mittel- und langfristig gegeneinander aufheben. Neben konjunkturellen und mittel- und langfristigen Faktoren spielen in der Binnenschifffahrt auch noch Faktoren wie die Wasserführung eine Rolle, die, wie sich in 2015 gezeigt hat, einen starken Einfluss auf das Beförderungsaufkommen haben kann.

Die ZKR beobachtet die Rheinschifffahrt im Rahmen ihrer Tätigkeit regelmäßig, und hierbei werden auch kurz- bis mittelfristige Prognosen erarbeitet. Für die mittel- und langfristigen Perspektiven werden die im Kapitel zur Rheinschifffahrt (siehe Kapitel 2) dargestellten Trends und Erläuterungen je Gütersegment als Basis verwendet. Die kurzfristigen Prognosen basieren auf aktuellen makroökonomischen Einschätzungen, in Verbindung mit kurzfristigen Entwicklungen in Industriezweigen.

Für die Binnenschifffahrt in den Niederlanden hat das Forschungs- und Beratungsunternehmen PANTEIA in allerjüngster Zeit eine Studie[43] herausgebracht, in der mittelfristige Prognosen (2014-2020) für die verschiedenen Gütersegmente publiziert werden. Bei den Ergebnissen gibt es naturgemäß Überschneidungen mit der Rheinschifffahrt, allerdings auch Unterschiede in den Trends.

Als ein Beispiel seien die Sande, Erden & Baustoffe genannt. Hier ist der Ausblick in den Niederlanden günstiger als in der Rheinschifffahrt.[44]

Dies gilt auch für die Mineralölprodukte. Kurzfristig sind hier zwar angesichts niedriger Ölpreise Zuwächse auf dem Rhein zu erwarten. In der Rheinschifffahrt weist dieses Segment langfristig aber einen abwärts geneigten Trend auf, der sich mit Einspareffekten von privaten Haushalten begründen lässt (siehe Kapitel 2). In den Niederlanden erfüllen Transporte von Mineralölprodukten noch andere Funktionen, die mit dem Handel und mit Ölpreisfluktuationen verbunden sind. Der Ausblick in den Niederlanden ist hier positiver.

Der Kohletransport auf dem Rhein gerät mittel- und langfristig unter den Druck eines steigenden Anteils erneuerbarer Energien am Energiemix. Der erklärte politische Wille in Deutschland, den Energiemix nachhaltig zu ändern, spricht für diese Annahme. Es soll einen schrittweisen Ausstieg aus der Kohleverstromung in den kommenden 25-30 Jahren geben. Realistisch ist also kein abrupter, sondern ein langsamer Ausstieg. Nach einer Studie

[43] *PANTEIA (2016), Middellange termijn prognoses voor het ladingvolume in de binnenvaart – Voorspellingen voor 2016-2020. März 2016*
[44] *PANTEIA (2016), S. 110.*

im Auftrag des deutschen Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie geht die installierte Leistung von Braun- und Steinkohlekraftwerken bis 2030 etwas zurück und nimmt erst danach deutlich ab.[45] Daraus folgt auch eine entsprechende Abnahme beim Kohlebedarf und beim Kohletransport.

Die folgende Tabelle enthält somit kurz- und mittelfristige Prognosen, wobei sich der Zeithorizont bei den mittelfristigen Prognosen bis zum Jahr 2020 erstreckt, im Falle der kurzfristigen Prognosen auf das Jahr 2016 bezieht.

KURZ- UND MITTELFRISTIGE PROGNOSEN FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

kurzfristig	mittelfristig	
steigend	steigend	Landwirtschaft & Nahrungs- und Futtermittel
gleichbleibend	abnehmend	Kohle
gleichbleibend	abnehmend	Erze
gleichbleibend	gleichbleibend	Metalle
gleichbleibend	abnehmend	Sande, Erden & Baustoffe
steigend	steigend	Container
steigend	abnehmend	Mineralölprodukte
steigend	steigend	Chemische Erzeugnisse
leicht steigend	leicht steigend	Gesamt

Quelle: ZKR

Insgesamt wird für die Rheinschifffahrt für das Jahr 2016 ein Plus von 3-5% erwartet. Dieser Anstieg resultiert zum einen aus einem Basiseffekt, der mit dem Niedrigwasser in 2015 und der damit verbundenen Reduzierung der Mengen in diesem Jahr zu tun hat. Dieser Basiseffekt führt somit zu Aufholeffekten in 2016, die sich in Form einer höheren Wachstumsrate ausdrücken. Des Weiteren resultiert der erwartete Anstieg aber auch aus der grundsätzlichen Einschätzung zur Beförderungsnachfrage, die sich bei Abwägung der verschiedenen Gütersegmente insgesamt positiv darstellt.

Für die Beförderungsnachfrage in den Niederlanden erwartet PANTEIA einen Anstieg von 3,2% in 2016 und 1% in 2017.

Für die Donauschifffahrt erwartet die Donaukommission im Jahr 2016 einen Anstieg der Beförderungsmengen im Landwirtschaftssektor und in der chemischen Industrie.[46] Die Beförderung von Rohstoffen für die metallverarbeitende Industrie (Erze, Pellets, Kohle) wird maßgeblich von der allgemeinen Lage auf dem globalen und europäischen Metallmarkt sowie den Schifffahrtsbedingungen im zweiten Halbjahr 2016 abhängen. Mittelfristig ist in Europa mit einer stagnierenden bis leicht sinkenden Stahlproduktion zu rechnen.[47] Diese Prognose betrifft die Transporte von Erzen und Metallprodukten.

[45] *Siehe die Studie „Entwicklung der Energiemärkte– Energiereferenzprognose", Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (2014),*
[46] *Quelle: Donaukommission*
[47] *Quelle: Unicredit Bank Austria (2014), Branchenbericht Metallsektor*

Die Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt
ist ein gemeinsames Projekt der ZKR und der Europäischen Kommission

MITWIRKENDE

SEKRETARIAT DER ZKR
Hans VAN DER WERF (Projektleitung)
Norbert KRIEDEL (Marktbeobachtung)
Guillaume LEGEAY (Zusammenfassung)
Angelika ESPENHAHN (Projektkoordination)
Jérémy RECHT (Praktikant Marktbeobachtung)

Kontakt : n.kriedel@ccr-zkr.org

PANTEIA
Wouter VAN DER GEEST (Kapitel 8)

DONAUKOMMISSION
Pjotr Semjonovitch SUVOROV (Kapitel 2, Donau)

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission
Moselkommission
Sava Commission
EBU
ESO
IVR

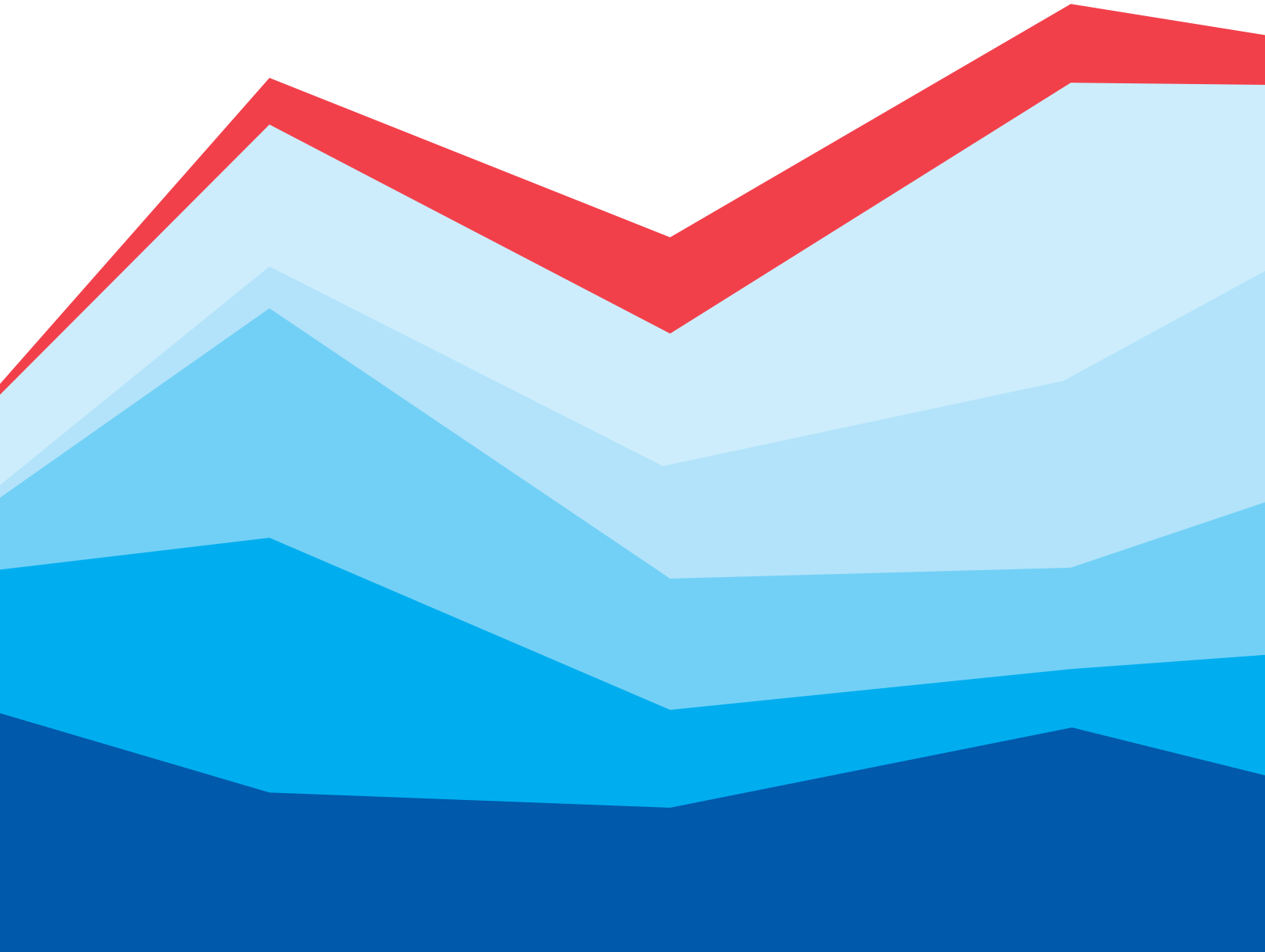
DESIGN VON PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (Koordination)
Lucie GANGLOFF (Design)

www.press-agrum.com

ÜBERSETZUNG

Christophe HENER (ZKR - Französisch)
Bettina ACHHAMMER (ZKR - Deutsch)
Pauline de ZINGER (Extern - Niederländisch)
Howard GLEAVE (Extern - Englisch)

Impressum: Juni 2016

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