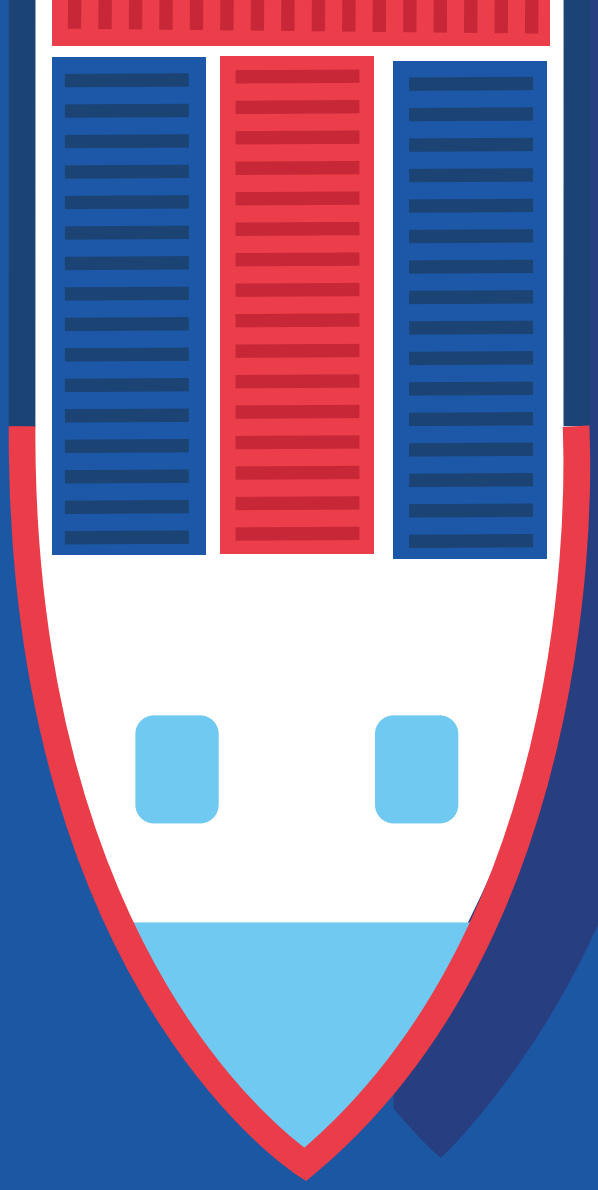
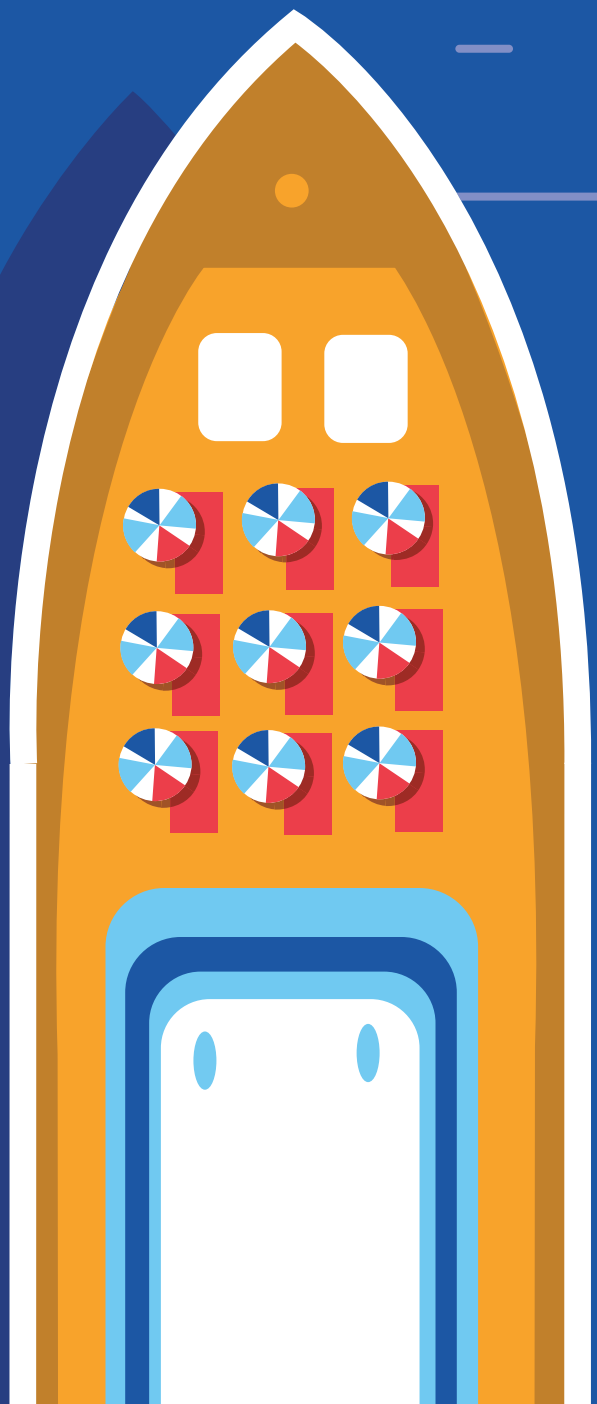


JAHRESBERICHT 2019



EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

MARKTBEOBACHTUNG

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.

September 2019

VORWORT

Bruno Georges
ZKR
Generalsekretär

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) freut sich, ihren Jahresbericht 2019 zur Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt vorlegen zu können. Der Bericht ist, wie in jedem Jahr, das Ergebnis einer sehr erfolgreichen und stetig verbesserten Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission. Wie bereits zuvor geht dieses Unterfangen weit über das einfache Schreiben eines Berichtes hinaus. Tatsächlich ist es das Ziel der Marktbeobachtung, ein Schlüsselinstrument für den Sektor der europäischen Binnenschifffahrt darzustellen, das für strategische Entscheidungen, sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich herangezogen wird. Vor allem aber ist sie ein kollaboratives Unterfangen, das auch in diesem Jahr wieder die Gelegenheit bot, neue Beziehungen zu den Akteuren der Binnenschifffahrt in Europa zu knüpfen und gleichzeitig die bereits bestehenden zu vertiefen.

Die europäische Binnenschifffahrt war im Jahr 2018 entscheidend durch die ausgedehnte Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte beeinflusst, ein wichtiger Faktor, der verschiedene ökonomische Parameter beeinflusst hat. Dies spiegelt sich im Bericht 2019 wider, in dem die Konsequenzen dieser langanhaltenden Niedrigwasserphase für die Binnenschifffahrt analysiert werden. Wie die Binnenschifffahrt im Umgang mit diesen Phänomenen unterstützt werden kann, ist sicher ein Aspekt, mit dem man sich künftig befassen muss.

Der neue Marktbeobachtungsbericht stellt die wichtigsten Ergebnisse des Jahres 2018 in Hinblick auf die verschiedenen Aspekte der europäischen Binnenschifffahrt heraus, wie beispielsweise den Fracht- und den Passagierverkehr auf den Wasserstraßen, den Binnenverkehr in Häfen, die Entwicklung der Flotte, Beförderungsunternehmen und Kreuzfahrten, einschließlich kleiner Kreuzfahrtschiffe. Die Altersstruktur der in der Binnenschifffahrt aktiven Personen in einigen europäischen Ländern wird im Bericht ebenfalls betrachtet. Als eine Besonderheit ist ein Kapitel dieser Berichtsedition 2019 speziell den Tagesausflugsschiffen auf europäischen Flüssen, Kanälen und Seen gewidmet.

In diesem Jahr möchte ich außerdem die Analyse der Frachtraten und Transportmengen für Flüssiggütertransporte in der FARAG-Region (Vlissingen-Antwerp-Rotterdam-Amsterdam-Ghent) hervorheben, auf einen Vorschlag hin und mit der aktiven Unterstützung der Tankschiffkooperation CITBO. Eine solche Untersuchung ist zum ersten Mal in dem Bericht enthalten, der damit seine statistischen Quellen für bestimmte geografische Gebiete weiter ausdehnen konnte. Ich hoffe, diese fruchtbare Zusammenarbeit kann auch künftig fortgesetzt werden.

Wie jedes Jahr möchte das Sekretariat der ZKR allen ganz herzlich danken, die Beiträge für diesen Bericht erstellt haben, der Europäischen Kommission, Eurostat und allen nationalen Statistikämtern, den Flusskommissionen der Mosel, Donau und Sava, und allen Stakeholdern und Akteuren, die an der Erstellung dieses Berichts mitgewirkt haben. Ich möchte außerdem die bedeutende Rolle der Vertreter des Sektors, der Europäischen Binnenschifffahrts Union/EBU und der Europäischen Schifferorganisation/ESO betonen, die Unterstützung und Knowhow beigesteuert haben, immer zum Nutzen einer verbesserten Berichtsqualität.

Ich freue mich sehr, eine solche Zusammenarbeit auch außerhalb der Aufgabenstellungen, die mit diesem Bericht verbunden sind, fortzuführen, vor allem mit der neu eingerichteten „European Inland Waterway Transport Platform“, um uns den künftigen Herausforderungen für den Sektor der Binnenschifffahrt zu stellen und alle Gelegenheiten zu nutzen, die nachhaltige, ökologische, soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Binnenschifffahrt zu fördern.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen unserer Edition 2019 des Marktbeobachtungsberichts, der Ihnen hoffentlich zahlreiche wertvolle Einsichten bieten wird.

ZKR
ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Aus der Perspektive der europäischen Binnenschifffahrt besitzt dieser Marktbeobachtungsbericht, veröffentlicht von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, eine enorme Bedeutung für den Sektor der Binnenschifffahrt.

Fakten und Zahlen sind notwendig, um politische Entscheidungen treffen zu können. Sie sind außerdem notwendig, um Trends zu identifizieren, die die Entscheidungen der Akteure auf allen Ebenen in der gesamten Logistikkette beeinflussen. In den letzten Jahren wurde das System der Marktbeobachtung weiterentwickelt und stellt erfolgreich die relevanten Daten über alle Segmente unseres Sektors bereit.

Das letzte Jahr zeichnete sich durch eine Reihe signifikanter Trends und Entwicklungen aus. Die extrem niedrigen Wasserstände auf den größten Flüssen Europas führten zu einem substantiellen Rückgang der auf den europäischen Wasserstraßen beförderten Gütermengen. Diese Entwicklung wirkte sich zwar positiv auf die Frachtraten aus, führte jedoch dazu, dass Ladung auf andere Verkehrsträger verlagert wurde, die nicht so leicht zurückzugewinnen sein wird. Zudem wurde das Image unseres Sektors durch diese Entwicklung negativ beeinflusst. Es werden weitere Untersuchungen notwendig sein, um zu bestimmen, ob sich der Sektor mit einer Ausnahmesituation konfrontiert sah oder mit einem Trend, der vom Klimawandel beeinflusst wird. Wie auch immer, es ist offensichtlich, dass die Mängel bei der Unterhaltung der Wasserstraßen behoben werden müssen, um eine weitere Verschlechterung dieser Lage zu verhindern. Dies erfordert eine angemessene Reaktion der Entscheidungsträger der europäischen und nationalen Infrastrukturen.

Die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in Europa wird durch die oben genannten und andere Entwicklungen der vergangenen Jahre beeinflusst. Sie zeigt sowohl deutliche Zuwächse als auch Rückgänge in europäischen Ländern mit schiffbaren Wasserstraßen, die als Basis für eine Analyse der künftig notwendigen Maßnahmen dienen können.

Dieser Marktbeobachtungsbericht ist das perfekte Werkzeug, um die positiven Trends in unserem Sektor darzustellen. Am deutlichsten sind sie auf den Gebieten der Container- und der Passagierbeförderung. Die Entwicklungen in diesen Segmenten unserer Branche waren im Marktbeobachtungsbericht des letzten Jahres ebenfalls herausgestellt worden und zeigen den enormen Anstieg bei der Container- und Passagierschifffahrt. Und sie sollten alle Akteure der Kette ermutigen, einen weiteren, notwendigen Modal Shift von der Straße hin zur Binnenschifffahrt zu realisieren.

Dank der engen Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Donaukommission, sowie anderen Flusskommissionen, konnte dieses Instrument in den vergangenen Jahren seine Reichweite deutlich steigern und relevante Information über das gesamte System der schiffbaren Wasserstraßen in Europa bereitstellen.

Im Namen des Sektors der Binnenschifffahrt möchten wir unsere Anerkennung und unseren Dank für dieses Werkzeug zur Marktbeobachtung aussprechen, und wir freuen uns, auch weiterhin unseren Beitrag zu dieser gemeinsamen Unternehmung zum Wohl unserer Branche zu leisten.

Paul Goris

Präsident der European Inland Waterway Transport Platform

European IWT Platform

Kiel
Lübeck
Hamburg
Bremen
Amsterdam
Rotterdam
Nijmegen
Hannover
Münster
Magdeburg
London
Antwerpen
Duisburg
Dunkerque
Brüssel
Lille
Köln
Lüttich
Koblenz
Valenciennes
Frankfurt am Main
Luxemburg
Trier
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** P.10

01 **WIRTSCHAFTLICHES UMFELD** P.14

Allgemeine Wirtschaftsbedingungen in Europa und Ausblick **P.16**

02 **GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN** P.18

Güterverkehr in der Binnenschifffahrt in Europa **P.20**

Güterverkehr in der Binnenschifffahrt in den wichtigsten europäischen Strombecken **P.26**

- Beförderung in der Binnenschifffahrt nach Güterart im Rheingebiet und in Westeuropa P.28
- Beförderung in der Binnenschifffahrt nach Güterart auf der Donau P.51
- Containertransport in der Binnenschifffahrt in Europa P.55

Binnenschifffahrt und andere Verkehrsträger **P.60**

03 **WASSERSTÄNDE UND IHRE AUSWIRKUNG** P.64

Auswirkung auf den Güterverkehr **P.66**

Auswirkung auf die Industrieproduktion **P.67**

Auswirkung auf die Frachtraten **P.68**

04 **WARENUMSCHLAG IN HÄFEN** P.74

Binnenschiffsverkehr in den wichtigsten europäischen Seehäfen **P.76**

Binnenschiffsverkehr in den wichtigsten europäischen Binnenhäfen **P.80**

- Rheinhäfen P.80
- Französische und Belgische Häfen P.82
- Donauhäfen P.84

05 **FRACHTFLOTTE** P.86

Rheinflotte **P.89**
- Trockengüterschiffe P.89
- Flüssiggüterschiffe P.93

Donauflotte **P.98**
- Trockengüterschiffe P.98
- Flüssiggüterschiffe P.99

Frachtflotte in anderen europäischen Staaten **P.101**

Altersstruktur der Flotten **P.103**

Schiffsneubau **P.105**

Kapazitätsauslastung **P.108**

06 **UNTERNEHMEN, BESCHÄFTIGUNG, UMSATZ, BETRIEBSBEDINGUNGEN** P.110

Güterbeförderungsunternehmen **P.112**

Passagierschifffahrt - Anzahl Unternehmen, Beschäftigungs- und Umsatzentwicklung **P.117**

Profitabilitätskennzahl: Bruttobetriebsüberschuss / Umsatz **P.121**

Altersstruktur der in der Binnenschifffahrt tätigen Personen und Zahl der Auszubildenden **P.124**

07 **FLUSSKREUZFAHRTEN** P.126

Flottenbestand für Flusskreuzfahrten **P.128**

Nachfrage nach Flusskreuzfahrten **P.134**

Flusskreuzfahrtschiffe mit 10 bis 39 Betten in Europa **P.137**

08 **TAGESAUSFLUGSSCHIFFE** P.140

Einführung **P.142**

Tagesausflugsschiffe auf Flüssen und Kanälen **P.144**

Tagesausflugsschiffe auf Seen **P.150**

Umfrage unter Unternehmen die in der Tagesausflugsschifffahrt aktiv sind **P.155**

09 **AUSBLICK** P.160

Beförderung von Sand, Steinen, Kies und Baustoffen **P.162**

Trends für Binnenschifffahrtsmärkte **P.168**

ZUSAMMENFASSUNG

Das Jahr 2018 war für die europäische Binnenschifffahrt sicherlich von der langen Niedrigwasserperiode geprägt, die in der zweiten Jahreshälfte stattfand und als ein wesentlicher Einflussfaktor für mehrere wirtschaftliche Parameter anzusehen ist. In regionaler Sicht war der Einfluss der extremen Trockenzeit auf die Transporttätigkeit besonders stark auf dem Rhein, auf seinen Nebenflüssen, auf der oberen und mittleren Donau sowie auf der oberen und mittleren Elbe präsent.

Die Transportaktivitäten auf vielen Kanälen in den Niederlanden, Belgien, Frankreich und in Norddeutschland waren deutlich weniger betroffen. Auch die Schifffahrt auf der unteren Donau in Rumänien und Bulgarien zeigte sich aufgrund ihres Fluss-See-Charakters im Mündungsgebiet der Donau robust.

Der Containerverkehr, der sich nach wie vor fast ausschließlich auf die Rheinstaaten konzentriert, konnte in 2018 sein Transportvolumen halten und teils auch erhöhen, da sich große Teile seiner Einsatzgebiete auf Kanälen oder Wasserstraßen mit einer erheblichen Widerstandsfähigkeit gegen Niedrigwasserstände (in Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Norddeutschland) befinden. In Frankreich expandierte er im Bassin Nord-Pas-de-Calais, während er im Seine-Becken und im Rhône-Saône-Becken sein Niveau konstant hielt.

Der Rhein hingegen verzeichnete nach einem Wachstum in den fünf Vorjahren einen Rückgang des Containerverkehrs um 10% (gemessen in TEU). Die Schifffahrt auf dem Mittel- und Oberrhein (diese beiden Rheinabschnitte machen 49% der Container-Beförderungsleistung auf dem Rhein aus) war im Spätherbst 2018 stark eingeschränkt.

Die Unterbrechung der Logistikketten, nicht nur für den Containertransport, sondern auch für Chemikalien, Mineralölprodukte, Eisenerze und weitere Industrie-Rohstoffe, bedeutete einen wirtschaftlichen Schaden von erheblichem Ausmaß. Statistische Berechnungen deuten auf einen Verlust von fast 5 Milliarden Euro für die deutsche Industrieproduktion in der zweiten Jahreshälfte 2018 durch den Rückgang des Rheinverkehrs hin.

Eine weitere Folge waren die stark gestiegenen Transportpreise, insbesondere auf dem Rhein. Im Oktober und November 2018 waren die Frachtraten für Flüssiggüter mehr als viermal so hoch wie sonst (für den ARA-Rhein-Handel).

Für Transporte im FARAG-Raum (Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent) zeigt eine statistische Analyse auf der Grundlage von Frachtraten für Flüssiggüter, dass die Preise auch in dieser Region in der zweiten Jahreshälfte gestiegen sind. Auch wenn die Wasserstands-Verhältnisse in diesem Teil Westeuropas deutlich weniger beeinflusst wurden, erklärt sich der Anstieg der Frachtraten durch Marktreaktionen: Belgische und niederländische Operateure, insbesondere mit kleinen Schiffen, verlagerten ihr Einsatzgebiet im Herbst 2018 an den Rhein, um vom hohen Frachtratenniveau zu profitieren.

Dieser Kapazitätsabzug im FARAG-Gebiet hatte einen allgemeinen Aufwärtsdruck auf die Frachtraten auch dort zur Folge.

Ein Blick auf historische Daten über Niedrigwasserstände in der Vergangenheit (1820-2018) zeigt, dass Jahre mit einer hohen Häufigkeit von Niedrigwassertagen auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in den 1940er und in den 1970er Jahren recht häufig waren. Diese historischen Muster zeigen, dass auch ohne Klimawandel starke Schwankungen der Navigationsbedingungen aufgetreten sind und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft auftreten werden. Sie weisen auch auf die Notwendigkeit hin, die heute vorhandenen Logistikkonzepte (hinsichtlich der Größe und des Designs der Schiffe), bis zu einem gewissen Grad zu überdenken.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Frachtschiffsflotte der Rheinstaaten von einer wachsenden durchschnittliche Ladekapazität und einem Rückgang der Zahl der kleinen Schiffe gekennzeichnet ist, eine Entwicklung, die sich auch 2018 fortsetzte, insbesondere für die französische Flotte. Die Neubauraten im Jahr 2018 waren eher niedrig, aber die auf den Markt gebrachten Schiffe waren aus allen Größenklassen, und umfassten auch einige kleinere Schiffe mit einer Tonnage von weniger als 1 000 Tonnen.

Der Unternehmenssektor in der Binnenschifffahrt zeigt für Westeuropa ein sehr fragmentiertes Bild: 87,5% aller IWW-Güterverkehrsunternehmen in Europa befinden sich in Rheinstaaten, und allein die Niederlande machen bereits 58% aller europäischen Güterverkehrsunternehmen aus. Allerdings sind 41% aller niederländischen Trockenfrachtunternehmen und 51% aller niederländischen Flüssigfrachtunternehmen Ein-Mann-Unternehmen. Die Größenstruktur in französischen Güterschifffahrtsunternehmen ist jener der Niederlande sehr ähnlich.

Die Beschäftigungsentwicklung im Bereich Güterverkehr war in den letzten Jahren in den meisten europäischen Ländern durch einen rückläufigen Trend gekennzeichnet, der auf verfügbaren Daten für den Zeitraum zwischen 2012 und 2016 basiert. Ausnahmen waren hierbei Deutschland, die Schweiz, Polen, Italien und Lettland, wo die Zahl der Mitarbeiter 2016 höher war als in 2012. Den stärksten absoluten Rückgang verzeichneten die Niederlande, wo die Zahl der Beschäftigten 2016 um 522 geringer war als 2012 (in Frankreich: -279, in Deutschland: +281).

Im Personenverkehr hingegen stiegen zwischen 2012 und 2016 sowohl die Zahl der Unternehmen als auch die Zahl der Beschäftigten. Den stärksten Anstieg der Beschäftigtenzahl in Europa verzeichneten Deutschland (+1 745), Frankreich (+551), Italien (+470) und die Niederlande (+306).

Eurostat-Daten über die Rentabilität der IWW-Unternehmen zeigen, dass Güterverkehrsunternehmen in Belgien und den Niederlanden eine deutlich höhere Rentabilität aufweisen als Unternehmen in Frankreich, Deutschland, der Slowakei und Ungarn. Die Rentabilität wird dabei als Verhältnis von Bruttobetriebsüberschuss zu Umsatz gemessen.

Im Personenverkehr ist dieser Rentabilitätsindikator für Deutschland in den letzten Jahren gestiegen, was mit der positiven Entwicklung der Beschäftigung in dieser Branche in Deutschland übereinstimmt. Frankreich weist in diesem Segment erneut eine relativ geringe Profitabilität auf. Seine Position auf der Rentabilitätsskala lässt sich laut Eurostat-Daten durch recht hohe Personalkosten in der französischen Binnenschifffahrt erklären.

Im Gegensatz zu den Schwierigkeiten des Güterverkehrs im Jahr 2018 stiegen die Passagierzahlen bei Flusskreuzfahrten auf neue Rekordhöhen. Mit einer Wachstumsrate von 14,6% gegenüber dem Vorjahr waren in Europa 1,64 Millionen Touristen auf Flusskreuzfahrtschiffen unterwegs. Fast 38% dieser Touristen sind heute US-Amerikaner und Kanadier. Eine fulminante Wachstumsrate von 41% (aber auf einer viel niedrigeren Basis) wurde für Touristen aus Asien, Russland und Skandinavien beobachtet. Auch die Zahl der britischen und irischen Reisenden wuchs mit 31% unglaublich stark.

Da die Einsatzgebiete der Flusskreuzfahrten in ganz Europa liegen, war der Sektor recht widerstandsfähig gegen Niedrigwasser. Auf dem Rhein kam es zwar zu einem leichten Rückgang des Verkehrs von Kreuzfahrtschiffen um 7%, während auf der Donau (+6%) und auf der Mosel (+12%) mehr Kreuzfahrtschiffe unterwegs waren. Der Flottenausbau hat sich 2018 etwas abgeschwächt, aber die Auftragsbücher deuten darauf hin, dass die Zahl der Neubauten im Jahr 2019 wieder an Dynamik gewinnt.

Ein weiteres Kapitel analysiert die Tagesausflugsschiffe (Fahrgastschiffe ohne Kabinen, die einen Tag lang fahren). Parallel zur Umsatzverteilung im europäischen Personenverkehr wird die höchste Anzahl von Tagesfahrtschiffen in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und Italien beobachtet. Diese Analyse umfasst sowohl Tagesausflugsschiffe auf Flüssen und Kanälen als auch auf Seen. Die verfügbaren Kapazitäten in Bezug auf Schiffe und Passagierplätze sind über die Zeit hinweg relativ stabil, aber für Großstädte (z.B. Amsterdam, Berlin, Hamburg, Paris) lässt sich eine Wachstumstendenz beobachten. Auch die Passagierzahlen folgen einem leichten Aufwärtstrend, aber die Daten zeigen auch, dass dieses Segment nicht völlig konjunkturunabhängig ist. So hat die Wirtschaftskrise 2011/2012 die Nachfrage in wichtigen Ländern (Italien, Frankreich) stark belastet.

Das Ausblickskapitel des Berichts befasst sich mit dem Gütersegment Sand, Steine, Kies und Baustoffe. Dieses Segment repräsentiert 37% aller Gütertransporte in der Binnenschifffahrt in Frankreich, 25% in Belgien, 20% in den Niederlanden, 14% in Deutschland und 21% in Rumänien. Die Bautätigkeit in Europa befindet sich seit 2014 auf einem expansiven Kurs, was auf positive Signale von Seiten der Demografie, öffentlichen Infrastrukturinvestitionen und der wirtschaftlichen Erholung nach der Immobilienkrise 2009 zurückzuführen ist. Die Beförderung verwandter Güter auf den Binnenwasserstraßen (vor allem Kies, Sande, Baustoffe) folgte zu einem gewissen Grad dieser Expansion, was sich in an Hand einer Korrelation zwischen der monatlichen und vierteljährlichen Bautätigkeit einerseits, und den Wasserstraßentransporten obiger Materialien andererseits ablesen lässt. Die Aussichten für die nächsten drei Jahre deuten jedoch auf ein langsameres Expansionstempo im Bausektor hin. Die Transportnachfrage dürfte diesem Abkühlungsprozess folgen, aber dennoch auch in Zukunft weiterwachsen. Denn der Bausektor ist ein wichtiger Sektor mit positiven Wachstumsaussichten für die Zukunft, wie sich an Hand von langfristigen Prognosen zeigt. Die Binnenschifffahrt sollte alle Anstrengungen unternehmen, um an diesem Wachstum zu partizipieren.

https://www.inland-navigation-market.org/

AARBURG
AARBURG
OOCL
ACL

B01
A01

01

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

- Im Jahr 2018 verlangsamte sich die wirtschaftliche Dynamik sowohl in der EU als auch im globalen Maßstab deutlich.
- Gründe für diesen Abschwung sind mutmaßlich das langsamere Wachstum des weltweiten Handels, die hohe Unsicherheit in Hinsicht auf die Handelspolitik, der bevorstehende Brexit und eine insgesamt schwache Industrieproduktion in der Eurozone.
- Auf dem Arbeitsmarkt gab es einen Beschäftigungsanstieg um 1,6%. Auch die Arbeitskosten stiegen, die Preise blieben jedoch stabil.
- Alle Sektoren waren von dem globalen Handelsrückgang betroffen, ausgenommen der boomende Bausektor - ein wichtiges Segment für die Binnenschifffahrt - der sich als widerstandsfähig erwies.

WIRTSCHAFTS-BEDINGUNGEN

DER SEKTOREN MIT BEZUG ZUR BINNENSCHIFFFAHRT

Im Jahr 2018 ging die wirtschaftliche Aktivität sowohl in der EU als auch weltweit nach einem Zeitraum des kontinuierlichen Potentialwachstums in vielen großen Volkswirtschaften zurück. Nach vier Quartalen einer vierteljährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts von 0,7% im Jahr 2017 in der Eurozone verlangsamte sich das Wachstum deutlich, mit einer vierteljährlichen Wachstumsrate von nur 0,4% in den beiden ersten Quartalen und weiteren Verlusten in den beiden letzten Quartalen auf nun nur noch 0,2%. Allgemein stieg das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2018 in den EU-27-Staaten um 2,1%, in der Eurozone um 1,9%. Die Haupttreiber des wirtschaftlichen Wachstums im Jahr 2018 waren der private Verbrauch und Investitionen. Der einzige europäische Staat, der sich dem wirtschaftlichen Abschwung im Jahr 2018 widersetzte, war Ungarn, das eine Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts von fast 5% erreichte.[1]

Die Hauptgründe für einen Abschwung sind mutmaßlich ein langsameres Wachstum des weltweiten Handels, eine hohe Unsicherheit in Hinsicht auf die Handelspolitik, der bevorstehende Brexit und eine insgesamt schwache Industrieproduktion in der Eurozone. Dienstleistungen scheinen andererseits gegenüber dem wirtschaftlichen Abschwung belastbarer zu sein. Die Handelsspannungen zwischen China und den USA waren die Hauptursache der hohen Unsicherheit, die zu einer hohen Volatilität und auch zu Korrekturen der globalen Finanzmarktpreise führte. Diesen Entwicklungen wurde mit neuen Handelsverträgen entgegengesteuert, wie etwa dem zwischen der EU und Japan, oder der CPTPP (Comprehensive und Progressive agreement for Trans-Pacific Partnership), die den Welthandel unterstützen sollten.[2]

Auf dem Arbeitsmarkt gab es einen Beschäftigungsanstieg um 1,6%. Der bemerkenswerteste Anstieg lag im Bausektor, während der Beschäftigungszuwachs in der Produktion zu einem Stillstand kam. Der robuste Arbeitsmarkt war jedoch der Treiber für den privaten Verbrauch. Im Jahr 2018 stiegen die Arbeitskosten um 2,4%, aber der Arbeitskostendruck spiegelte sich nicht in höheren Preisen wider. Das Durchschlagen der Löhne auf die Preise war nicht so hoch, da die Unternehmen ihre Gewinnmargen drückten. Dies kann hauptsächlich durch zwei Faktoren erklärt werden: in Zeiten mit geringer Inflation ist die Preisverteilung geringer, da Unternehmen, die ihre Preise erhöhen, die Aufmerksamkeit der Verbraucher erregen und dadurch den Verlust von Marktanteilen riskieren. Der andere Faktor ist, dass die Kosten oft an die Preise weitergegeben wurden, wenn die Nachfrage hoch ist, aber bei dem aktuellen negativen Nachfrageschock hielten sich die Unternehmen damit zurück.[3]

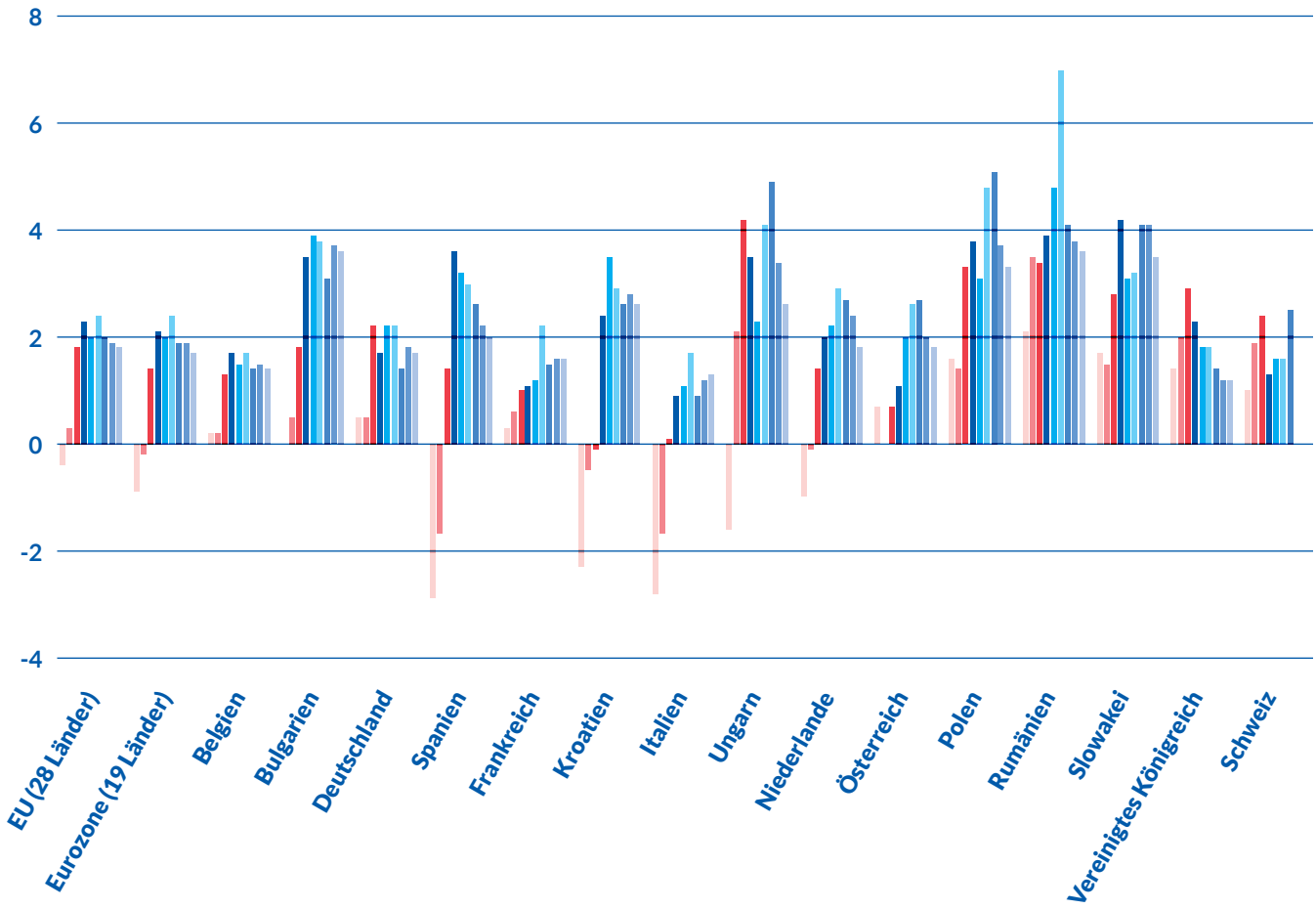
[1] Europäische Kommission, Spring European economic forecast, Spring 2019
[2] Europäische Kommission, Spring European economic forecast, Spring 2019
[3] Europäische Zentralbank, Rede von Mario Draghi, März 2019

Nichtsdestotrotz führten die Berichte von nachlassenden Unternehmensgewinnen und die Handelsspannungen zwischen den USA und China in der zweiten Jahreshälfte 2018 zu deutlichen Korrekturen der weltweiten Börsenkurse. Die Industrieproduktion fiel länder- und branchenübergreifend weiter ab, außer im Bausektor (für das Baugewerbe siehe auch den Ausblick in Kapitel 9). In den ersten Monaten des Jahres 2019 erholten sich die Börsenkurse wieder.

Die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank blieb weiter äußerst akkommodierend. Während die ECB entschied, ihre Ankäufe von Nettovermögenswerten im Dezember 2018 zu beenden, werden die Zinsraten der ECB mindestens bis zum Ende des Sommers 2019 auf dem aktuellen Niveau bleiben, dank der Impulse der Geldpolitik, wie etwa die Ankündigungen eines moderaten Zinsniveaus und die Reinvestition der beträchtlichen Bestände an erworbenen Vermögenswerten. Während des Jahres 2018 verlor der nominale effektive Wechselkurs des Euro gegenüber dem japanischen Yen und dem Pfund Sterling 1% an Wert, blieb aber gegenüber dem US-Dollar stark.

Hinsichtlich des Welthandels schwächte sich das Exportvolumen der Eurozone im Verlauf des Jahres 2018 ab, was zu einer Wachstumsrate von nur 0,1% im dritten Quartal 2018 führte. Die Ausfuhr von Dienstleistungen blieb dagegen stark. Die Einfuhr in die Eurozone verlangsamte sich ebenfalls, aber weniger stark als die Exporte.[4]

BIP-WACHSTUMSRATEN IN DEN EU-28-STAATEN, IN DER EUROZONE UND PRO STAAT (IN %) **EINSCHLIESSLICH DER VORHERSAGEN FÜR 2019 UND 2020**



Quelle: Eurostat [tec00115] und Europäische Kommission (European Economic forecast, February und Spring 2019) für die Jahre 2019 und 2020

[4] *Europäische Kommission, European economic forecast, February 2019*

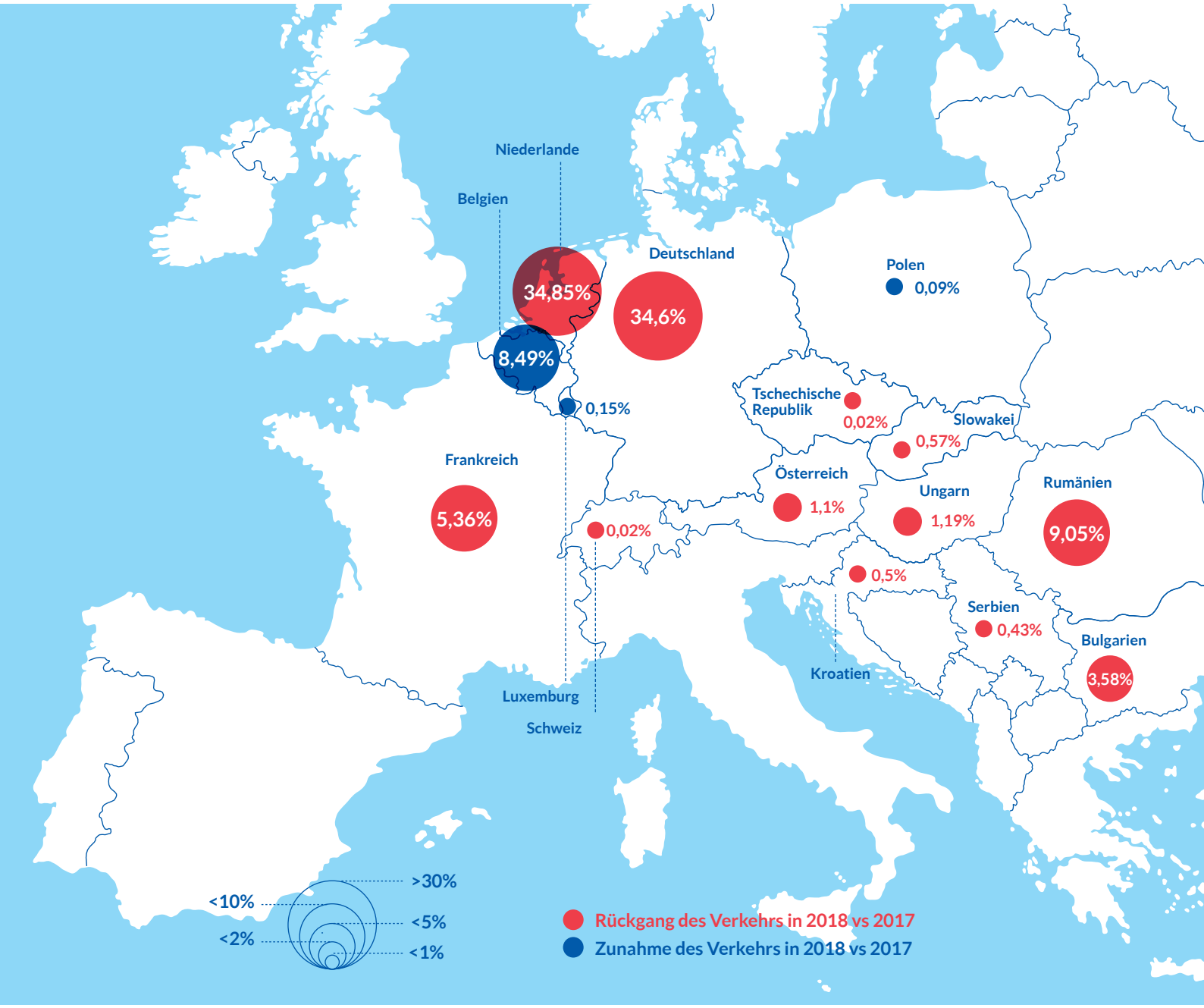
02

GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSER-STRASSEN

- Grenzüberschreitender Verkehr macht 53% des gesamten Verkehrs in der Binnenschifffahrt der EU aus. Diese Verkehrsart stellt außerdem 57% des gesamten Binnenschiffsverkehrs im Rheinbecken und 35% im Donaubecken dar.
- Der grenzüberschreitende Verkehr ist besonders bedeutend zwischen den Niederlanden und Deutschland, vor allem wegen der großen Mengen an Rohstoffen, die von den niederländischen Seehäfen nach Deutschland transportiert werden.
- Die EU-weite Verkehrsleistung auf europäischen Binnenwasserstraßen wird vor allem durch die Leistung in den Rheinstaaten angetrieben, die 84% der Gesamtleistung der Binnenschifffahrt in den EU und der Schweiz ausmacht.
- Die Menge beförderter Güter auf dem traditionellen Rhein ging im Vergleich zu 2017 um 11% zurück, hautpsächlich ein Ergebnis der Niedrigwasserphase und der Abkühlung des Konjunkturzyklus in der zweiten Jahreshälfte 2018.
- Die Güterbeförderung auf der unteren Donau, die 75% der Gesamtverkehrsleistung der Donau ausmacht, zeigte sich vom Niedrigwasser unbeeindruckt und konnte die Mengen im Jahr 2018 steigern, während die obere und die mittlere Donau negativ beeinflusst wurden.
- Der Containertransport konnte seine Aufwärtsbewegung in Belgien, Frankreich und den Niederlanden fortsetzen, während er auf dem Rhein um 10% zurückging, ein Ergebnis der Niedrigwasserstände im Herbst 2018.

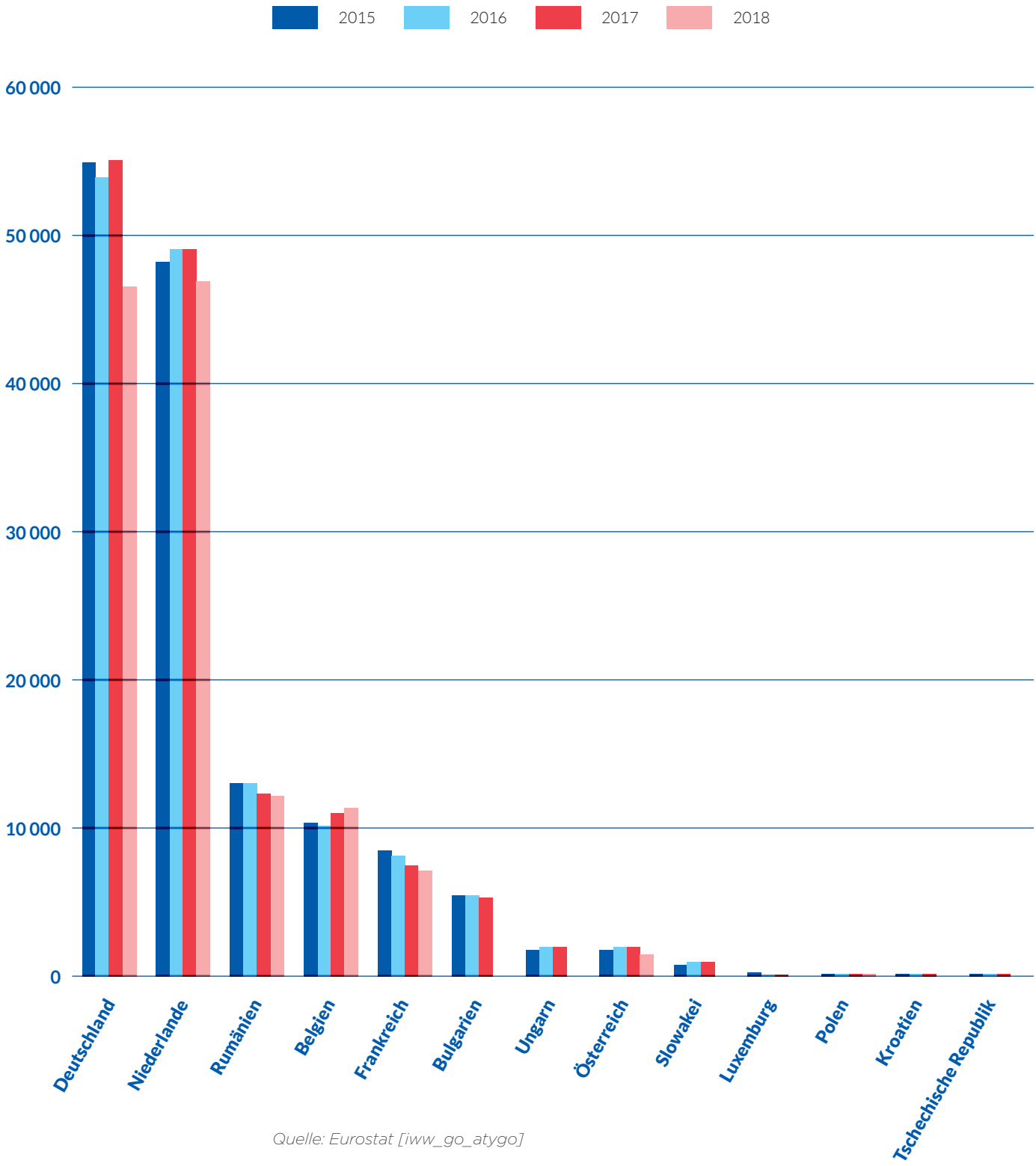
GÜTERVERKEHR
IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA

WASSERSEITIGER GÜTERVERKEHR - TKM-ANTEIL DER LÄNDER AN DER GESAMTVERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA (ANTEIL IN %)



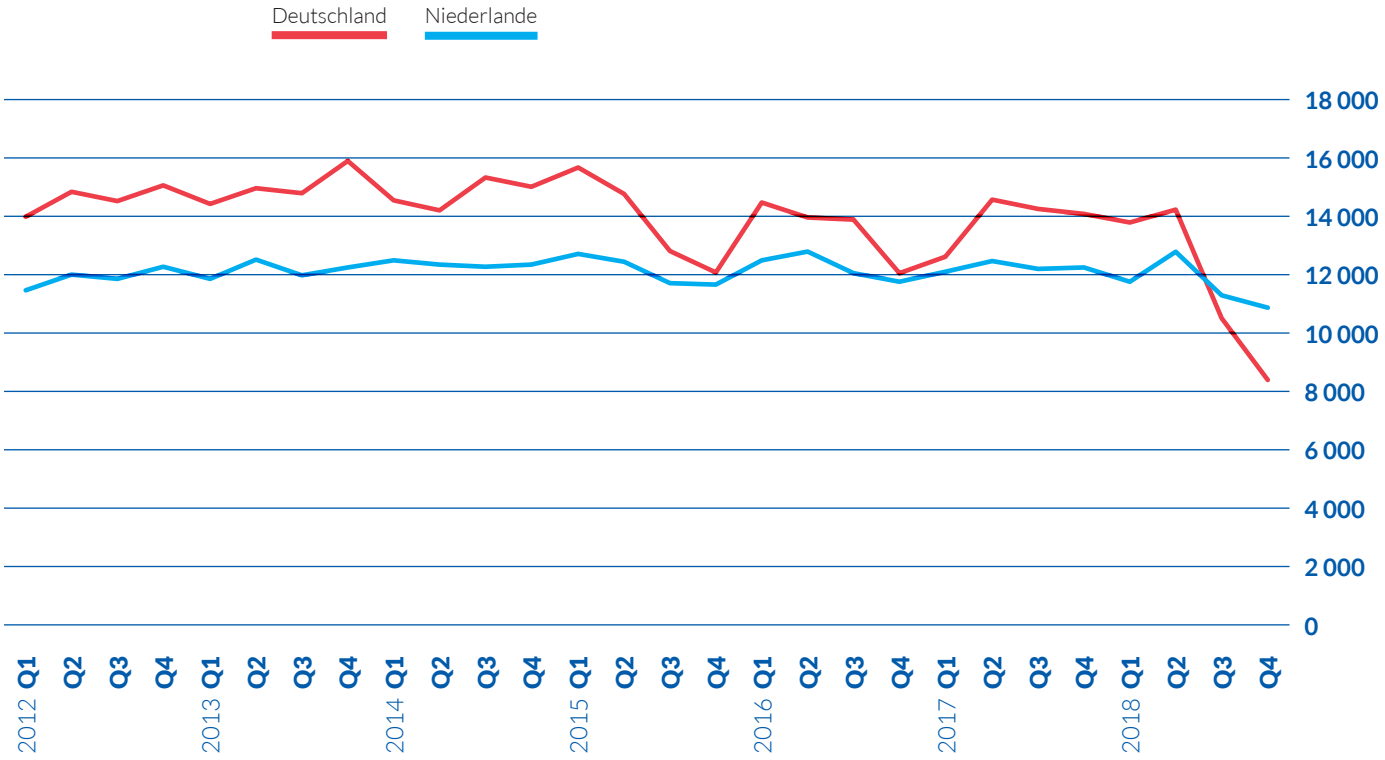
Quelle: Eurostat [iww_go_atygo], OECD (Schweiz, Serbien)

VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN JAHREN 2015, 2016, 2017 UND 2018 IN DEN WICHTIGSTEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN DER EU
(VERKEHRSLEISTUNG IN MIO. TKM)

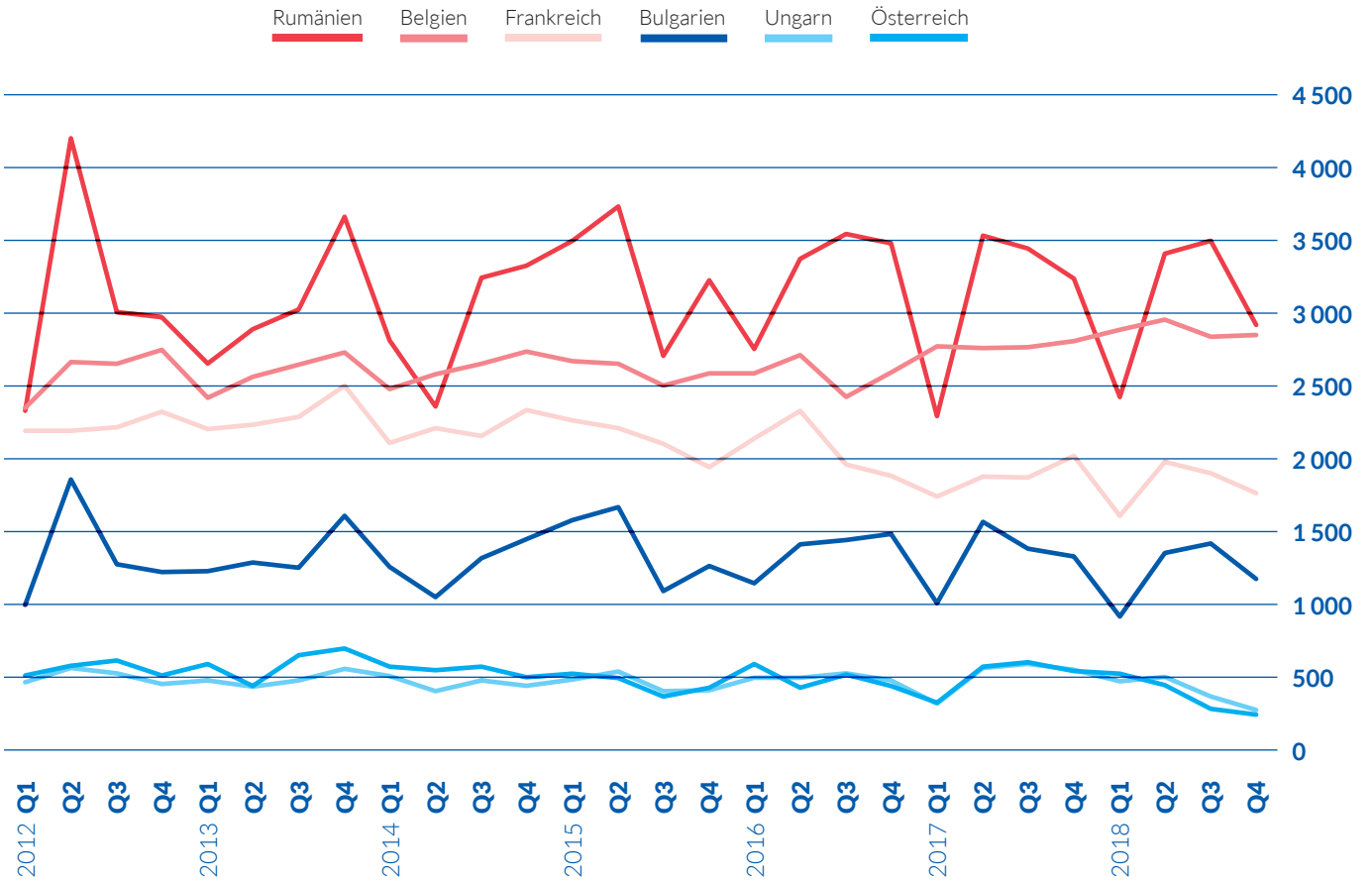


Quelle: Eurostat [iww_go_atygo]

VIERTELJÄHRLICHE ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLEISTUNG IN DEN WICHTIGSTEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN DER EU (VERKEHRSLEISTUNG IN MIO. TKM)



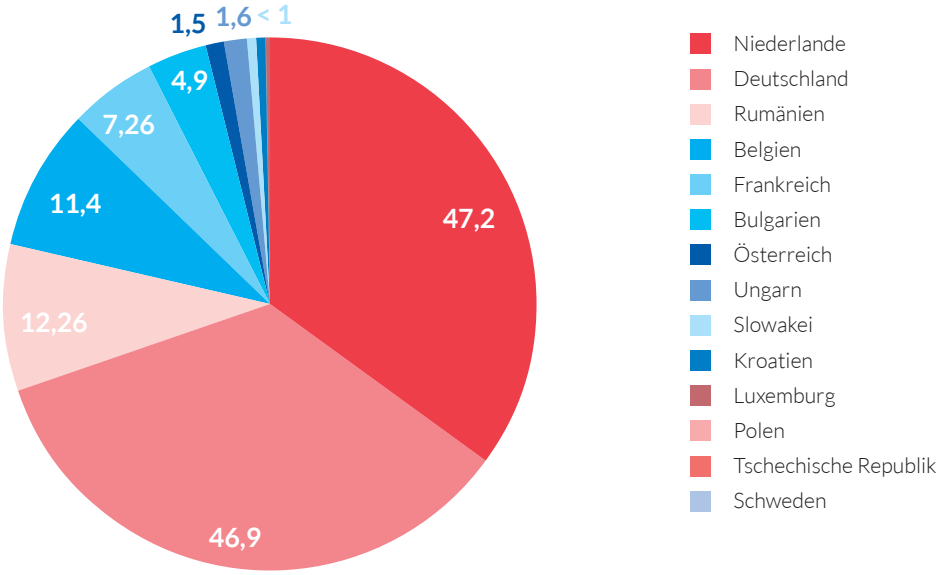
Quelle: Eurostat [iww_go_qnave]



Quelle: Eurostat [iww_go_qnave]

Die Rheinstaaten (Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande, Schweiz) stehen für 84% der Gesamtverkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU und der Schweiz. Die Donaustaaten haben einen Anteil von 16%, und alle anderen Staaten zusammengenommen weisen einen Anteil von fast Null Prozent auf.

JÄHRLICHE VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN EU-STAATEN
(IN MILLIARDEN TKM IN 2018)*



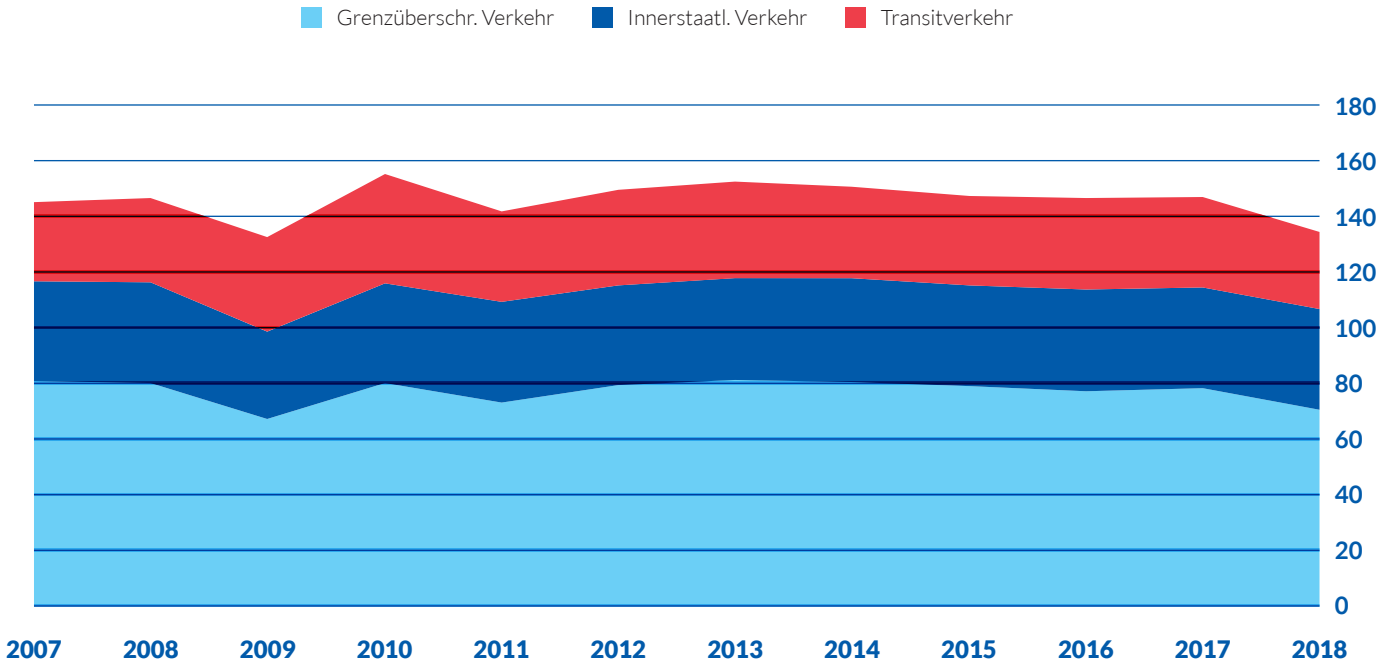
Quelle: Eurostat [iww_go_atygo]
** Daten für Großbritannien und Italien noch nicht verfügbar für 2018*

Laut den Daten von Eurostat[5] machen Eisenerze, Sande, Steine und Baustoffe 26% der Gesamtverkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU und der Schweiz aus. Der Energiesektor (Mineralölprodukte und Kohle) stellt 25% dar. Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Nahrungsmittelprodukte machen 15% aus. Güter in Containern stellen 11%, dar, ebenso wie chemische Erzeugnisse. Der Anteil von Metallen liegt bei 6%, und Abfälle und Sekundärrohstoffe (einschließlich Stahlschrott) zählen 3%.

[5] *[iww_go_atygo]*

Entwicklung des Gesamtverkehrs der Binnenschifffahrt und des grenzüberschreitenden Verkehrs in der EU

JÄHRLICHE VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DER EU
(IN MILLIARDEN TKM)

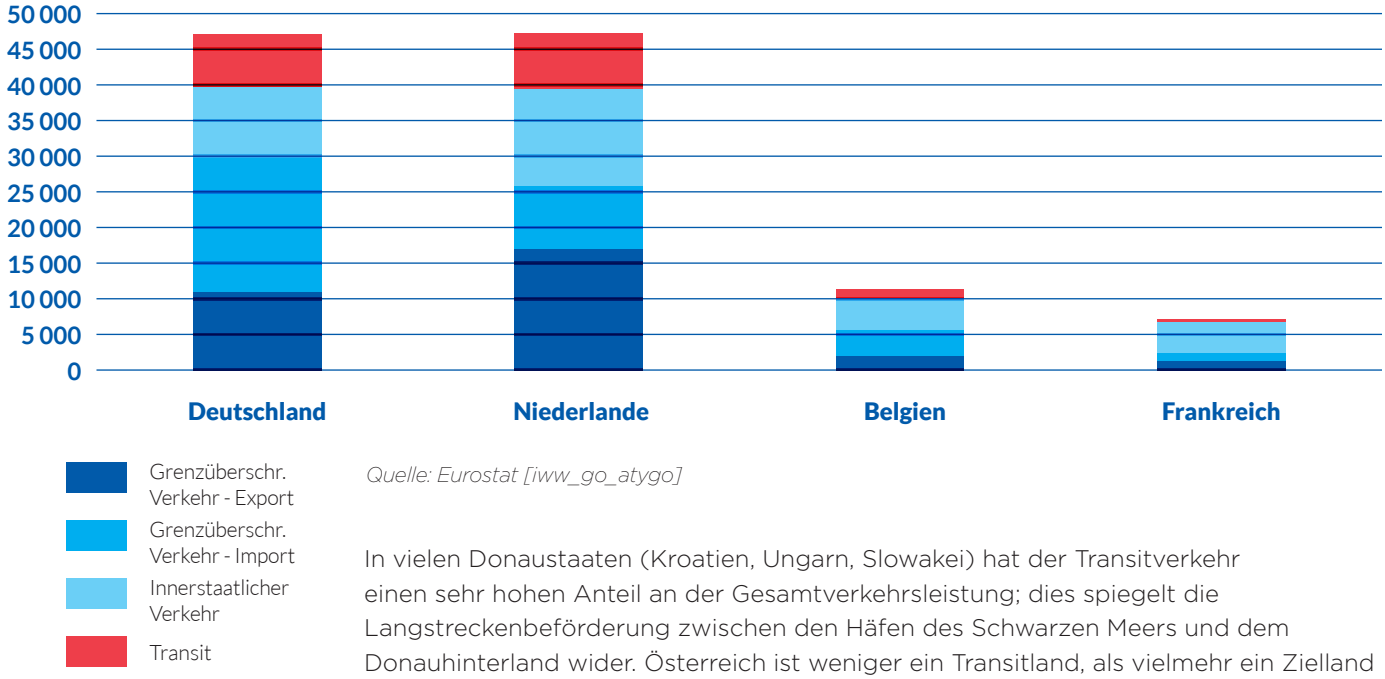


Quelle: Eurostat [iww_go_atygo]

Die grenzüberschreitende Verkehrsleistung hatte einen Anteil von 52% an der Gesamtverkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU im Jahr 2018, und diese Zahl blieb seit 2007 ziemlich stabil. Der innerstaatliche Verkehr stellt 27% dar, der Transitverkehr 21%.

In den Rheinstaaten variieren die unterschiedlichen Beförderungsarten zwischen den Ländern. In Deutschland wurden 40% der Gesamtverkehrsleistung von Importen (grenzüberschreitender Verkehr – Import) gebildet, auf Grund der großen Mengen an Rohstoffen, insbesondere für die Stahlindustrie (Eisenerze, Kohle), die aus den Seehäfen in den Niederlanden eingeführt wurden. Die Niederlande haben einen hohen Anteil von Exporten (grenzüberschreitender Verkehr – Exporte), was die hohen Importe Deutschlands widerspiegelt.

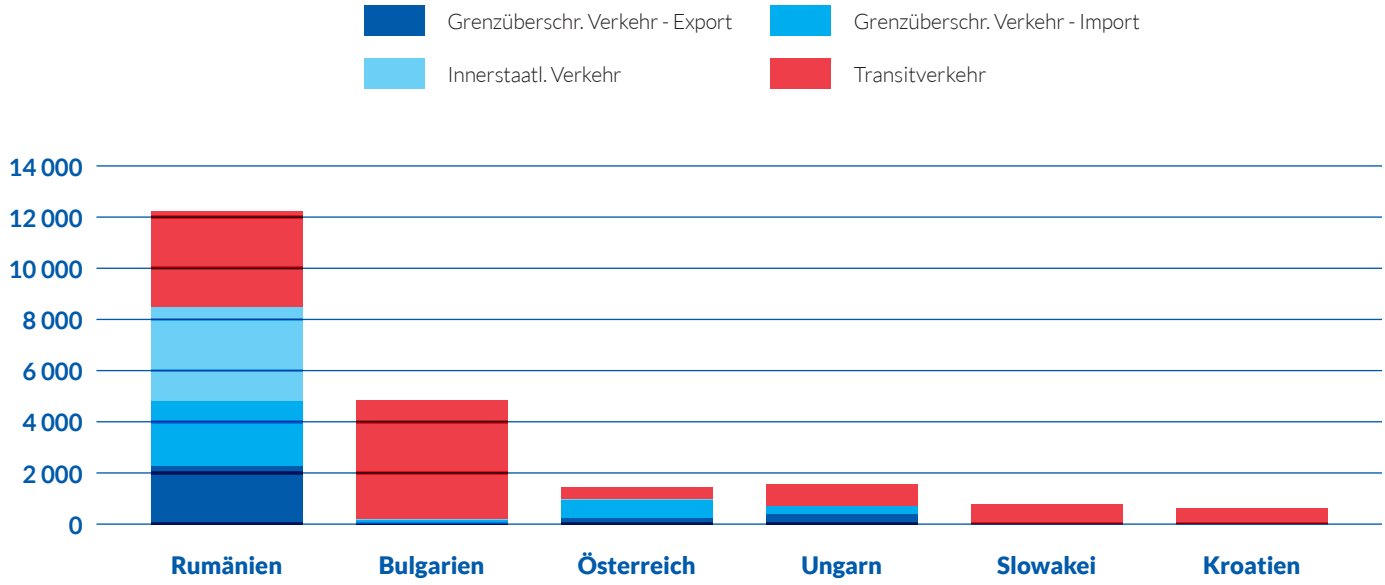
VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN NACH BEFÖRDERUNGSART IN 2018 (IN MIO. TKM)



Quelle: Eurostat [iww_go_atygo]

In vielen Donaustaaten (Kroatien, Ungarn, Slowakei) hat der Transitverkehr einen sehr hohen Anteil an der Gesamtverkehrsleistung; dies spiegelt die Langstreckenbeförderung zwischen den Häfen des Schwarzen Meers und dem Donauhinterland wider. Österreich ist weniger ein Transitland, als vielmehr ein Zielland für große Mengen im Donauverkehr. In Österreich fallen 49% der Verkehrsleistung auf den Einfuhrverkehr, der Hauptgrund liegt in der Stahlindustrie des Landes mit großen Bedarfen an Rohstoffen wie Eisenerzen und Kohlen, die in die Seehäfen des Schwarzen Meers verschifft und die Donau stromaufwärts befördert werden.

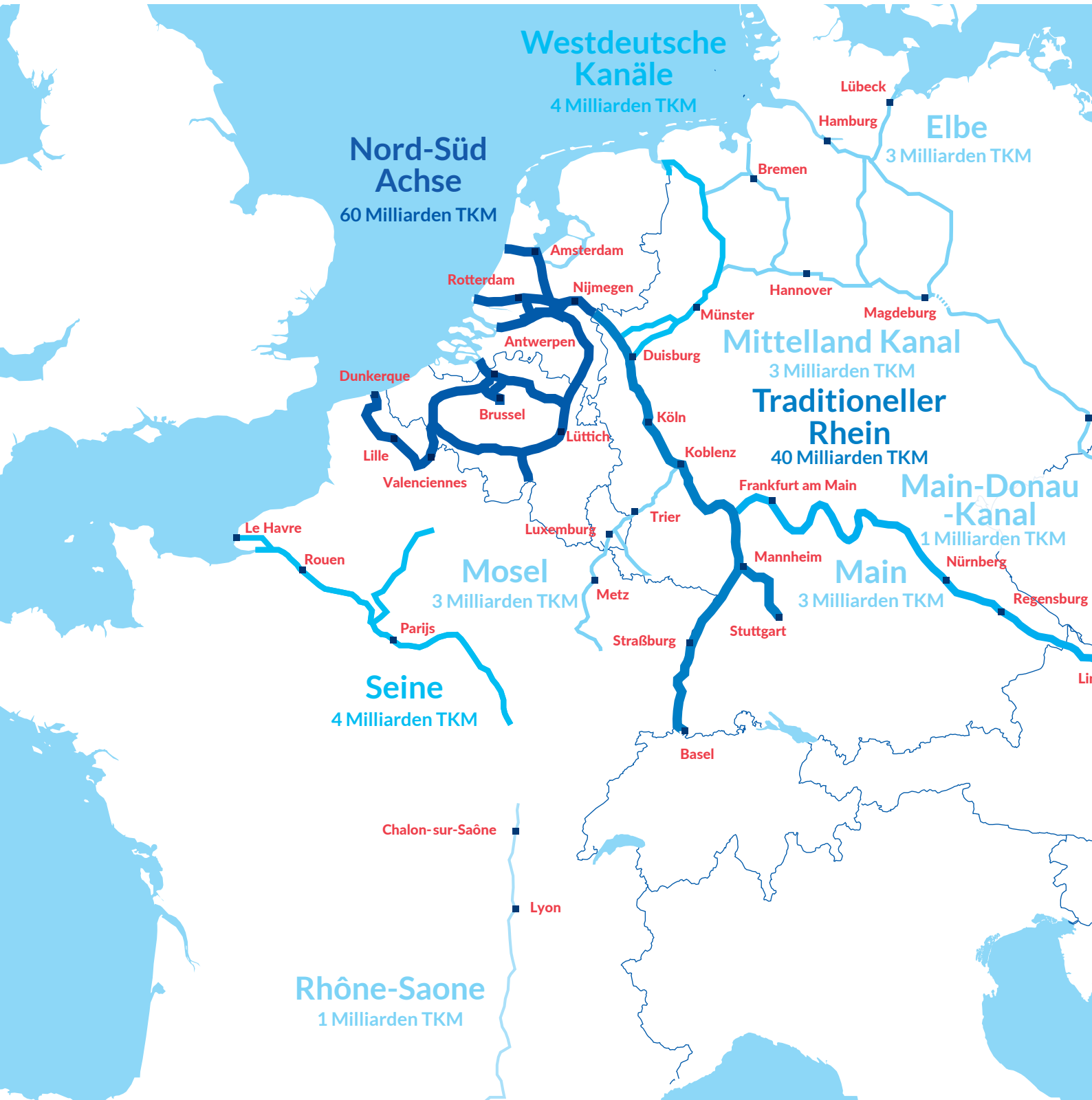
BEFÖRDERUNGSMENGE DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN DONAUSTAATEN NACH BEFÖRDERUNGSART IN 2018 (IN MIO. TKM)



Quelle: Eurostat [iww_go_atygo]

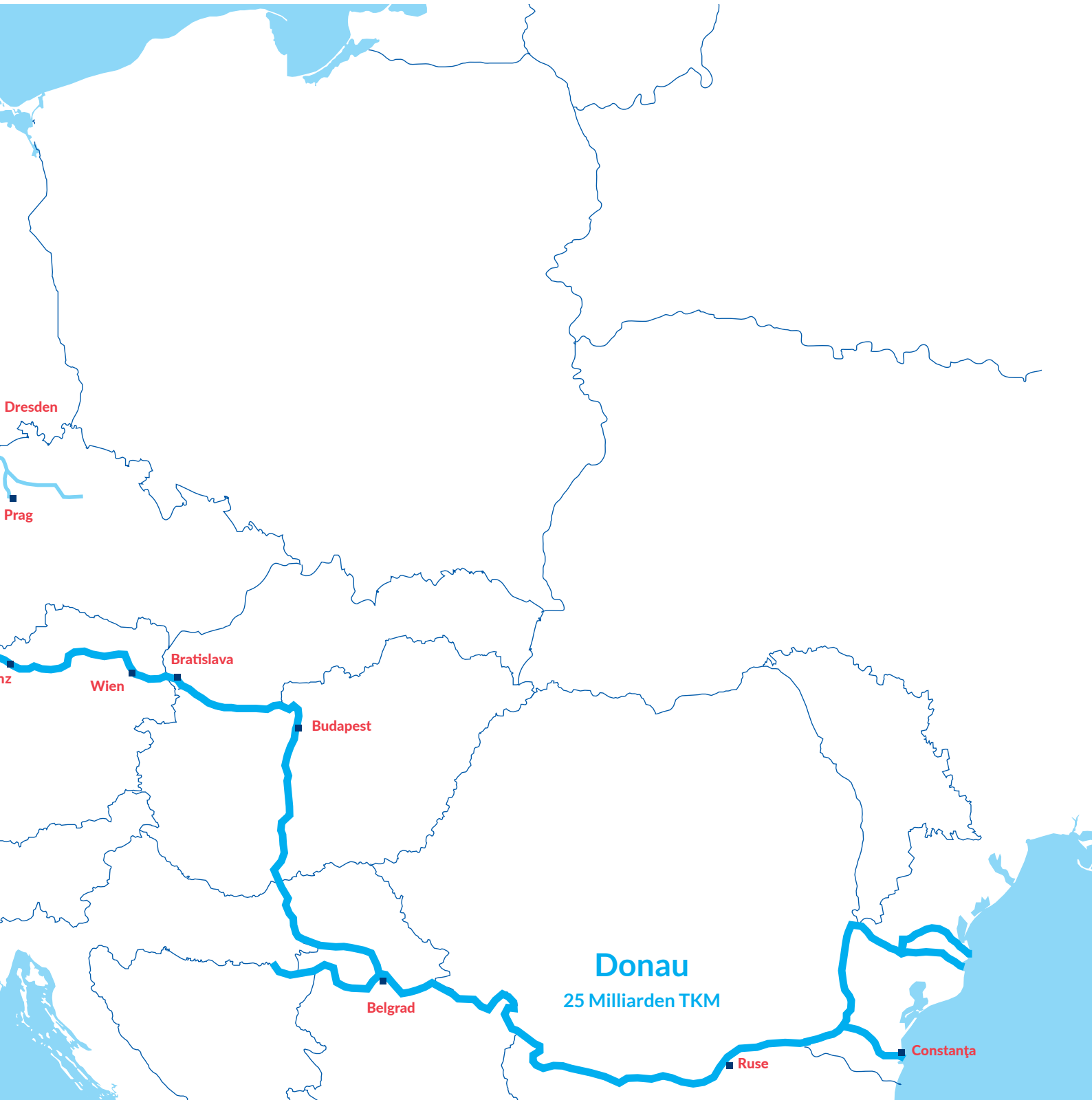
GÜTERVERKEHR

IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN STROMBECKEN



VERKEHRSLEISTUNG IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN STROMBECKEN

(IN MRD TKM)



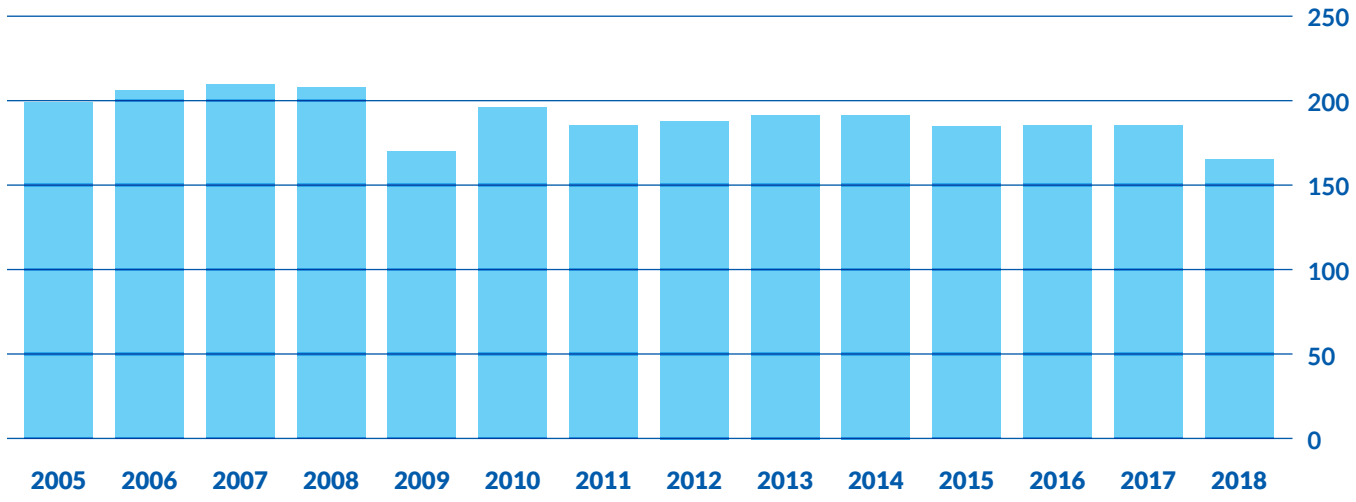
Im folgenden Unterkapitel wird der Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen mit einer jährlichen Beförderungsmenge von mindestens 1 Million Tonnen dargestellt. Der Großteil der Daten wurde von den nationalen Wasserstraßenverwaltungen (für Deutschland, Belgien und Frankreich) bereitgestellt.[6] In diesen Fällen wurden die Beförderungsdaten durch die Wasserstraßenverwaltungen an Schleusen erfasst. Die Schleusen, die als Basis für die statistischen Ergebnisse dienten, wurden ausgewählt, um ein möglichst repräsentatives Bild für den Güterverkehr der Binnenschifffahrt in jedem Becken zu gewinnen.

Daten für die Donau- und Rheinschifffahrt werden getrennt dargestellt. Für die Donau stammen die Daten aus der Marktbeobachtung der Donaukommission, die sie von den Wasserstraßenverwaltungen der Donaustaaten erhält. Die Quelle für die Rhein-Daten ist das Statistische Bundesamt (Destatis). Für die Niederlande wurden die Rohdaten von Rijkswaterstaat über Panteia ermittelt.

Neben den Mengen des Gesamtgüterverkehrs auf Wasserstraßen werden auch die Mengen der wichtigsten Gütersegmente dargestellt. Nur die wichtigsten Gütersegmente pro Wasserstraße werden dabei berücksichtigt, um den Fokus auf die Hauptmerkmale des Güterverkehrs auf jeder Wasserstraße zu legen.

BEFÖRDERUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT NACH GÜTERART IM RHEINGEBIET UND IN WESTEUROPA

TRADITIONELLER RHEIN (IN MILLIONEN TONNEN)



Quelle: Destatis, ZKR

Der Transport auf dem traditionellen Rhein (von Basel bis zur Deutsch-Niederländischen Grenze) umfasste im Jahr 2018 165 Millionen Tonnen, 11% weniger als im Jahr 2017. Die Hauptursache hierfür waren die Niedrigwasserstände, wenn auch die Abkühlung des Konjunkturzyklus in der zweiten Jahreshälfte 2018 eine weitere, allerdings viel kleinere Rolle spielte. Selbst in Gütersegmenten mit einem zunehmenden, langfristigen

[6] *Für Belgien: De Vlaamse Waterweg for Flandern und Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques for Wallonien; für Frankreich: Voies Navigables de France; für Deutschland: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, für die Niederlande: Rijkswaterstaat / Panteia*

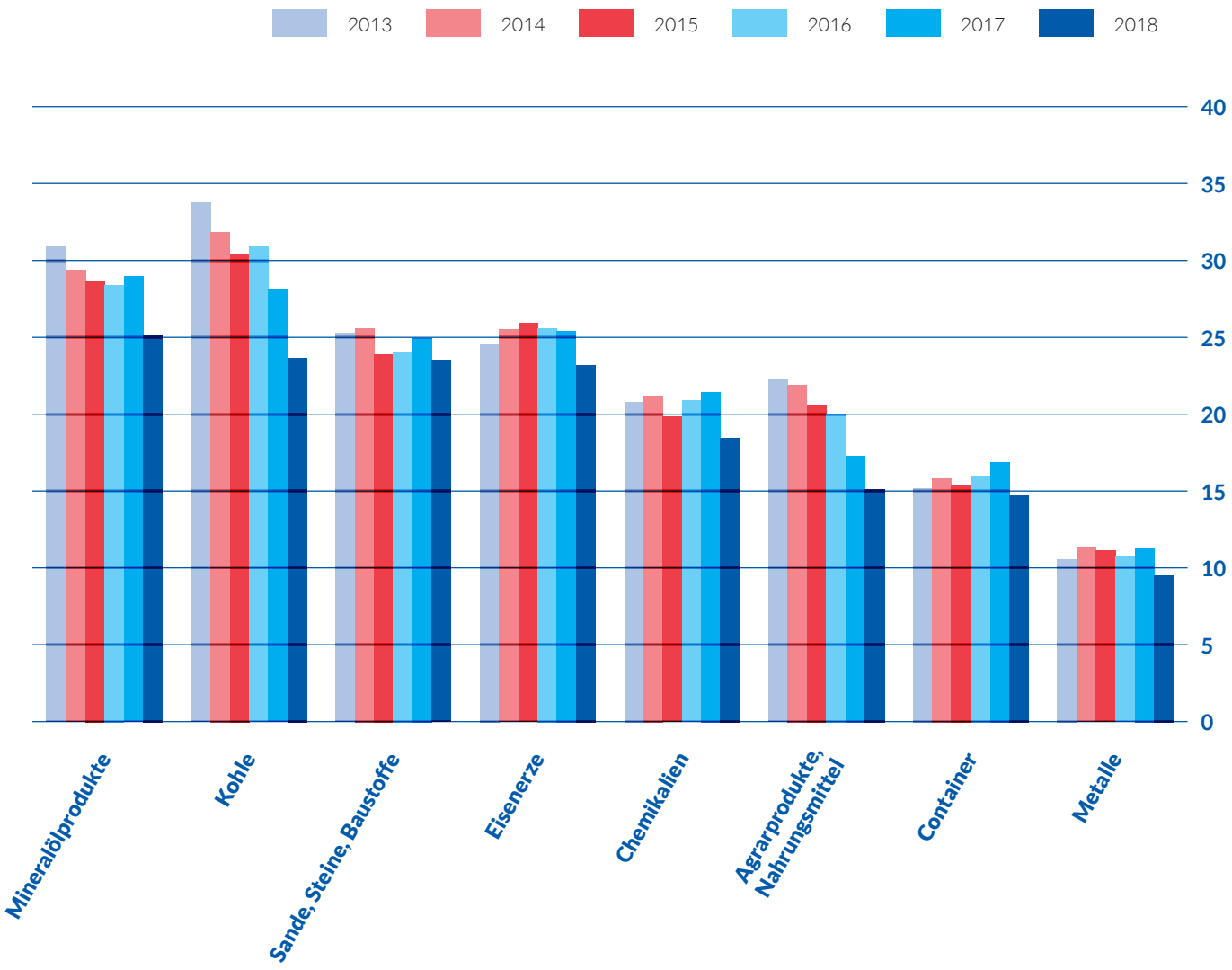
Niederlande
Deutschland
Rotterdam
NIEDERRHEIN
Duisburg
Köln
Belgien
Bonn
Koblenz
MITTELRHEIN
Kaub
Luxemburg
Main
Mainz
Mosel
Mannheim
Neckar
OBERRHEIN
Main-Donau
-Kanal
Frankreich
Straßburg
Basel
Schweiz

Trend, wie Container oder chemische Erzeugnisse, waren die hydrologischen Bedingungen in der zweiten Jahreshälfte 2018 viel zu schwierig, mit dem Ergebnis, dass bei allen Gütersegmenten im Vergleich zu 2017 ein Rückgang zu beobachten war.

Das Trockengütersegment mit dem geringsten Rückgang umfasste Sande, Steine und Baustoffe (-5%). Flüssiggüter verzeichneten ebenfalls rückläufige Mengen (chemische Erzeugnisse: -13%, Mineralölprodukte: -14%). Der Containertransport ging um 13% (Nettogewicht in Containern) zurück, im Vergleich zu -10% bei TEU.

Der Containertransport auf dem Mittel- und Oberrhein (diese beiden Rheinabschnitte machen 49% der Verkehrsleistung beim Containertransport auf dem traditionellen Rhein aus), wurde im Spätherbst 2018 ernstlich eingeschränkt. Aus diesem Blickwinkel gesehen, kann der Rückgang von 10% im Jahr 2018 sogar noch als eine relativ milde Auswirkung angesehen werden.

BEFÖRDERTE GÜTER AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN NACH GÜTERART
(IN MILLIONEN TONNEN)*



Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf Destatis
**Für Container: Nettogewicht*

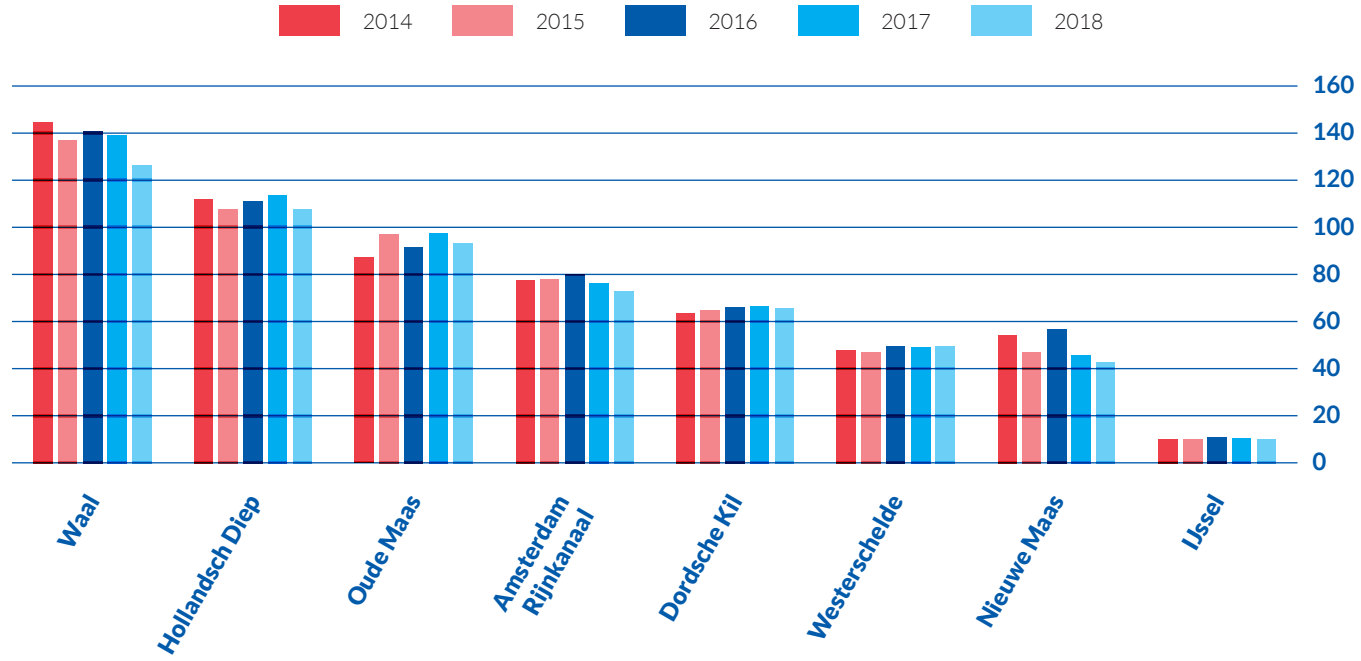
Binnenwasserstraßen in den Niederlanden

Für das Land mit dem höchsten Gütertransport auf Binnenwasserstraßen in Europa wurde zwischen Wasserstraßen mit Schleuse und Wasserstraßen ohne Schleuse unterschieden. Der Amsterdam Rijnkanaal taucht in beiden Wasserstraßenkategorien auf, da ein Teil Schleusen aufweist und ein anderer Teil nicht. Dieser Kanal ist eine wesentliche Verbindung zwischen dem Seehafen von Amsterdam mit dem Rhein und seinem Hinterland.

Die folgende Grafik enthält Wasserstraßen ohne Schleusen. Die Waal ist ein Mündungsarm des Rheins in den Niederlanden (Teil des südlichen Arms), während der Lek ein Teil des nördlichen Arms ist. Das Hollands Diep ist ein breiter, von der Küste abgedämmter Mündungsarm des Rhein-Maas-Deltas in der Nähe der Nordsee.

Es ist die Fortsetzung der Nieuwe Merwede, die wiederum eine Fortsetzung der Waal ist. Die Oude Maas ist ein weiter Nebenarm des Rheins. Die Ijssel ist der einzige frei fließende Arm des Rheins, der in das Ijsselmeer mündet.

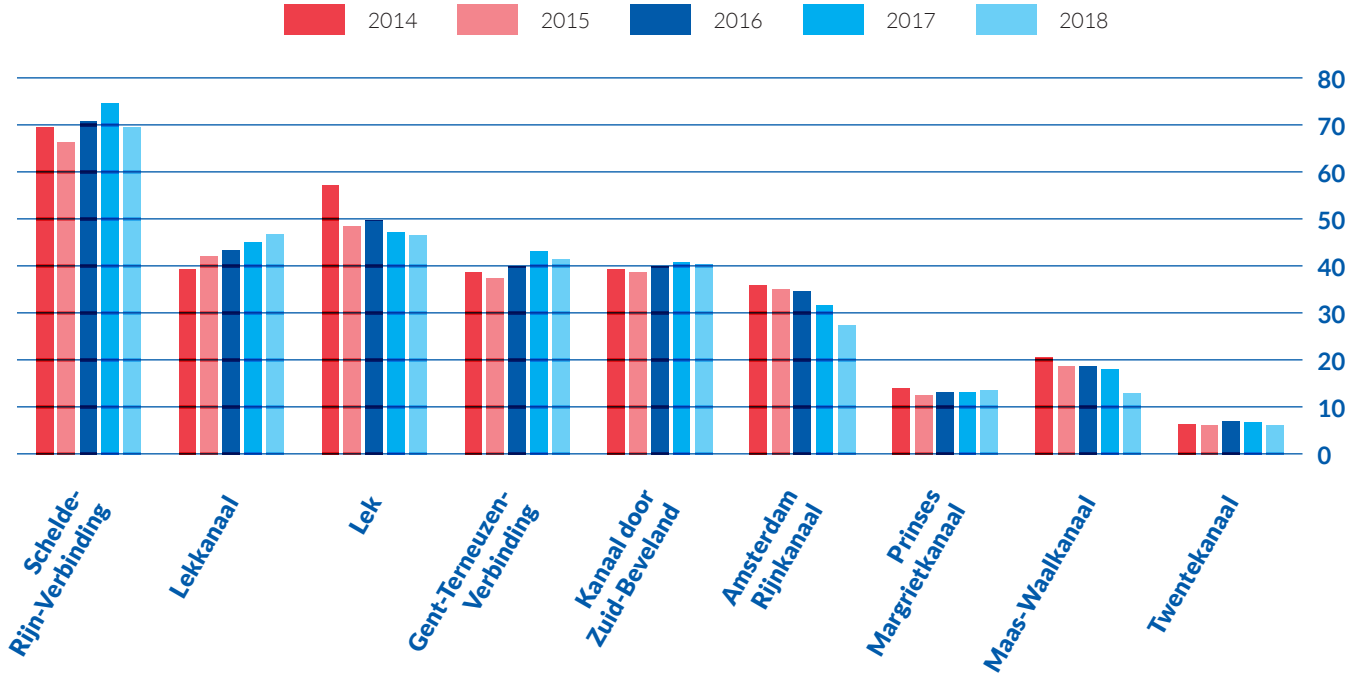
DIE NIEDERLANDE – BEFÖRDERUNGSMENGE AUF WASSERSTRASSEN OHNE SCHLEUSEN
(MILLIONEN TONNEN)



Quelle: Rijkswaterstaat und Panteia-Auswertung

Von den mit Schleusen ausgestatteten Wasserstraßen ist die Schelde-Rhein-Verbindung eine wichtige Verbindung zwischen Antwerpen und dem Rhein und Rotterdam. Der Gent-Terneuzen-Kanal verknüpft den Hafen von Gent mit dem Fluss Schelde (mit seinem Nebenarm in der Nähe der Nordsee).

DIE NIEDERLANDE – BEFÖRDERUNGSMENGE AUF WASSERSTRASSEN MIT SCHLEUSEN
(MILLIONEN TONNEN)



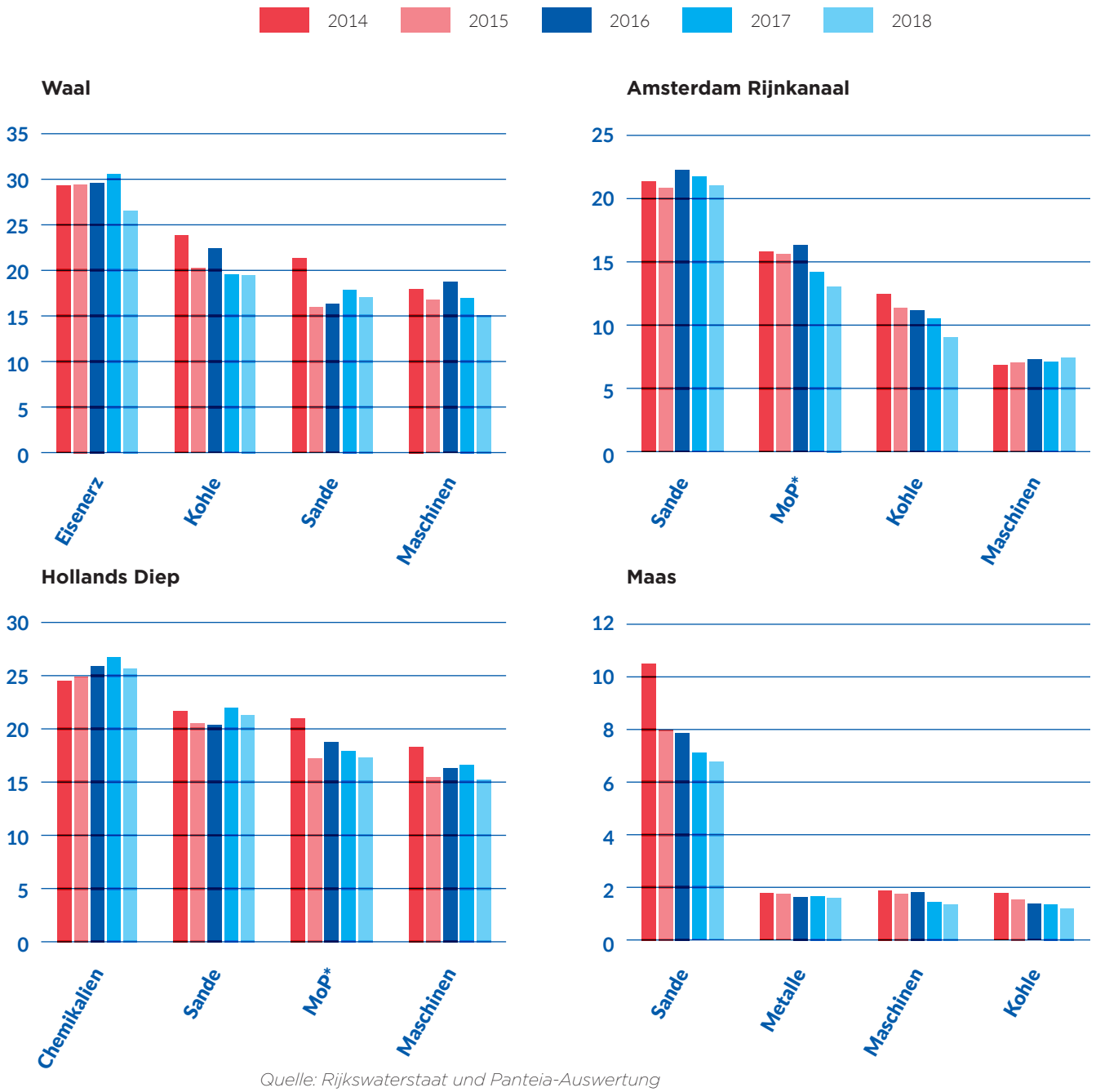
Quelle: Rijkswaterstaat und Panteia-Auswertung

Die folgenden Zahlen enthalten detaillierte Güterverkehrsstatistiken für vier ausgewählte niederländische Wasserstraßen. In diesem Fall wurden nur die vier wichtigsten Gütersegmente dargestellt, um den Fokus auf die Hauptfunktionen einer Wasserstraße zu legen.

Der Fluss Waal weist einen hohen Anteil an Rohstoffen für die Stahlindustrie auf. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass er einen Teil des südlichen Rheinmündungsarms darstellt, auf dem Eisenerze und Kohle von Rotterdam in das Ruhrgebiet in Deutschland befördert werden.

Auf dem Amsterdam Rijnkanaal spielen Sande und Mineralölprodukte eine wichtige Rolle. Es sei hier darauf hingewiesen, dass Amsterdam der weltgrößte Benzinhafen ist und dass der Verkehr von Benzin und seinen Komponenten in der Region sehr hoch ist (Siehe auch die Analyse der Frachtraten und Beförderungsmengen für die CITBO (Corporation Inland Tanker Barge Owners) in Kapitel 3).

BINNENSCHIFFFAHRT AUF AUSGEWÄHLTEN NIEDERLÄNDISCHEN WASSERSTRASSEN PRO GÜTERSEGMENT (MILLIONEN TONNEN)*



Quelle: Rijkswaterstaat und Panteia-Auswertung
** MoP = Mineralölprodukte*

Binnenwasserstraßen in Deutschland

Die deutschen Binnenwasserstraßen wurden in vier geografische Regionen unterteilt: Westen, Norden, Süden und Osten. Selbst ohne den Rhein besitzt der Westen die höchste Zahl an Binnenwasserstraßen mit einer enormen Beförderungsmenge von mehr als 1 Million Tonnen pro Jahr.

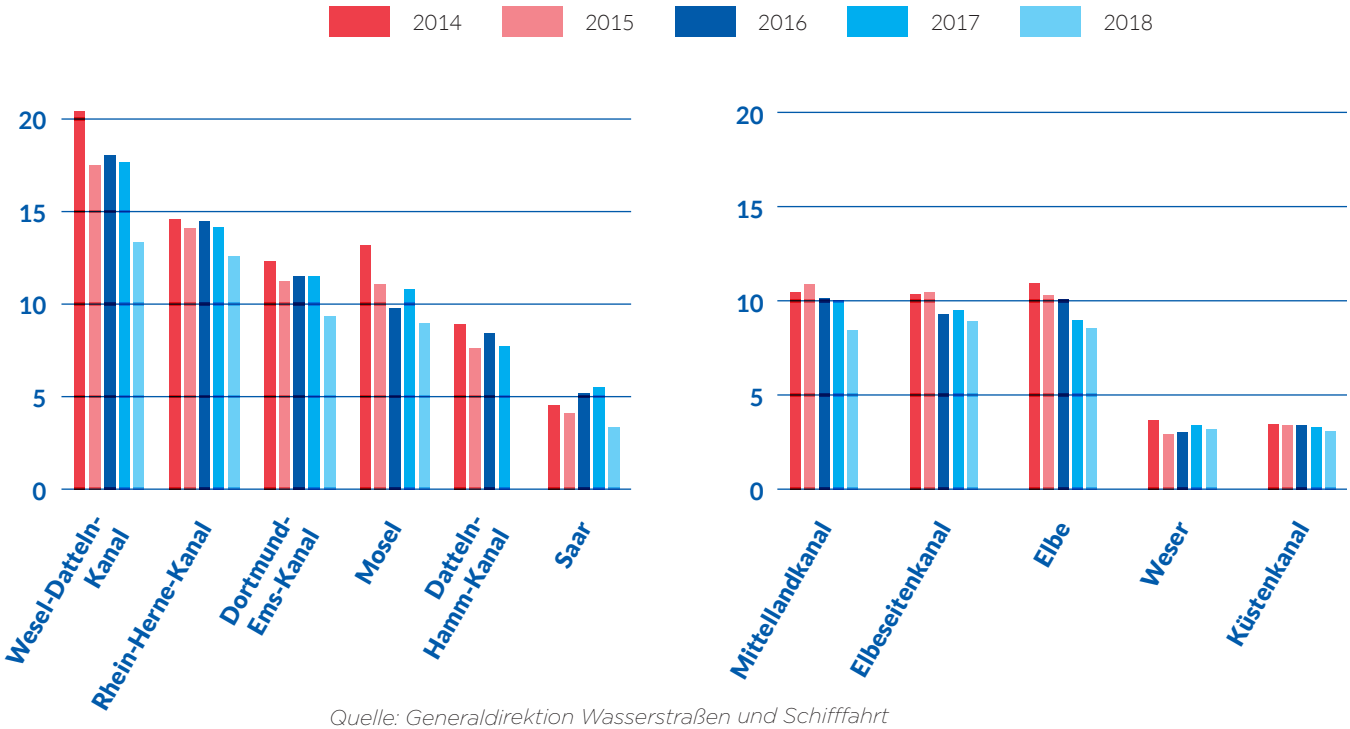
Ein Netzwerk von vier wichtigen Kanälen (westdeutsches Kanalnetz) dient als Transportrouten für die Verteilung von Endprodukten aus Raffinerien, chemischen Erzeugnissen und für die Lieferung von Rohstoffen für die Kohlekraftwerke. Einer dieser Kanäle ist der Rhein-Herne-Kanal, auf dem jedes Jahr 5 Millionen Tonnen Mineralölprodukte befördert werden. Mehr als 2 Millionen finden sich auf dem Dortmund-Ems-Kanal. Auf beiden Kanälen registrierte dieses Segment in den vergangenen Jahren einen Anstieg. Auf dem Wesel-Datteln-Kanal werden jedes Jahr rund 3 Millionen Tonnen an Mineralölprodukten befördert, und mehr als 1 Million auf dem Datteln-Hamm-Kanal. Die Mosel und die Saar sind zwei Nebenflüsse des Rheins, bei denen, auf Grund der Stahlindustrie in der Saar-Region, Eisenerze und Kohle den größten Anteil bei der Güterbeförderung ausmachen.

Die nördlichen Wasserstraßen (Elbe, Elbe-Seiten-Kanal, Mittelland-Kanal, Weser) rangieren in Deutschland hinsichtlich der Menge an beförderten Gütern an zweiter Stelle. Sie befinden sich im Hinterland des größten deutschen Seehafens (Hamburg). Mineralölprodukte bilden das wichtigste Frachtsegment auf der Elbe und dem Elbe-Seiten-Kanal, landwirtschaftliche Erzeugnisse das auf dem Mittelland-Kanal.

Vier Wasserstraßen finden sich im südlichen Teil Deutschlands: die beiden Rheinnebenflüsse Main und Neckar, der Main-Donau-Kanal und die Donau. Das größte Gütersegment auf dem Main und Neckar sind Sande, Steine und Baustoffe, die hauptsächlich in Richtung Rhein transportiert werden. Auf dem Main-Donau-Kanal und der Donau wird die Güterbeförderung von Agrargütern, Nahrungs- und Futtermitteln dominiert.

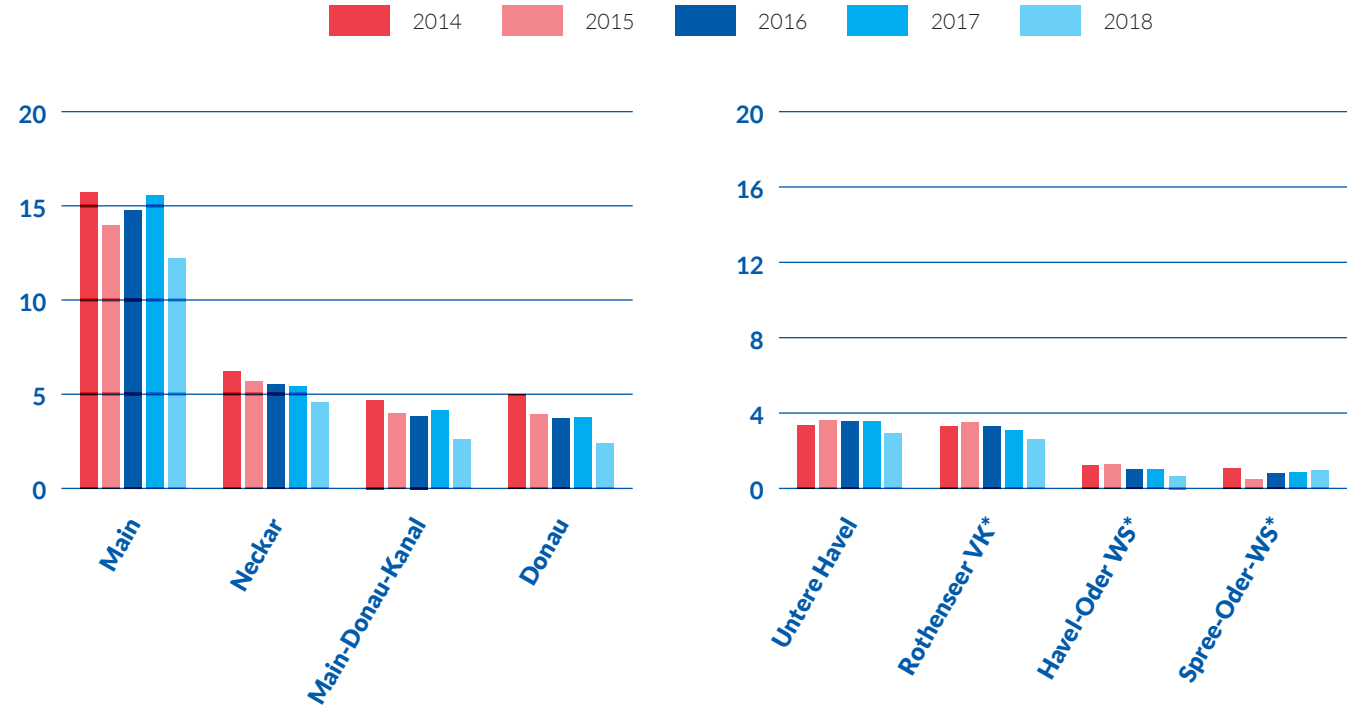
Auf den Binnenwasserstraßen in Ostdeutschland spielen Sande, Steine und Baustoffe eine wichtige Rolle (Untere Havel in der Nähe von Berlin, Spree-Oder-Wasserstraße), die sogar einen ansteigenden Trend aufweisen.

DEUTSCHLAND – WASSERSTRASSEN IN DEN WESTLICHEN UND NÖRDLICHEN LANDESTEILEN (MILLIONEN TONNEN)



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

DEUTSCHLAND – WASSERSTRASSEN IN DEN SÜDLICHEN UND ÖSTLICHEN LANDESTEILEN (MILLIONEN TONNEN)

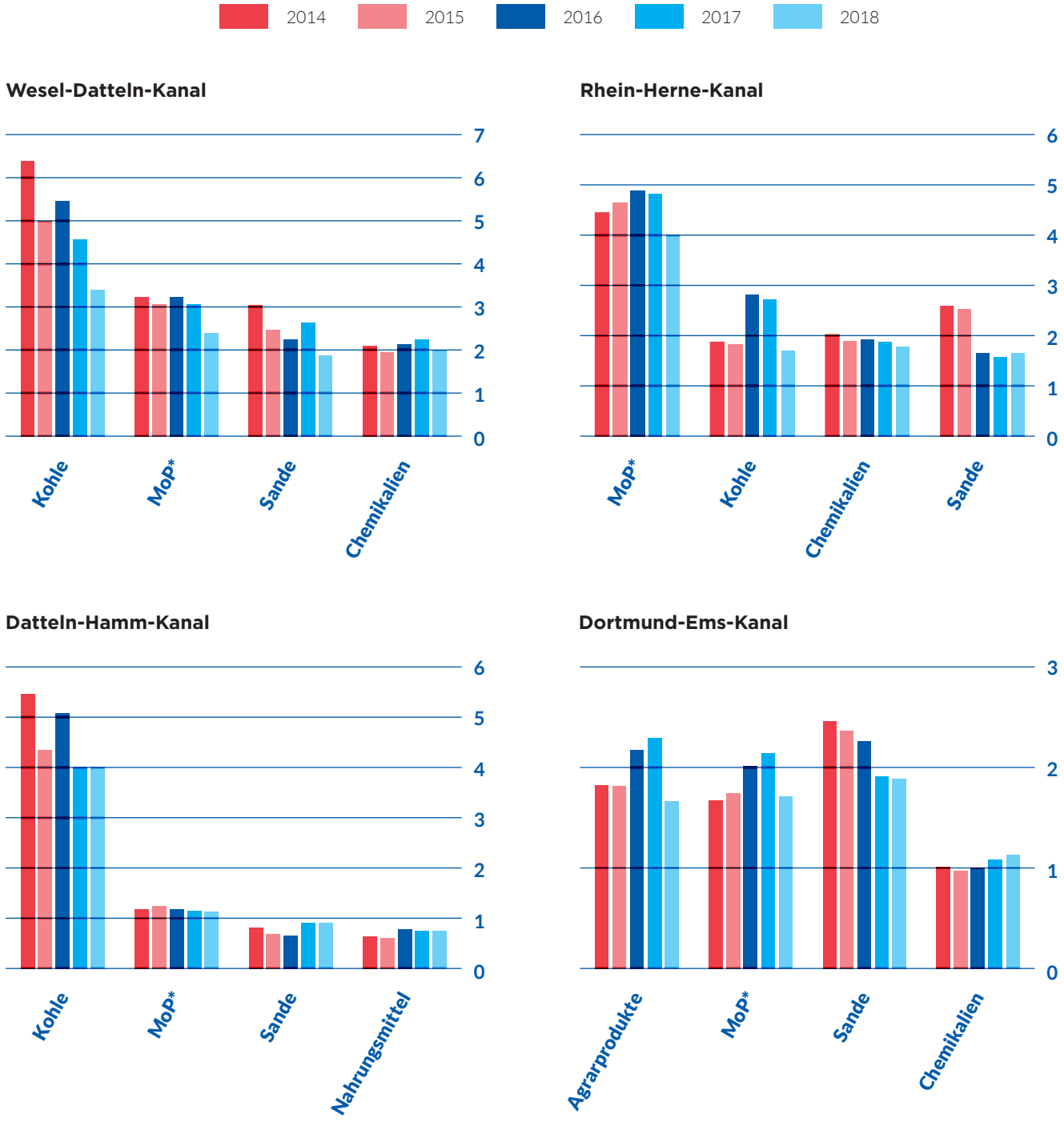


Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** VK = Verbindungskanal, WS = Wasserstraße*

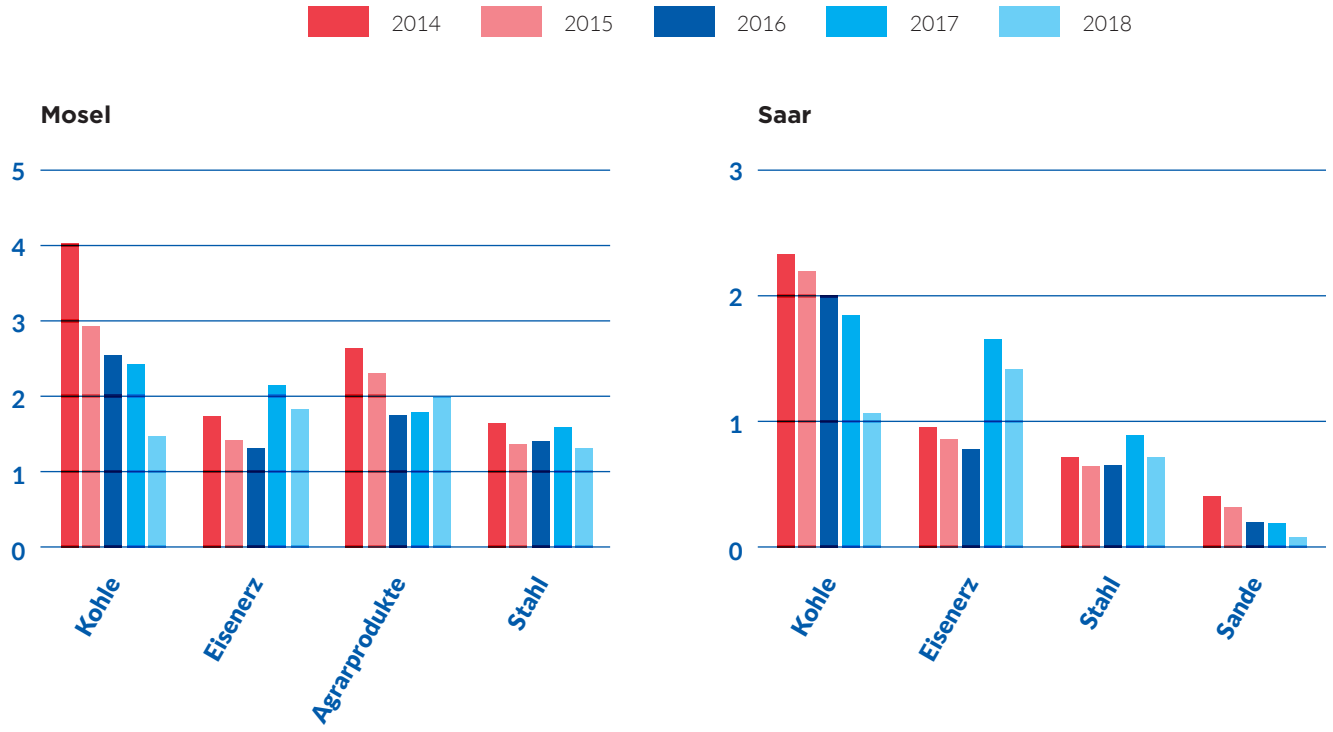
Binnenschifffahrt in Deutschland pro Wasserstraße und Gütersegment

Um einen Überblick über die wichtigsten Produktkategorien pro Wasserstraße zu geben, werden in den folgenden Abbildungen nur die vier größten Segmente gezeigt.

DEUTSCHLAND – WESTEN (MILLIONEN TONNEN)

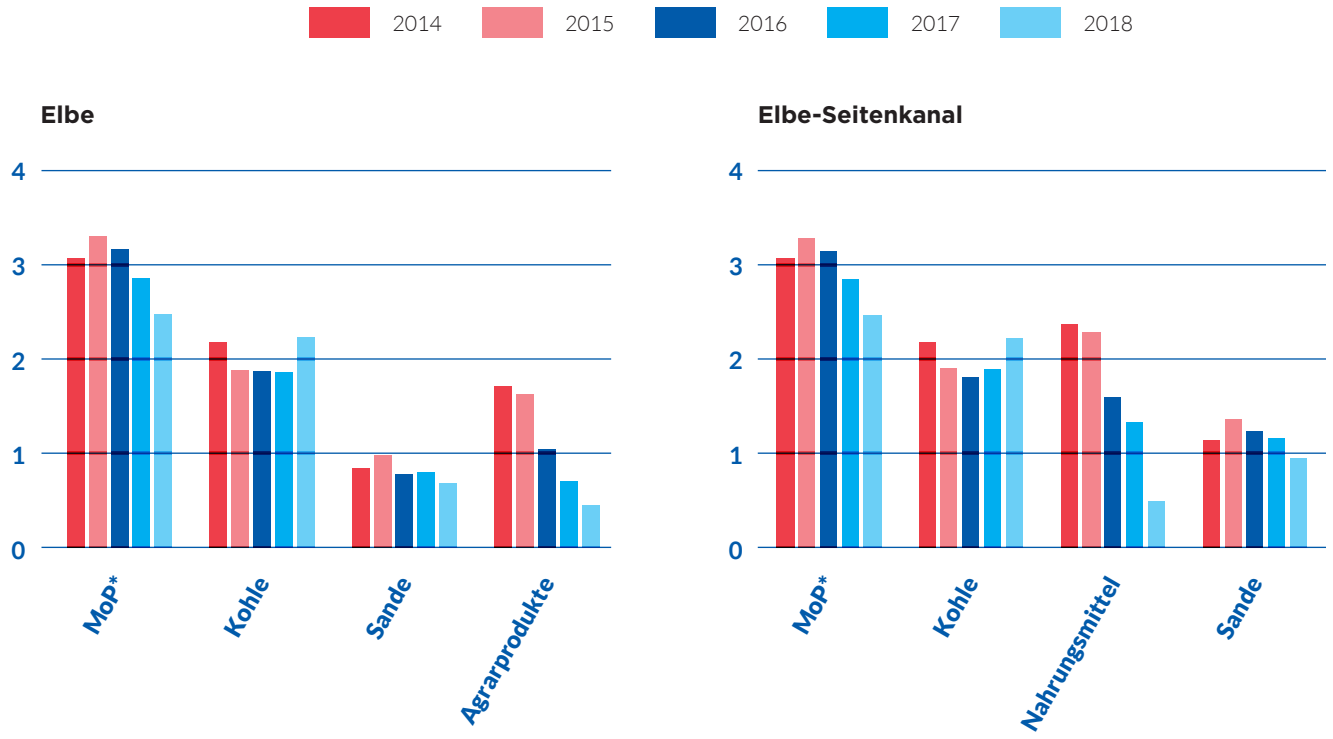


Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** MoP = Mineralölprodukte*

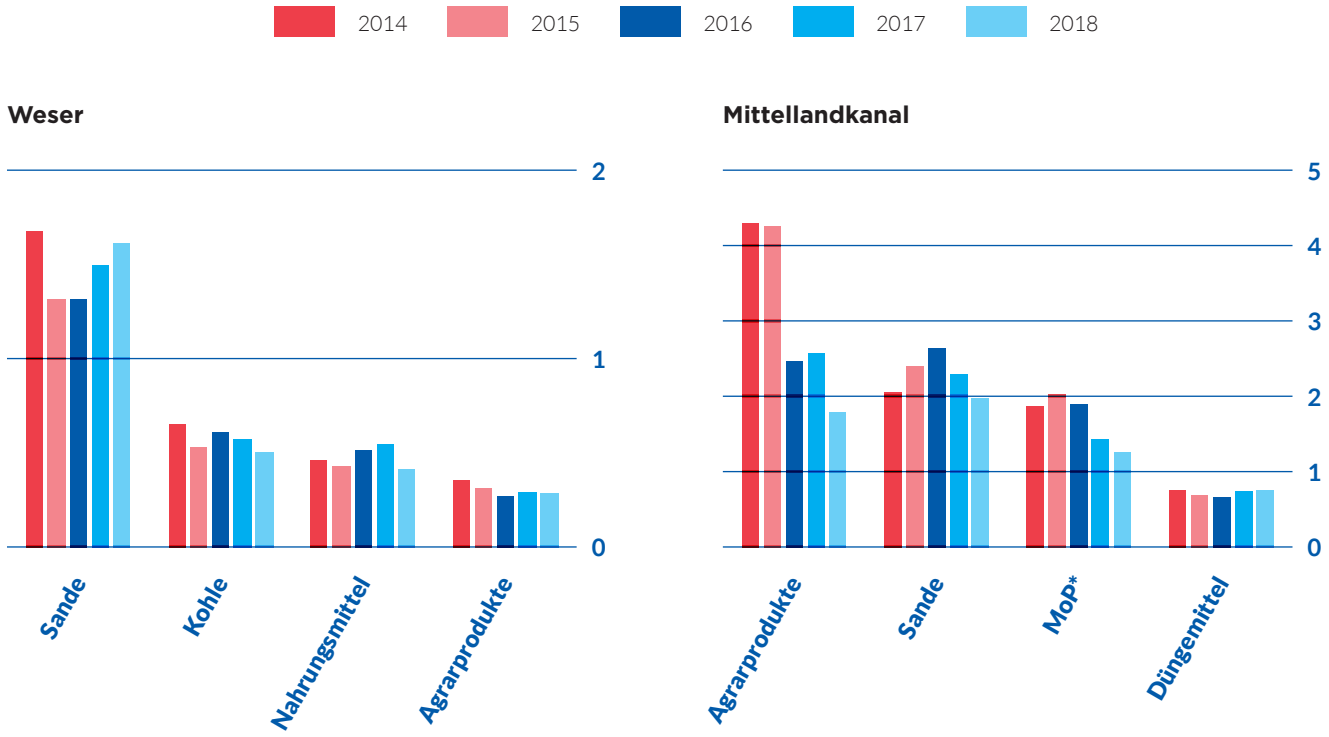


Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

DEUTSCHLAND – NORDEN (MILLIONEN TONNEN)



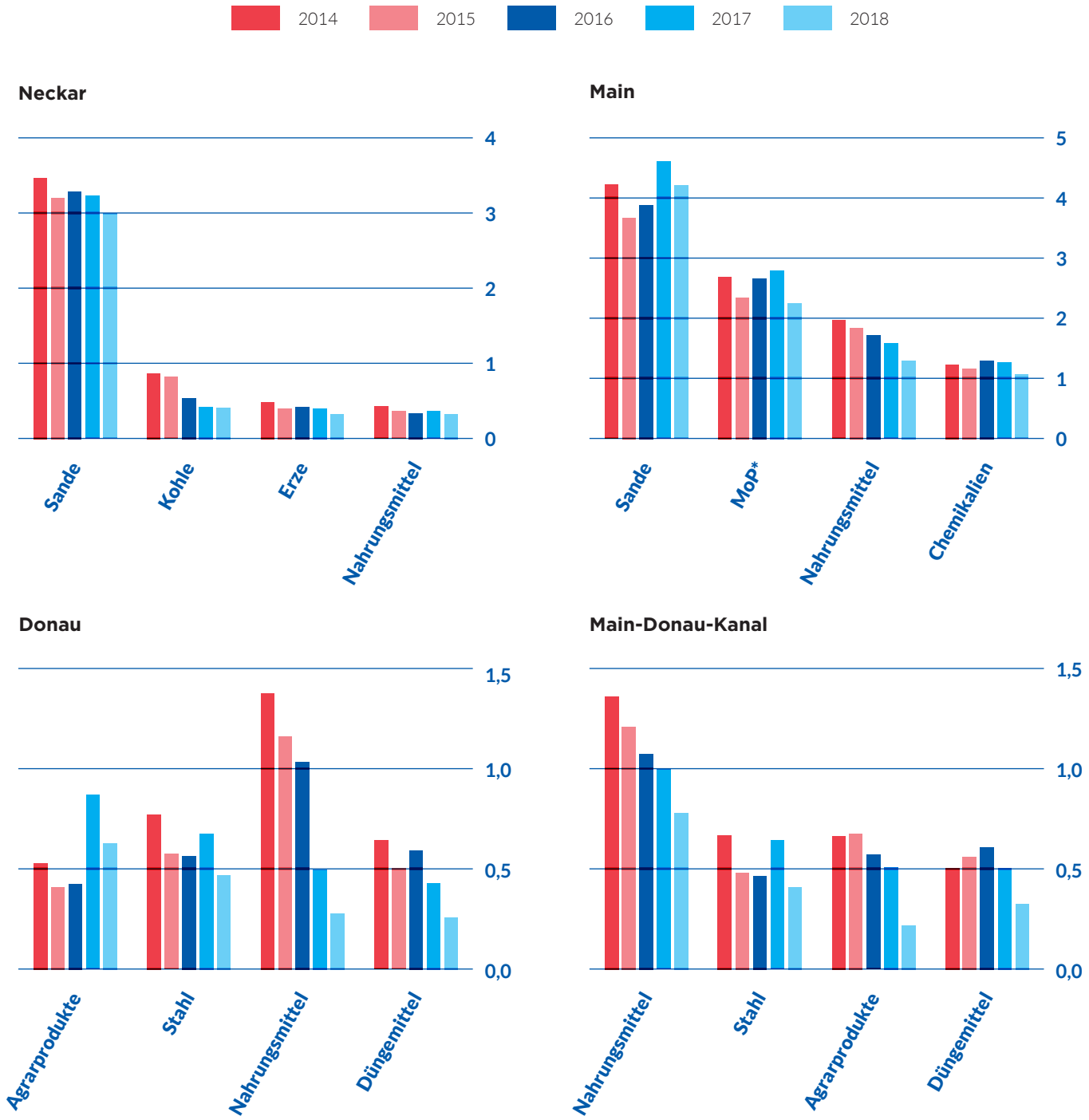
Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
MoP = Mineralölprodukte



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** MoP = Mineralölprodukte*

Dänemark
Kiel
Brunsbüttel
Rostock
Lübeck
Hamburg
Bremerhaven
Bremen
Niederlande
Polen
Ems
Küstenkanal
Dortmund-Ems-Kanal
Weser
Elbe
Elbeseitenkanal
Untere Havel
Havel-Oder-WS
Oder
Berlin
Spree-Oder-WS
Odra (Oder)
Mittellandkanal
Hannover
Braunschweig
Rothenseer VK
Magdeburg
Osnabrück
Wesel-Datteln-Kanal
Münster
Datteln-Hamm-Kanal
Hamm
Dortmund
Rhein-Herne-Kanal
Duisburg
Düsseldorf
Köln
Bonn
Rhein
Belgien
Dresden
Labe (Elbe)
Koblenz
Mosel
Luxemburg
Trier
Saar
Saarbrücken
Mainz
Frankfurt (Main)
Main
Würzburg
Mannheim
Neckar
Heilbronn
Karlsruhe
Stuttgart
Main-Donau-Kanal
Nürnberg
Regensburg
Donau
Passau
Linz
Tschechische Republik
Straßburg
Kehl
Frankreich
Freiburg
Mulhouse
Basel
Schweiz
München
Österreich

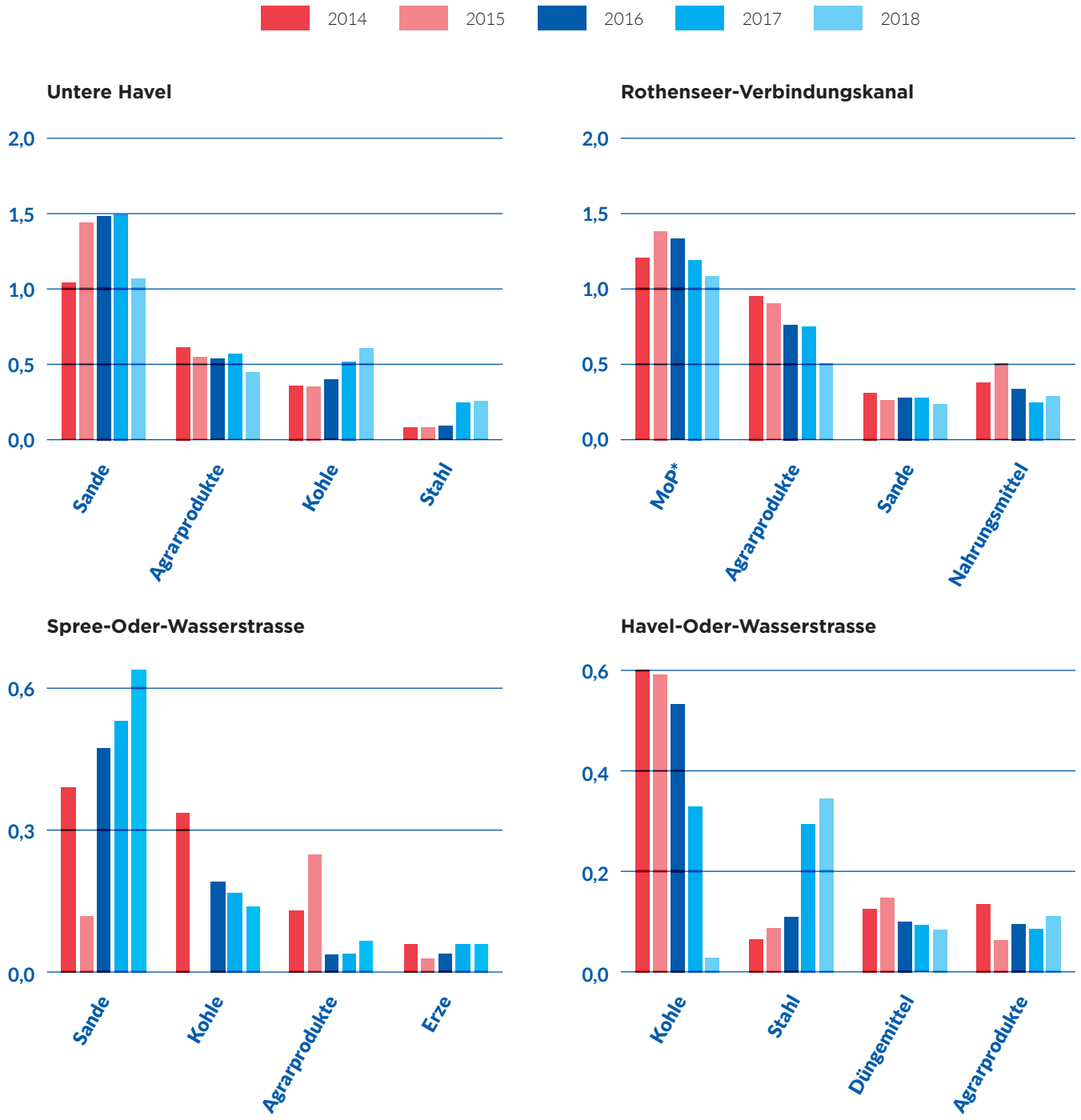
DEUTSCHLAND – SÜDEN (MILLIONEN TONNEN)



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

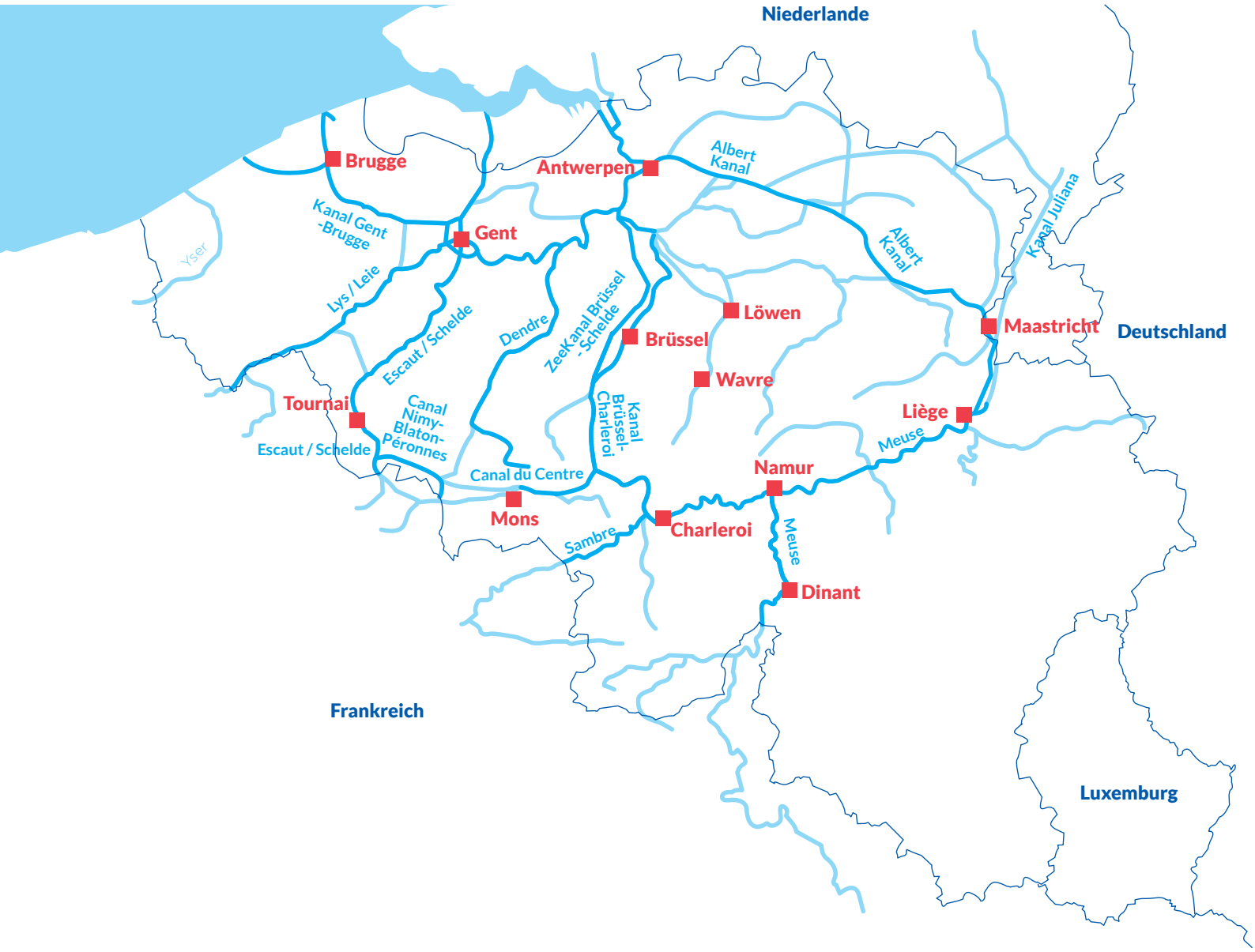
** MoP = Mineralölprodukte*

DEUTSCHLAND – OSTEN (MILLIONEN TONNEN)



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** MoP = Mineralölprodukte*

Binnenwasserstraßen in Belgien

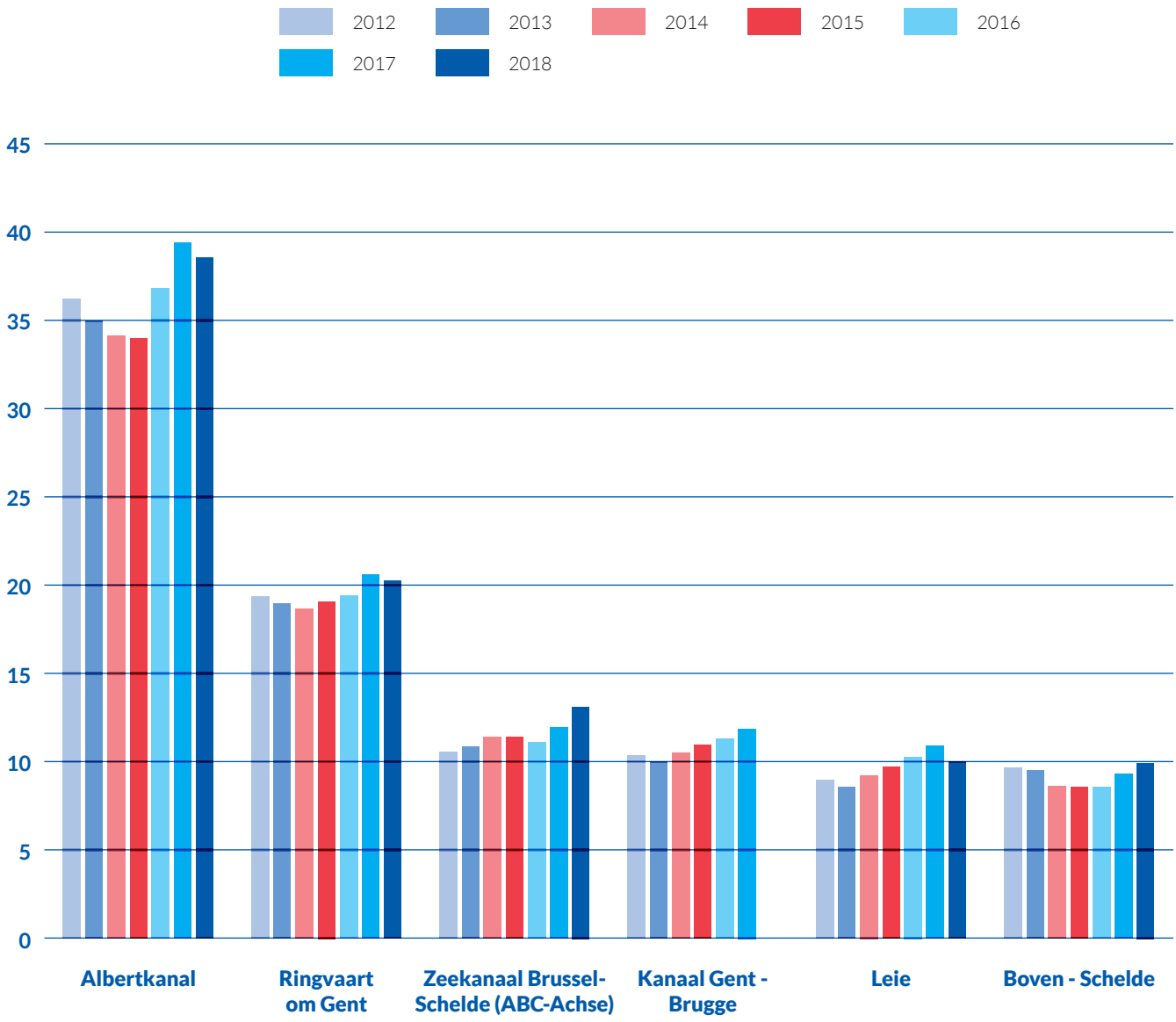


Alle belgischen Binnenwasserstraßen mit mindestens einer Million Tonnen an Güterverkehr wurden berücksichtigt und in zwei Hauptregionen unterteilt: Flandern und Wallonien.

Ein typisches Merkmal der Güterbeförderung durch die Binnenschifffahrt in Belgien ist der hohe Anteil an Sanden, Steinen und Baustoffen. Auf dem Fluss Maas (Meuse) etwa werden jedes Jahr mehr als 6 Millionen Tonnen dieser Rohstoffe transportiert. Auf der oberen Schelde (Haut Escaut), die von Süden nach Norden fließt (und in Flandern Boven Schelde genannt wird), liegt die Menge an Sanden, Steinen und Baustoffen jedes Jahr bei rund 3 Millionen Tonnen.

Im nördlichen Teil von Belgien (Flandern), ist der Albertkanal die wichtigste Binnenwasserstraße mit einem jährlichen Frachtvolumen von fast 40 Millionen Tonnen. Der Zeekanaal Brüssel-Schelde ist ebenfalls ziemlich wichtig, da er den nördlichen Abschnitt einer zentralen Nord-Süd-Wasserstraßenachse darstellt, die sogenannte ABC-Achse, die Antwerpen mit Brüssel und Charleroi verbindet. Der südliche Abschnitt dieser Achse erscheint als Kanal Charleroi-Brüssel in den Daten für Wallonien.

FLANDERN – GESAMTGÜTERBEFÖRDERUNG DURCH DIE BINNENSCHIFFFAHRT PRO FLUSS UND KANAL (MILLIONEN T)

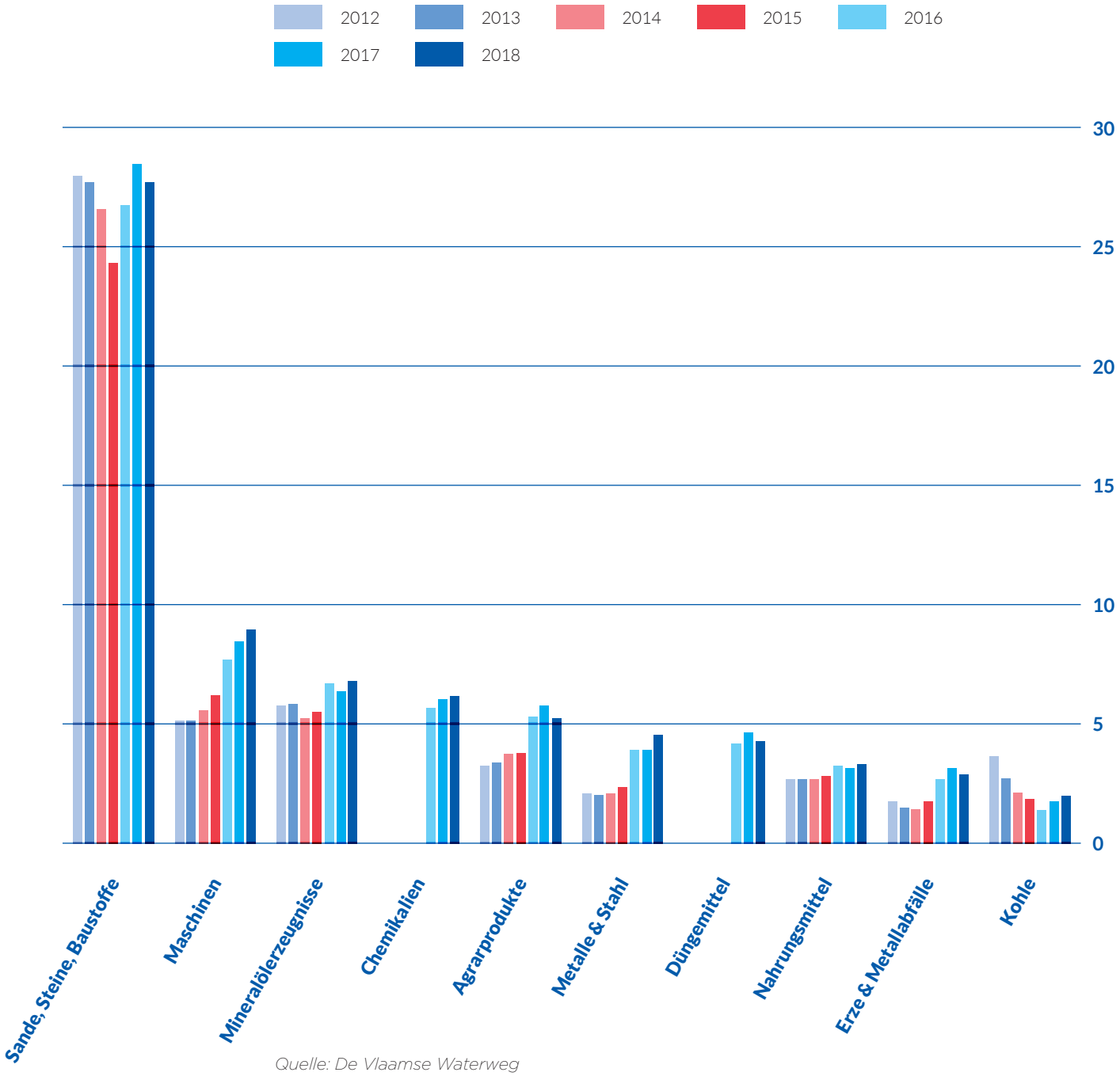


Quelle: De Vlaamse Waterweg

Die folgende Abbildung zeigt, dass Sande, Steine und Baustoffe das bei weitem größte Gütersegment in Flandern darstellen. Die meisten Gütersegmente wiesen in den Jahren 2016-2018 einen positiven Trend auf, wobei die Produktgruppe „Alle weiteren Produkte“ den stärksten Anstieg zeigt.

Für die flämischen Wasserstraßen sind Verkehrsstatistiken nach Güterart nur für das gesamte Netz flämischer Wasserstraßen verfügbar, während die entsprechenden Daten für Wallonien für jede einzelne Wasserstraße zur Verfügung stehen.

FLANDERN - GÜTERBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRASSEN NACH GÜTERSEGMENT*

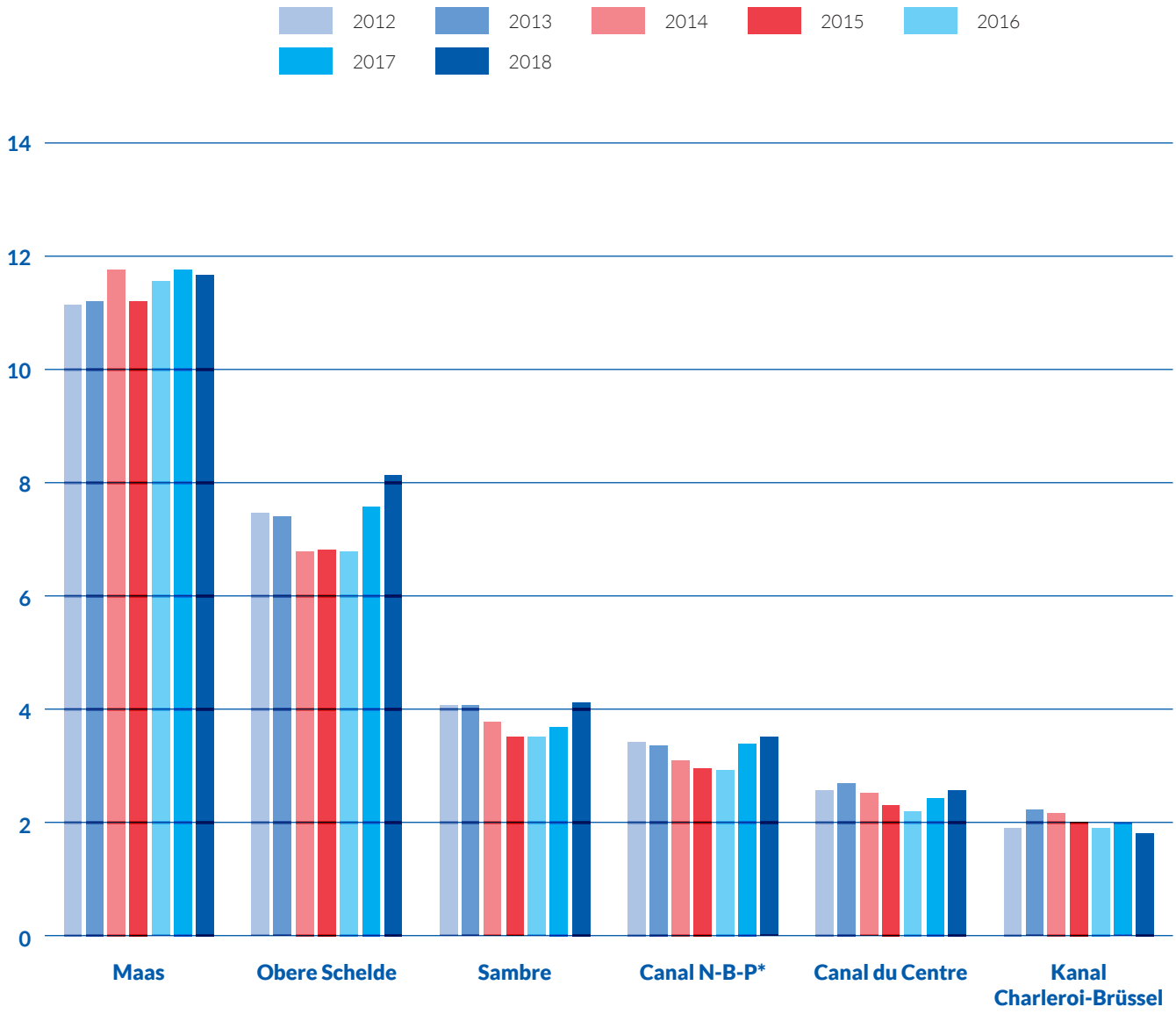


Quelle: De Vlaamse Waterweg

**Getrennte Daten für Chemikalien und Düngemittel sind nur für die Jahre ab 2016 verfügbar*

In Wallonien weist der Fluss Maas (Meuse) im Jahr 2018 eine Frachtmenge von fast 12 Millionen Tonnen auf. Die obere Schelde (Haut Escaut) hat in Wallonien etwas weniger Frachtverkehr (8,1 Millionen Tonnen) als auf ihrem Weg durch Flandern (wo sie als Boven Schelde bekannt ist und 10 Millionen Tonnen Verkehr aufweist). Die Gesamtentwicklung ist jedoch in beiden Abschnitten dieses Flusses recht ähnlich.

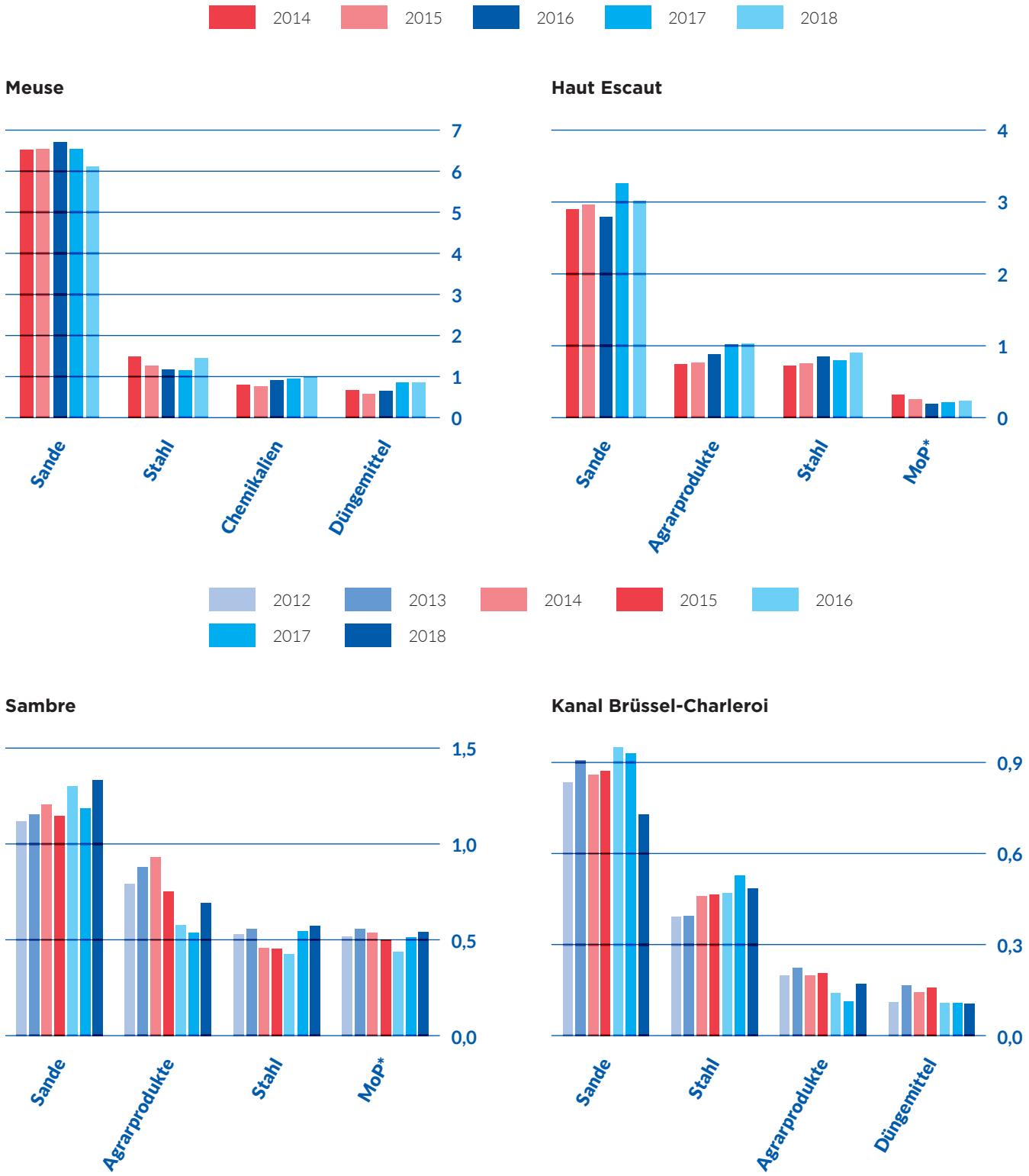
WALLONIEN – GESAMTGÜTERBEFÖRDERUNG DURCH DIE BINNENSCHIFFFAHRT PRO FLUSS UND KANAL (MILLIONEN T)*



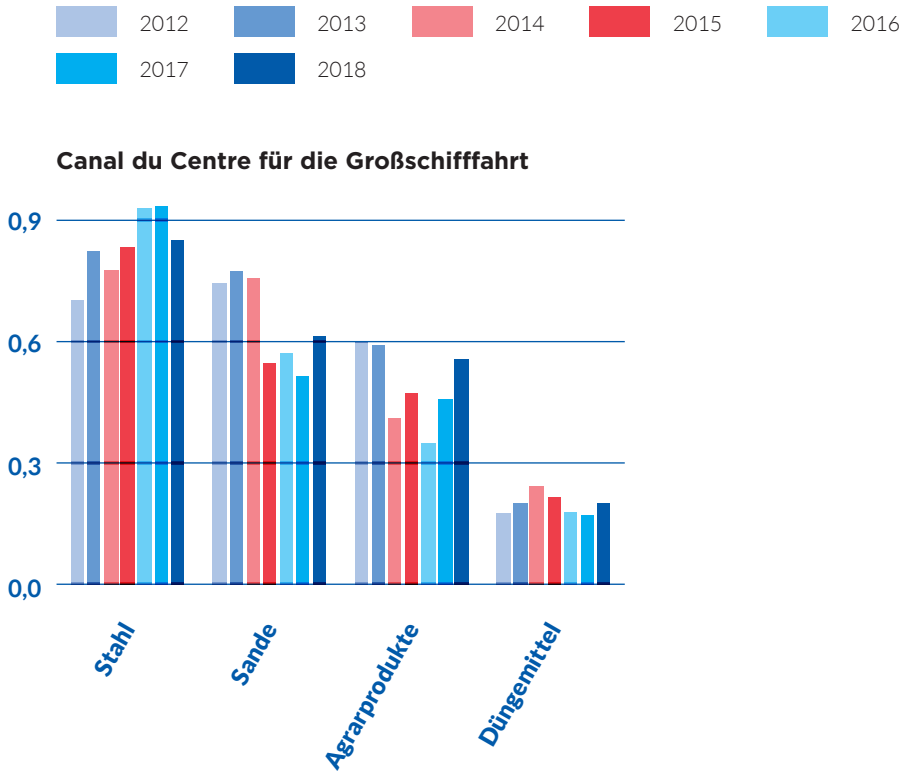
Quelle: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
** Canal N-B-P = Kanal Nimy-Blaton-Peronnes*

In den nächsten Abbildungen wurden nur die vier größten Gütersegmente für jede Binnenwasserstraße ausgewählt.

BINNENWASSERSTRASSEN IM SÜDLICHEN BELGIEN (WALLONIEN) PRO GÜTERSEGMENT
(MILLIONEN T)*

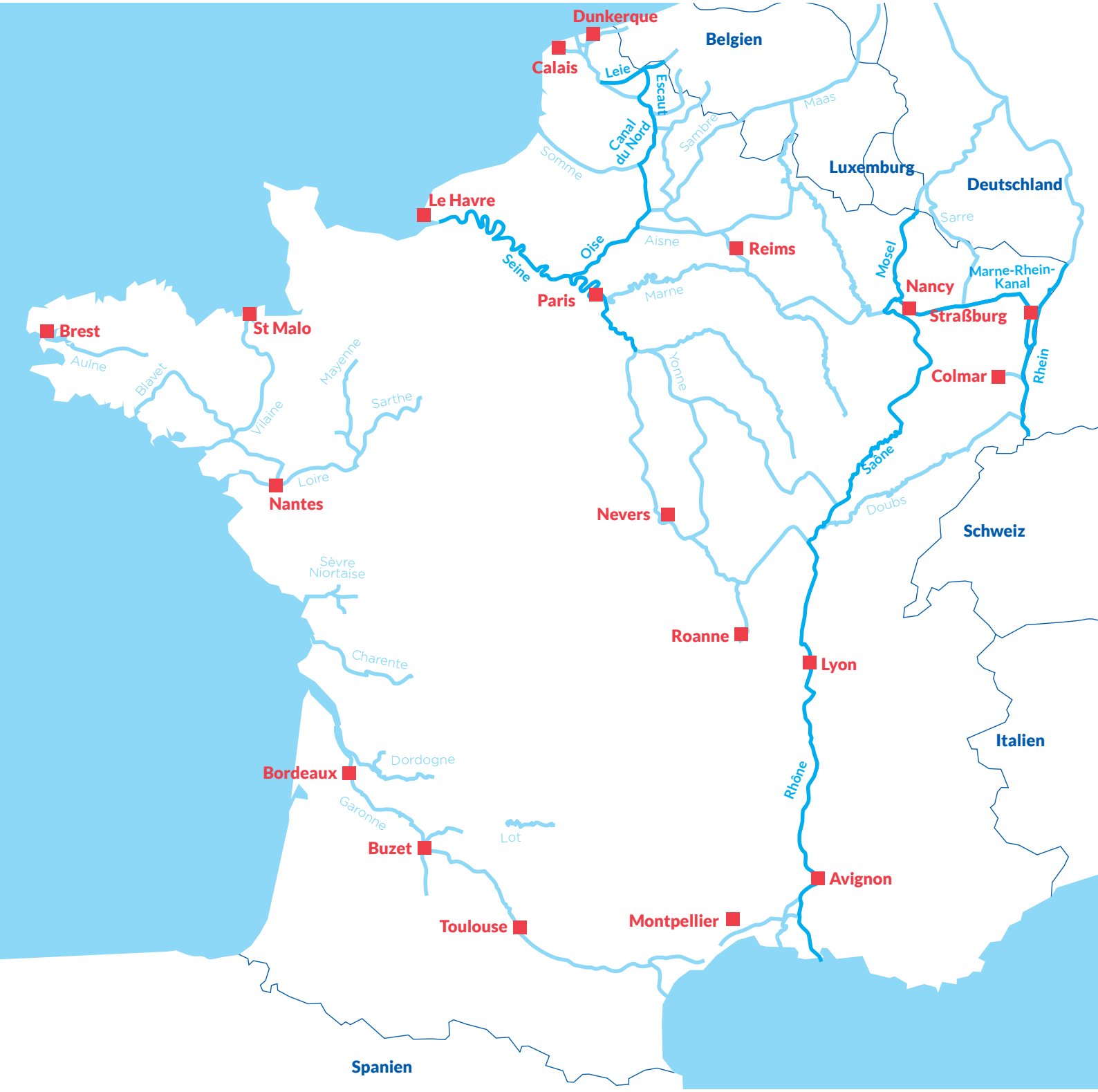


Quelle: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
** MoP = Mineralölprodukte*



Quelle: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Binnenwasserstraßen in Frankreich



Das französische Binnenwasserstraßennetz umfasst vier Hauptregionen: Das Nord-Pas-de-Calais-Becken, das Seine-Becken, das östliche Becken (Mosel & Kanäle des östlichen Beckens), das Rheinbecken und das Rhône-Saône-Becken. Die Zahlen für den Rhein werden in einem eigenen Abschnitt analysiert.

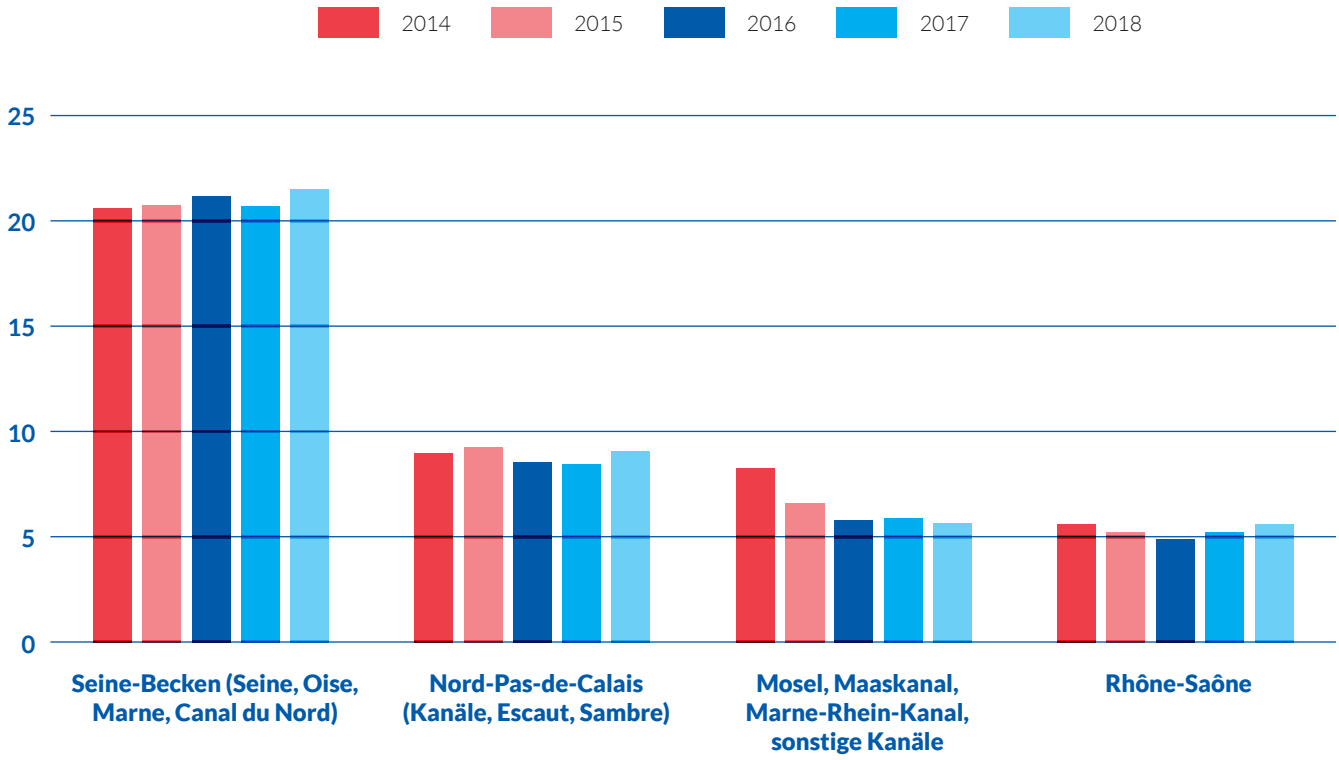
Bezüglich der Güterbeförderung steht das Seine-Becken mit rund 20 Millionen Tonnen Frachtverkehr pro Jahr an erster Stelle. Seine Hauptwasserstraßen sind die Flüsse Seine, Oise, Marne und die Kanäle, wie der Canal du Nord, der durch das Projekt Canal Seine-Nord-Europe aufgewertet wird. Das wichtigste Produktsegment sind Sande, Steine und Baustoffe. Die Daten zeigen einen Anstieg dieser Materialien seit 2015.

Das Nord-Pas-de-Calais-Becken umfasst ebenfalls zahlreiche Kanäle; darunter sind diejenigen, die die Seehäfen von Calais und Dunkerque mit dem Hinterland verbinden, von großer Bedeutung. Daten bezüglich der kanalisierten Flüsse Escaut und Sambre, die nach Belgien fließen, finden sich in den Abschnitten über Frankreich und Belgien (Wallonien).

Das östliche Becken umfasst den französischen Teil der Mosel ebenso wie kleine Kanäle (östliches Freycinet-Netz): Maaskanal, Marne-Rhein-Kanal, Kanal zwischen Champagne und Bourgogne, Canal des Vosges. Auf dem französischen Teil des Flusses Mosel nehmen landwirtschaftliche Erzeugnisse den ersten Platz aller Gütersegmente ein. Sie werden hauptsächlich flussabwärts zum Rhein befördert.

Das Rhône-Saône-Becken umfasst die Flüsse Rhône und Saône und den Kanal, der die Rhône mit dem Rhein verbindet. Dieser Kanal in seiner aktuellen Größe wird hauptsächlich für touristische Zwecke und nicht für die Güterbeförderung genutzt.

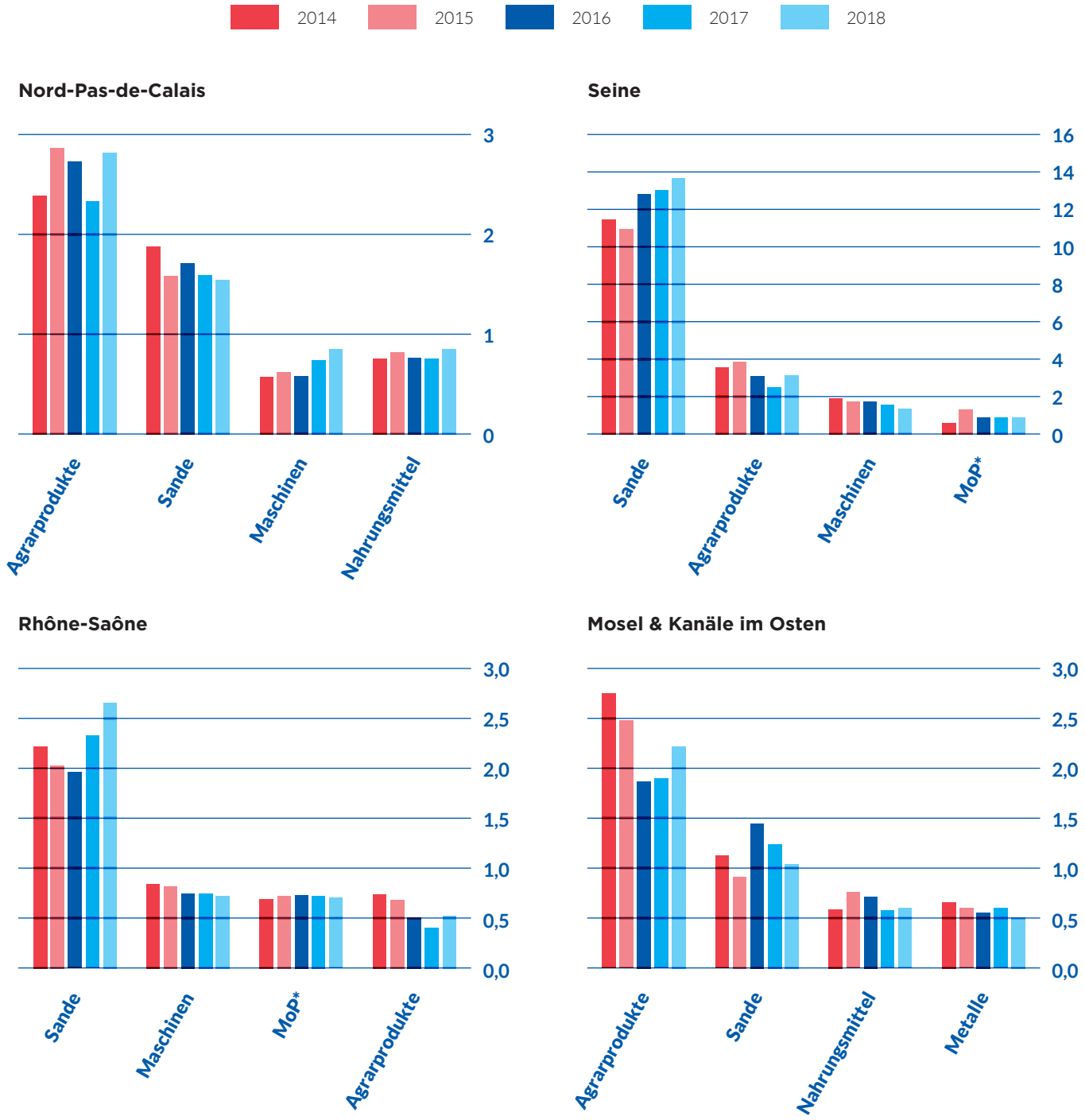
AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN FRANKREICH BEFÖRDERTE GÜTER
(IN MILLIONEN TONNEN)



Quelle: VNF

Die vier größten Gütersegmente für jedes französische Flussbecken werden in den folgenden Abbildungen dargestellt.

Im Jahr 2018 fand bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in allen vier wichtigen französischen Wasserstraßenregionen ein Anstieg statt, der durch bessere Ernteergebnisse im Vergleich zum Vorjahr erklärt werden kann. Die Beförderung von Sanden, Steinen, Kies und Baustoffen stieg im Seine- und im Rhône-Saône-Becken, während sie im Nord-Pas-de-Calais-Becken ziemlich stabil war und im Nordost-Becken (Mosel & Kanäle im Osten) etwas zurückging.



Quelle: VNF
** MoP = Mineralölprodukte*

BEFÖRDERUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT NACH GÜTERART AUF DER DONAU

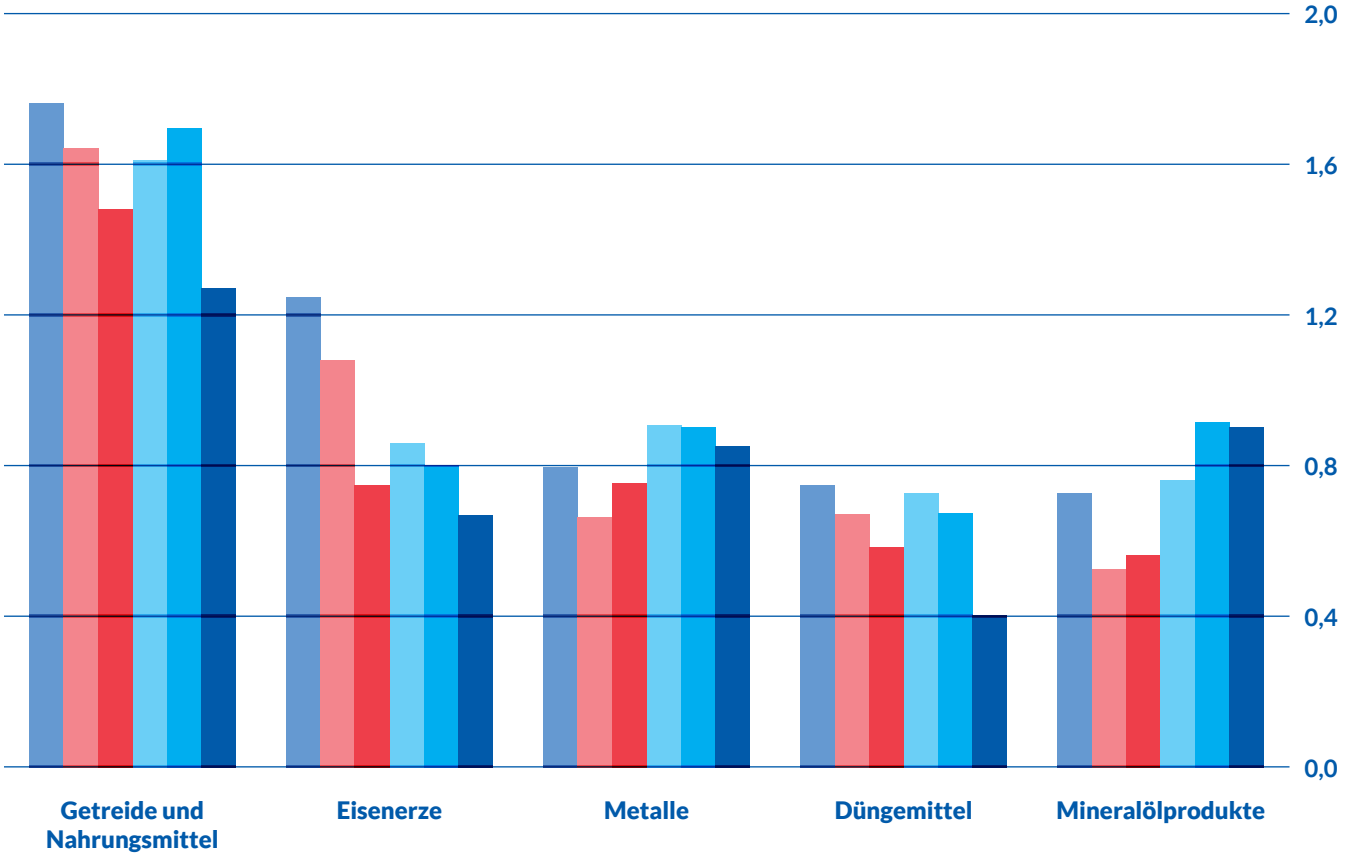
Rund 75% der Gesamtverkehrsleistung auf der Donau finden auf der unteren Donau statt, nur ein Viertel auf der mittleren und oberen Donau. Während die Güterbeförderung auf der unteren Donau von der Unabhängigkeit von Niedrigwasserständen in dieser Region profitierte und ihre Mengen im Jahr 2018 steigern konnte, wurden die obere und mittlere Donau von den Niedrigwasserphasen im Jahr 2018 ziemlich negativ beeinflusst.

Im Zuge der positiven wirtschaftlichen Grundlagen in den Donaustaaten im Jahr 2018 (siehe Kapitel 1) steigerten die Industrien, die für den Donauschifffahrtsmarkt von Bedeutung sind (Stahlindustrie, Mineralölindustrie und Agrarsektor) ihre Aktivität im Jahr 2018 mit positiven Ergebnissen für die Transportnachfrage in der ersten Jahreshälfte 2018.[7] Meteorologische Einschränkungen in der zweiten Jahreshälfte waren die Hauptursache, weshalb dieser wirtschaftliche Aufwärtstrend sich nicht in einem höheren Jahresergebnis auf der Donau niederschlagen konnte.

Die Güterbeförderung auf der oberen Donau wird auf der Basis von Daten der Schleuse von Gabčíkovo dargestellt. An diesem Grenzpunkt summierte sich die Gesamtgütermenge im Jahr 2018 auf 4,5 Millionen Tonnen (-18,4% im Vergleich zu 2017). 58% der Mengen werden durch Schubverbände transportiert, und 42% durch Güterschiffe mit eigenem Antrieb. Rund 66% der Gesamtmenge, die Gabčíkovo passiert, befindet sich im Transitverkehr stromaufwärts, mit Zielen hauptsächlich in Österreich.

[7] Quelle der meisten Daten und Informationen über die Donauschifffahrt in diesem Unterkapitel: Marktbeobachtung der Donaukommission, April 2019. Im Agrarsektor zeigen die Daten von Eurostat einen Anstieg der Ernteergebnisse in den Donaustaaten im Jahr 2018.

BEFÖRDERTE GÜTER AUF DER OBEREN DONAU BEI GABČÍKOVO NACH GÜTERART
(IN MILLIONEN TONNEN)*



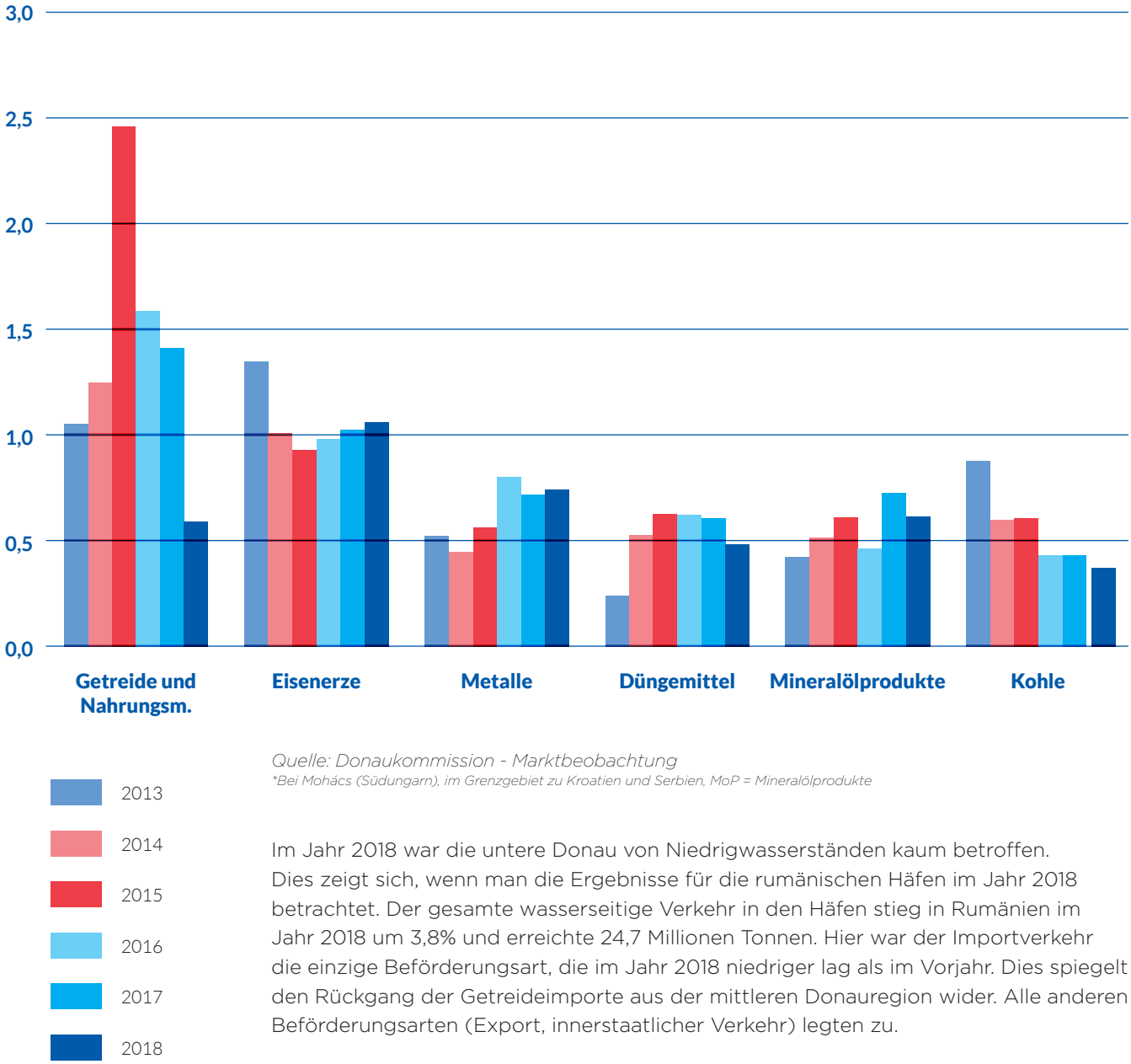
2013
2014
2015
2016
2017
2018

Quelle: Donaukommission - Marktbeobachtung
**Bei Gabčíkovo (Grenze zwischen Slowakei und Ungarn)*

Die Güterbeförderung auf der mittleren Donau wird auf der Basis von Daten der Schleuse Mohács in Südungarn dargestellt, nahe der Grenze zwischen Ungarn, Kroatien und Serbien. Der Gesamtgüterverkehr betrug 4,5 Millionen Tonnen im Jahr 2018, ein Rückgang von rund 20% im Vergleich zu 2017. 79% dieser Mengen werden durch Schubverbände transportiert, 21% durch Güterschiffe mit eigenem Antrieb. Der Transitverkehr stromaufwärts stellt 57,4% aller beförderten Mengen dar.

Die Segmente Agrarprodukte und Nahrungsmittel (der Transport von Getreide und Nahrungs- und Futtermitteln) erlitten auf der mittleren Donau Verluste. Die Ursache lag nicht so sehr in schlechten Ernteergebnissen, sondern war vielmehr wirtschaftlichen Faktoren geschuldet: Getreideexporte aus den mittleren Donaustaaten (Kroatien, Ungarn, Serbien) verloren Marktanteile an Getreideexporte aus den Staaten um das Schwarze Meer (Türkei, Ukraine). Das Ergebnis war ein starker Rückgang der Getreidebeförderung auf der mittleren Donau in Richtung des Seehafens Constanza, von wo das Getreide vorwiegend nach Nordafrika und in den Nahen Osten exportiert wird.

BEFÖRDERTE GÜTER AUF DER MITTLEREN DONAU BEI MOHÁCS NACH GÜTERART
(IN MILLIONEN TONNEN)*



Quelle: Donaukommission - Marktbeobachtung
**Bei Mohács (Südungarn), im Grenzgebiet zu Kroatien und Serbien, MoP = Mineralölprodukte*

Im Jahr 2018 war die untere Donau von Niedrigwasserständen kaum betroffen. Dies zeigt sich, wenn man die Ergebnisse für die rumänischen Häfen im Jahr 2018 betrachtet. Der gesamte wasserseitige Verkehr in den Häfen stieg in Rumänien im Jahr 2018 um 3,8% und erreichte 24,7 Millionen Tonnen. Hier war der Importverkehr die einzige Beförderungsart, die im Jahr 2018 niedriger lag als im Vorjahr. Dies spiegelt den Rückgang der Getreideimporte aus der mittleren Donauregion wider. Alle anderen Beförderungsarten (Export, innerstaatlicher Verkehr) legten zu.

Eisenerze stellten 44% der gesamten Güterbeförderung in rumänischen Häfen im Jahr 2018 dar. Davon war der größte Teil (88%) innerstaatlicher Verkehr für die rumänische Stahlindustrie, die in der Region der Donaumündung rund um Galati angesiedelt ist und von Seeschiffen erreicht werden kann. Landwirtschaftliche Erzeugnisse folgten mit einem Anteil von 32%, Metalle mit 4%, und Ölprodukte und Kohle machten die verbleibenden Mengen aus.

Es wurden auch steigende Zahlen beim Verkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal beobachtet, der von Cernavodă an der Donau nach Constanza (südlicher Arm) und nach Năvodari (nördlicher Arm) am Schwarzen Meer verläuft.[8]

[8] Der Hauptarm des Kanals, der mit einer Länge von 64,4 km den Hafen von Cernavodă mit dem Hafen von Constanza verbindet, wurde zwischen 1976 und 1984 gebaut.

GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM DONAU-SCHWARZMEER-KANAL

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Güterbeförderung (Millionen Tonnen)	13,96	14,43	14,02	14,55	13,77	14,12

Quelle: Donaukommission - Marktbeobachtung

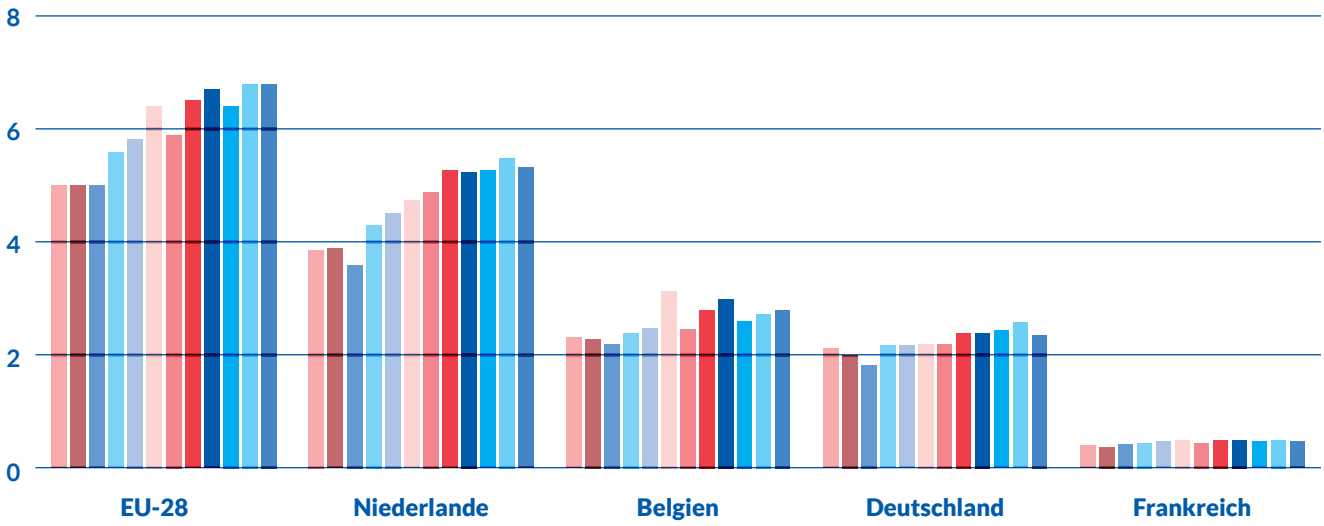
Die Donaukommission erwartet eine relativ stabile wirtschaftliche Nachfrage für Rohstoffe in den Donaustaaten (Eisenerze) für das Jahr 2019 und bessere meteorologische Bedingungen für das Agrarsegment. Die Hauptengpässe für die Donauschifffahrt sind nicht die wirtschaftlichen Aussichten (die für die Donaustaaten sehr positiv sind, siehe Kapitel 1), sondern Faktoren *in Teilen* der Donau, die die Flussinfrastruktur betreffen. Dies betrifft hauptsächlich die obere und die mittlere Donau, während die untere Donau wesentlich günstigere hydrologische Bedingungen aufweist.

CONTAINERTRANSPORT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA

Nahezu 100 % der Gesamtverkehrsleistung für Container (TKM) auf europäischen Binnenwasserstraßen findet in nur vier Staaten statt: den Niederlanden, Belgien, Deutschland und Frankreich.

Der Containertransport ging im Jahr 2018 in den meisten Rheinstaaten auf Grund der Niedrigwasserstände auf dem Rhein in der zweiten Jahreshälfte zurück. Die folgenden Prozentzahlen basieren auf TEU: Deutschland wies mit -8% den stärksten Rückgang auf, da der traditionelle Rhein in Deutschland vom Niedrigwasser viel stärker betroffen war, als das Rheindelta in den Niederlanden. In den Niederlanden war der Rückgang recht moderat (-3%). Frankreich erlebte ebenfalls einen Rückgang (-5%), der gänzlich durch den französischen Teil des Rhein verursacht wurde, da der Containertransport in den anderen französischen Flussbecken entweder stagnierte oder anstieg (siehe die Zahlen pro Becken weiter unten). Belgien war der einzige Rheinstaat mit einer positiven Änderungsrate im Jahr 2018 (+3%), da sein Containerverkehr nur teilweise den Rhein betrifft. Andere Handelsrouten spielen in Belgien ebenfalls eine große Rolle (siehe Containerverkehr pro Flussbecken weiter unten).

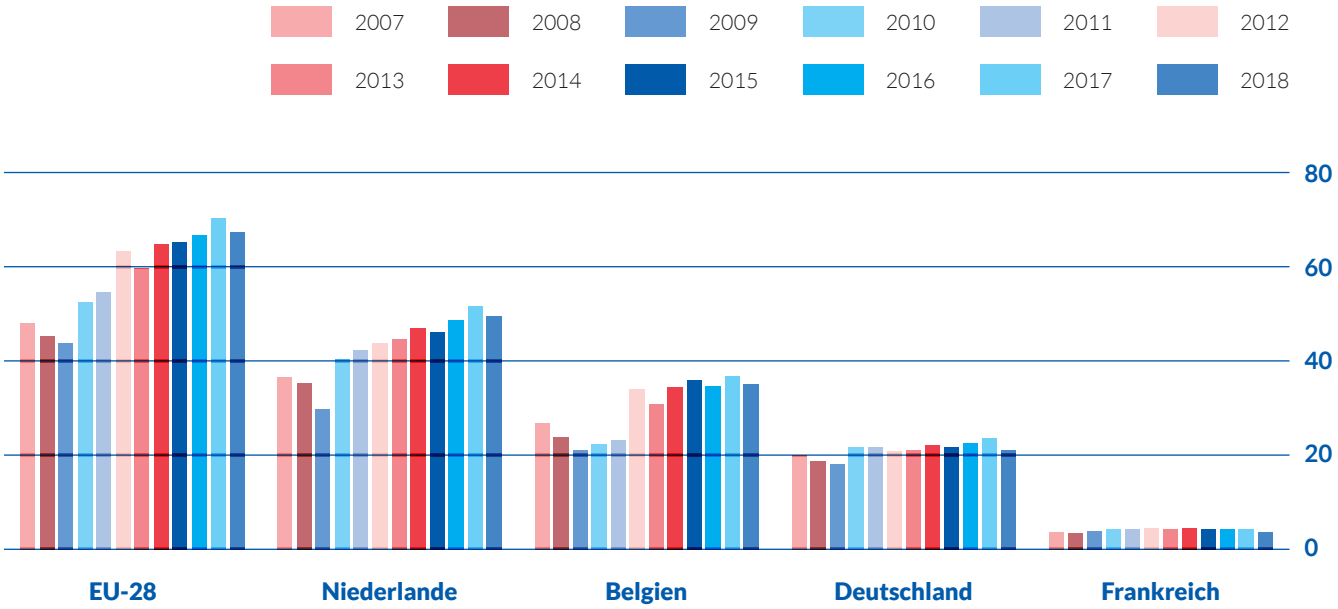
CONTAINERTRANSPORT AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN FRANKREICH
(IN MILLIONEN TEU)*



Quelle: Eurostat [iww_go_actygo]
**Die Zahlen für die Länder können nicht zusammen addiert werden, da dies zu einer doppelten Zählung führen würde. (Der Gesamtwert für die EU-28 berücksichtigt auch den grenzüberschreitenden Containerverkehr.)*

Fast 50 Millionen Tonnen wurden im Jahr 2018 in den Niederlanden in Containern befördert, 4% weniger als im Jahr 2017. In Deutschland stellen 21,1 Millionen Tonnen einen Rückgang von 10% dar. In Frankreich betrug das Ergebnis 3,7 Millionen Tonnen (-13%).

CONTAINERTRANSPORT AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN EUROPA
(IN MILLIONEN TONNEN)*

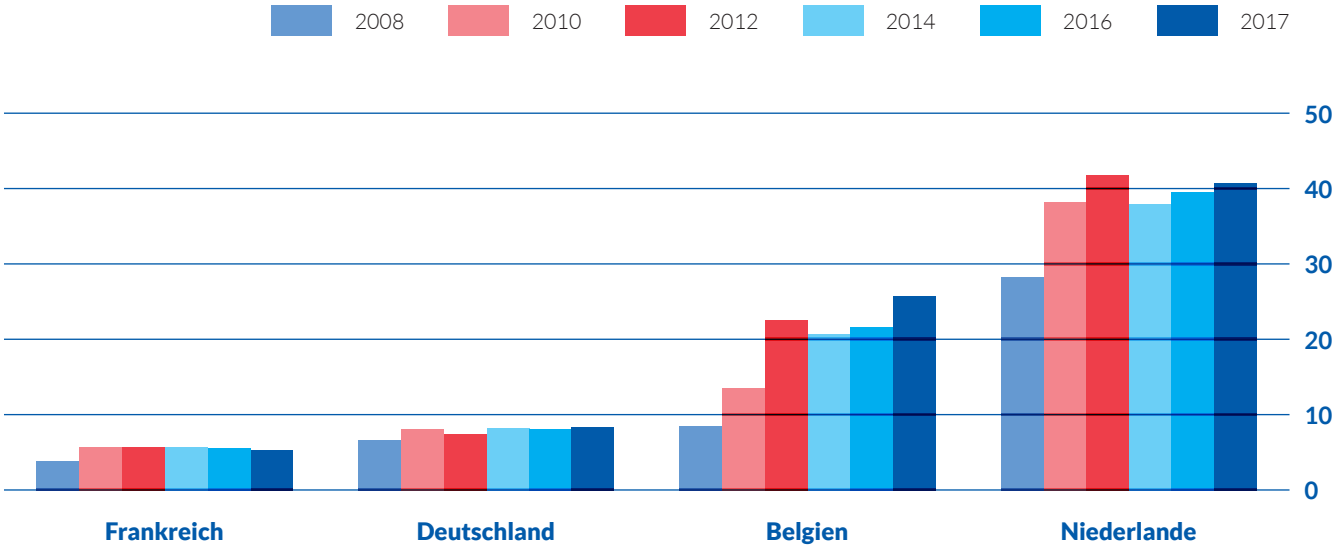


Quelle: Eurostat [iww_go_actygo]
**Die Zahlen für die Länder können nicht zusammen addiert werden, da dies zu einer doppelten Zählung führen würde. Der Gesamtwert für die EU-28 berücksichtigt auch den grenzüberschreitenden Containerverkehr.*

Modal Split der Binnenschifffahrt im Containertransport

Die Gründe für einen hohen Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt in Belgien und in den Niederlanden sind vielfältig: ein dichtes und wachsendes Netzwerk von intermodalen Containerterminals mit einer steigenden Anzahl von Diensten, ein großes Netz von Flüssen und Kanälen und dicht besiedelte urbane Bereiche mit einem hohen Marktpotential.

ENTWICKLUNG DES MODAL-SPLIT-ANTEILS FÜR DEN CONTAINERTRANSPORT
(%, BASIEREND AUF VERKEHRSLEISTUNG)*

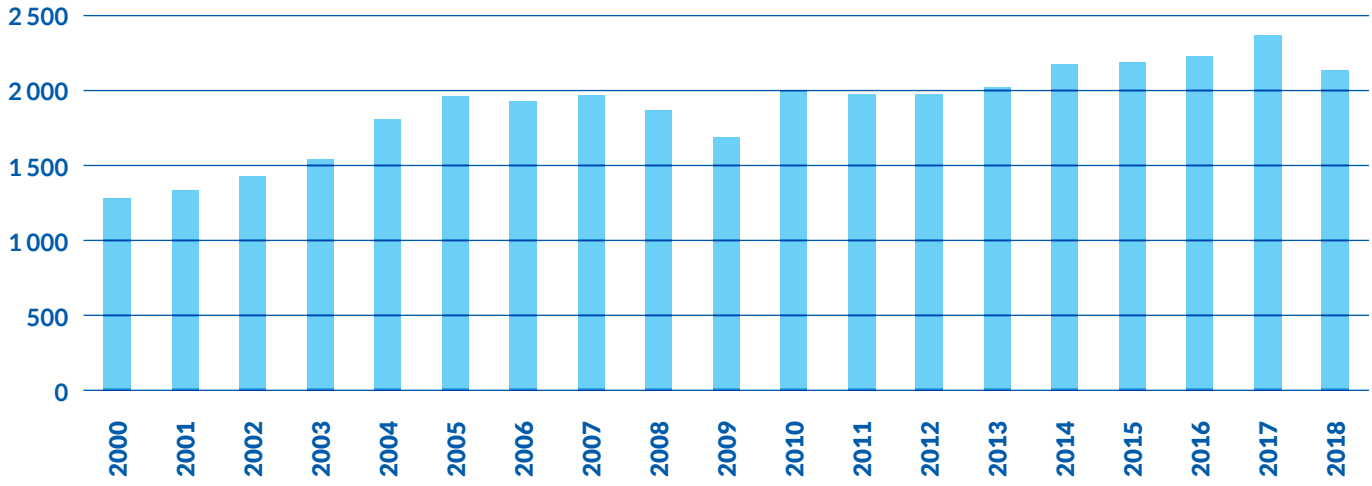


Quelle: Eurostat [iww_go_actygo], [road_go_ta_tcrg], [rail_go_contwgt], ZKR-Auswertung

Containertransport pro Flussbecken

Die TEU-Mengen auf dem Rhein stiegen fünf Jahre hintereinander kontinuierlich, aber in 2018 fielen sie im Vergleich zum Vorjahr um 10%. Der Hauptgrund hierfür war die Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte. Das Ergebnis im Jahr 2018 (2,13 Millionen TEU) lag aber immer noch über dem Ergebnis des Jahres 2013.

CONTAINERTRANSPORT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN (IN 1 000 TEU)
IM ZEITRAUM 2000-2018

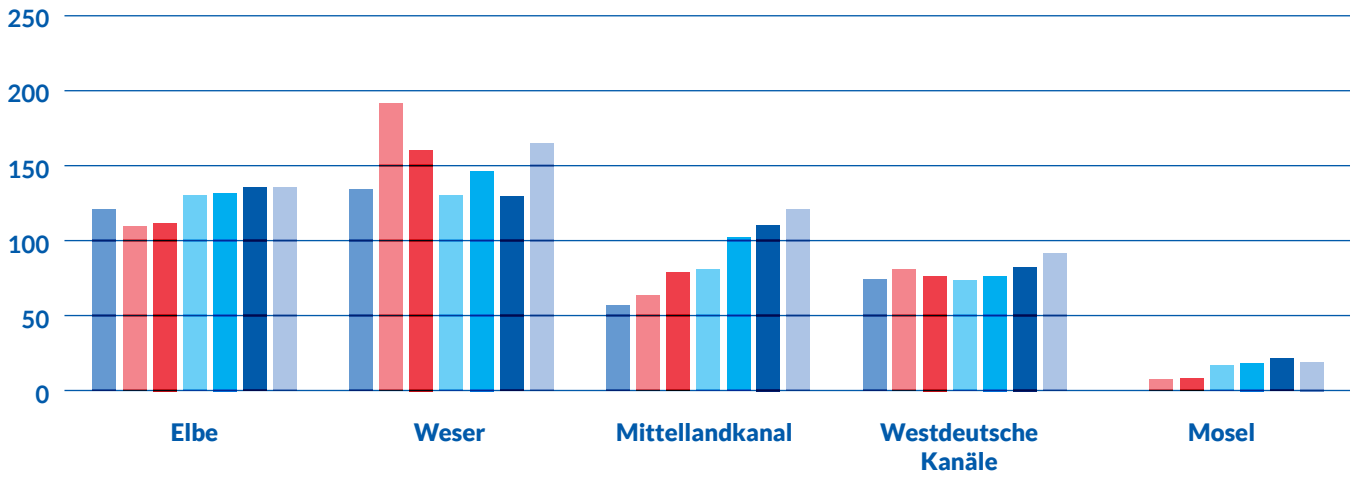


Quelle: Destatis

Der größte Teil des Containertransports auf anderen deutschen Wasserstraßen fand in den nördlichen und nordwestlichen Teilen Deutschlands statt. Diese Regionen waren von den Niedrigwasserständen kaum betroffen und verzeichneten höhere TEU-Ergebnisse als im Jahr 2017.

Die Mosel ist als Fluss ein Neuling im Containertransport und die TEU-Zahlen begannen im Jahr 2015 zu steigen, im Zuge der Einführung einer ständigen Containerlinie auf diesem Fluss, die die Containerterminals und Häfen auf der Mosel mit dem Rhein verbindet.

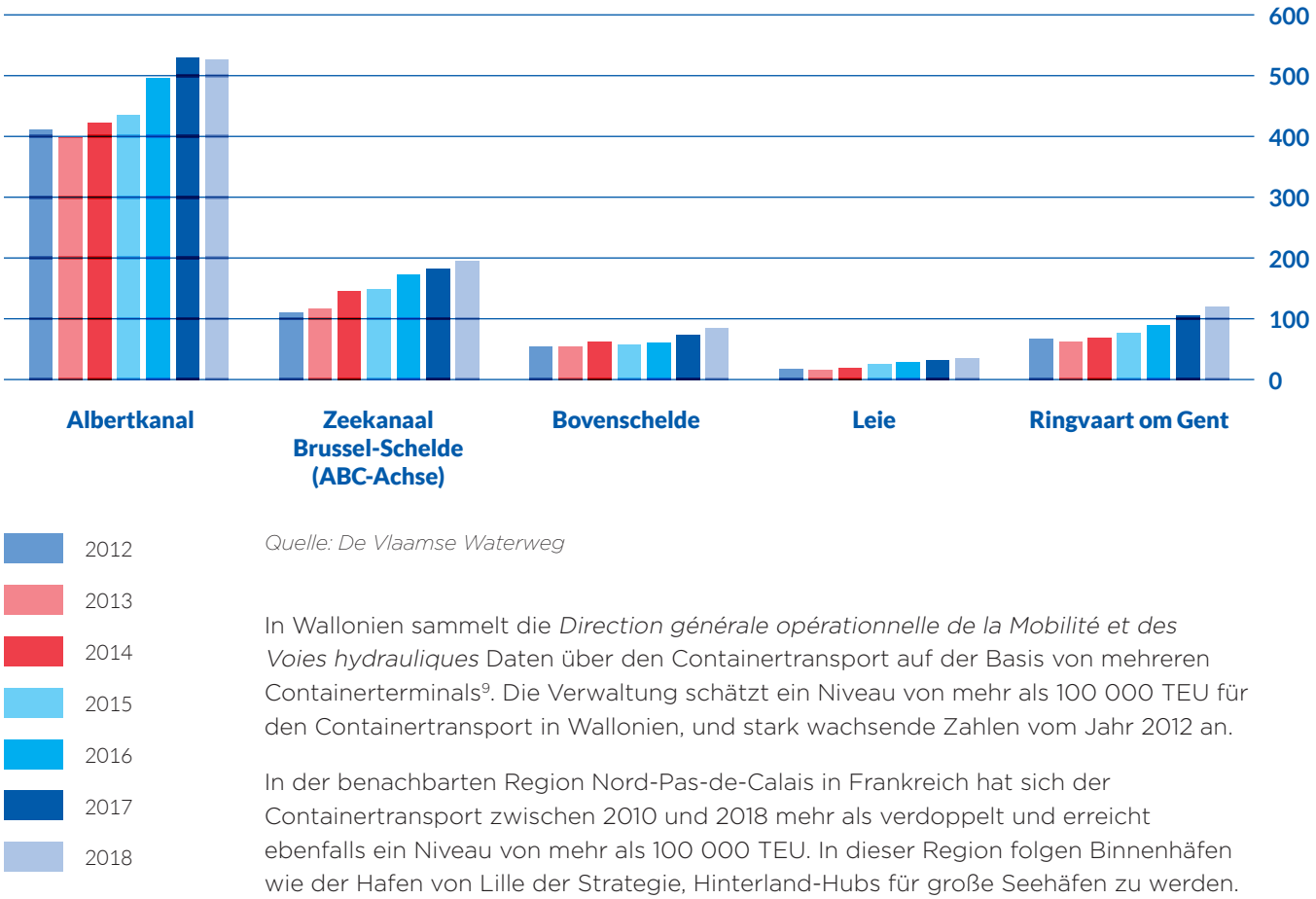
CONTAINERTRANSPORT PRO WASSERSTRASSE IN DEUTSCHLAND (IN 1 000 TEU)



Quelle: Destatis und Moselkommission

Die Wasserstraßen in Flandern setzten ihren Aufwärtstrend auch beim Containertransport fort. Die Hauptgründe hierfür scheinen die Resilienz gegen Niedrigwasser (auf Grund natürlicher Faktoren) und der positive Trend beim Containertransport in das Hinterland von Seehäfen wie Antwerpen zu sein (das sich zum Ziel gesetzt hat, den Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt für den Containertransport in sein Hinterland zu steigern).

CONTAINERTRANSPORT PRO WASSERSTRASSE IN FLANDERN (IN 1 000 TEU)



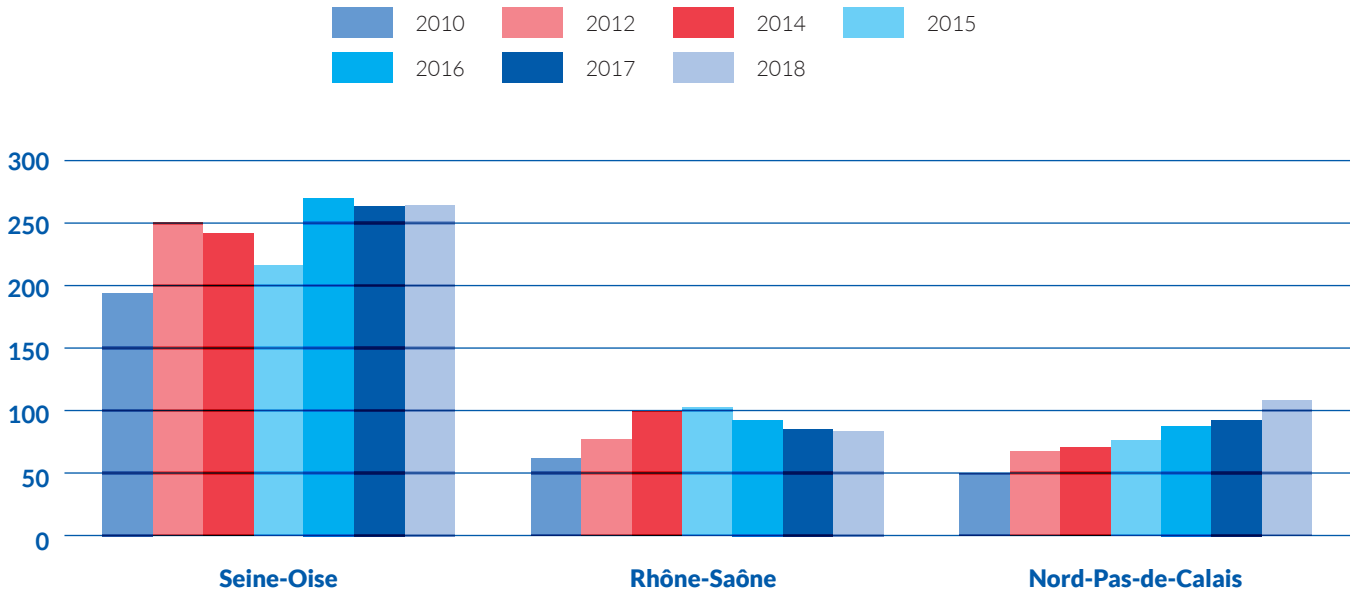
Quelle: De Vlaamse Waterweg

In Wallonien sammelt die *Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques* Daten über den Containertransport auf der Basis von mehreren Containerterminals[9]. Die Verwaltung schätzt ein Niveau von mehr als 100 000 TEU für den Containertransport in Wallonien, und stark wachsende Zahlen vom Jahr 2012 an.

In der benachbarten Region Nord-Pas-de-Calais in Frankreich hat sich der Containertransport zwischen 2010 und 2018 mehr als verdoppelt und erreicht ebenfalls ein Niveau von mehr als 100 000 TEU. In dieser Region folgen Binnenhäfen wie der Hafen von Lille der Strategie, Hinterland-Hubs für große Seehäfen zu werden. Für die Binnenschifffahrt und Binnenhäfen führt dies zu mehr Containerverkehr und für die Seehäfen bedeutet dies eine Reduzierung der Engpassprobleme beim Containerumschlag.

[9] *Lüttich Trilogiport, Lüttich Containerterminal, Euroports Inlandterminals in Monsin, Terminals in Ghlien und in Garocentre – La Louvière*

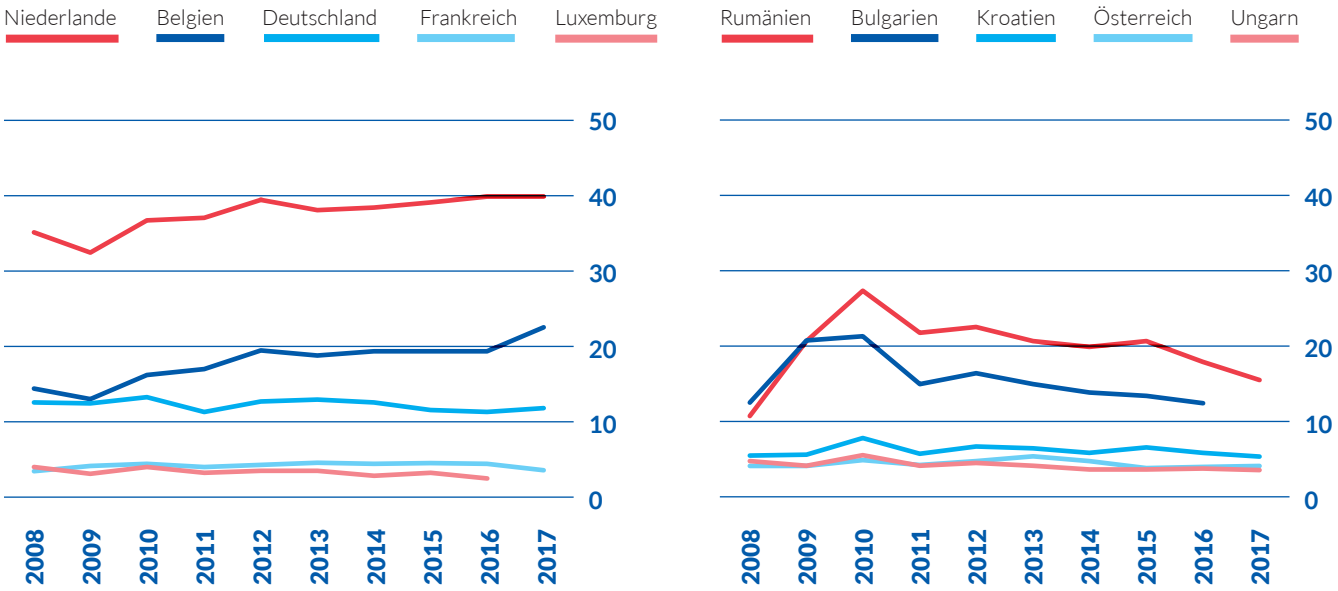
CONTAINERTRANSPORT PRO FLUSSBECKEN IN FRANKREICH (IN 1 000 TEU)*



Quelle: VNF
**Der Rhein wurde hier ausgenommen, da er separat gezeigt wird.*

BINNENSCHIFFFAHRT
UND ANDERE VERKEHRSTRÄGER[10]

ENTWICKLUNG DES MODAL-SPLIT-ANTEILS DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN (%, BASIEREND AUF TONNENKILOMETER)*



Quelle: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood]
**Anteil der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt an der Gesamtverkehrsleistung (Binnenschifffahrt + Straße + Schiene). Modal Split für Belgien im Jahr 2017 basierend auf Schätzungen. Schienendaten für Luxemburg und Kroatien und Straßendaten für Bulgarien sind für 2017 noch nicht verfügbar.*

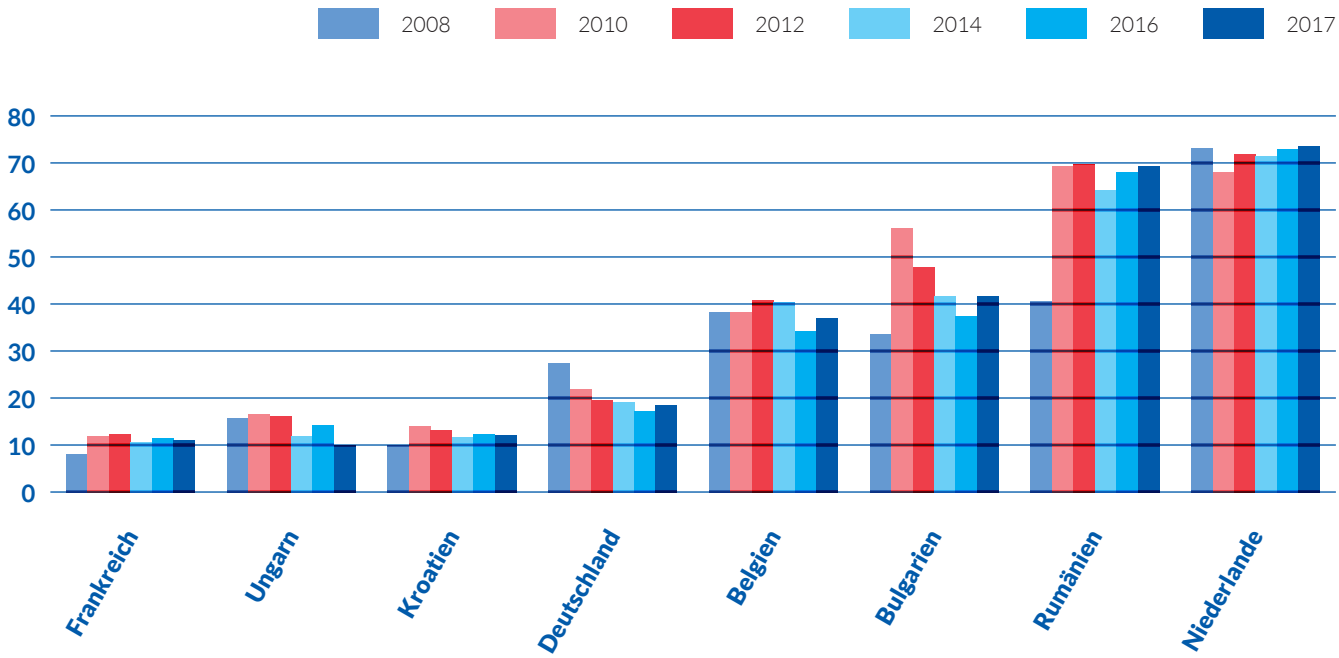
Die folgenden Abbildungen präsentieren die Ergebnisse der Modal-Split-Berechnungen für acht europäische Länder pro Gütersegment. Diese acht Länder haben einen Anteil von rund 99% der Gesamtverkehrsleistung auf europäischen Binnenwasserstraßen.

Erze, Sande, Steine, Kies und Baustoffe: Dies kann als ein "hybrides" Produktsegment angesehen werden, da es einerseits mit der Stahlproduktion zusammenhängt und andererseits mit der Bautätigkeit (bezüglich Sande, Steine, Kies). Dies sind zwei ganz getrennte Märkte und eine Trennung der Daten ist innerhalb der NST 2007 Güterklassifikation nicht möglich. In Ungarn kann der Rückgang der Marktanteile der Binnenschifffahrt für dieses Marktsegment durch den starken Anstieg der Leistung der Schiene erklärt werden, die sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr fast verdoppelte.

[10] Die in der Eurostat-Datenbank registrierten Straßendaten basieren auf dem Transport nach dem Land der Registrierung, nicht auf innerstaatlichen Transporten. Dies könnte sich auf die in diesem Teil des Berichts präsentierten Modal-Split-Anteile auswirken.

ENTWICKLUNG DES MODAL-SPLIT-ANTEILS FÜR ERZE, SANDE, STEINE, KIES

(%, BASIEREND AUF VERKEHRSLEISTUNG)

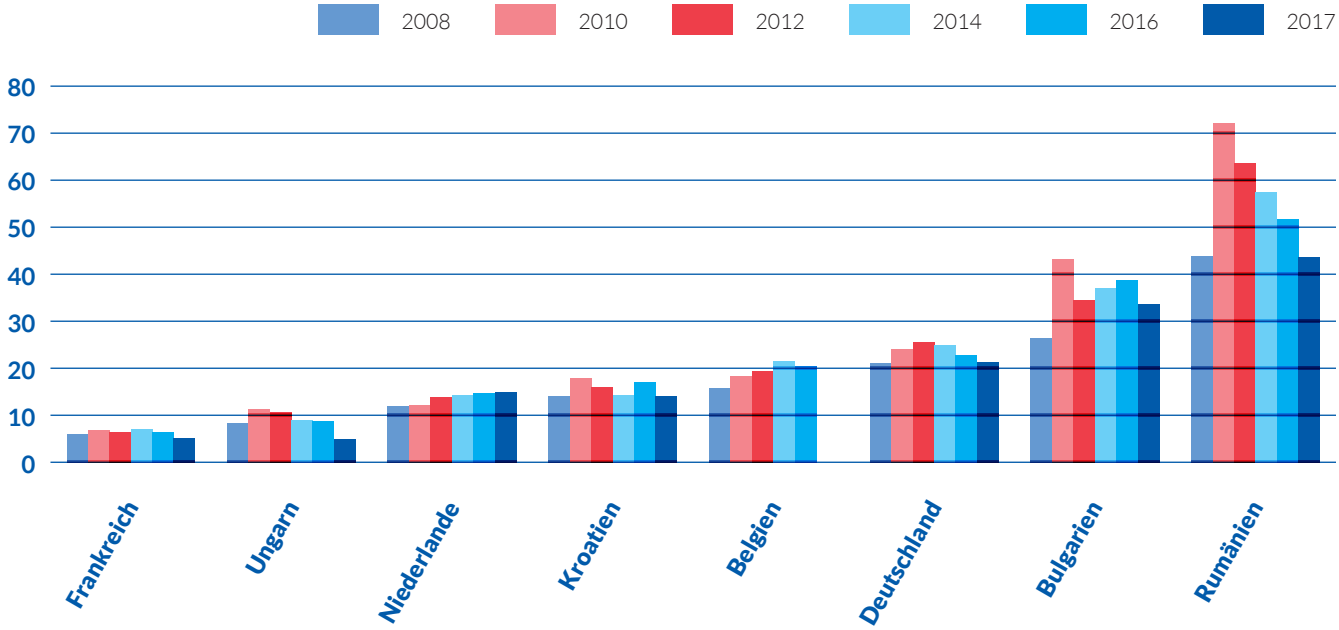


Quelle: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], ZKR-Auswertung

Landwirtschaftliche Erzeugnisse: Die Multimodaldaten für den großen Donaustaat Rumänien zeigen, dass die Binnenschifffahrt ihre Verkehrsleistung für landwirtschaftliche Erzeugnisse über die Jahre gesteigert, nichtsdestotrotz aber Marktanteile an Straße und Schiene verloren hat. Die meisten anderen Staaten zeigen einen relativ konstanten Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt für dieses Produktsegment.

ENTWICKLUNG DES MODAL-SPLIT-ANTEILS FÜR LANDWIRTSCHAFTLICHE ERZEUGNISSE

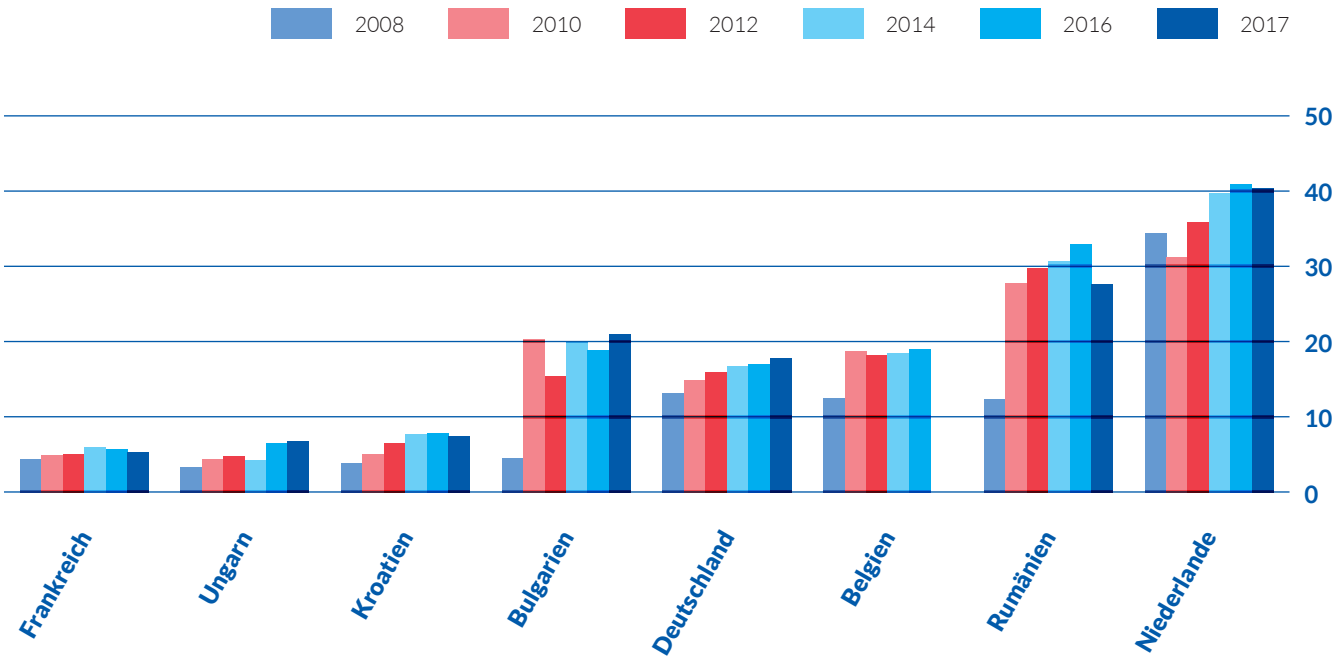
(%, BASIEREND AUF VERKEHRSLEISTUNG)*



Quelle: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], ZKR-Auswertung
**Schienendaten für Belgien sind für 2017 noch nicht verfügbar*

Chemische Erzeugnisse: Die Multimodaldaten zeigen, dass die Binnenschifffahrt seit 2008 in den meisten europäischen Binnenschifffahrtsstaaten Marktanteile gewonnen hat.

ENTWICKLUNG DES MODAL-SPLIT-ANTEILS FÜR CHEMISCHE ERZEUGNISSE
(%, BASIEREND AUF VERKEHRSLEISTUNG)*



Quelle: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], ZKR-Auswertung
**Schienendaten für Belgien sind für 2017 noch nicht verfügbar*

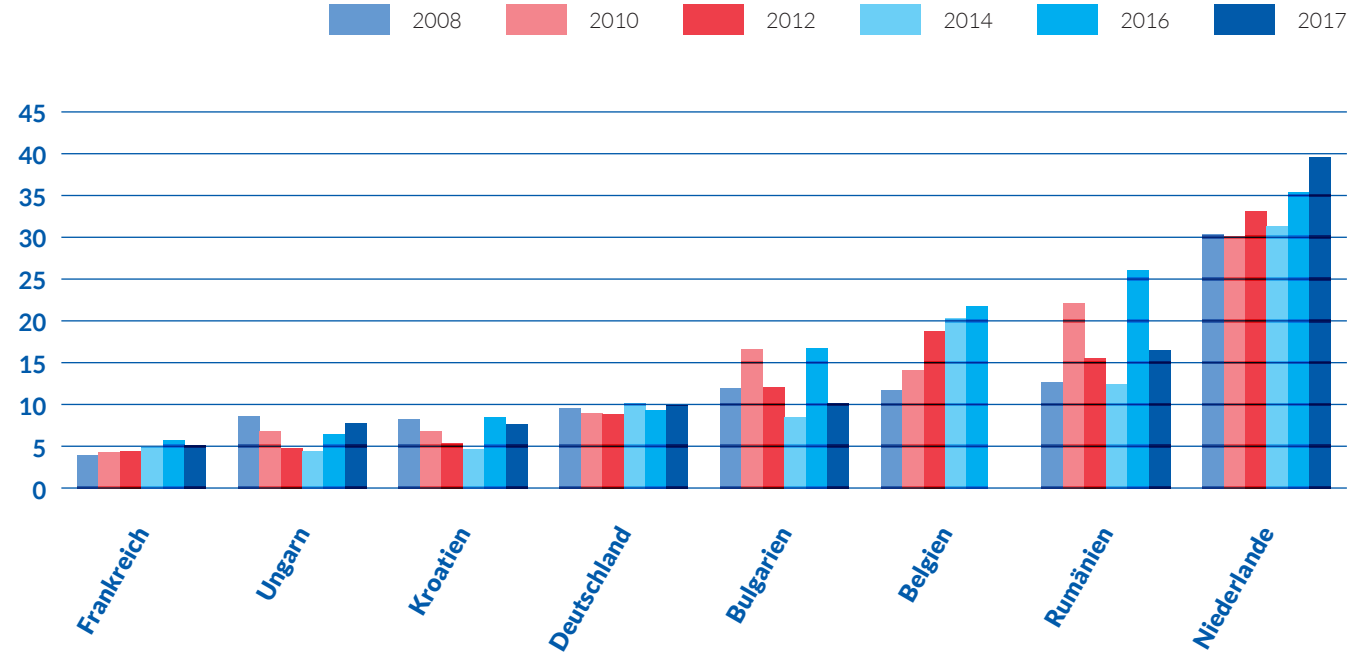
Die detaillierte Analyse zeigt, dass ein solcher Anstieg mit verschiedenen Ursachen erklärt werden kann. In den Rheinstaaten ging der Straßentransport von chemischen Erzeugnissen seit mehreren Jahren mit einem ziemlich robusten Trend zurück. Zum Beispiel fiel in den Niederlanden der Anteil des Straßentransports von chemischen Erzeugnissen von 65% im Jahr 2008 auf 55% im Jahr 2017. Der Anteil der Binnenschifffahrt bei chemischen Erzeugnissen stieg jedoch im gleichen Zeitraum von 31% auf mehr als 40%. In den Rheinstaaten können die sinkenden Zahlen für die Straße und teilweise für die Schiene mit Sicherheitsaspekten erklärt werden. In der Tat werden heute höhere Sicherheitsstandards bei der Tankschifffahrt angewendet, was ein Vorteil im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in diesem Segment ist.

Die Donaustaaten zeigen unterschiedliche Muster. Hier folgt die Beförderung chemischer Erzeugnisse auf der Straße einem ansteigenden Trend. Dennoch gewann die Binnenschifffahrt bei chemischen Erzeugnissen in den Donaustaaten Marktanteile, da die Leistung der Binnenschifffahrt stieg und weil der Transport von chemischen Erzeugnissen auf der Schiene stark fiel.

Metalle und Metallprodukte: Die Beförderung von Metallen ist sowohl in der Rhein- als auch in der Donauregion auf Grund der Stahlindustrien in diesen beiden Teilen Europas wichtig. Der Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt entwickelte sich jedoch im Rheinbecken positiver als im Donauraum.

ENTWICKLUNG DES MODAL-SPLIT-ANTEILS FÜR METALLE UND METALLPRODUKTE

(%, BASIEREND AUF VERKEHRSLEISTUNG)*

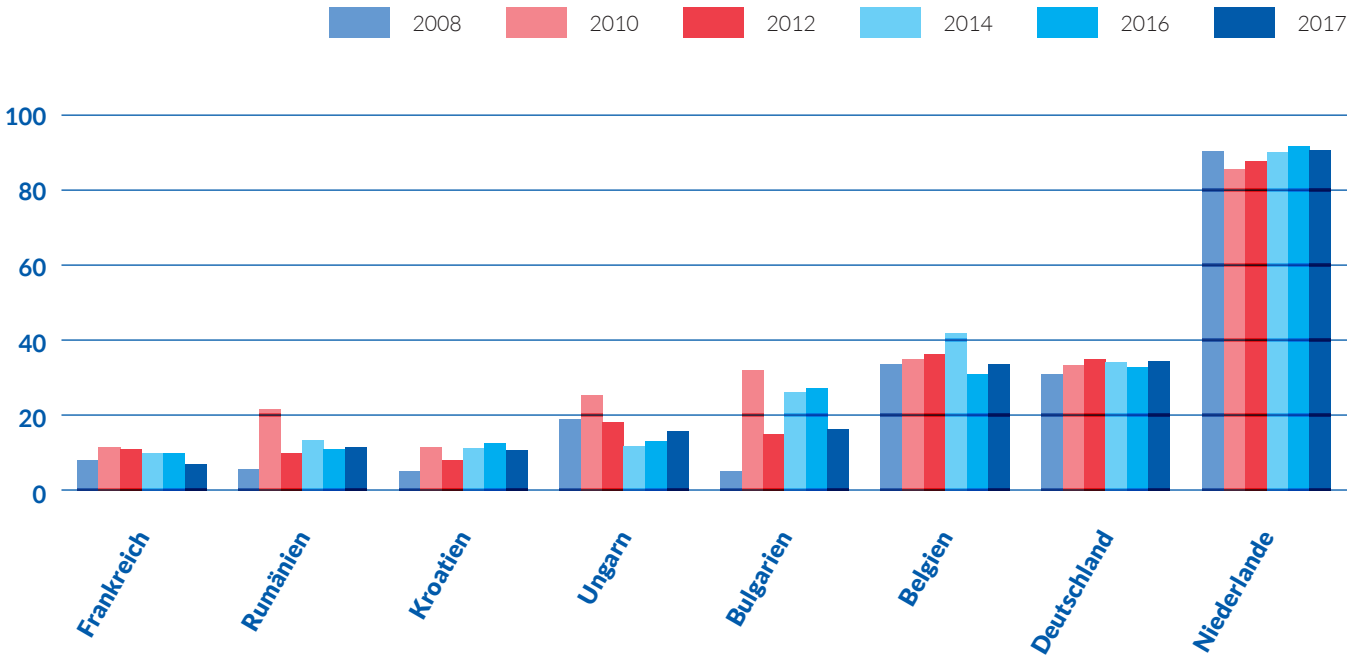


Quelle: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], ZKR-Auswertung
**Schienendaten für Belgien sind für das Jahr 2017 noch nicht verfügbar*

Mineralölprodukte: Die größten Raffinerien Europas befinden sich in den Niederlanden, Belgien und Deutschland. Gleichzeitig ist die Tankerflotte im Rheinbecken sieben Mal größer als die Donautankerflotte. Dies erklärt den hohen Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt in den Niederlanden, in Deutschland und Belgien.

ENTWICKLUNG DES MODAL-SPLIT-ANTEILS FÜR MINERALÖLPRODUKTE

(%, BASIEREND AUF VERKEHRSLEISTUNG)*



Quelle: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], ZKR-Auswertung

03

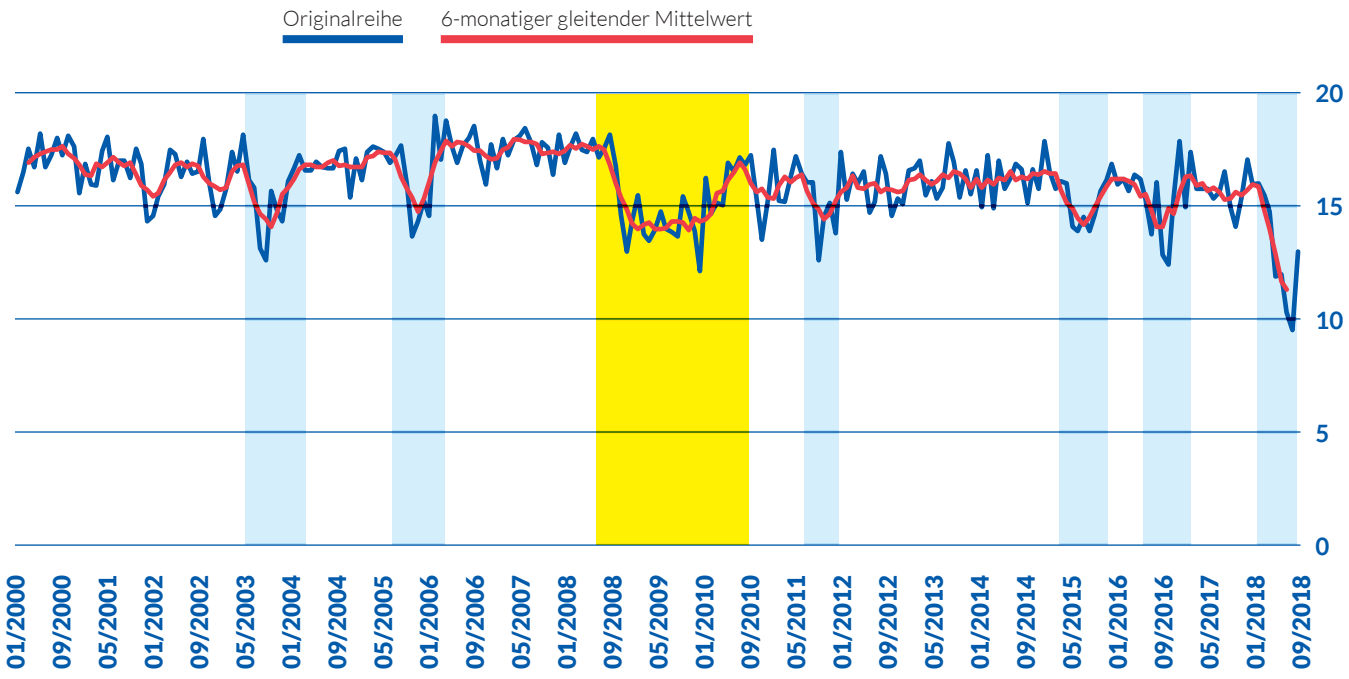
WASSERSTÄNDE UND IHRE AUSWIRKUNG

- **Die Europäische Binnenschifffahrt war im Jahr 2018 stark von der extremen und langanhaltenden Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018 beeinflusst.**
- **Der Einfluss der extremen Trockenheit auf die Transportaktivität war je nach Region unterschiedlich. Die Auswirkungen des Niedrigwassers war besonders ausgeprägt auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen, auf der oberen und mittleren Donau und auf der oberen und mittleren Elbe.**
- **Die Unterbrechung der Logistikketten verursachte beträchtliche wirtschaftliche Verluste. In Deutschland äußerte sich dies in einem Rückgang seiner Industrieproduktion um 5 Milliarden Euro.**
- **Es gab während der ganzen letzten 200 Jahre Niedrigwasserphasen, und diese werden auch künftig auftreten. Wie die Widerstandskraft der Binnenschifffahrt diesem Phänomen gegenüber gesteigert werden kann, wird sicherlich eine wichtige Frage sein, mit der wir uns befassen müssen.**

AUSWIRKUNG AUF DEN GÜTERVERKEHR

Die folgende Abbildung zeigt die monatliche Güterbeförderung auf dem Rhein zwischen Januar 2000 und Dezember 2018, zusammen mit einem 6-monatigen gleitenden Mittelwert. Niedrigwasserphasen sind blau schattiert und erkennbar an den V-förmigen Rückgängen des Güterverkehrs. Der größte Teil der Finanzkrise (im Jahr 2008, 2009 und 2010) ist gelb schattiert.

DIE MONATLICHE GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN
(IN MILLIONEN TONNEN, 01/2000 – 12/2018)**, FINANZKRISE UND NIEDRIGWASSERPHASEN**



Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf Destatis

Die Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018 hatte einen stärkeren Effekt auf die Güterbeförderung als in den vorherigen Jahren. Für Oktober und November 2018 war die Auswirkung der Niedrigwasserphase auf die Güterbeförderung sogar stärker als die Auswirkung der Finanzkrise. Obwohl der größte Teil des Rückgangs in der zweiten Jahreshälfte 2018 den Niedrigwasserständen geschuldet war, gab es aber auch einen negativen Einfluss durch die ökonomische Talfahrt in der zweiten Jahreshälfte.

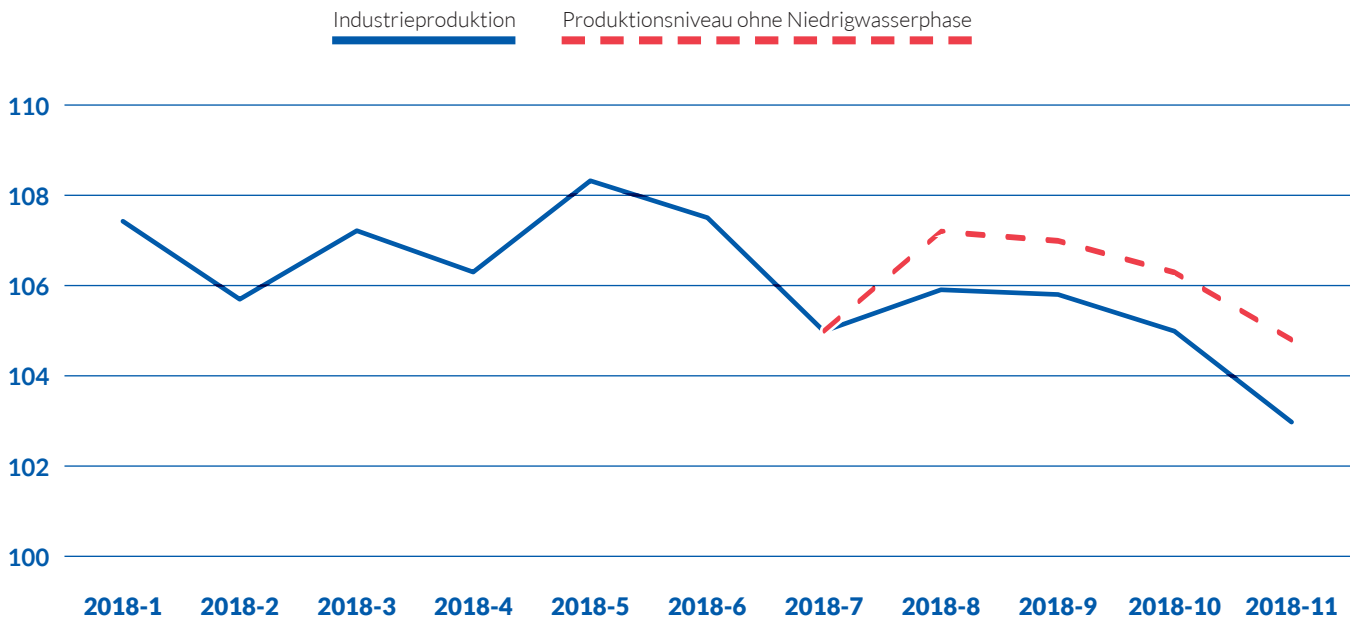
AUSWIRKUNG AUF DIE INDUSTRIEPRODUKTION

In der zweiten Jahreshälfte 2018 hatte der Rückgang der Güterbeförderung Auswirkungen auf die gesamte deutsche Wirtschaft. Logistikketten, insbesondere für die Lieferung von Rohstoffen (Eisenerz, Kohle) und die Auslieferung von fertigen Produkten der Chemie- und Petrochemie-Industrie wurden stark beeinträchtigt.

Laut dem *Kieler Institut für Weltwirtschaft*[11] drosselten die Störungen der Logistikketten die Wachstumsrate der Industrieproduktion in Deutschland im dritten und vierten Quartal 2018 deutlich. Für das dritte Quartal 2018 schätzt das Kieler Institut den Rückgang der deutschen Industrieproduktion durch die Niedrigwasserstände auf dem Rhein auf 1,9 Milliarden Euro.

Mit einer Verzögerung wirkten sich die Niedrigwasserphasen auch im vierten Quartal 2018 auf die Industrieproduktion aus. Dieser „Verzögerungseffekt" kann durch die Tatsache erklärt werden, dass Rohstoffe wie Kohle, Eisenerze, aber auch petrochemische Rohstoffe, Inputfaktoren für den gesamten Produktionsprozess einer Wirtschaft darstellen. Der Verlust der Industrieproduktion auf Grund dieses Verzögerungseffekts summierte sich im vierten Quartal 2018 auf 1 Milliarde Euro, während der Verlust auf Grund der Niedrigwasserstände im gleichen Zeitraum weitere 1,9 Milliarden Euro betrug (= insgesamt 2,9 Milliarden Euro für das vierte Quartal 2018).

AUSWIRKUNG DER NIEDRIGWASSERPHASE AUF DEM RHEIN IM JAHR 2018 AUF DIE DEUTSCHE INDUSTRIEPRODUKTION (INDEX 2015 = 100)



Quelle: Kieler Institut für Weltwirtschaft

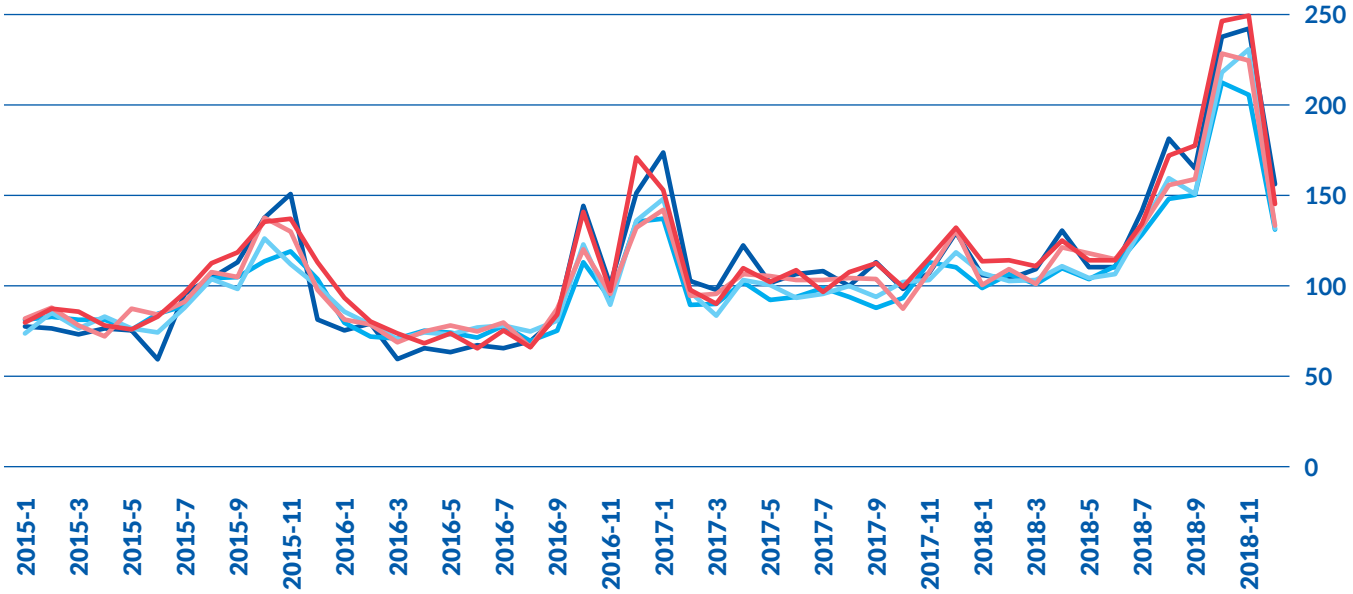
[11] *Siehe auch: Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion, in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80*

AUSWIRKUNG AUF DIE FRACHTRATEN

Rheinbecken

Im Rheinbecken stiegen die Frachtraten für verschiedene Trockengütersegmente im Oktober und November 2018 auf ein Niveau, das rund 2,5 Mal höher war als normal. Die Frachtraten für Kohle, Eisenerze und Container stiegen während der Niedrigwasserphase stärker als die für Sande, Steine, Kies und Baustoffe und die für Agrarprodukte. Die folgende Abbildung zeigt diese Entwicklung der Frachtraten als Index (2015=100); die zugrunde liegenden Verkehrsbeziehungen gehören zum Rheinbecken (Niederlande, Belgien, traditioneller Rhein).

PANTEIA FRACHTRATENINDEX FÜR TROCKENGÜTER, METALLE UND CONTAINERTRANSPORT (INDEX 2015 = 100)



Kohle und Eisenerze

Agrarprodukte

Sande, Steine, Kies und Baustoffe

Metalle

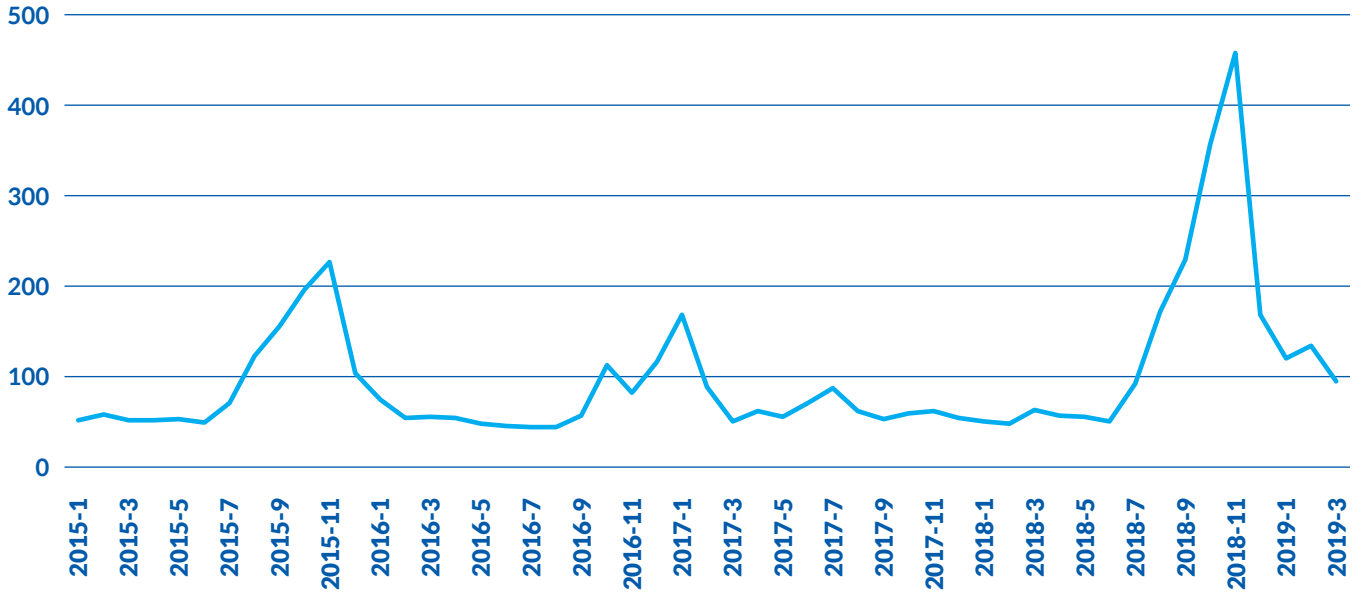
Container

Quelle: Panteia

Die Spotmarktpreise für die Beförderung von Flüssiggütern (Gasöl) aus der ARA-Region zu den Zielorten entlang des Rheins in Frankreich, Deutschland und der Schweiz wurden über regelmäßige Umfragen unter Tankschiffbetreibern durch die niederländische Firma PJK International analysiert. Die folgende Abbildung zeigt die Index-Entwicklung für diese Beförderungspreise.

Es wurde festgestellt, dass die Frachtraten im Oktober und November 2018 rund 4,5 Mal höher als normal waren. Der Preisanstieg war stärker als der Anstieg im Panteia-Index. Dies kann damit erklärt werden, dass der Panteia-Index sich auf verschiedene Fahrgebiete bezieht (Inner-ARA-Handel, ARA-Rhein), während der PJK Index nur den ARA-Rheinhandel abdeckt, wo sich das Niedrigwasserphänomen stärker auswirkte als im Inner-ARA-Handel.

PJK FRACHTRATENINDEX FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU DEN ZIELORTEN ENTLANG DES RHEINS (INDEX 2015=100)*



Quelle: Berechnung ZKR nach PJK International
**Gasölfrachtraten enthalten Lotsen-, Hafen- und Kanalgebühren.*

Für den Flüssiggütertransport innerhalb der erweiterten ARA-Region (zwischen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent, Flushing (Vlissingen), Terneuzen und anderen Häfen in der Region), wurde ein Datensatz analysiert, der von der Tankschifffahrtsgenossenschaft CITBO bereitgestellt wurde. Diese Kooperative wurde 2013 gegründet und hat sich zum Ziel gesetzt, die Marktposition der Tankschiffbetreiber zu stärken. Die Mitglieder von CITBO befördern alle Arten von Flüssiggütern, die sich im Jahr 2018 auf rund 3 Millionen Tonnen summierten. Innerhalb der von den Mitgliedern beförderten Gesamtgütermenge hatten Gasöl und Komponenten einen Anteil von 48%, Benzin und Komponenten einen Anteil von 33%, Biodiesel von 11%, Chemikalien von 7% und schwere und andere Produkte einen Anteil von 5%. Bevor die Entwicklung der Frachtraten gezeigt wird, soll kurz der regionale Umfang der Tätigkeit der Genossenschaft beschrieben werden.[12]

Benzin & Komponenten: Die Berechnungen zeigten, dass 92% der gesamten Menge an Benzin und seinen Komponenten in Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam oder Flushing verladen wurden. 63% wurden im Hafen von Amsterdam entladen (der Rest in Antwerpen und Rotterdam). Dies zeigt die wichtige Rolle von Amsterdam als weltweit größtem Benzinhafen, wo Blending-Aktivitäten von Handelsunternehmen und Händlern der wichtigsten Ölunternehmen durchgeführt werden.

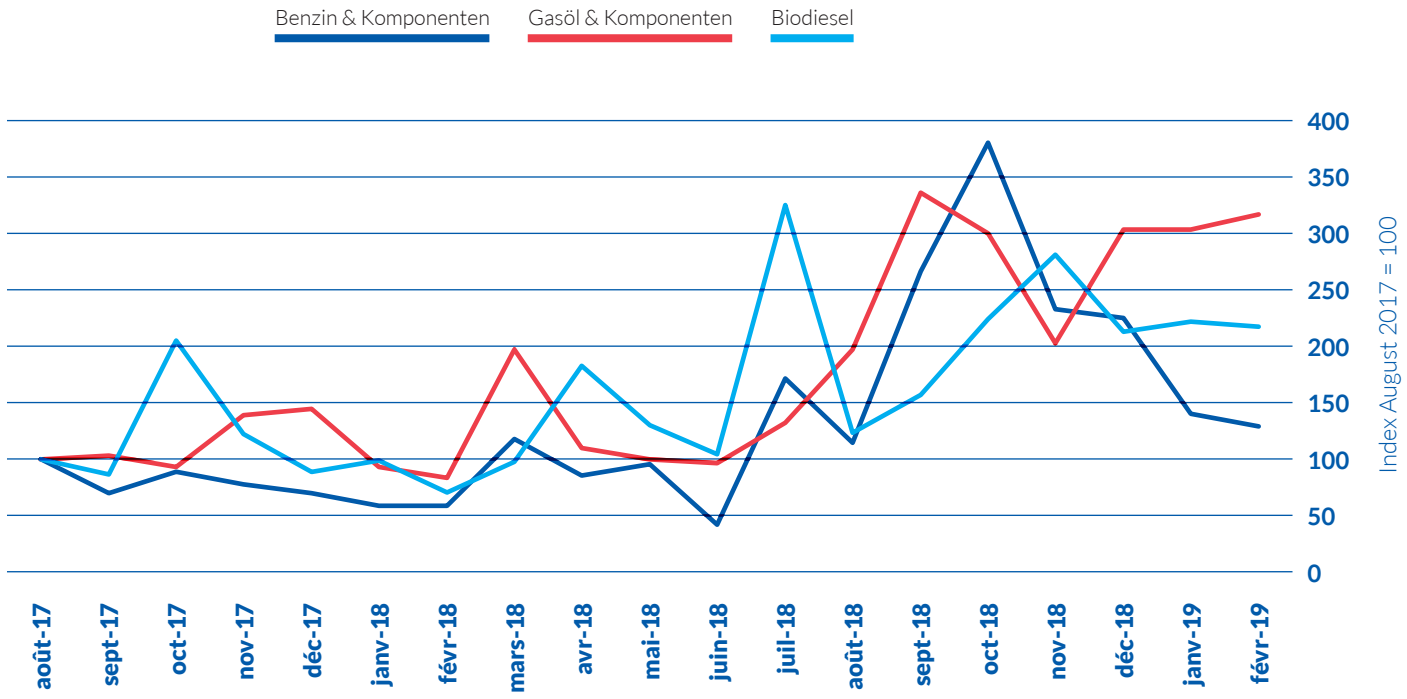
Gasöl & Komponenten: 94% dieser Mengen wurden entweder in Antwerpen, Rotterdam, Flushing oder Amsterdam verladen, die Entladehäfen waren aber regional stärker verteilt. Sie lagen manchmal recht weit von der ARA-Region entfernt (meist aber noch immer in Belgien und den Niederlanden, manchmal auch in Deutschland).

Biodiesel: Die Verladehäfen waren für dieses Segment regional verteilt. Aber die Entladestellen waren hauptsächlich Antwerpen und Rotterdam (jeder Hafen hat einen Anteil von 35% an der gesamten entladenen Fracht). Gent hat mit mehr als 12% ebenfalls einen relativ hohen Anteil.

[12] Diese Ergebnisse basieren auf statistischen Berechnungen, die von der ZKR nach Daten ausgeführt wurden, die die CITBO bereitstellte (die Daten umfassen den Zeitraum von August 2017 bis zum Februar 2019).

Ein Frachtratenindex wurde pro Produktsegment kalkuliert.[13] Die Rohdaten waren Frachtraten in Euro pro Tonne, die von den Mitgliedsunternehmen von CITBO für Flüssiggütertransporte zwischen August 2017 und Februar 2019 realisiert wurden.[14]

CITBO FRACHTRATENINDEX FÜR FLÜSSIGGÜTERTRANSPORTE IN DER FARAG-REGION
(FLUSHING-ANTWERPEN-ROTTERDAM-AMSTERDAM-GENT)*



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis der von CITBO bereitgestellten Daten
**Und anderer Häfen in der Region*

Während des Zeitraums, in dem auf dem Rhein Niedrigwasserstände herrschten, wurde ein allgemeiner Anstieg der Frachtraten auch in der FARAG-Region beobachtet (siehe Abbildung oben). Dies kann mit einer Art ökonomischem „Absorbierungseffekt" erklärt werden: stark steigende Frachtraten auf dem Rhein bedeuteten für die Betreiber aus den Niederlanden und Belgien (besonders für diejenigen mit kleinen Schiffen, die unter Niedrigwasserbedingungen fahren konnten) einen starken Anreiz, ihr Tätigkeitsgebiet (temporär und/oder teilweise) an den Rhein zu verlagern.

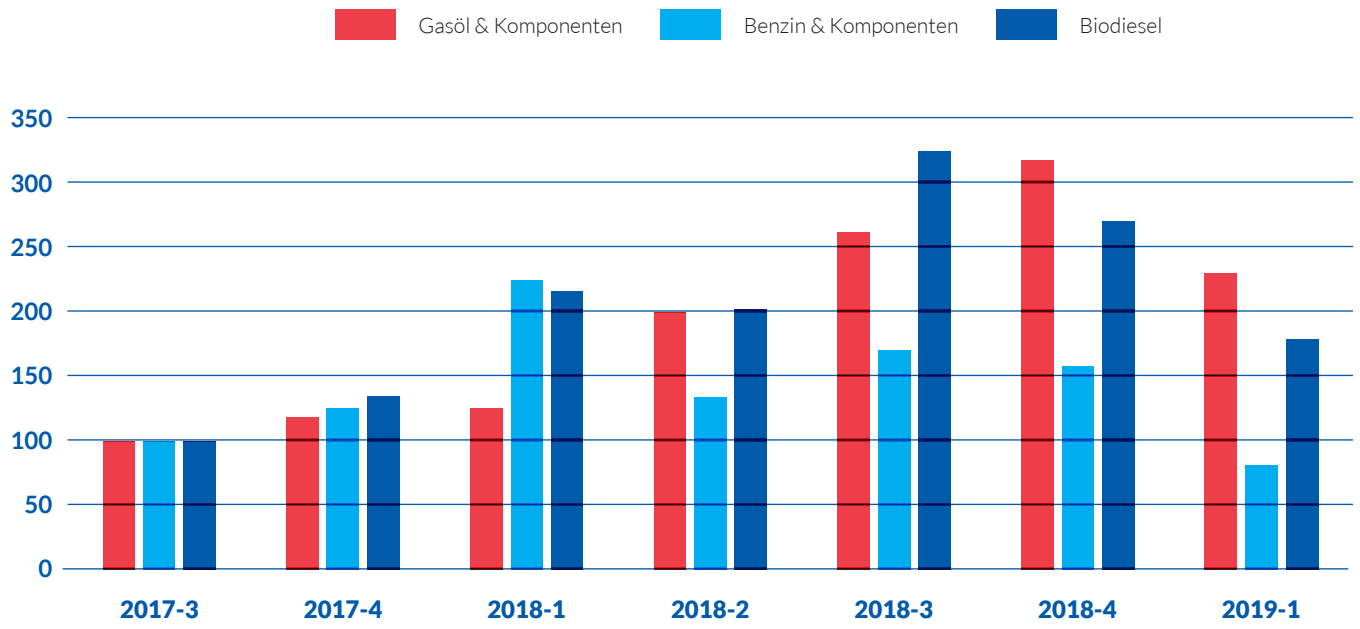
In der Folge trat in der FARAG-Region auf der Angebotsseite eine Verknappung ein, wo deshalb die Frachtraten ebenfalls anstiegen. Dies zeigt sich eindeutig aus der statistischen Berechnung und der obigen Abbildung.

In absoluten Werten waren die Frachtraten für Biodieseltransporte während des ganzen Zeitraums der Studie am höchsten (August 2017 bis Februar 2019), gefolgt von den Frachtraten für chemische Erzeugnisse, Gasöl und Komponenten und Benzin und Komponenten. Während der Niedrigwasserphase stiegen die Frachtraten für alle Arten von Flüssiggütern, aber für Benzin und Komponenten und Gasöl und Komponenten war der Anstieg vergleichsweise stärker als für chemische Erzeugnisse und Biodiesel.

[13] Die Grafik unten enthält den Frachtratenindex für die Flüssiggüterarten, für die eine ausreichend große Zahl an Daten verfügbar war.
[14] Die Datensammlung der CITBO begann im Juli 2017.

Hinsichtlich der bei CITBO Mitgliedern beförderten Mengen zeigen die Daten keinen Rückgang in der zweiten Jahreshälfte 2018, sondern einen starken Anstieg in allen Produktsegmenten. Der regionale Schwerpunkt der Tätigkeit lag weiterhin auf der FARAG-Region. Dieser Anstieg der Flüssiggüterbeförderung durch Mitgliedsunternehmen von CITBO in der FARAG-Region wird in den Zahlen des niederländischen nationalen Statistikamts (CBS) für den gleichen Zeitraum widergespiegelt.[15]

ENTWICKLUNG DER BEFÖRDERUNGSMENGE (INDEX) **PRO PRODUKTSEGMENT DER MITGLIEDSUNTERNEHMEN VON CITBO PRO QUARTAL** (Q3 2017 = 100)



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis der von CITBO bereitgestellten Daten

Die Gesamtergebnisse (sowohl für Frachtraten als auch für die Beförderungsmengen) der CITBO Analyse zeigen, dass die Niedrigwasserphasen in bestimmten Regionen (Rhein, Donau) dazu führten, dass auch das Niveau der Frachtraten in anderen Regionen, in denen die Wasserstände normal blieben, in einer Art „Effekt kommunizierender Röhren“ anstieg. Dieser Effekt wird durch die wirtschaftlichen Anreize für Tankschiffbetreiber erklärt, ihr regionales Betätigungsfeld in Regionen mit einem höheren Frachtratenniveau zu verlagern. Dies reduziert auf der Anbieterseite die Kapazität in der Region mit normalen Wasserständen, wodurch dort der Preis oder das Frachtratenniveau ebenfalls ansteigt.

Donaubecken

Im Donaubecken hatte das Niedrigwasser eine ziemlich starke Auswirkung auf den Beladungsgrad der Schiffe. Die Stärke dieser Auswirkung fiel jedoch in den verschiedenen Teilen der Donau unterschiedlich aus. Der deutsche Abschnitt der Donau, der in großen Teilen frei fließt, erlebte eine stärkere Einschränkung als der österreichische und ungarische Abschnitt der Donau. Für die untere Donau wurden keine Daten zur Wasserführung bereitgestellt, aber die Zahlen zur Transportnachfrage deuten auf eine sehr begrenzte Auswirkung der Wasserstände auf die Transportnachfrage im Jahr 2018 hin.

[15] Laut CBS stieg, während die internationale Güterbeförderung in den Niederlanden im dritten und vierten Quartal 2018 sank, der innerstaatliche Gütertransport an. Flüssiggüter stiegen im dritten Quartal 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2% und im vierten Quartal im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 19%=.

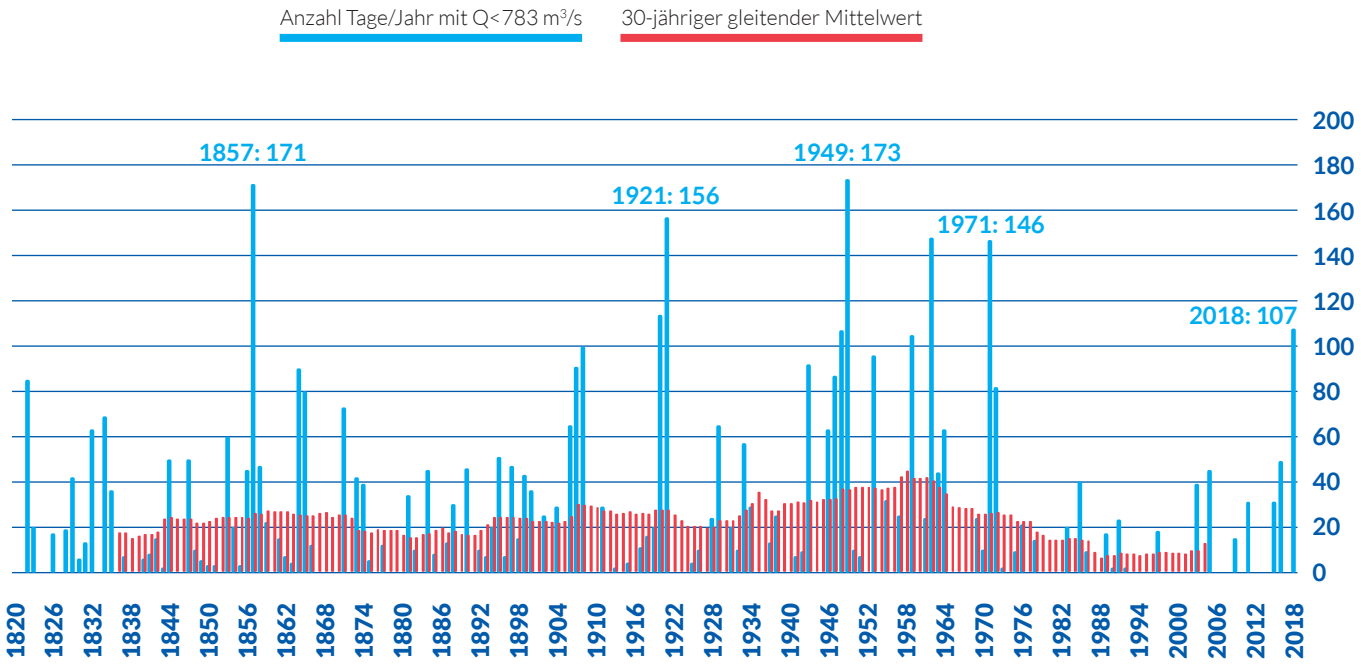
Laut Donaukommission wurden die Frachtraten in der Donauregion durch steigende Bunkerpreise und durch die Niedrigwasserstände von Teilen der Donau in die Höhe getrieben. Die Frachtraten für den Transport zu Berg auf der Donau (wo Eisenerze und Kohle befördert werden) waren höher als die Frachtraten für den Transport zu Tal.

Niedrigwasserstände aus einer historischen Perspektive

Ein Rückblick auf den Zeitraum der letzten 200 Jahre hilft dabei, die Niedrigwasserphase des Jahres 2018 zu relativieren. Für Kaub, Mittelrhein, sind für die letzten 200 Jahre Daten über die Anzahl an Tagen mit einem Durchfluss von weniger als 783 m^3 pro Sekunde verfügbar (was einem Niedrigwasserstand von 78 cm bei Kaub entspricht). Diese Zahlen zeigen, dass auch in der Vergangenheit Jahre mit ernsthaften Niedrigwasserphasen auftraten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts und erneut in den 1940er Jahren gab es viele Jahre lang über eine große Anzahl von Tagen Niedrigwasser auf dem Rhein. Die Auswirkung auf die Beförderungsmenge war zu dieser Zeit allerdings sicherlich nicht so stark, auf Grund der kleineren Schiffe mit einem geringeren Tiefgang.

Diese historischen Muster zeigen, dass auch ohne Klimawandel starke Schwankungen der Schifffahrtsbedingungen aufgetreten sind und auch zukünftig auftreten werden. Sie weisen daher auf die Notwendigkeit hin, die heute geltenden logistischen Konzepte teilweise zu überdenken (auch in Bezug auf Größe und Design der Schiffe), die dazu führen, dass die Binnenschifffahrt äußerst empfindlich auf den Klimawandel reagiert.

ANZAHL AN TAGEN PRO JAHR MIT EINEM DURCHFLUSS Q < 783 M³/S BEI KAUB, MITTELRHEIN EINSCHLIESSLICH EINES 30-JAHRE GLEITENDEN MITTELWERTS*



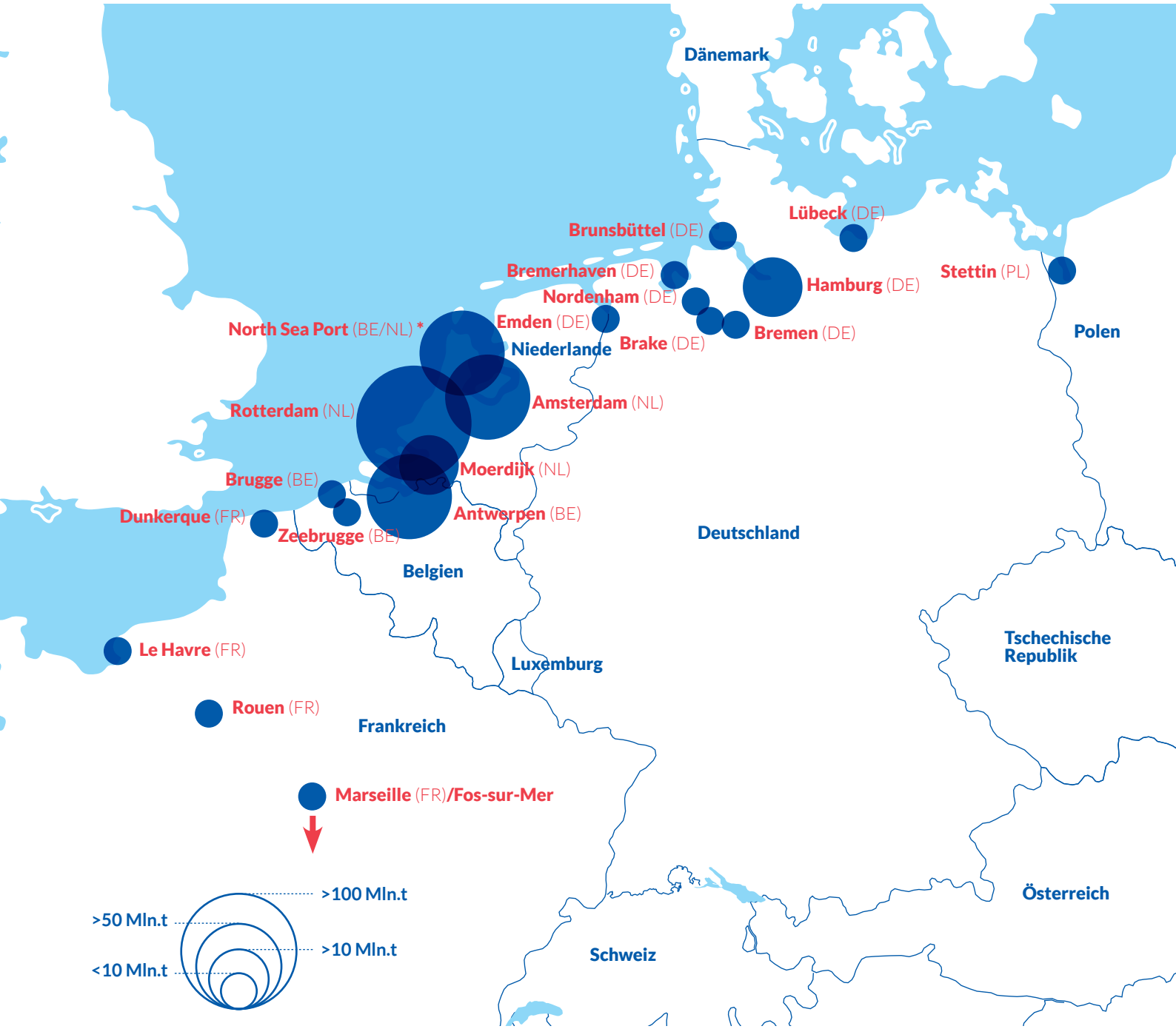
Quelle: Bundesanstalt für Gewässerkunde
**Entspricht einem Wasserstand von 78 cm (Gleichwertiger Wasserstand)*

04

WARENUMSCHLAG IN HÄFEN

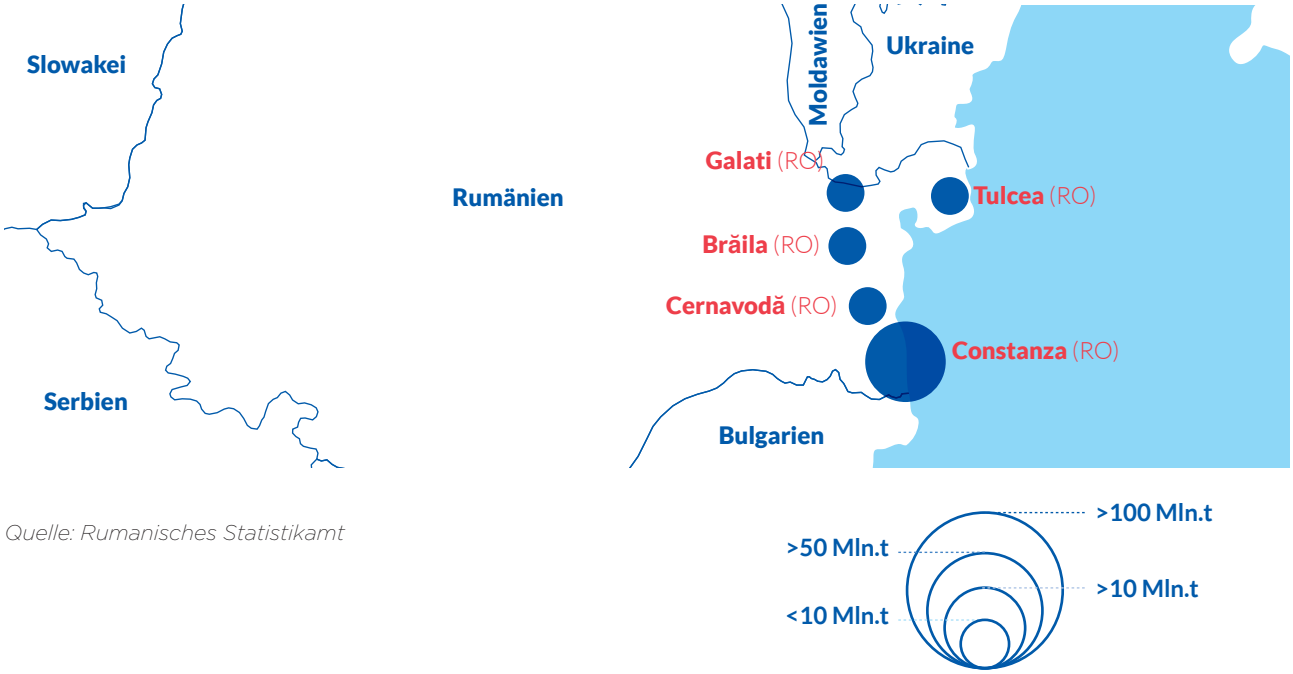
- **Der Binnenschiffsverkehr war 2018 in den Seehäfen Hamburg und Antwerpen rückläufig, legte im Hafen Constanza jedoch zu.**
- **Die meisten Rheinhäfen litten unter dem Niedrigwasser von 2018, das einen Rückgang des wasserseitigen Verkehrs in den größten Rheinhäfen von durchschnittlich 10,3% zur Folge hatte. In einigen Rheinhäfen jedoch, wie in Kehl und Ludwigshafen, wurde im Jahr 2018 mehr wasserseitiger Verkehr verzeichnet als 2017.**
- **Da die Flüsse und Kanäle in Frankreich und Belgien weit weniger von den Niedrigwasserständen betroffen waren als der Rhein, waren die durchschnittlichen Ergebnisse für die größten französischen und belgischen Inlandhäfen nicht so negativ wie für die Rheinhäfen.**

BINNENSCHIFFSVERKEHR
IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN SEEHÄFEN



Quelle: Port Statistics, Eurostat [iww_go-aport], Panteia, CBS

**North Sea Port ist der Name des Hafens, der durch die grenzüberschreitende, am 8. Dezember 2017 unterzeichnete Fusion der Zeeland Seehäfen (Flushing, Borsele und Terneuzen) in den Niederlanden und der Hafengesellschaft Gent in Belgien gebildet wurde. Der grenzüberschreitende Fusionshafen nahm seinen Betrieb am 1. Januar 2018 auf.*

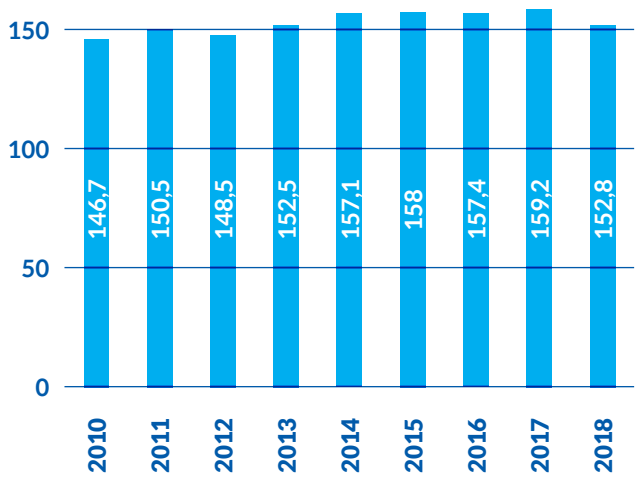


Quelle: Rumanisches Statistikamt

In **Rotterdam**, dem größten europäischen Seehafen, wurden im Jahr 2018 123 859 Binnenschiffe be- und entladen. Rotterdam ist der Marktführer auf der sogenannten Hamburg-Le Havre Range nach seinem Gesamtumschlag, da er 36,7% der Marktanteile besitzt, gefolgt von Antwerpen (18,6%) und Hamburg (10,6%)[16].

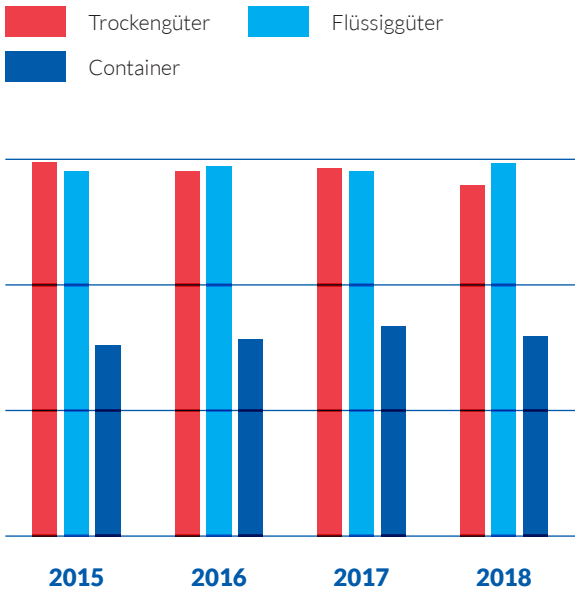
Die Menge der geladenen und entladenen Fracht im Hafen Rotterdam betrug im Jahr 2018 152,8 Millionen Tonnen (-4% im Vergleich zu 2017). Dieser Rückgang ist eine Folge der Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018, die die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt vom Hafen Rotterdam ins Hinterland deutlich verminderte.

BINNENSCHIFFSVERKEHR IM SEEHAFEN ROTTERDAM (MIO. TONNEN)



Quelle: Haven Rotterdam

BINNENSCHIFFSVERKEHR IM SEEHAFEN ROTTERDAM PRO GÜTERSEGMENT (MIO. TONNEN)



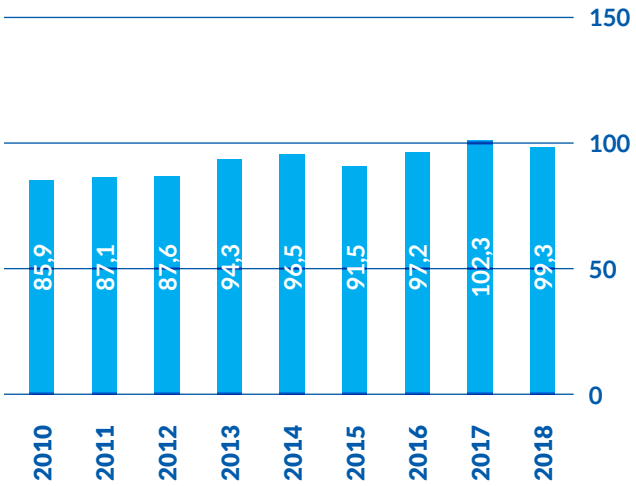
[16] *Hafen Rotterdam, Jahresbericht 2018*

In **Antwerpen** befuhren im Jahr 2018 59 724 Binnenschiffe den Hafen (im Vergleich zu 59 268 Schiffen im Jahr 2017). Der Güterverkehr der Binnenschifffahrt im Hafen Antwerpen fiel im Jahr 2018 leicht um 3% von 102,3 im Jahr 2017 auf 99,3 Millionen Tonnen im Jahr 2018.

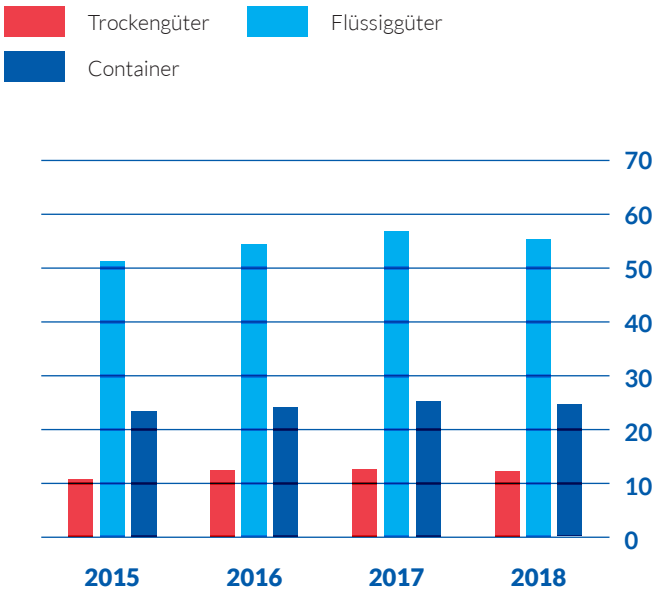
Chemische Erzeugnisse und Mineralölprodukte sind die wichtigsten Marktsegmente im Hafen Antwerpen, jedes Segment macht mehr als 27% des gesamten Flussverkehrs am Hafen aus. Container rangieren knapp dahinter mit einem Anteil von 24,5% des gesamten Flussverkehrs.

Der leichte Rückgang der Gesamtverkehrsleistung der Binnenschifffahrt im Hafen Antwerpen im Jahr 2018 kann durch einen Rückgang bei Eisenerzen und Metallabfällen von 22,1 Millionen Tonnen im Jahr 2017 auf 17,9 Millionen Tonnen im Jahr 2018 (-19%) erklärt werden, genau wie durch den Rückgang von Mineralölprodukten von 29,9 Millionen Tonnen auf 27,4 Millionen Tonnen (-8.6%). Die Mengen bei Nahrungs- und Futtermitteln und Tierfutter stiegen um 10%, bei chemischen Erzeugnissen 3,4%.

BINNENSCHIFFSVERKEHR IM SEEHAFEN ANTWERPEN (MIO. TONNEN)



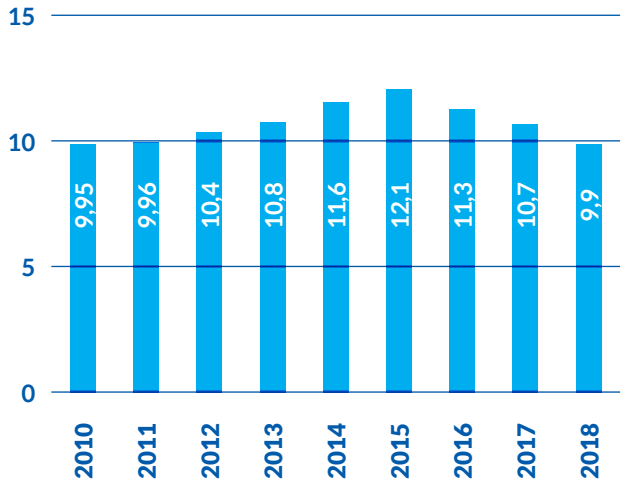
BINNENSCHIFFSVERKEHR IM SEEHAFEN ANTWERPEN PRO GÜTERSEGMENT (MIO. TONNEN)*



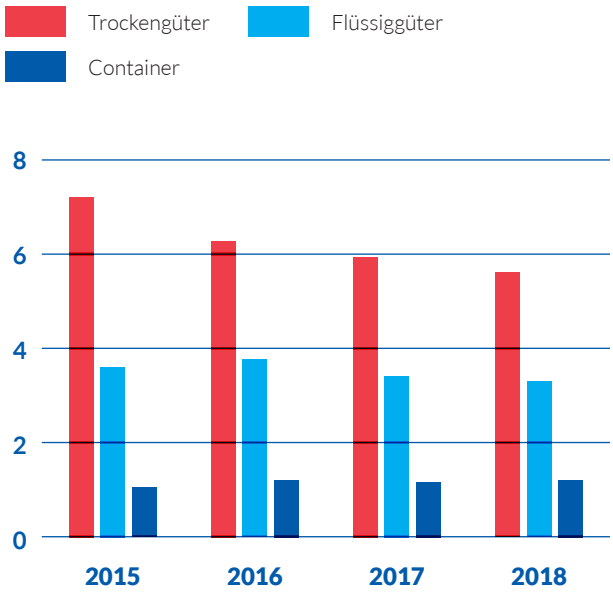
Quelle: Hafen Antwerpen
** RoRo, konventionelle Güter und nicht zugewiesene Waren wurden in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt (im Jahr 2018 summierte sich das Transportvolumen dieser drei Frachttypen auf 6,7 Millionen Tonnen, den Großteil machten konventionelle Güter aus)*

Die durch die Binnenschifffahrt beförderte Gütermenge fiel zwischen 2017 und 2018 im Hafen **Hamburg** um 7,5%. Der Modal-Split-Anteil im Hafen Hamburg wird von der Schiene dominiert, mit einem Anteil von 47,1%, dicht gefolgt von der Straße (45,7%). Die Binnenschifffahrt kommt mit einem Anteil von 10,2% an letzter Stelle. Innerhalb des Binnenschiffsverkehrs waren in 2018 44% eingehender Verkehr aus dem Hinterland, und 56% waren ausgehender Verkehr in das Hinterland.

BINNENSCHIFFSVERKEHR IM SEEHAFEN HAMBURG (MIO. TONNEN)



BINNENSCHIFFSVERKEHR IM SEEHAFEN HAMBURG PRO GÜTERSEGMENT (MIO. TONNEN)*

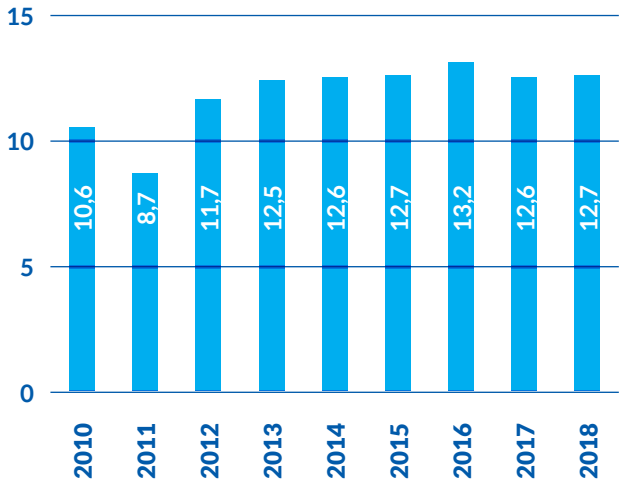


Quelle: Statistisches Amt Hamburg
** Stückgutverkehr wurde bei diesen Berechnungen nicht berücksichtigt.*

In **Constanza** liefen im Jahr 2018 9 487 Binnenschiffe den Hafen an, von denen 5 966 (63%) Leichter und 1 328 Schubschiffe waren (14%). Der Flussverkehr war im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit 12,7 Millionen Tonnen stabil. Der Hafen Constanza ist der wichtigste Seehafen am Schwarzen Meer und spielt eine bedeutende Rolle beim Getreidetransport (Anteil von 38%), besonders als Transitknoten für dieses Gütersegment. Düngemittel, Nicht-Eisenmetalle und Eisenerze (Anteil von 29%) sind für den Hafen ebenfalls wichtige Gütersegmente.

Der Containerverkehr im Hafen Constanza war immer relativ niedrig. Im Jahr 2018 belief er sich auf 1 266 TEU, ein Rückgang im Vergleich zu 2017, als 4 849 TEU befördert wurden.

BINNENSCHIFFSVERKEHR IM SEEHAFEN CONSTANZA (MIO. TONNEN)



Quelle: Hafen Constanza/Rumänisches Statistikamt

BINNENSCHIFFSVERKEHR
IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN BINNENHÄFEN

RHEINHÄFEN

WASSERSEITIGER VERKEHR IN DEN GRÖSSTEN RHEINHÄFEN (MIO. TONNEN)

	2016	2017	2018	2018/2017
Duisburg	55,6	52,2	48,1	-7,7%
Köln	11,0	10,7	8,9	-17,6%
Neuss	7,7	8,0	7,6	-4,3%
Mannheim	8,7	9,7	7,5	-22,1%
Karlsruhe	6,2	7,2	6,4	-11,3%
Ludwigshafen*	6,9	5,6	6,1	+9,0%
Straßburg	7,5	8,0	5,9	-26,4%
Basel	5,9	5,8	4,7	-18,9%
Mulhouse	4,9	4,8	4,4	-9,7%
Kehl	3,5	3,5	3,9	+11,3%
Krefeld	3,2	3,4	3,3	-1,1%
Düsseldorf	1,8	1,7	1,6	-6,3%
Gesamt	122,9	120,6	108,4	-10,3%

Quelle: Destatis, Hafen Straßburg, Schweizer Rheinhäfen, Hafen Mulhouse
**Das Ergebnis von Ludwigshafen ist besonderen Effekten geschuldet. Im Jahr 2017 ereignete sich ein Unfall, der den Frachtverkehr in diesem Jahr stark reduzierte (der Verkehr wurde zwischenzeitlich nach Mannheim verlagert).*

Hafen Straßburg

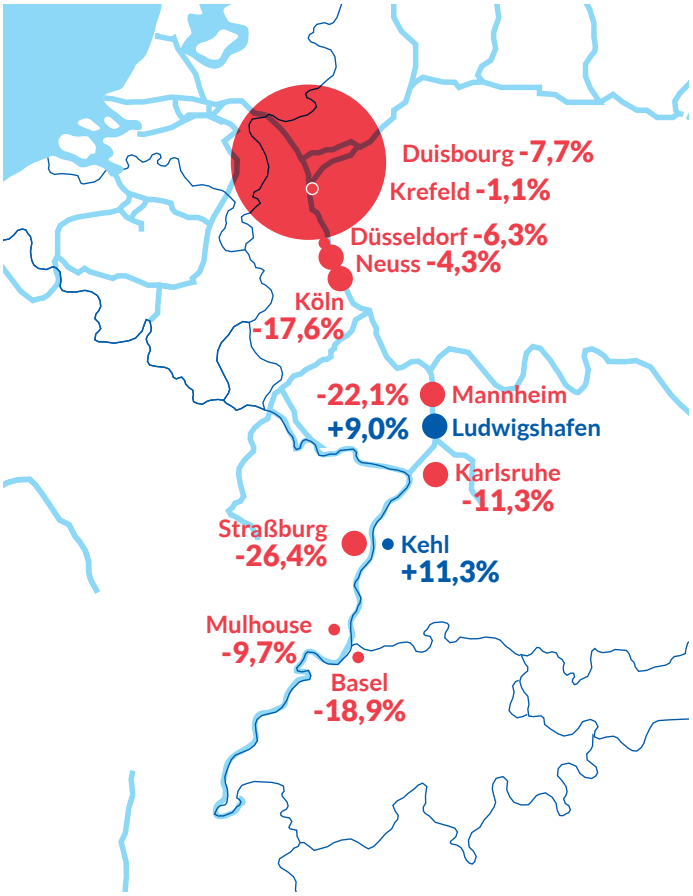
Die Aktivitäten im Hafen Straßburg (PAS) waren durch die lange Niedrigwasserphase (Mitte Juli bis Ende Dezember 2018) betroffen: Schiffe hatten ihre Ladung zu begrenzen und Containerschiffe mussten für zwei Monate die Fahrten ganz einstellen. Als Konsequenz wurden große Frachtmengen auf die Schiene verlagert. Der Container-Schienenverkehr stieg damit um 19%. Der Hafen blickt jedoch, trotz des schwierigen Jahres, in die Zukunft und plant eine Erweiterung seiner Containerterminals.[17]

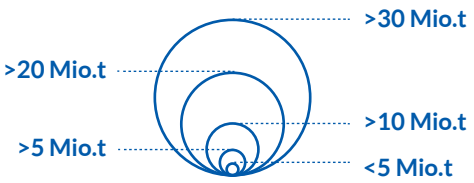
[17] Quelle: Dernières Nouvelles d'Alsace, Artikel « Le port de Strasbourg pénalisé par les basses eaux du Rhin » [Der Hafen Straßburg leidet unter dem Niedrigwasser des Rheins], (16. Januar 2019)

Hafen Kehl

Der Nachbarhafen von Straßburg, direkt gegenüber auf der anderen Rheinseite, ist der Hafen Kehl, auf dessen Hafengelände sich neben weiteren wichtigen Unternehmen ein großes Elektrostahlwerk befindet. Das Elektrostahlwerk verwendet Metallschrott für die Stahlproduktion und der Transport von Eisen und Stahl hat bei weitem den größten Anteil am Gesamtbinnenschiffsverkehr in Kehl (69% in Jahr 2018). Eine Menge von 2,75 Millionen Tonnen Gütern, die Eisen und Stahl betreffen, wurde im Jahr 2018 durch den Hafen registriert; ein Anstieg von 4,3% im Vergleich zum Vorjahr.[18]

JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (MIO. TONNEN)





Rückgang des Verkehrs in 2018 vs 2017

Zunahme des Verkehrs in 2018 vs 2017

[18] *Quelle: Kehler Hafenbericht 2018*

FRANZÖSISCHE UND BELGISCHE HÄFEN

WASSERSEITIGER VERKEHR IN DEN GRÖSSTEN BINNENHÄFEN FRANKREICHS UND BELGIENS (MIO. TONNEN)

	2016	2017	2018	2018/2017
Paris	20,3	21,2	22,1	+4,5%
Lüttich	15,5	15,9	16,0	+0,1%
Straßburg	7,5	8,0	5,9	-26,4%
Brüssel	4,3	4,8	5,2	+7,7%
Namur	5,2	5,3	5,1	-4,1%
Mulhouse	4,9	4,8	4,4	-9,7%
Metz	1,5	1,6	1,9	+18,3%
Lille	1,7	1,8	1,8	-0,6%
Villefranche-sur-Saône	0,7	1,8	1,7	-3,4%
Lyon	1,4	1,5	1,4	-5,9%
Chalon-sur-Saône und Mâcon *	1,0	1,1	0,8	-25,0%
Gesamt	64,0	67,8	66,3	-2,2%

Quelle: Häfen Paris, Hafen Lüttich, Hafen Straßburg, Hafen Mulhouse, Hafen Brüssel, Hafen Namur, Neuer Hafen Metz, Hafen Lille, VNF.
**Aproport*

Hafen Lüttich

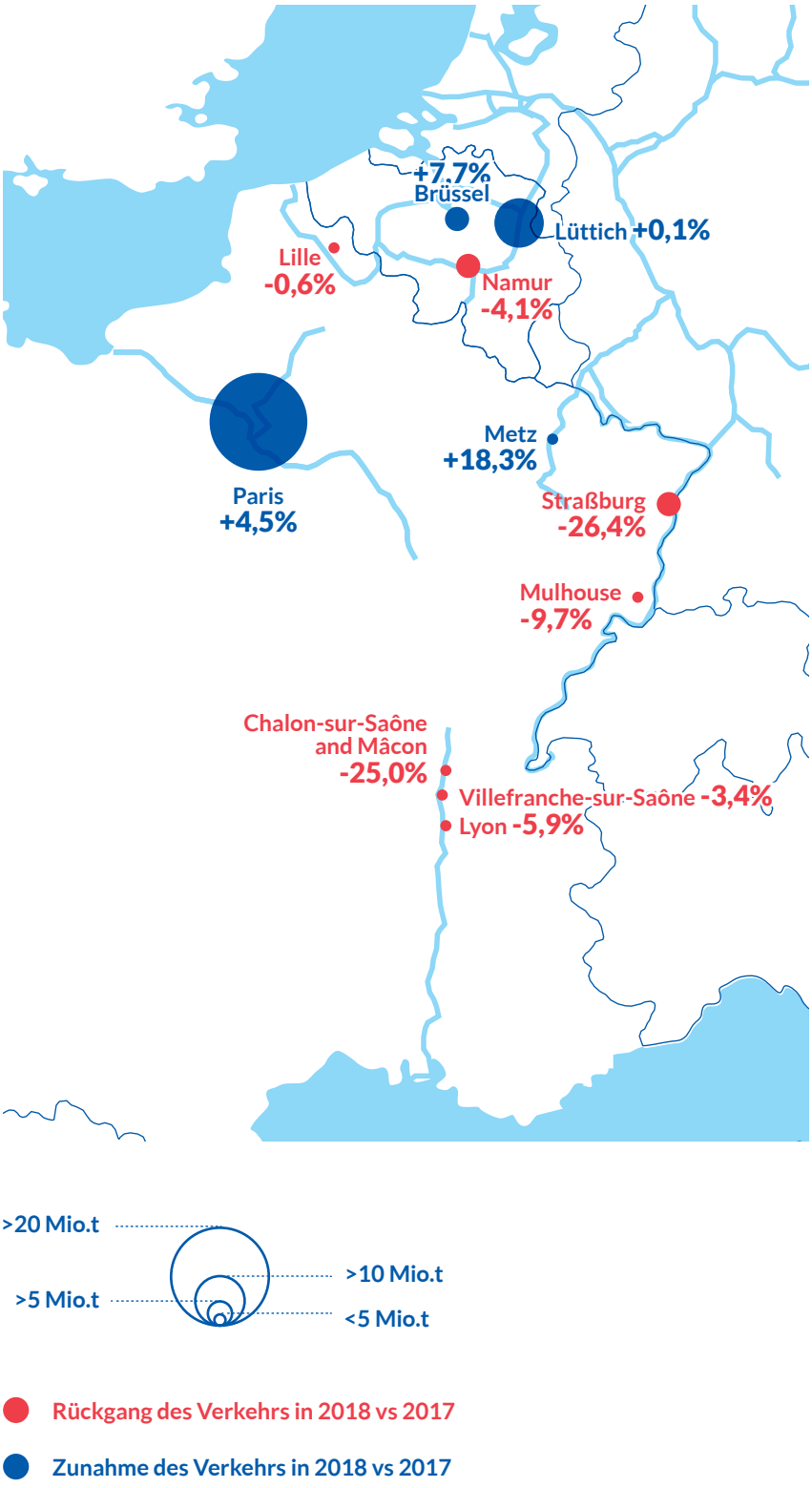
Im drittgrößten europäischen Binnenhafen profitierte der Frachtverkehr auf Binnenwasserstraßen von einem Anstieg des Containerverkehrs (gemessen in Tonnen um 20%). Container und diverse Waren erreichten eine Menge von fast 0,9 Millionen Tonnen. In TEU stellt das Ergebnis mehr als 85 000 TEU (+15%) dar. Eine weitere positive Entwicklung war der steigende Metalltransport, auf Grund der Wiederbelebung der lokalen Stahlproduktion.[19]

Hafen Metz

Der Hafen Metz in Lothringen an der Mosel ist der größte Binnenhafen in Frankreich für Getreide. Laut der detaillierten Hafenstatistik wurden im Jahr 2018 1,7 Millionen Tonnen an Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen durch den Binnenschiffsverkehr exportiert, deutlich mehr als im Jahr 2017, als sehr schlechte Ernteergebnisse den Getreideexport auf ein Niveau von 1,4 Millionen Tonnen drückten.

[19] *Quelle: Hafen Lüttich, Pressemitteilung, 20. Februar 2019*

JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (MIO. TONNEN)



DONAUHÄFEN

WASSERSEITIGER VERKEHR IN GROSSEN DONAUHÄFEN (MIO. TONNEN)

	2016	2017	2018	2018/2017
Constanza	12,7	12,1	12,1	-0,6%
Galati	6,6	6,3	6,4	+0,9%
Ismajil	5,7	5,1	4,7	-8,1%
Smederovo	2,5	3,2	3,6	+12,6%
Linz	4,0	4,2	3,2	-25,4%
Tulcea	1,5	1,3	1,7	+31,3%
Pancevo	1,0	1,1	1,4	+30,0%
Bratislava	1,9	2,1	1,5	-26,8%
Regensburg	1,3	1,5	1,1	-22,0%
Wien	1,1	1,1	1,0	-7,7%
Drobeta Turnu Severin	1,0	1,2	1,1	-5,4%
Prahovo	0,7	0,9	1,0	+13,3%
Novi Sad	1,3	1,2	1,0	-11,3%
Budapest	1,0	1,1	0,9	-18,2%
Gesamt	42,3	42,4	40,6	-4,2%

Quelle: Donaukommission - Marktbeobachtung, Rumänisches Statistikinstitut, Ungarisches Statistikamt, Destatis

Hafen Linz

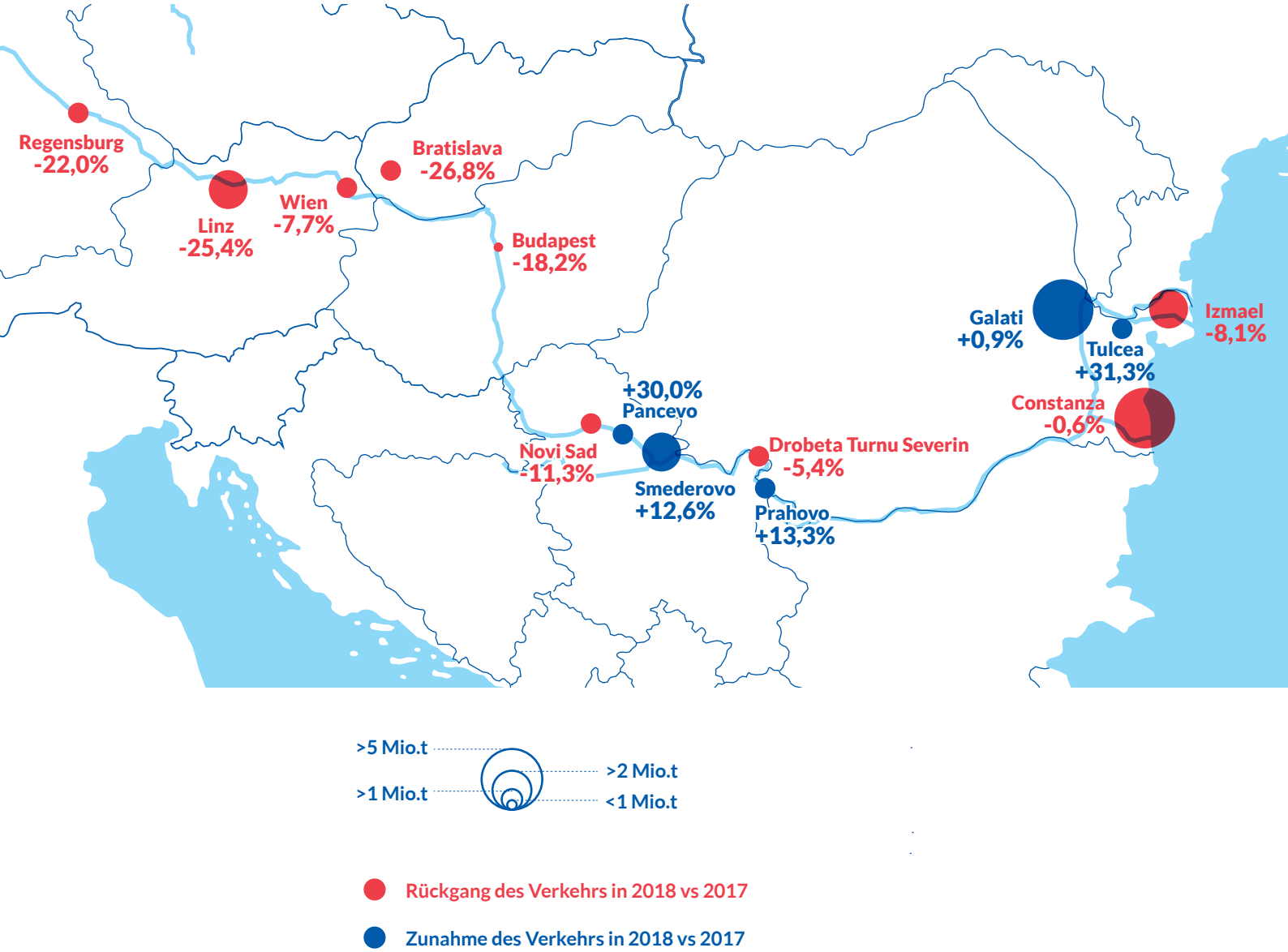
Alle österreichischen Binnenhäfen zusammengenommen importierten im Jahr 2018 rund 2,1 Millionen Tonnen an Eisenerzen, was 52% aller entladenen Fracht in österreichischen Häfen ausmacht. 89,2% dieser Eisenerzimporte wurden im Hafen von Linz entladen, dem Zentrum der österreichischen Stahlindustrie.[20]

Hafen Bratislava

Laut Marktbeobachtung 2019 der Donaukommission sieht der Entwicklungsplan für den Hafen Bratislava die Modernisierung seiner Struktur als Intermodalhafen und die Einrichtung eines Terminals für die Produktion und Distribution von Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas, LNG) vor.

[20] *Quelle: Marktbeobachtung der Donaukommission, April 2019*

JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (MIO. TONNEN)



05

FRACHTFLOTTE

- 2018 waren mehr als 15 000 Frachtschiffe in Europa registriert; 65% der Flotte befanden sich in den Rheinstaaten, 23% in den Donaustaaten, die verbleibenden 12% in anderen europäischen Ländern mit Binnenwasserstraßen (Polen, Tschechische Republik, Italien, Vereinigtes Königreich, Litauen).
- In den letzten 10 Jahren ist der Anteil kleiner Schiffe (0 < 1 000 t) kontinuierlich zurückgegangen. Dies ist vor allem der Fall bei Trockengüterschiffen, deren Anzahl in diesem Größensegment traditionell sehr hoch ist. Dieser Verlust kleiner Schiffe stellt ein Problem dar, und ist eine Herausforderung für den Sektor, die in der nahen Zukunft angegangen werden sollte.
- Die Flotte der Rheinstaaten wurde durch 17 Trockengüterschiffe, 28 Flüssiggüterschiffe und 3 Schub- und Schleppschiffe verstärkt. Die Neubauraten sind immer noch relativ niedrig, im Vergleich zu den Jahren vor der Finanzkrise.

GRÖSSE DER FLOTTEN PRO MAKROREGION (ANZAHL VON BINNENSCHIFFEN) IN EUROPA

	Trockengüterschiffe	Flüssiggüterschiffe	Schub- und Schleppschiffe	
RHEINFLOTTE	7 000	1 462	1 240	9 702
DONAUFLOTTE	2 652	204	657	3 513
ANDERE STAATEN*	1 381	26#	419	1 826
	11 033	1 692	2 316	15 041

Quellen: 1) Rheinstaaten: VNF (Frankreich), CBS (Niederlande), belgisches Verkehrsministerium, Deutsche Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung, Schifffahrtsverwaltung Luxemburg und Schweiz. 2) Donaustaaten: Donaukommission 3) Andere Staaten: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], italienisches und tschechisches Verkehrsministerium, Statistikamt Polen

**Andere Länder = Polen, Tschechische Republik, Italien, Vereinigtes Königreich, Litauen. # berücksichtigt 9 Tankschiffe in Polen, 1 in der Tschechischen Republik und 16 in Litauen. Keine Daten für das Vereinigte Königreich und Italien.*

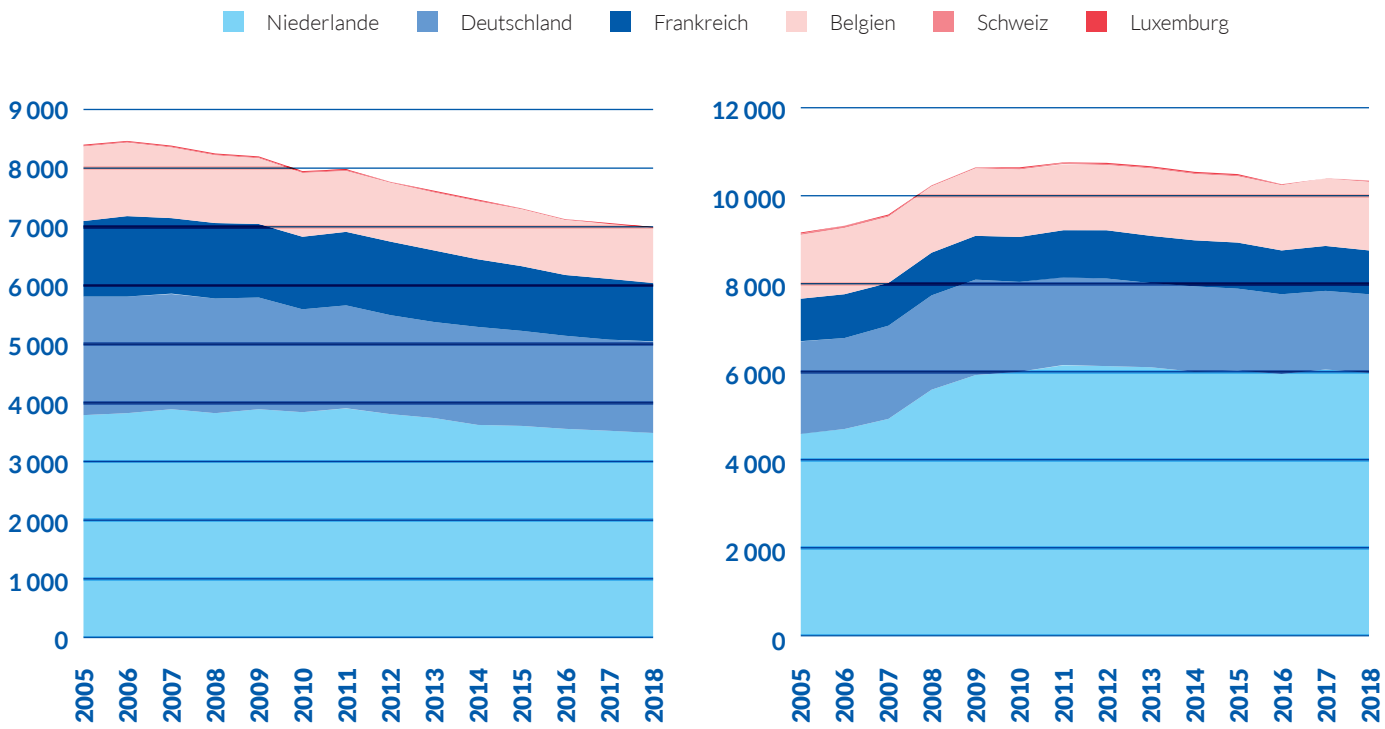
RHEINFLOTTE

TROCKENGÜTERSCHIFFE

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Trockengüterschiffe (Schiffe mit eigenem Antrieb und Leichter, aber ohne Schub- und Schleppschiffe) in den Rheinstaaten. In diesem Fall wurde nur die aktive Flotte gezählt (Schiffe, die aktiv in der Trockengüterbeförderung sind). Während die Anzahl der Schiffe seit 2005 gesunken ist, stieg die Tonnage aufgrund der Tatsache, dass größere Schiffe zur Flotte hinzugekommen sind und kleinere sie verlassen haben.

ANZAHL TROCKENGÜTERSCHIFFE IN RHEINSTAATEN

LADEKAPAZITÄT DER TROCKENGÜTERSCHIFFE IN RHEINSTAATEN (IN 1 000 T)*

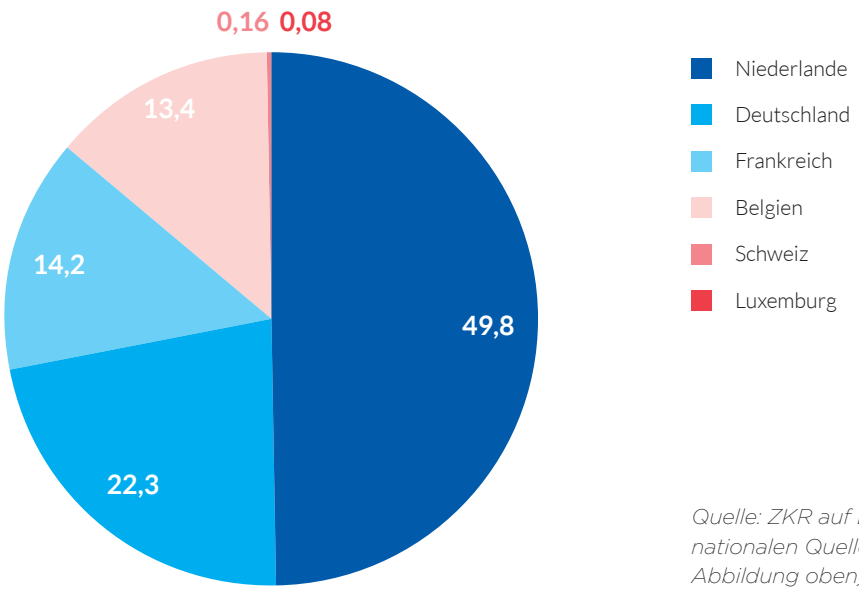


Quelle: ZKR auf Basis von Centraal Bureau voor de Statistiek, Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, Schifffahrtsverwaltung Luxemburg und Schweiz, belgisches Verkehrsministerium

**= Schiffe mit eigenem Antrieb und Leichter, ohne Schub- und Schleppschiffe*

Die niederländische Trockengüterflotte ist die größte im Rheingebiet mit einem Anteil von fast 50%.

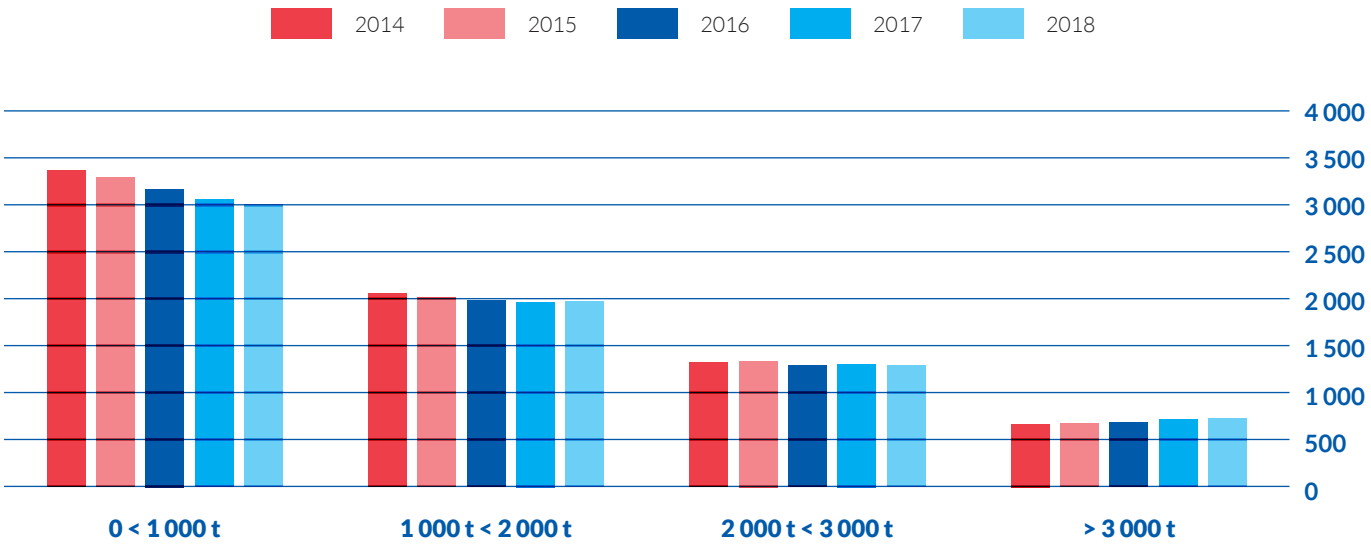
VERTEILUNG DER TROCKENGÜTERSCHIFFE IN DEN RHEINSTAATEN PRO REGISTRIERUNGSLAND (IN %, 2018)



Quelle: ZKR auf Basis von nationalen Quellen (siehe Abbildung oben)

Die Anzahl der Schiffe mit einer Ladekapazität von bis zu 1 000 Tonnen sinkt, obwohl die Ergebnisse sich von Land zu Land etwas unterscheiden. Während die Anzahl von belgischen, niederländischen und französischen kleinen Schiffen seit 2014 gefallen ist, blieb sie in der deutschen Flotte relativ konstant.

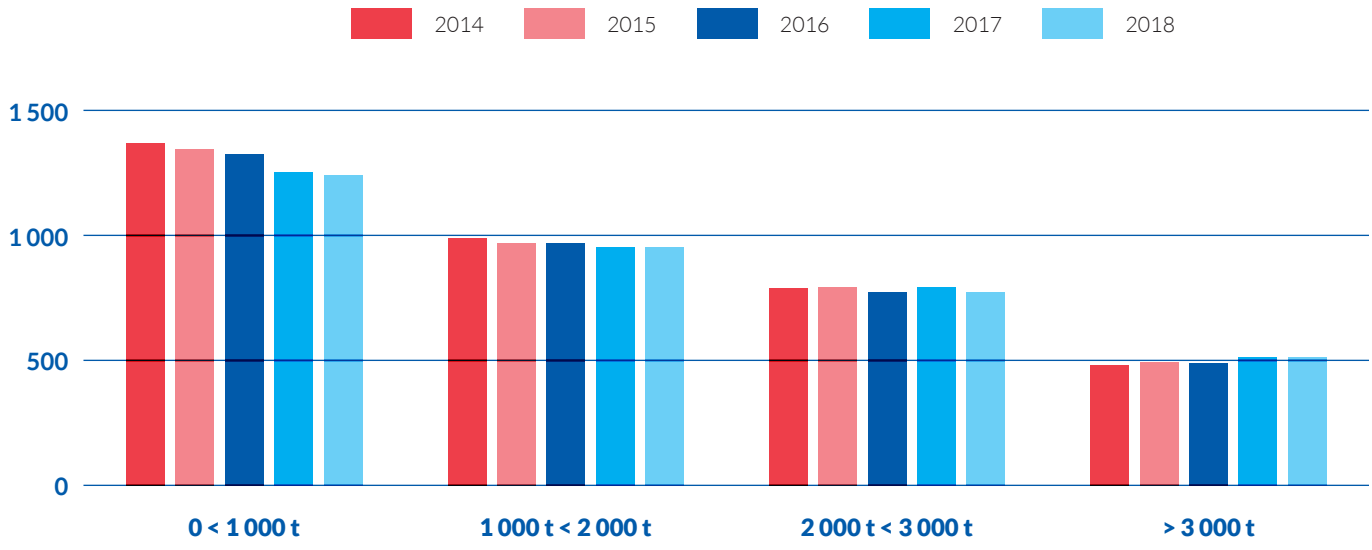
ANZAHL TROCKENGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN RHEINSTAATEN*



Quelle: ZKR basierend auf nationalen Quellen
**Rheinstaaten = Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande, Schweiz. Die Daten für Deutschland von 2018 sind aus dem Jahr 2017, da die deutschen Flottendaten für 2018 noch nicht verfügbar waren.*

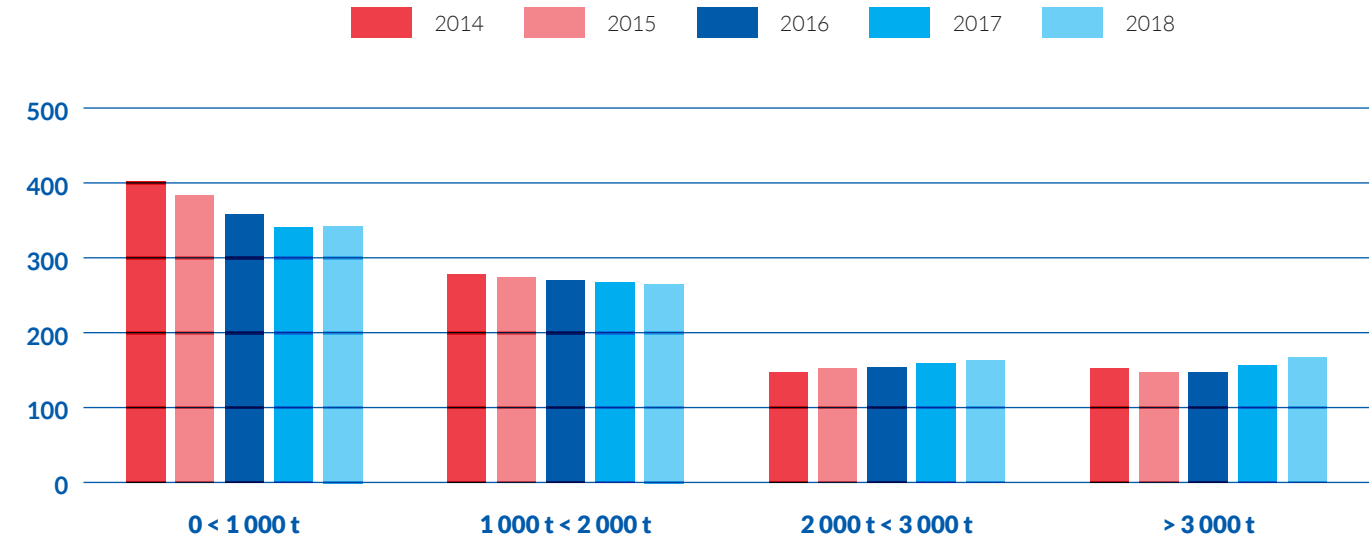
Im Vergleich der Trockengüterflotten der Rheinstaaten untereinander kann beobachtet werden, dass die Größenklasse der größten Schiffe (> 3 000 t) in der belgischen und niederländischen Flotte vorhanden ist, in der französischen und deutschen Trockengüterflotte aber nahezu fehlt.

ANZAHL TROCKENGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DER NIEDERLÄNDISCHEN FLOTTE



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek

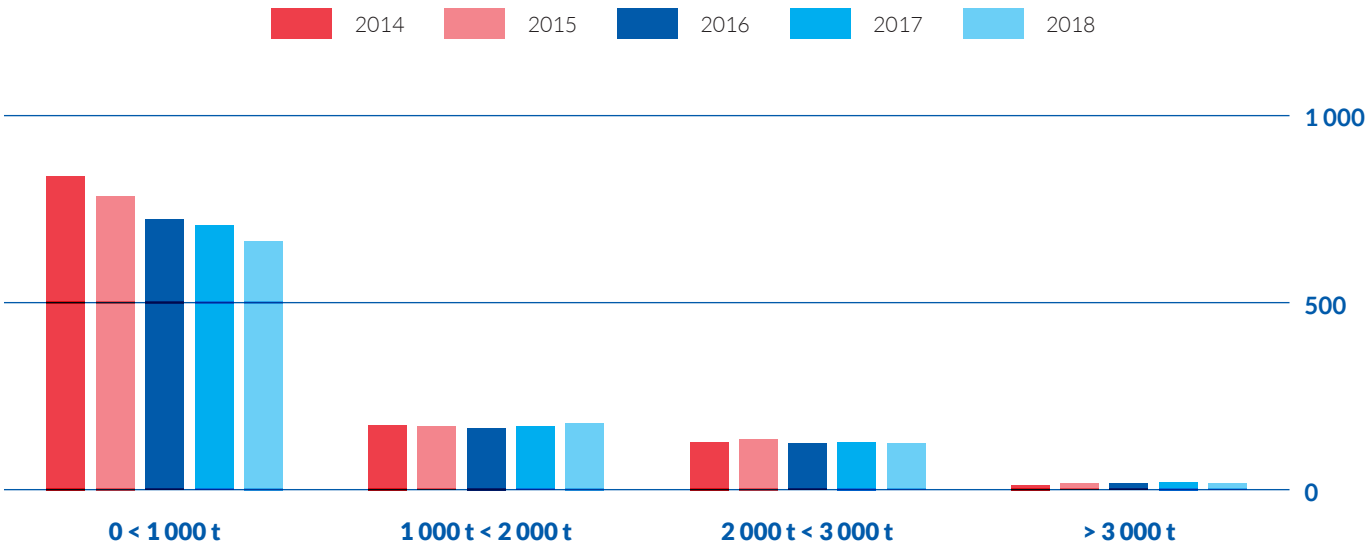
ANZAHL TROCKENGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DER BELGISCHEN FLOTTE



Quelle: ITB / belgisches Verkehrsministerium

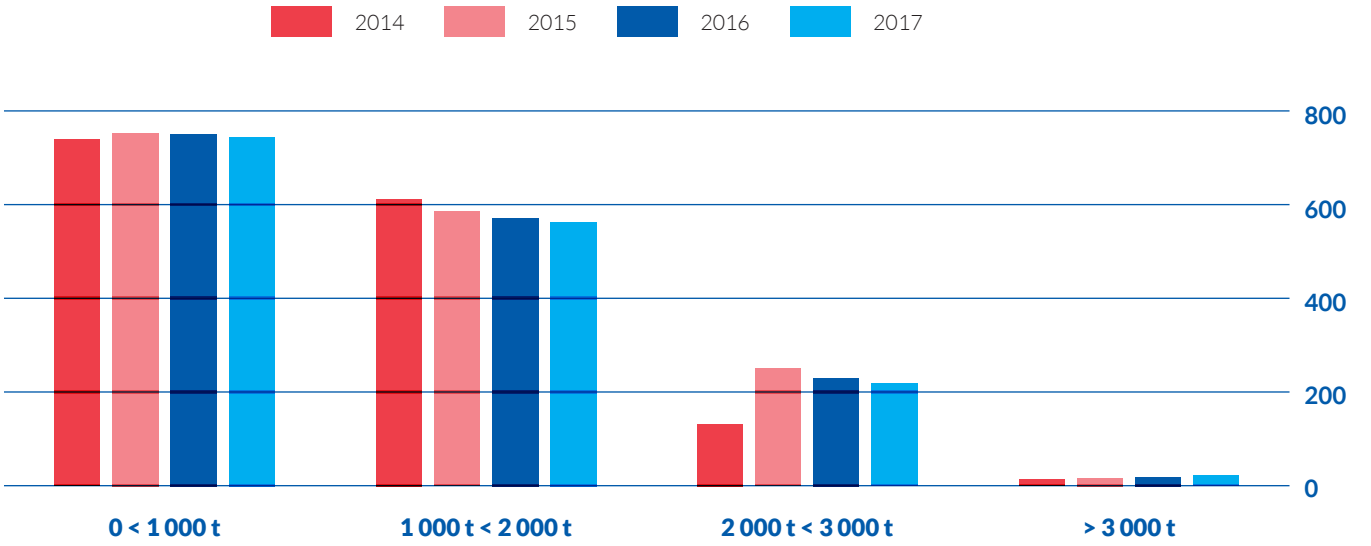
In Frankreich ist der Anteil der Größenklasse (0 < 1 000 t) am höchsten von allen Rheinstaaten. Dieser Anteil betrug im Jahr 2014 in Frankreich 72% (in Bezug auf die Anzahl der Schiffe), sank bis zum Jahr 2018 aber auf 67%. Ein weiterer Rückgang kann erwartet werden, auf Grund verschiedener ökonomischer Probleme in diesem Segment.

ANZAHL TROCKENGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DER FRANZÖSISCHEN FLOTTE



Quelle: VNF

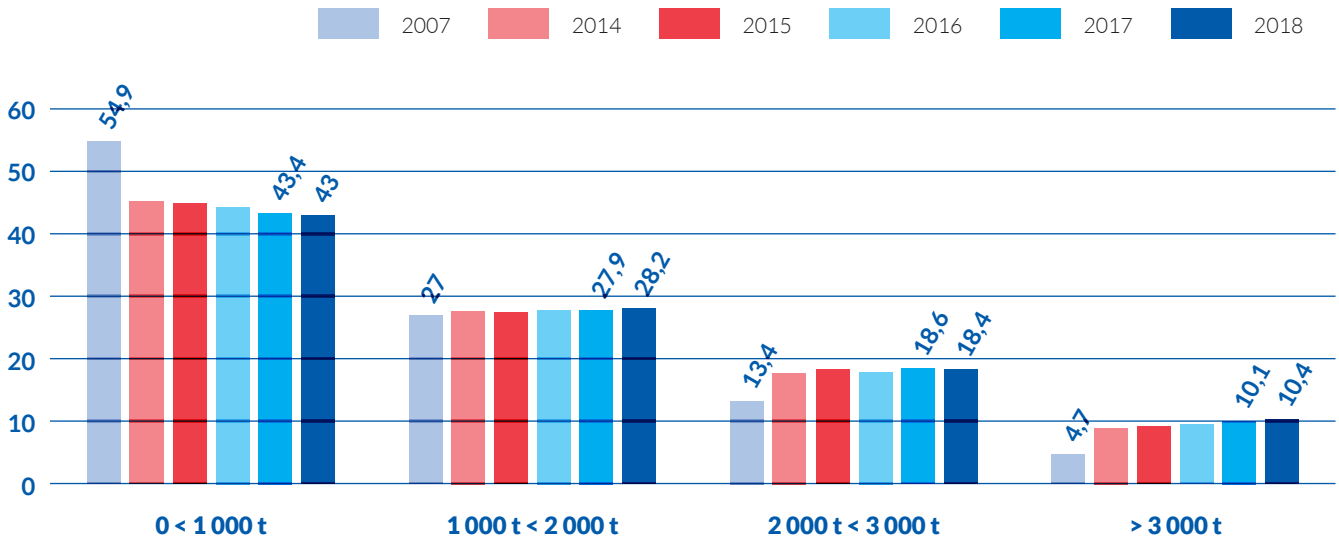
ANZAHL TROCKENGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DER DEUTSCHEN FLOTTE



Quelle: ZKR basierend auf Deutsche Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung

In Hinblick auf die gesamte Rheinflotte an Trockengüterschiffen kann beobachtet werden, dass die Anteile der verschiedenen Größenklassen sich seit 2014 nicht dramatisch verändert haben. Aber sie haben sich über die letzten zehn Jahre geändert, wenn man die Zahlen von 2007 mit denen von 2018 vergleicht.

ANZAHL SCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN % DER GESAMTZAHL AN TROCKENGÜTERSCHIFFEN IN DER RHEINFLOTTE*



Quelle: ZKR basierend auf nationalen Quellen
**Anteil basiert auf der Anzahl der Schiffe, die unter eine bestimmte Tonnageklasse fallen, im Vergleich zur Gesamtzahl an Trockengüterschiffen in der Rheinflotte. Daher summieren sich die Anteile für jedes Jahr auf 100%.*

FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE

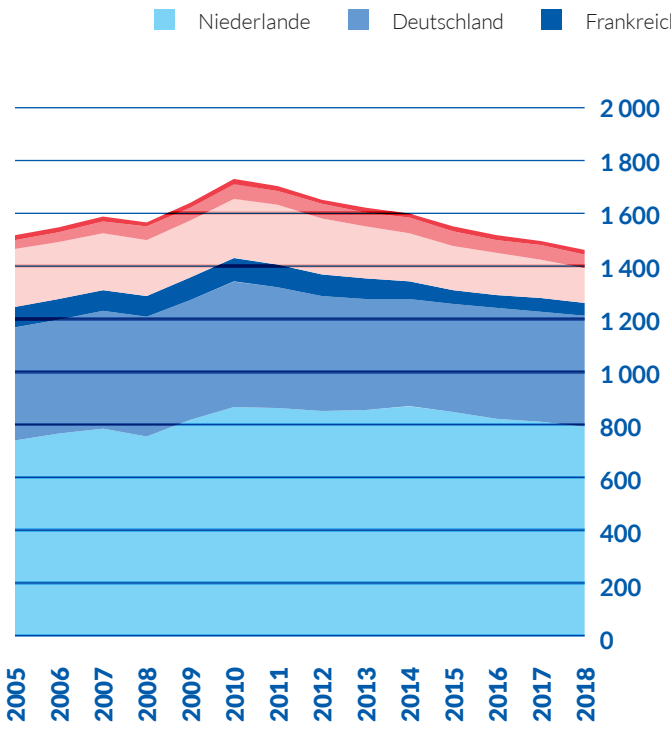
Die Entwicklung zeigt einen Anstieg in der Gesamtladekapazität der Tankerflotte in den Rheinstaaten zwischen 2005 und 2010, bedingt durch die Investitionen in neue Doppelhüllenschiffe. 2011 war das Jahr mit dem höchsten Anstieg an Doppelhüllenschiffen (+127), gefolgt vom Jahr 2010 (+112). Seitdem ließ die Neubaurate nach, um im Jahr 2018 33 neue Doppelhüllenschiffe zu erreichen (einschließlich der Umwandlungen von Einzel- zu Doppelhüllenschiffen).[21] Im Jahr 2019 gab es laut EBIS (European Barge Inspection Scheme) 1.079 Doppelhüllentanker in Europa.

Da die Neubaurate seit 2011 gesunken ist und eine bestimmte Anzahl Einzelhüllenschiffe Jahr für Jahr aus der Flotte ausgemustert wurde (wegen des herannahenden Endes des Übergangszeitraums),[22] hat sich die Gesamtgröße der Tankerflotte in den Rheinstaaten nach 2011 verringert.

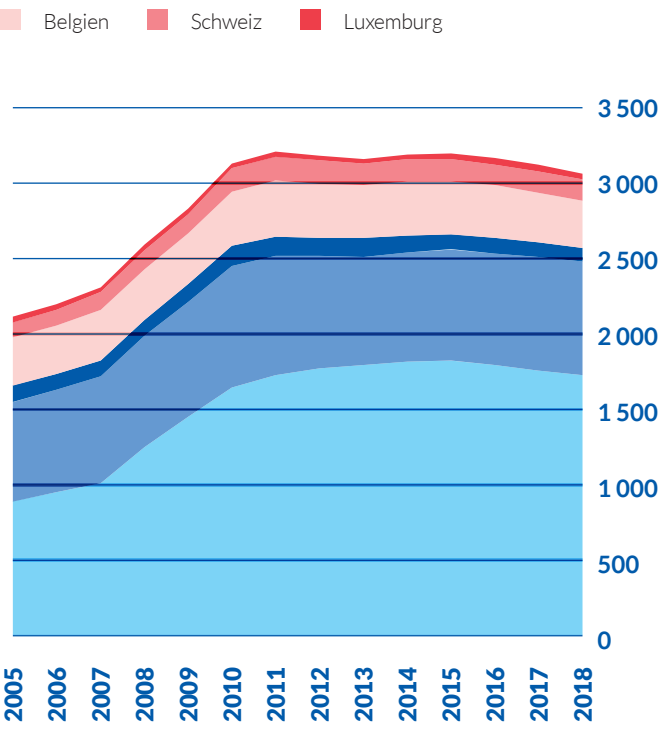
Die Ladekapazität blieb jedoch auf einem hohen Niveau, da in den Jahren nach 2011 noch große neue Doppelhüllenschiffe auf den Markt kamen, während die Einzelhüllenschiffe, die den Markt verließen, relativ klein waren.

[21] Quelle: EBIS (European Barge Inspection Scheme)
[22] Nach dem Übergangsmodell muss der Großteil der Flüssiggüter ab dem 01.01.2019 in Doppelhüllenschiffen befördert werden.

ANZAHL FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE IN RHEINSTAATEN



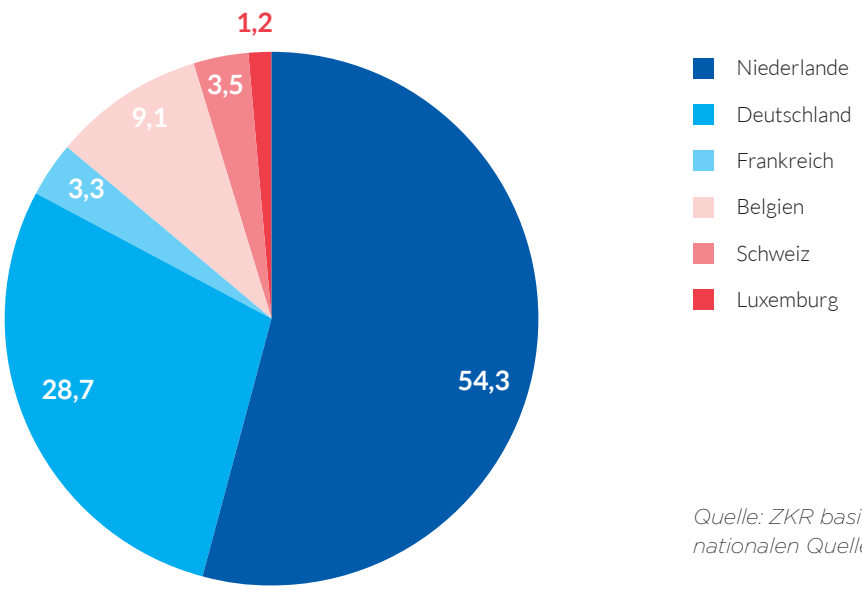
LADEKAPAZITÄT DER FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE IN RHEINSTAATEN (IN 1 000 T.)



Quelle: ZKR basierend auf nationalen Quellen

Hinsichtlich der Registrierungsstaaten der Flüssiggüterflotte besitzen die Niederlande einen Anteil von rund 54% der Gesamtzahl an Tankschiffen in allen Rheinstaaten.

VERTEILUNG DER FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE IN DEN RHEINSTAATEN PRO LAND (IN %, 2018)

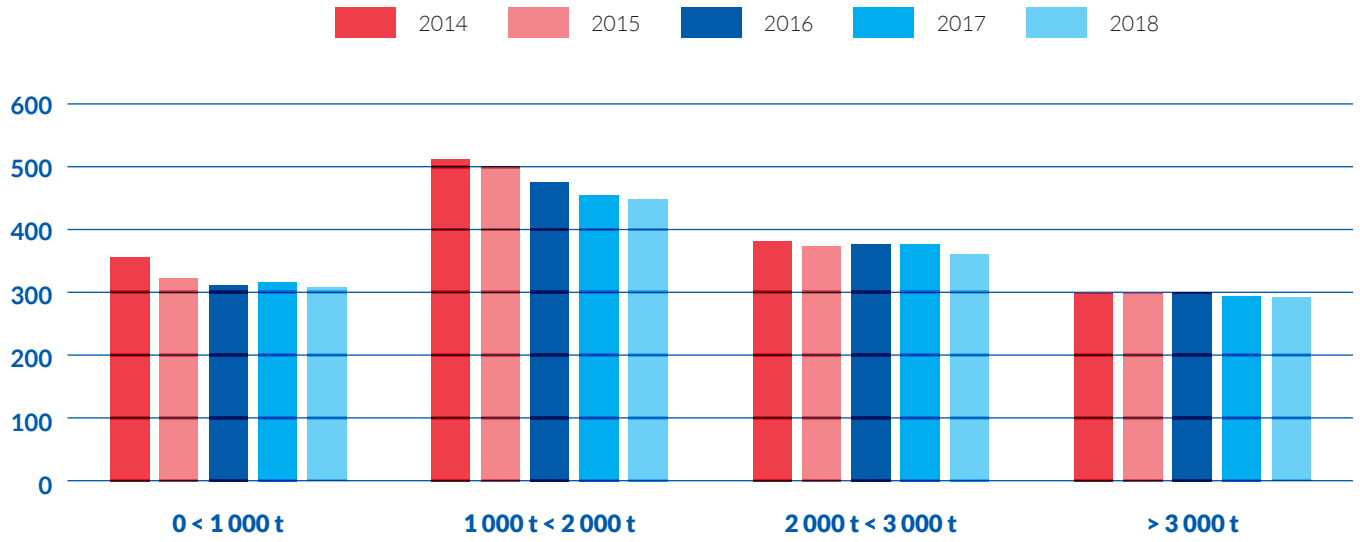


Quelle: ZKR basierend auf nationalen Quellen

Die Gesamtentwicklung der Schiffsanzahl pro Größenklasse zeigt, dass die Anzahl eher kleiner Tanker (0< 1 000 t; 1 000 < 2 000 t) seit 2014 zurückgegangen ist.

Im Jahr 2018 betrug die Zahl der Schiffe in den beiden kleinsten Tonnagenklassen (0< 1 000 t; 1 000 < 2 000 t) in den Rheinstaaten 761, im Vergleich zu 873 im Jahr 2014. Dies bedeutet einen Rückgang von 112 Schiffen in einem Zeitraum von nur vier Jahren.

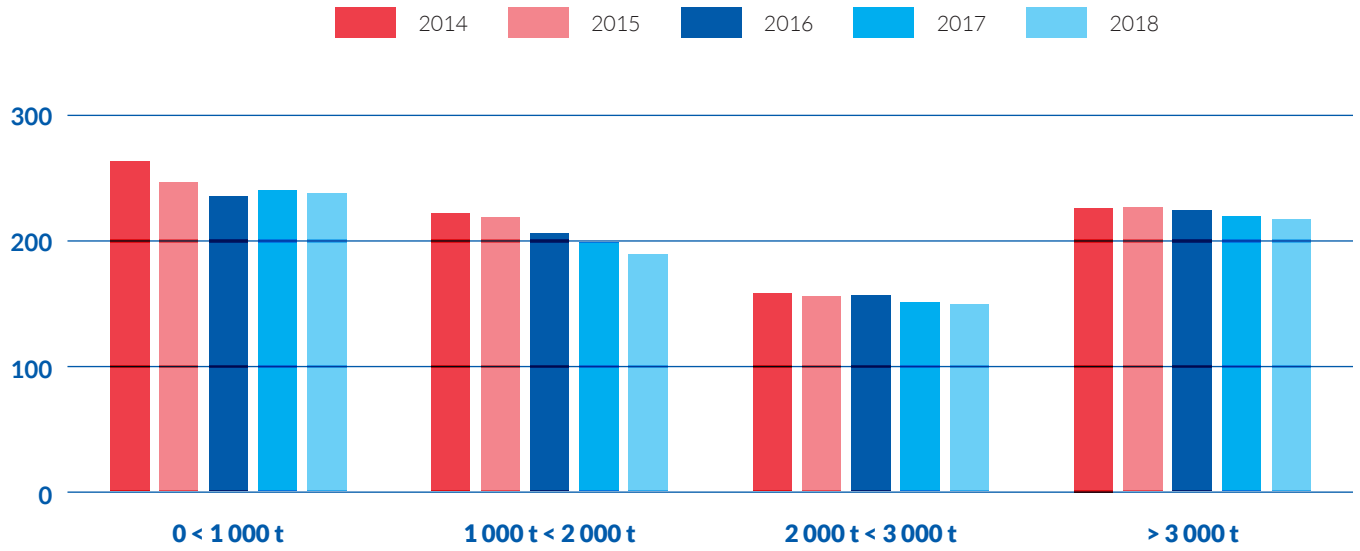
ANZAHL FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DEN RHEINSTAATEN



Quelle: ZKR basierend auf nationalen Quellen

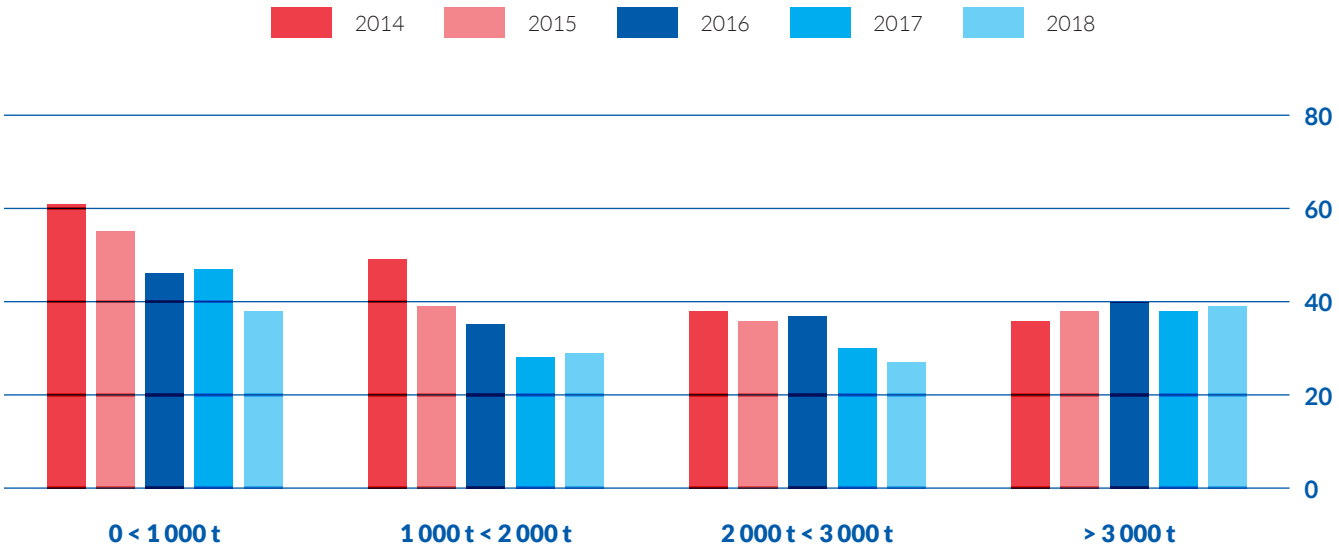
Es gibt einen bemerkenswerten gemeinsamen Punkt mit der Trockengüterflotte. Auch für die Flüssiggüterschiffe ist die Zahl der Schiffe in der Größenkategorie (> 3 000 t) in der niederländischen und belgischen Flotte recht hoch, in den französischen und deutschen Flotten wiederum auf einem eher niedrigen Niveau.

ANZAHL FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DER NIEDERLÄNDISCHEN FLOTTE



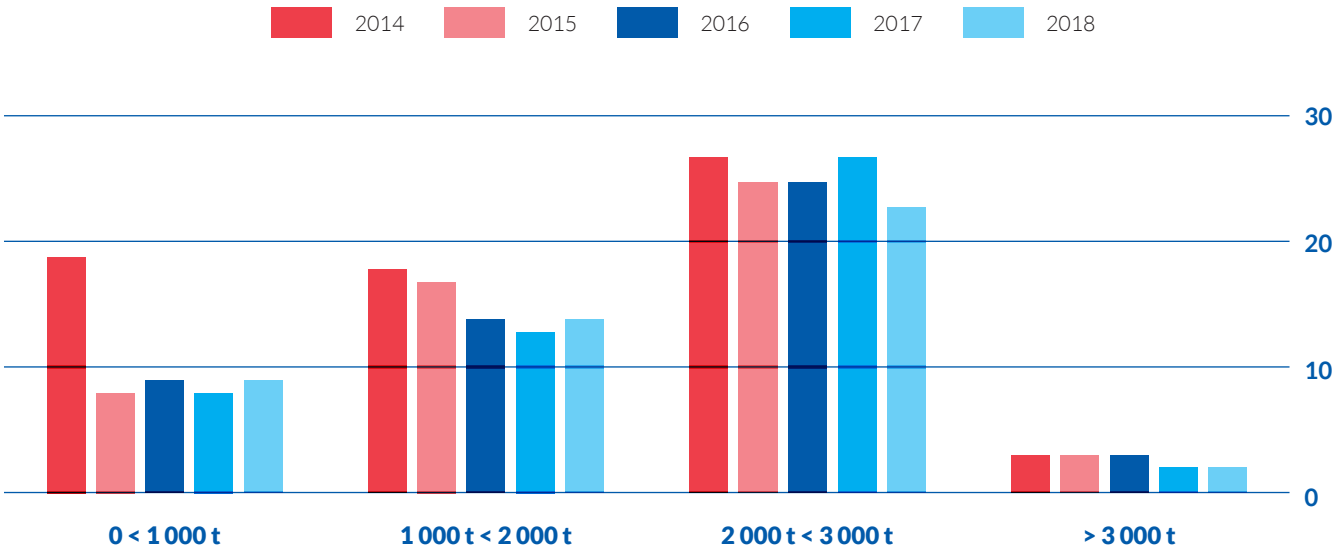
Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek

ANZAHL FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DER BELGISCHEN FLOTTE



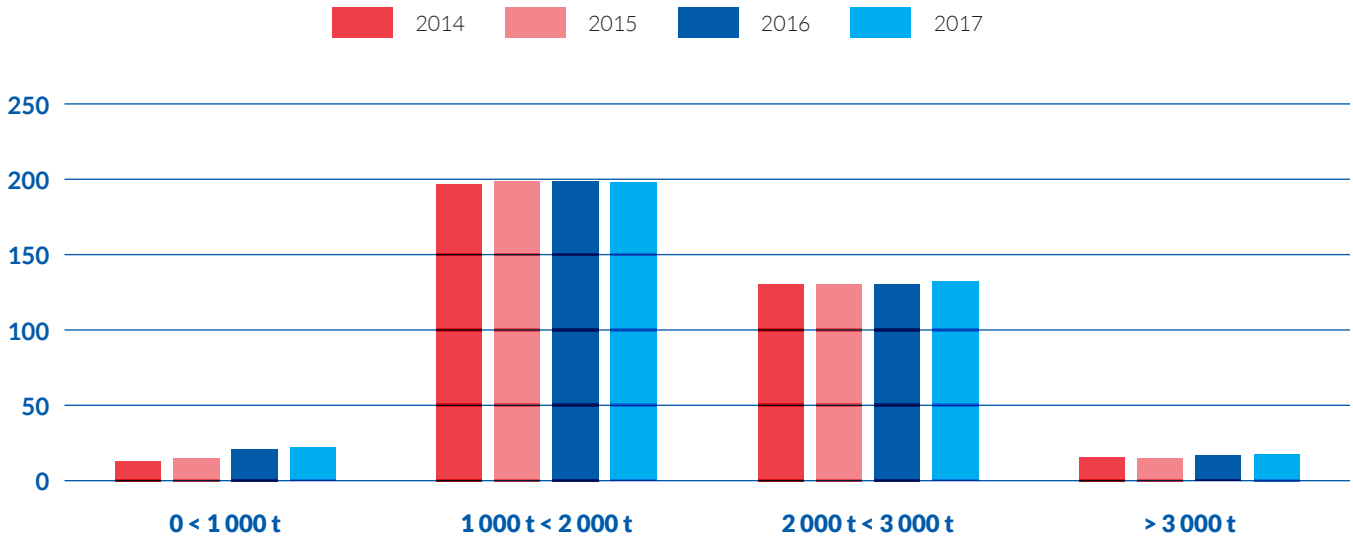
Quelle: ZKR basierend auf ITB/ belgisches Verkehrsministerium

ANZAHL FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DER FRANZÖSISCHEN FLOTTE



Quelle: ZKR basierend auf VNF

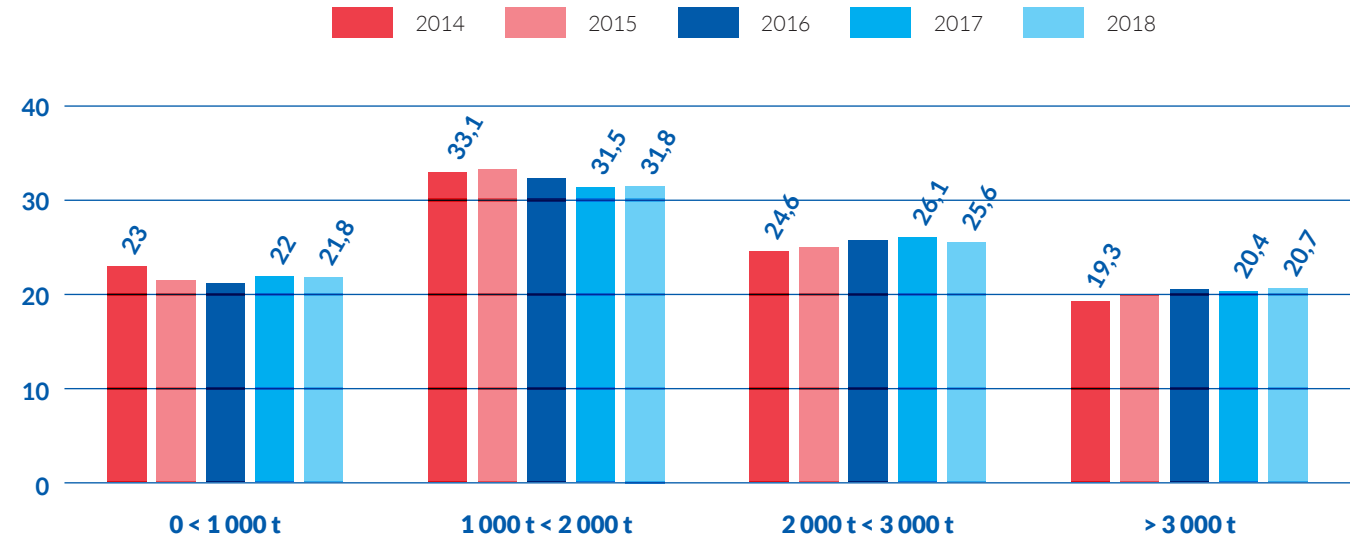
ANZAHL FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN DER DEUTSCHEN FLOTTE



Quelle: ZKR basierend auf Deutsche Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung

Die Verteilung aller aktiven Flüssiggüterschiffe in den Rheinstaaten zeigt, dass die beiden größten Größenklassen ihren Anteil erhöht haben, während der Anteil der beiden kleineren Größenklassen zurückging.

ANZAHL SCHIFFE NACH TONNAGENKLASSE IN % DER GESAMTZAHL AN FLÜSSIGGÜTERSCHIFFEN IN DER RHEINFLOTTE*



Quelle: ZKR basierend auf nationalen Quellen.
**Anteil basiert auf der Anzahl der Schiffe, die unter eine bestimmte Tonnageklasse fallen, im Vergleich zur Gesamtzahl an Tankschiffen in der Rheinflotte. Daher summieren sich die Anteile für jedes Jahr auf 100%.*

In den Rheinstaaten gibt es aktuell etwa 1 240 Schub- und Schleppschiffe, von denen 718 niederländische und 411 deutsche Schiffe sind. Ihre Anzahl blieb seit 2008 ziemlich konstant.

DONAUFLOTTE

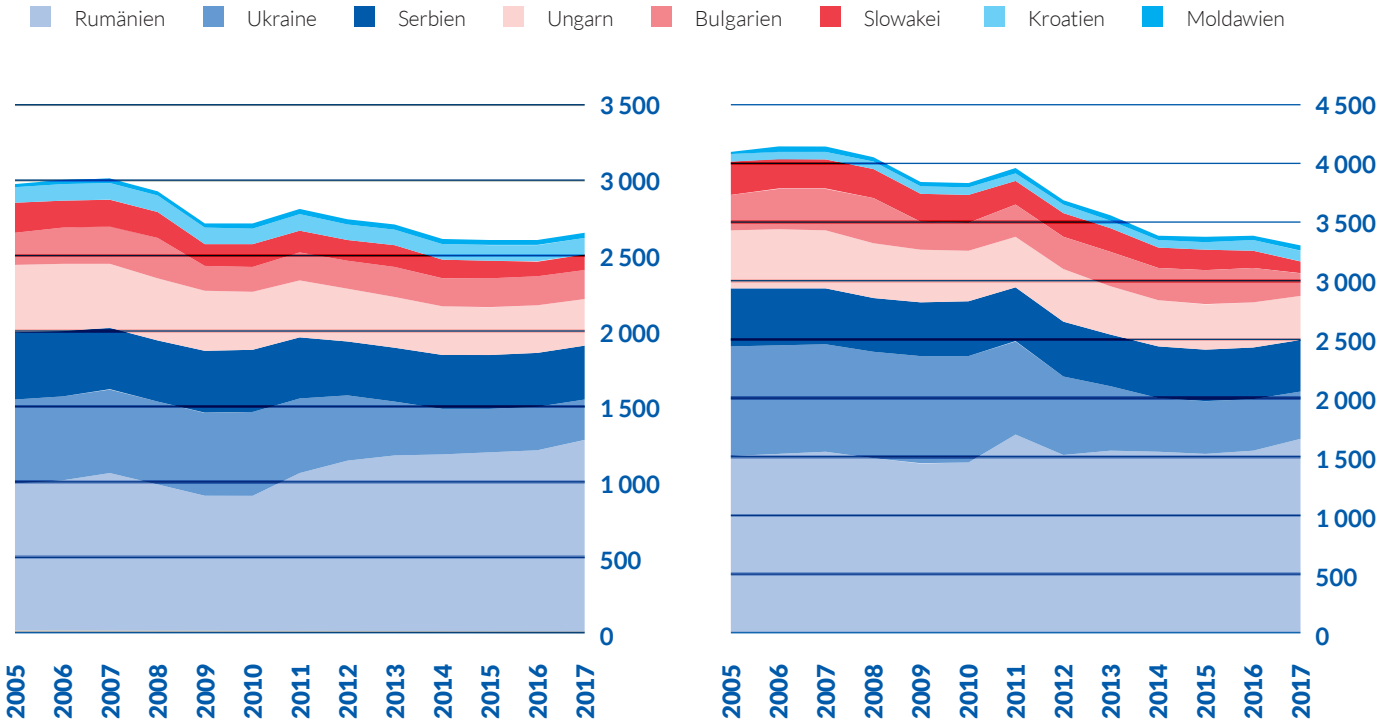
TROCKENGÜTERSCHIFFE

Die folgende Abbildung zeigt die Datenreihe hinsichtlich der Trockengüterschiffe (Schiffe mit eigenem Antrieb und Leichter, aber ohne Schub- und Schleppschiffe) in den Donaustaaten. Sowohl die Anzahl der Schiffe als auch die Ladekapazität ging seit 2005 zurück.

Entwicklung der Trockengüterflotte in den Donaustaaten

ANZAHL TROCKENGÜTERSCHIFFE IN DEN DONAUSTAATEN

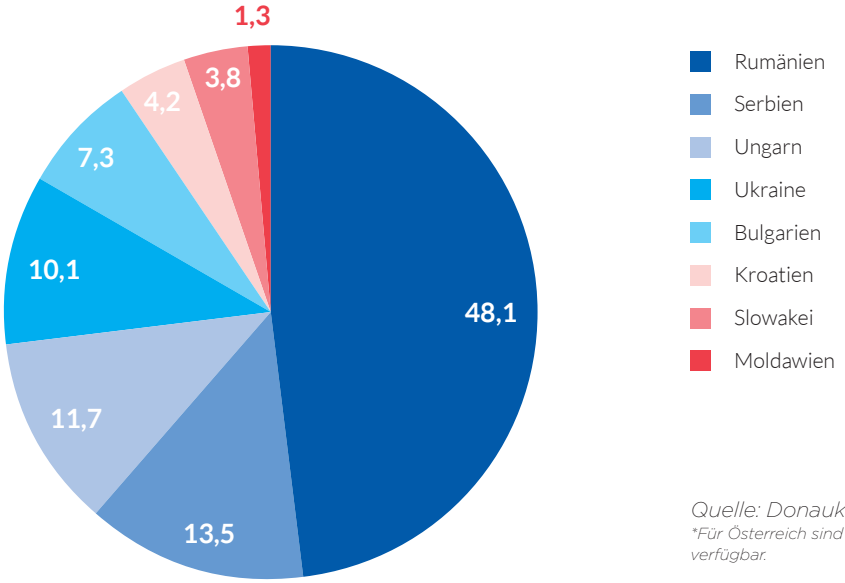
LADEKAPAZITÄT DER TROCKENGÜTERSCHIFFE IN DEN DONAUSTAATEN (IN 1 000 T.)



Quelle: Donaukommission

Die rumänische Trockengüterflotte ist mit einem Anteil von rund 48% aller Trockengüterschiffe die größte im Donauraum.

VERTEILUNG DER TROCKENGÜTERSCHIFFE IN DER DONAUFLOTTE PRO REGISTRIERUNGSLAND (IN %, 2017)*

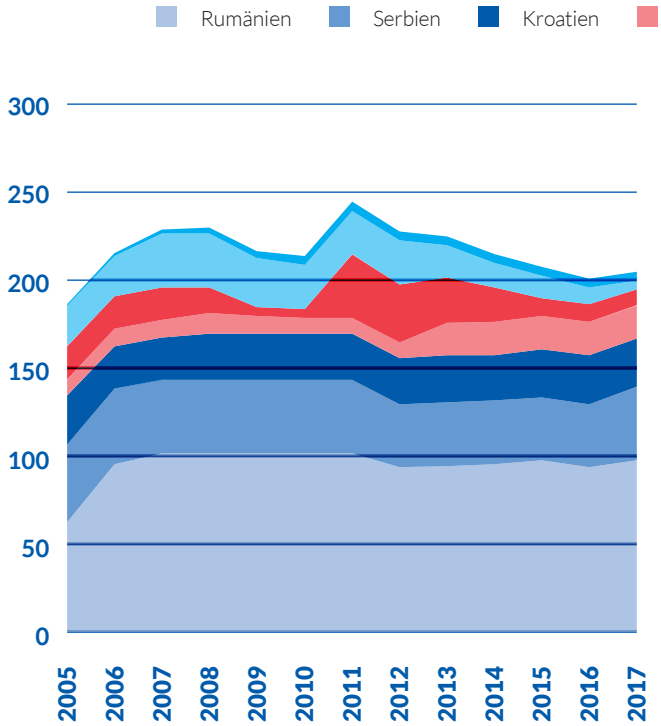


Quelle: Donaukommission
**Für Österreich sind keine Flottendaten verfügbar.*

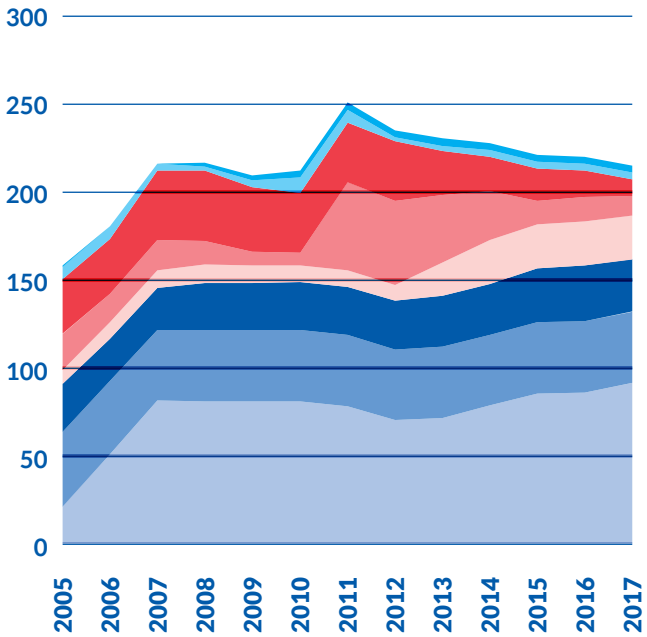
FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE

Entwicklung der Flüssiggüterflotte in den Donaustaaten

ANZAHL FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE IN DONAUSTAATEN



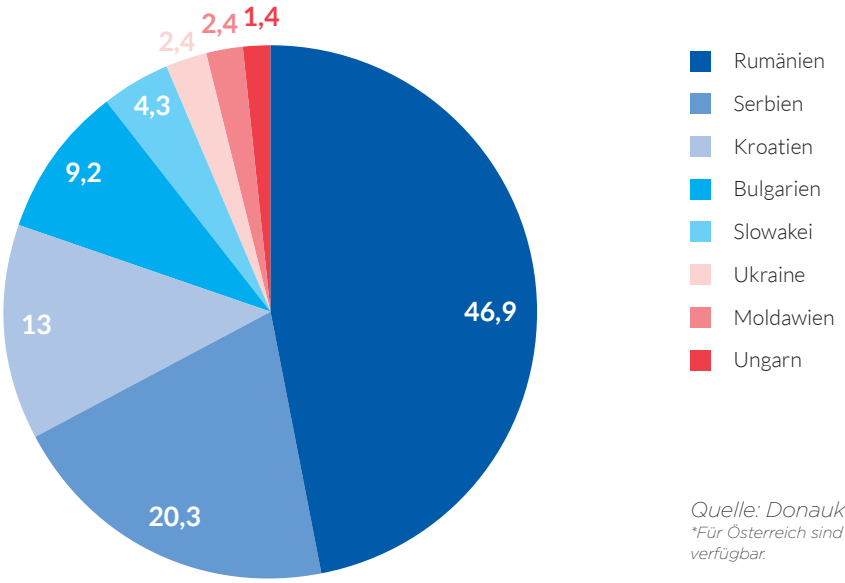
LADEKAPAZITÄT DER FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE DER DONAUFLOTTE (IN 1 000 T.)



Quelle: Donaukommission

Auch bei der Flüssiggüterflotte besitzt Rumänien den größten Anteil im Donauraum mit rund 47% aller Tankschiffe.

VERTEILUNG DER FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE IN DER DONAUFLOTTE PRO REGISTRIERUNGSLAND (IN %, 2017)*



Quelle: Donaukommission
**Für Österreich sind keine Flottendaten verfügbar.*

Im Jahr 2017 gab es 657 Schub- und Schleppschiffe in den Donaustaaten, von denen 300 rumänische Schiffe waren. Wie in der Rheinregion blieb die Anzahl von Schub- und Schleppschiffen in den letzten 10 Jahren relativ stabil.

FRACHTFLOTTE
IN ANDEREN EUROPÄISCHEN STAATEN

Für Polen, die Tschechische Republik, das Vereinigte Königreich und Litauen sind die Flottenzahlen von 2005 bis 2017 konsistent und wurden aus Daten von Eurostat entnommen *[iww_eq_loadcap]*. Es muss darauf hingewiesen werden, dass innerhalb dieser Datenbank eine Unterscheidung zwischen Trockengüter- und Tankschiffen nicht möglich ist.

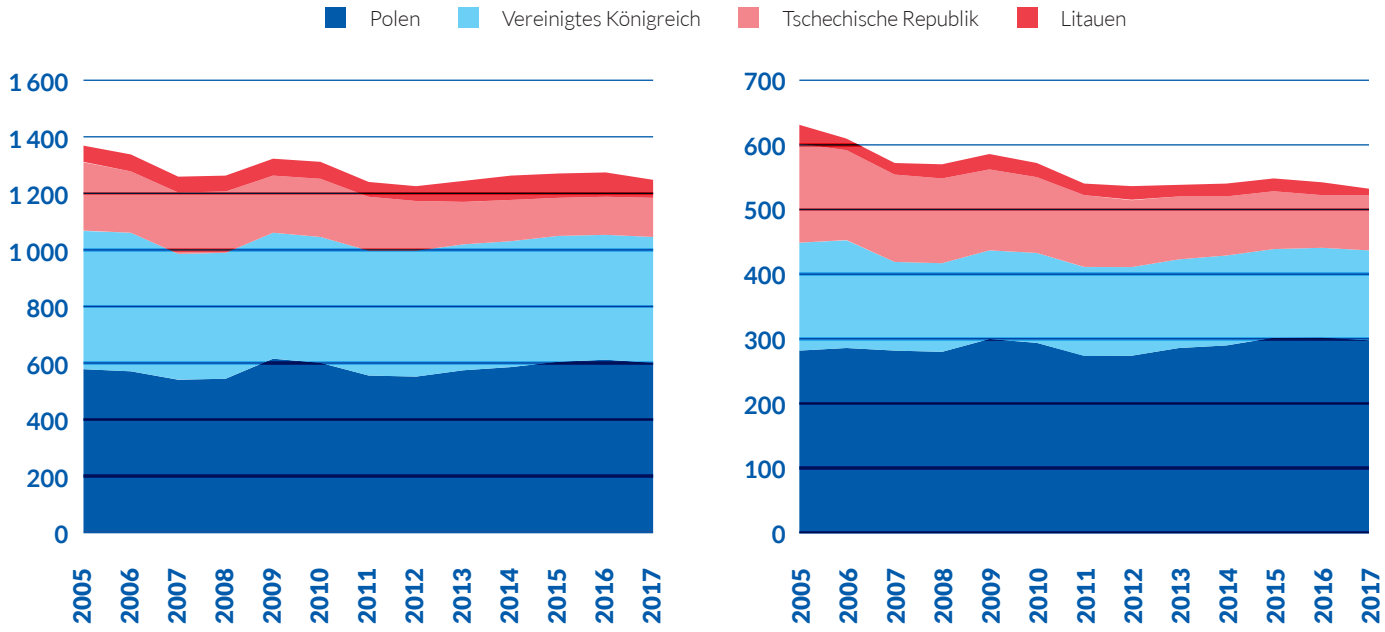
- Die vom Statistikamt Polens bereitgestellten Daten geben an, dass von 598 Frachtschiffen 9 Tankschiffe waren, von denen wiederum 7 einen eigenen Antrieb aufwiesen und 2 Schubtankleichter waren.
- Laut des tschechischen Verkehrsministeriums gibt es unter den 139 Frachtschiffen der tschechischen Flotte nur ein Tankschiff (das 1951 gebaut wurde und eine Ladekapazität von 297 Tonnen besitzt).
- Das Statistikamt Litauens gibt an, dass 16 der 63 Frachtschiffe in Litauen Tanker sind.

Für Italien geben die Daten von Eurostat[23] ebenso wie die Statistik des italienischen Verkehrsministeriums einen erheblichen Stukturbruch in der Anzahl der Schiffe zwischen den Jahren 2009 und 2010 an, was auf eine statistische Umklassifizierung oder eine andere fundamentale Änderung hindeutet. Daher wurde beschlossen, die italienischen Zahlen nicht in die Grafik mit den anderen Staaten aufzunehmen.

Für die Jahre 2011-2017 scheinen die italienischen Zahlen ziemlich konsistent: sowohl die Daten von Eurostat als auch des italienischen Verkehrsministeriums weisen eine Anzahl von 63 Frachtschiffen mit eigenem Antrieb in Italien auf, und von 73 Schub- und Schleppleichtern für 2017. Insgesamt gibt es 2017 136 italienische Güterschiffe.

ANZAHL SCHIFFE MIT EIGENEM ANTRIEB UND SCHUB- UND SCHLEPPLEICHTER*

LADEKAPAZITÄT DER SCHIFFE MIT EIGENEM ANTRIEB UND DER SCHUB- UND SCHLEPPLEICHTER (IN 1 000 T.)*



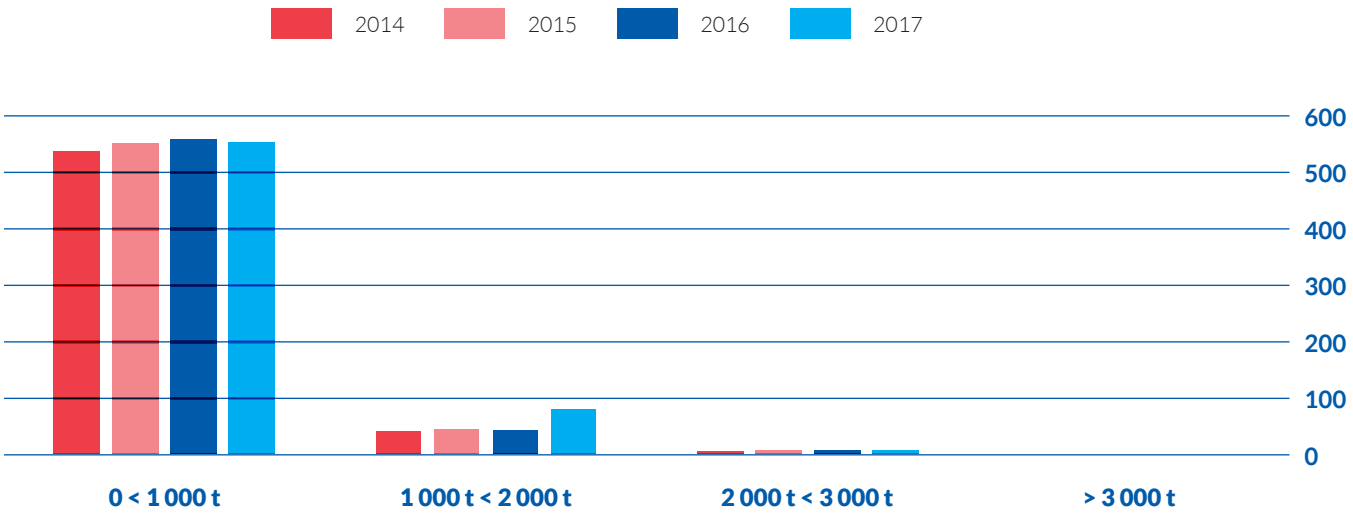
Quelle: Eurostat [iww_eq_loadcap]
**Trockengüter- und Tankschiffe zusammengenommen.*
[23] *[iww_eq_loadcap]*

Die italienische Flotte umfasste im Jahr 2017 14 Schub- und Schleppschiffe, im Vergleich zu 219 in Polen, 92 im Vereinigten Königreich, 71 in der Tschechischen Republik und 37 in Litauen.

Die durchschnittliche Ladekapazität von Frachtschiffen in diesen fünf Staaten ist niedriger als die Werte, die bei den Flotten der Rheinstaaten beobachtet werden. Unter diesen fünf Staaten besitzen die tschechischen Schiffe im Jahr 2017 eine durchschnittliche Ladekapazität von 626 Tonnen und sind somit die größten. Für die polnische Flotte wurde für 2017 ein Durchschnittswert von 501 Tonnen festgestellt, und 310 Tonnen für die britische Flotte. Insgesamt gesehen, sind die Schiffe in Litauen am kleinsten, mit einer durchschnittlichen Ladekapazität von nur 159 Tonnen.

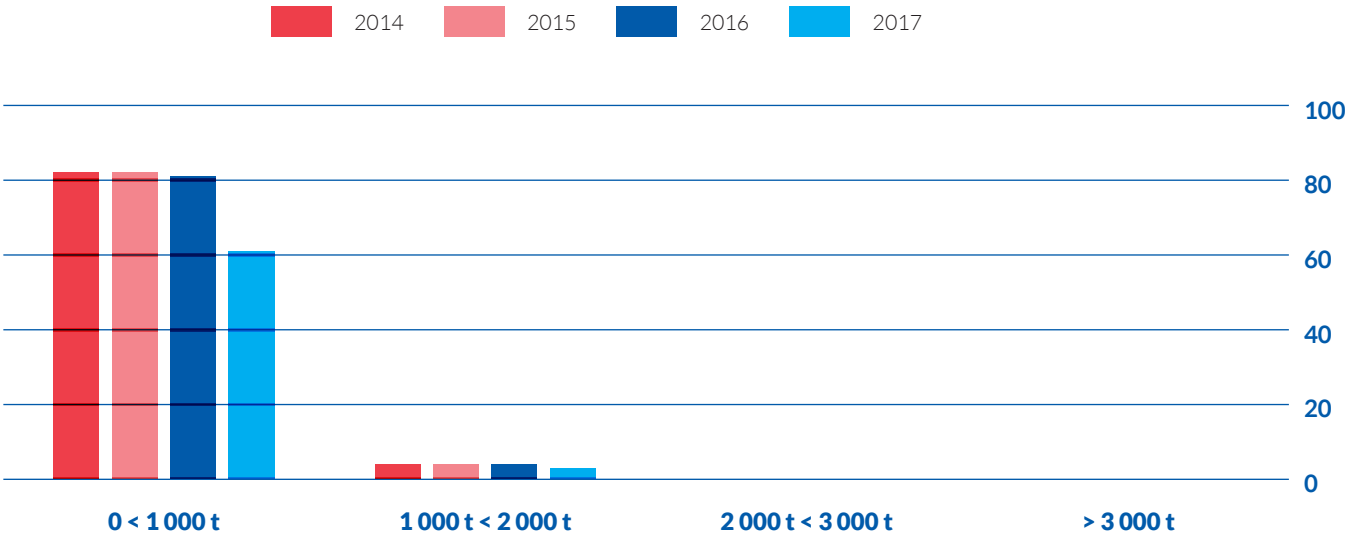
In der folgenden Aufteilung der Schiffe nach Größenklassen für die polnischen und litauischen Flotten besitzt die Mehrzahl der Schiffe in der Größenklasse < 1 000 t tatsächlich eine wesentlich geringere Ladekapazität als 1 000 Tonnen.

ANZAHL POLNISCHE FRACHTSCHIFFE NACH LADEKAPAZITÄT*



Quelle: Statistikamt in Polen
**Schiffe mit eigenem Antrieb und Schub- und Schleppleichter. Ohne Schub- und Schleppschiffe.*

ANZAHL LITAUISCHE FRACHTSCHIFFE NACH LADEKAPAZITÄT*

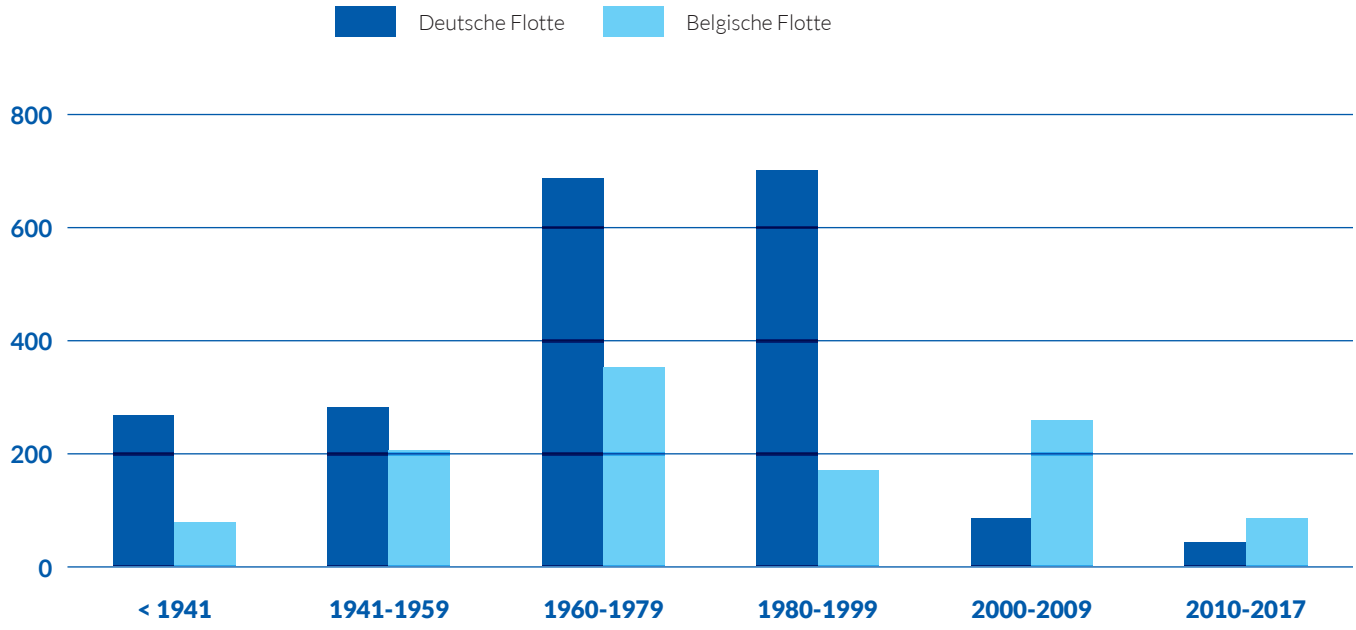


Quelle: Statistikamt in Litauen
**Schiffe mit eigenem Antrieb und Schub- und Schleppleichter. Ohne Schub- und Schleppschiffe.*

ALTERSSTRUKTUR DER FLOTTEN[24]

Die Flotten der europäischen Staaten sind nicht nur von unterschiedlicher Größe, sondern haben auch ein unterschiedliches Durchschnittsalter und eine unterschiedliche Altersstruktur. Beim Vergleich zwischen belgischen und deutschen Schiffen kann festgestellt werden, dass eine größere Anzahl von deutschen Schiffen vor dem Ende der 1990er Jahren gebaut wurde. Die Anzahl der Schiffe, die nach 1999 gebaut wurden, ist in der belgischen Flotte höher.

ANZAHL SCHIFFE NACH BAUJAHR IN DER BELGISCHEN UND DEUTSCHEN FLOTTE*

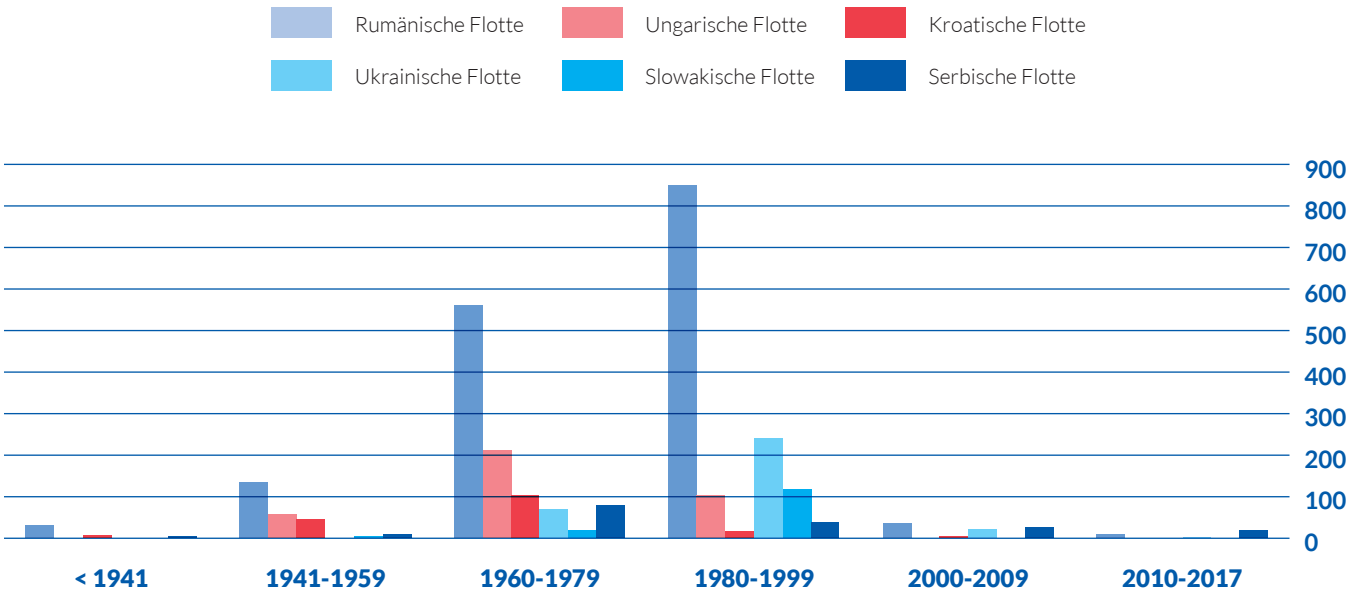


Quelle: ZKR basierend auf Deutsche Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung, belgisches Verkehrsministerium
**Eingeschlossen sind Trockengüterschiffe, Flüssiggüterschiffe und Schub- und Schleppschiffe.*

Die Donauflotte weist eine hohe Zahl von Schiffen auf, die in den 1960er, 1970er, 1980er und 1990er Jahren gebaut wurden. Seit dem Jahr 2000 wurden für die Donau nicht viele Schiffe gebaut.

[24] *Die Altersverteilung der Flotten ist nicht für alle Staaten in Europa verfügbar.*

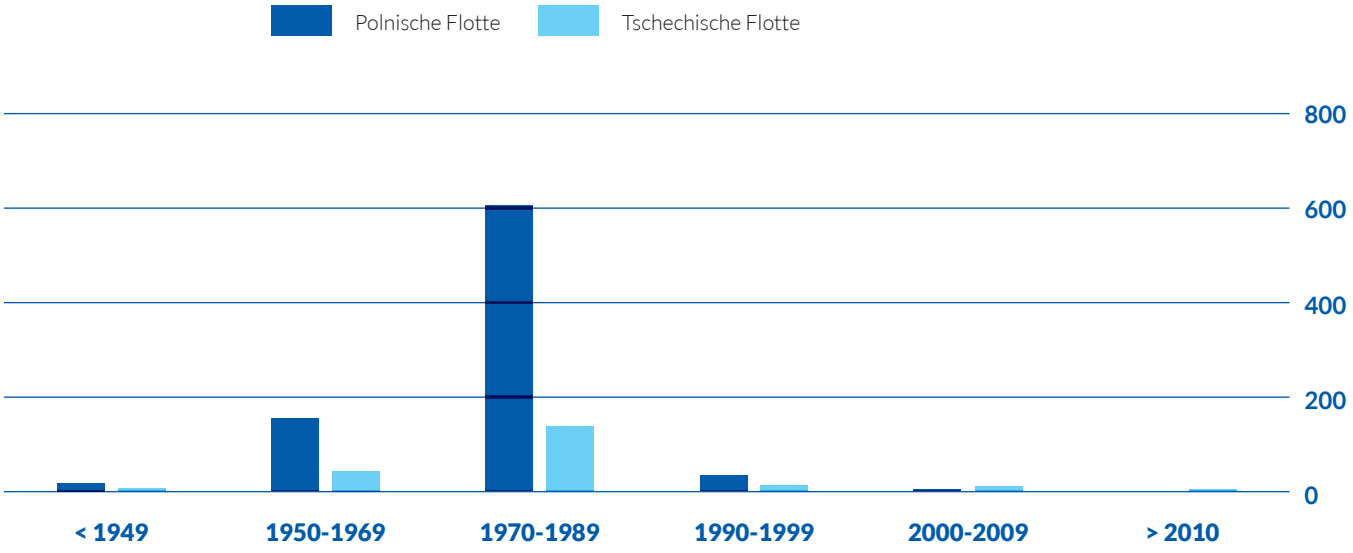
ANZAHL SCHIFFE NACH BAUJAHR IN DONAUSTAATEN*



Quelle: Donaukommission
**Eingeschlossen sind Trockengüterschiffe, Flüssiggüterschiffe und Schub- und Schleppschiffe.*

Für die polnische und tschechische Flotte zeigt die Altersstruktur auch, dass nur sehr wenige Schiffe im neuen Jahrtausend nach 2000 gebaut wurden.

ANZAHL SCHIFFE NACH BAUJAHR IN DER POLNISCHEN UND TSCHECHISCHEN FLOTTE



Quelle: Statistikamt Polen und tschechisches Verkehrsministerium

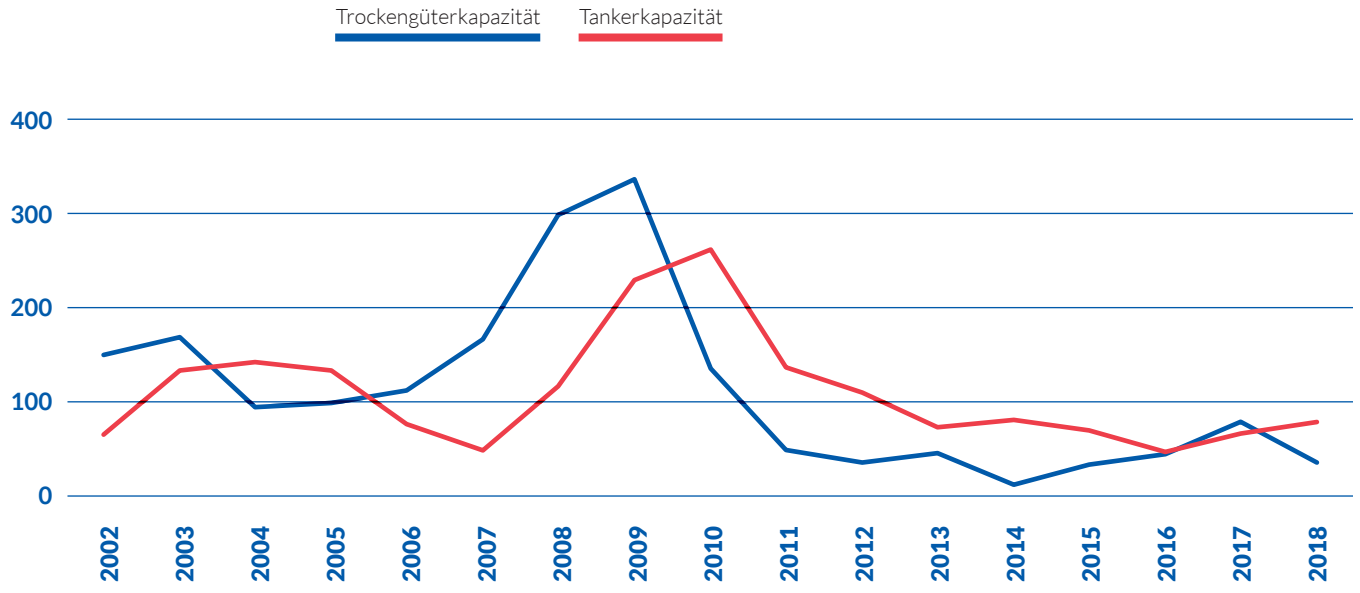
SCHIFFSNEUBAU

Im Jahr 2018 war die Flüssiggütertonnage, die dem Markt hinzugefügt wurde, rund **18%** höher als im Jahr 2017

Im Jahr 2018 ging die neue Ladekapazität, die dem Markt hinzugefügt wurde, im Trockengütersektor zurück, während sie im Flüssiggütersektor um 18% anstieg. Im Jahr 2018 kamen 17 neue Trockengüterschiffe (Frachtschiffe mit eigenem Antrieb und Schubleichter) auf den Markt (neun davon in den Niederlanden). Diese Neubaurate stellte einen Rückgang im Vergleich zu 2017 dar, sowohl hinsichtlich der Zahl an Schiffen als auch hinsichtlich der hinzugefügten Ladekapazität.

Das Tankersegment erhöhte seine Neubaurate im Jahr 2018 im dritten Jahr in Folge. Ein Drittel der neuen Tankschiffe im Jahr 2018 wurden in den Niederlanden registriert, ein weiteres Drittel in Deutschland und das verbleibende Drittel in Belgien, Luxemburg, der Schweiz und Frankreich. Mit vier von 28 neuen Tankern erhöhte Luxemburg seinen Anteil im Vergleich zu vorherigen Jahren erheblich.

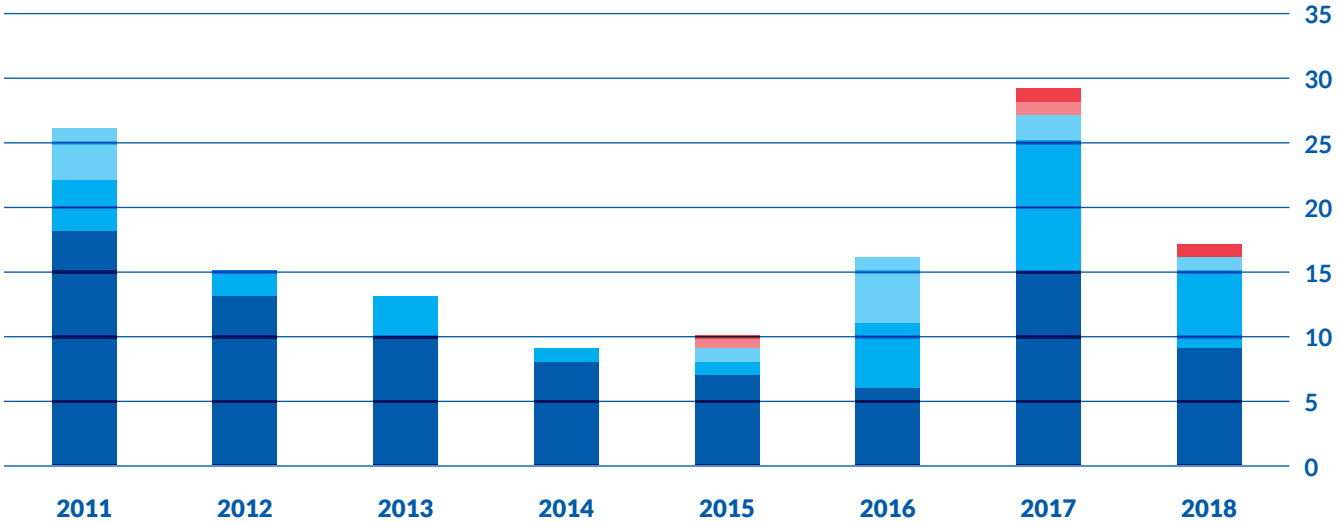
NEUE KAPAZITÄTEN AUF DEM MARKT IM TROCKEN- UND FLÜSSIGGÜTERSEGMENT
(TONNAGE 1 000 T.)



Quelle: IVR

NEUE TROCKENGÜTERSCHIFFE AUF DEM MARKT NACH REGISTRIERUNGSLAND

(ANZAHL, 2011-2018)

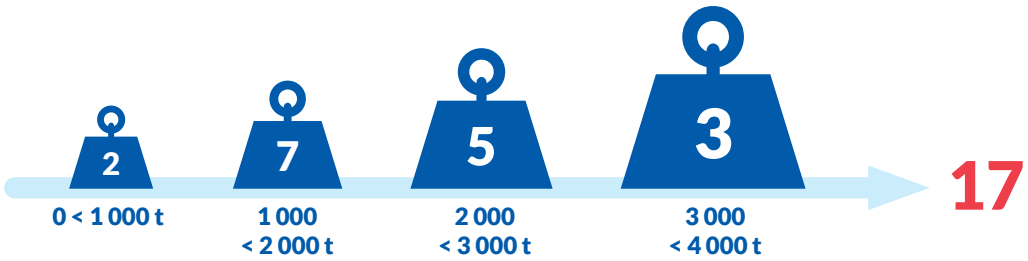


- Niederlande
- Belgien
- Deutschland
- Luxemburg
- Frankreich

Quelle: IVR

Die drei größten Trockengüterschiffe (mit einer Ladekapazität über 3 000 Tonnen) wurden in den Niederlanden (MS PANERAI, MS REHOBOTH) und in Frankreich (MS PYTHAGORE) in den Dienst gestellt.

NEU GEBAUTE TROCKENGÜTERSCHIFFE IM JAHR 2018 NACH LADEKAPAZITÄT

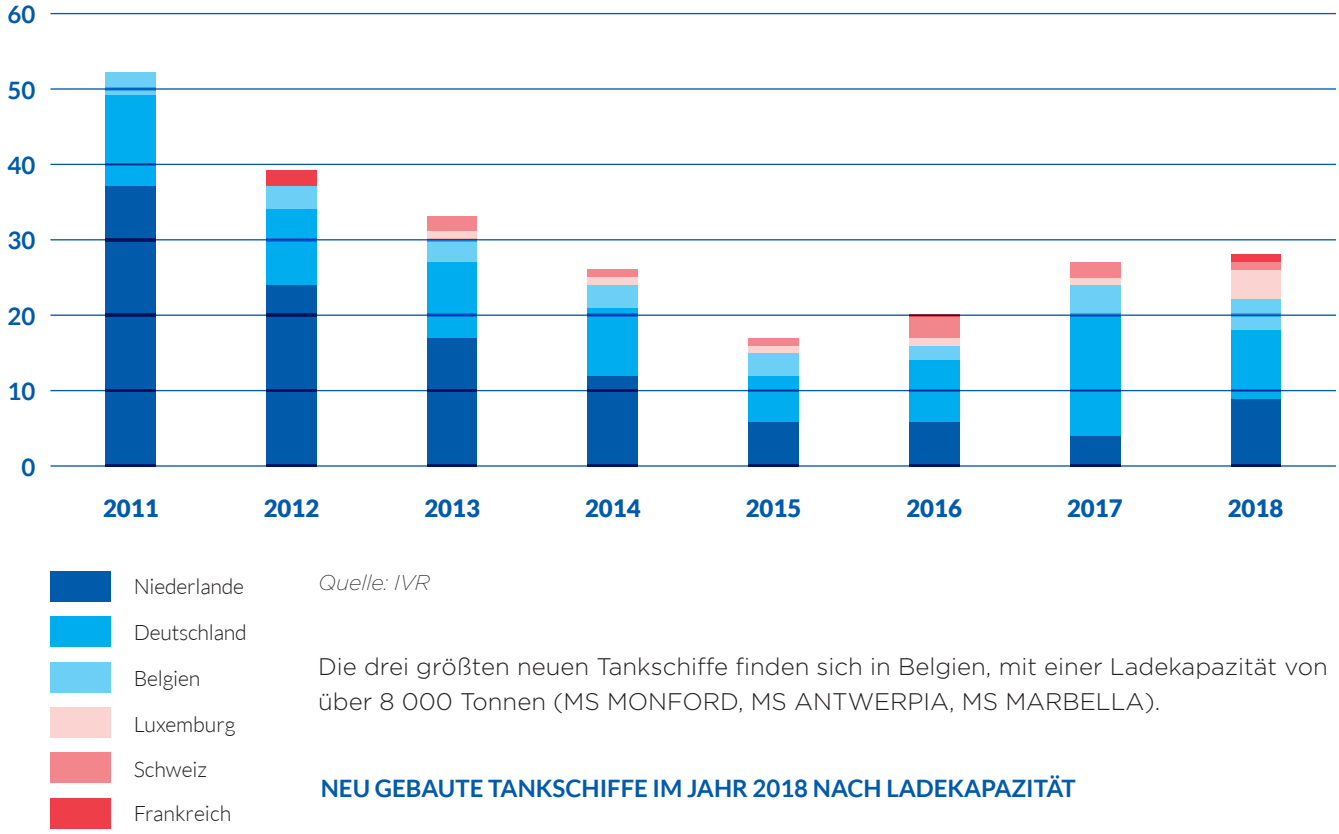


Bron: IVR

Im Jahr 2018 wurden in den Niederlanden und in Deutschland jeweils neun neue Tankschiffe registriert. In Belgien und Luxemburg wurden vier neue Tanker registriert und jeweils ein neues Schiff in Frankreich und der Schweiz.

NEUE TANKSCHIFFE AUF DEM MARKT PRO REGISTRIERUNGSLAND

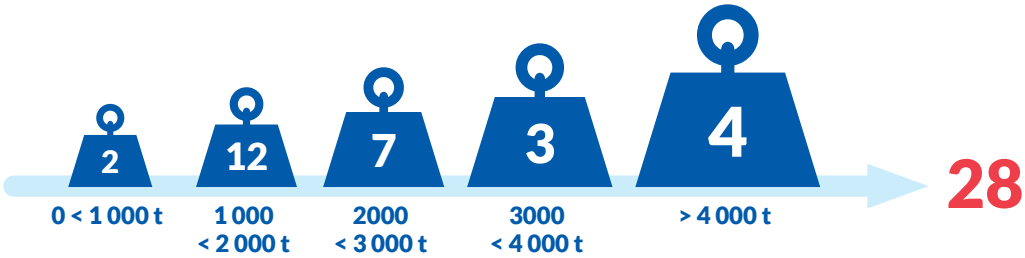
(ANZAHL, 2011-2018)



Quelle: IVR

Die drei größten neuen Tankschiffe finden sich in Belgien, mit einer Ladekapazität von über 8 000 Tonnen (MS MONFORD, MS ANTWERPIA, MS MARBELLA).

NEU GEBAUTE TANKSCHIFFE IM JAHR 2018 NACH LADEKAPAZITÄT



Quelle: IVR

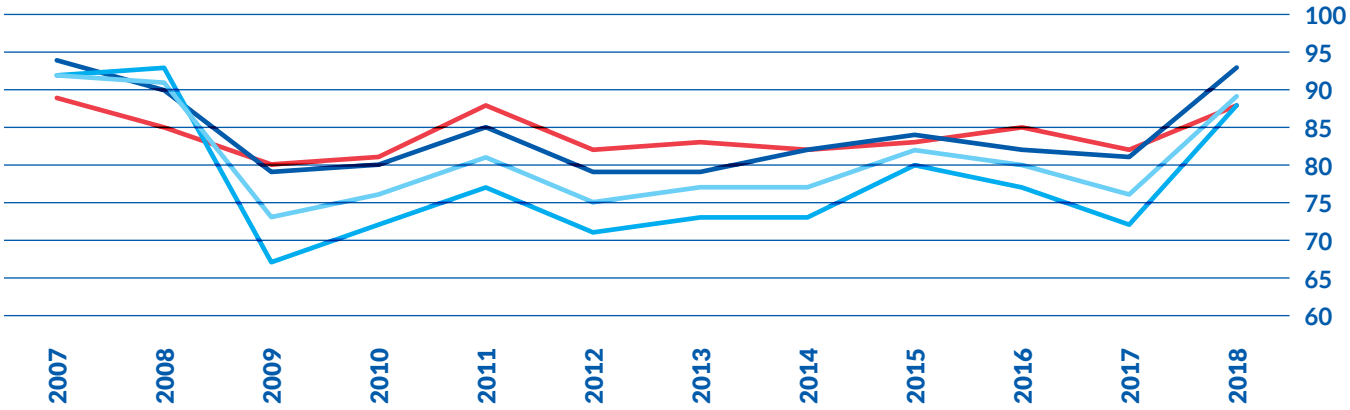
Neue Schlepp-, Schub- und Schlepp- und Schubschiffe wurden weniger häufig beobachtet. Im Zeitraum von 2012 bis 2018 kamen aus dieser Gruppe nur 23 Neubauten auf den europäischen Markt, 15 davon in den Niederlanden. Im Jahr 2018 gab es drei Neubauten, im Vergleich zu vier im Jahr 2017.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG

Trockengüterschiffe

Im Jahr 2018 ging der durchschnittliche Auslastungsgrad[25] der Trockengüterflotte im Vergleich zu 2017 stark zurück. Im entsprechenden Diagramm ist die Entwicklung des Verhältnisses von Nachfrage und Angebot in der Binnenschifffahrt für die unterschiedlichen Flottensegmente dargestellt. Hier ist zu beachten, dass alle Schiffskategorien zu diesem Anstieg der Kapazitätsauslastung beitrugen, hauptsächlich als eine Folge der gravierenden Niedrigwasserstände auf dem Rhein, die die Schifffahrt in der zweiten Jahreshälfte 2018 negativ beeinflussten. Im November 2018 erreichten die Wasserstände in nahezu allen Flussabschnitten des Rheins einen mehrjährigen Tiefstwert.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG DER RHEINFLOTTE (TROCKENGÜTERSCHIFFE) **ÜBER DEN ZEITRAUM PRO FLOTTENSEGMENT** (IN %)



Schiffe < 1 000 t

Schiffe 1 000 - 2 000 t

Schiffe mit mehr als 2 000 t

GESAMT

Quelle: Panteia basierend auf von der ZKR bereitgestellten Daten

Zu beachten ist, dass die durchschnittlichen Kapazitätsauslastungsraten den stärksten Anstieg bei Schiffen mit einer Ladekapazität von über 2 000 Tonnen aufwiesen. Der Hauptgrund hierfür liegt in der extremen Anfälligkeit dieser Schiffe für extreme Wasserbedingungen, sowohl bei Hochwasser als auch bei Niedrigwasser. Die meisten Neubauten in dieser Schiffsklasse im Zeitraum von 2007-2012 wurden für die Fahrt unter Hochwasserbedingungen optimiert. Die volle Nutzlast kann nur bei sehr hohen Wasserständen auf dem Rhein erreicht werden. Infolgedessen ist die Reduzierung der Nutzlast wesentlich gravierender, wenn die Wasserstände deutlich sinken. Um große Nutzlasten unterzubringen, sind auch das Leergewicht des Schiffes (ohne Fracht) und der entsprechende Tiefgang sehr groß. Dies führt zu minimalen Nutzlasten bei Niedrigwasserbedingungen. Verschiedene große Trockengüterschiffe waren im November letzten Jahres nicht in der Lage, den Mittel- und Oberrhein zu erreichen, da der Tiefgang in den Abschnitten des Mittelrheins noch nicht einmal für leere Schiffe der größten Kapazitäten ausreichte.

Im Gegensatz dazu stieg die Kapazitätsauslastung für Schiffe der Kategorien <1 000 Tonnen und 1 000 bis 2 000 Tonnen weniger stark an. Diese Schiffe sind allgemein für die Befahrung der niederländischen und deutschen Kanalnetze optimiert, mit signifikanten Tiefgangseinschränkungen (2,50 bis 2,80 Meter). Das Leergewicht und der Leertiefgang dieser Schiffe sind relativ niedrig, wodurch es ihnen möglich war, den flachen Abschnitt des Mittelrheins selbst unter schwierigen Niedrigwasserbedingungen zu passieren. Schiffe dieser Größenklasse befördern im Allgemeinen landwirtschaftliche Erzeugnisse.

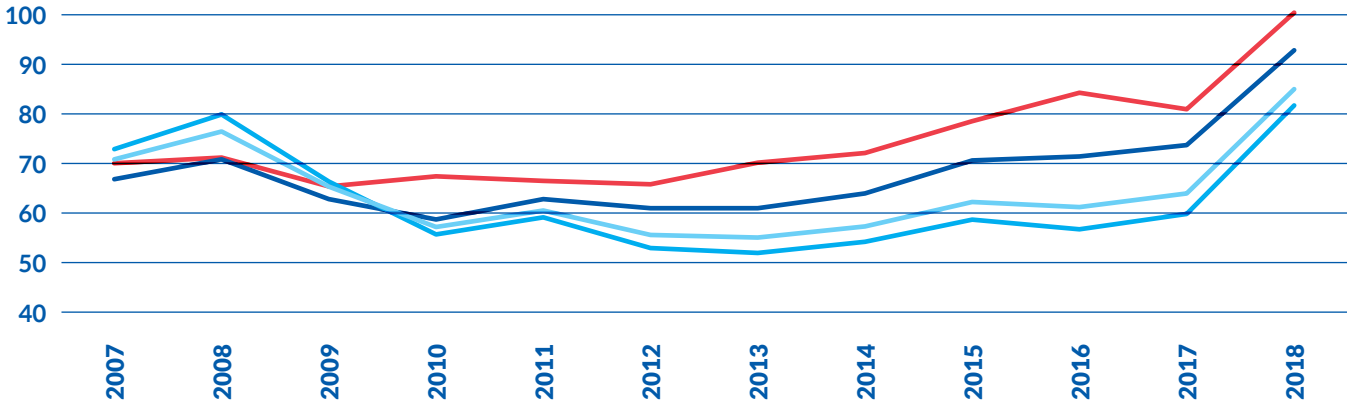
[25] Definiert als Verhältnis zwischen der benötigten Tonnage (benötigt hinsichtlich der Transportnachfrage in einem bestimmen Jahr) und der verfügbaren Tonnage des gleichen Jahres, in %. Die Methodik steht auf Nachfrage zur Verfügung.

Es wurde nach den vergangenen Jahren deutlich, dass die Trockengüterflotte eine strukturelle Erholung von der Krise erlebt hat. Allzeit-Niedrigwasserstände, sowohl in absoluten Werten als auch hinsichtlich der Zeitspanne, führten zu Kapazitätsauslastungen auf Vorkrisen-Niveau für alle Schiffskategorien. Im vergangenen Jahr wurde für keine Schiffsgrößenklasse eine Überkapazität gesehen, in der zweiten Jahreshälfte 2018 wurden sogar Fehlmengen verzeichnet. Schiffseignern wird jedoch keine Vergrößerung der Flottenkapazität empfohlen, da die zugrunde liegende Ursache in zufälligen Wasserständen zu finden ist. Sie sollten jedoch da s Schiffsdesign überdenken und die aktuelle Flotte dahingehend optimieren, dass sie unter Niedrigwasserbedingungen fahren kann. Dies könnte die Flotte auch weniger anfällig für Hochwasserstände machen.

Flüssiggüterschiffe

Im Jahr 2018 stieg der durchschnittliche Auslastungsgrad der Flüssiggüterflotte um 21 Prozentpunkte von 64% auf 85%. Der Hauptgrund für diesen Anstieg liegt einerseits in der Außerbetriebnahme von Einzelhüllenschiffen, was die Flottenkapazität signifikant verringerte (2018 war das letzte Jahr, in dem Einzelhüllenschiffe für den Transport von Benzin nach den ADN-Regeln verwendet werden konnten) und andererseits die gravierenden Niedrigwasserstände, die die Schifffahrt auf dem Rhein während der ganzen zweiten Jahreshälfte 2018 betrafen.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG DER RHEINFLOTTE (FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE) **ÜBER DEN ZEITRAUM PRO FLOTTENSEGMENT** (IN %)



Schiffe < 1 000 t

Schiffe 1 000 - 2 000 t

Schiffe mit mehr als 2 000 t

GESAMT

Quelle: Panteia basierend auf von der ZKR bereitgestellten Daten

Als Folge der oben erwähnten Ursachen zeigt die Kapazitätsauslastungsrate aller Flottenkategorien einen signifikanten Anstieg. Dies wurde besonders für die größte Schiffsklasse deutlich, Tanker mit einer Ladekapazität von mindestens 2 000 Tonnen, die von den Niedrigwasserständen betroffen waren. Als die Wasserstände auf dem Rhein in den flachen Abschnitten nahe Kaub und Maxau unter 1,40 Meter fielen, konnten viele Schiffe der größten Schiffsklassen nicht mehr zu Berg fahren. Daher konnten wichtige Flüssiggüterziele wie Ludwigshafen am Rhein, Karlsruhe oder Basel während der Monate Oktober und November nicht mehr erreicht werden. Bei seltenen Gelegenheiten konnten einzelne große Einhüllentanker eingesetzt werden, um Benzin stromaufwärts zu transportieren. Unter anderen Bedingungen wurden kleinere Schiffe (1 000 bis 2 000 Tonnen) auf bestimmten Rheinabschnitten eingesetzt.

Es sollte beachtet werden, dass im vergangenen Jahr im Flüssiggütersektor keine Überkapazität erkennbar war. Fehlmengen von Schiffen wurden in allen Größenklassen festgestellt, als Ergebnis der Niedrigwasserstände und der extremen Anfälligkeit der Flotte für Niedrigwasserbedingungen. Dieses Jahr sollte jedoch als Ausnahme angesehen werden. Dies gilt auch für den Trockengütersektor: Reeder und Schiffseigner sollten das Schiffsdesign überdenken und es dahingehend optimieren, dass Trockengüter auch während Niedrigwasserphasen an den Mittel- und Oberrhein transportiert werden können.

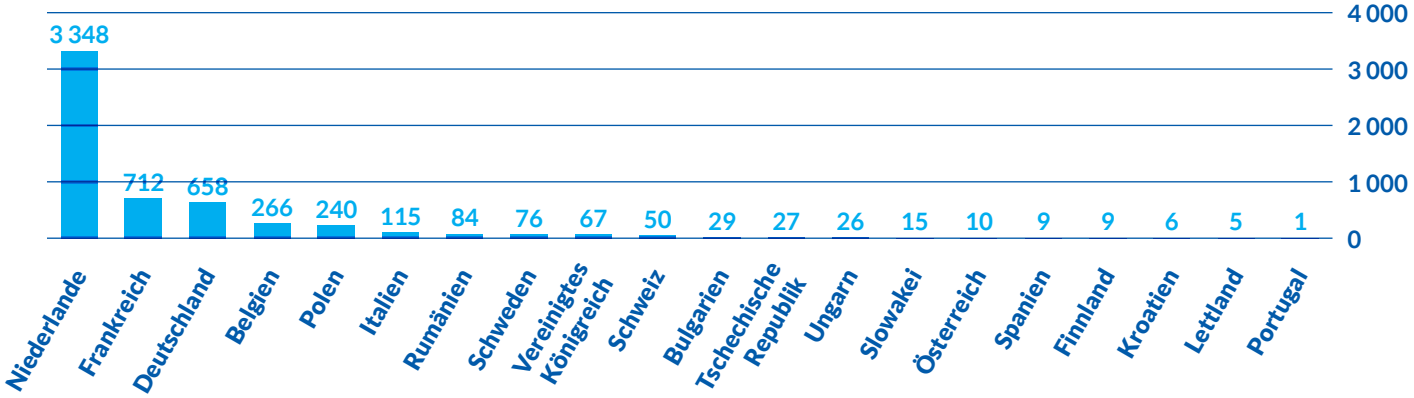
06

UNTERNEHMEN, BESCHÄFTIGUNG, UMSATZ, BETRIEBS-BEDINGUNGEN

- **2016 gab es 5.753 Güterbeförderungsunternehmen in der Binnenschifffahrt in Europa. Nahzu 90% davon waren in Rheinstaaten registriert. Diese Länder hatten 2017 einen Anteil von 74% der 22.087 in der Güterbeförderung der Binnenschifffahrt aktiven Beschäftigten, die Donaustaaten einen Anteil von 13%.**
- **Es gibt 4 000 Passagierbeförderungsunternehmen in der Binnenschifffahrt Europas und 18 645 Beschäftigte. 44% der europäischen Passagierbeförderungsunternehmen in der Binnenschifffahrt sind in Rheinstaaten registriert. In Bezug auf die Beschäftigung ist der Anteil der Rheinstaaten sogar noch höher: 63% aller in der Passagierbeförderung durch die Binnenschifffahrt beschäftigten Personen sind bei Unternehmen in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und Belgien angestellt (Daten für die Schweiz fehlen).**
- **Die Altersstruktur der in der Güter- und Passagierbeförderung tätigen Personen wird derzeit von Personen zwischen 25 und 55 Jahren dominiert. Sie haben einen Anteil von 58% in Deutschland und 61% in Belgien. Der Anteil von Personen unter 25 beträgt in Deutschland 10%, und 5% in Belgien.**

GÜTERBEFÖRDERUNGS-UNTERNEHMEN

ANZAHL DER BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN IM GÜTERVERKEHR IN EUROPA* (2017)

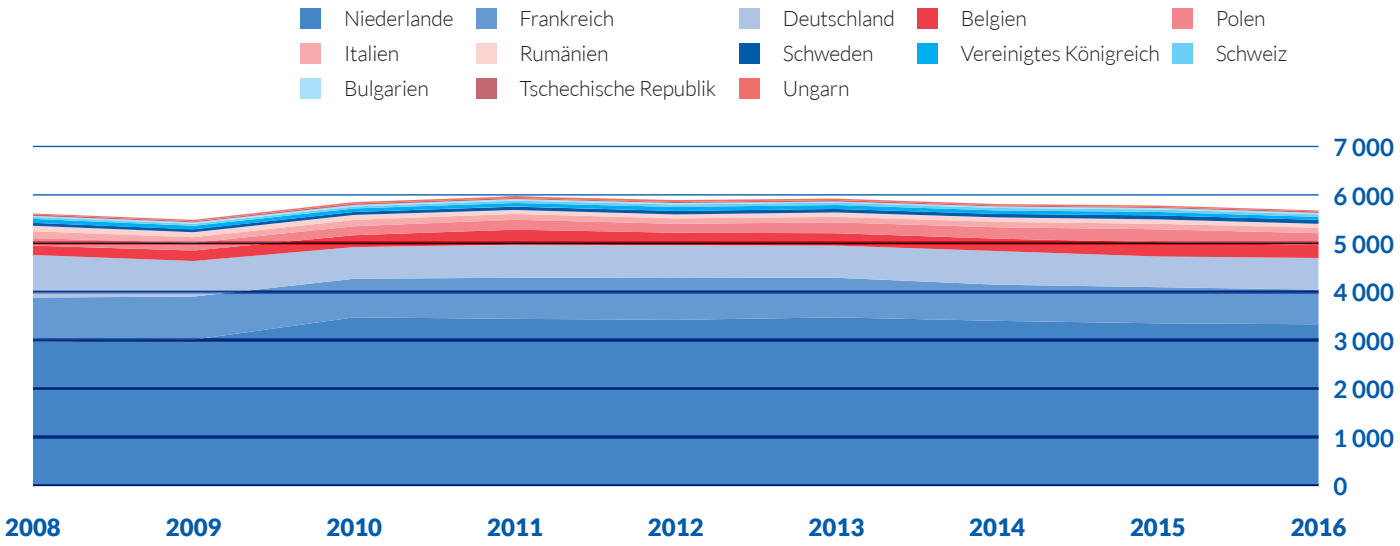


Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] und Eidgenössische Steuerverwaltung (CH)
**Daten für 2016*

Im Jahr 2016[26] gab es 5 753 Binnenschifffahrtsunternehmen in Europa (EU plus Schweiz), von denen 87,5% in den Rheinstaaten (Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich, Schweiz) registriert waren.

Die Entwicklung der Gesamtzahl europäischer Binnenschifffahrtsunternehmen folgte in den letzten Jahren einem leichten Abwärtstrend. Die Zahl der Unternehmen fiel auch in den Niederlanden leicht seit dem Jahr 2010.

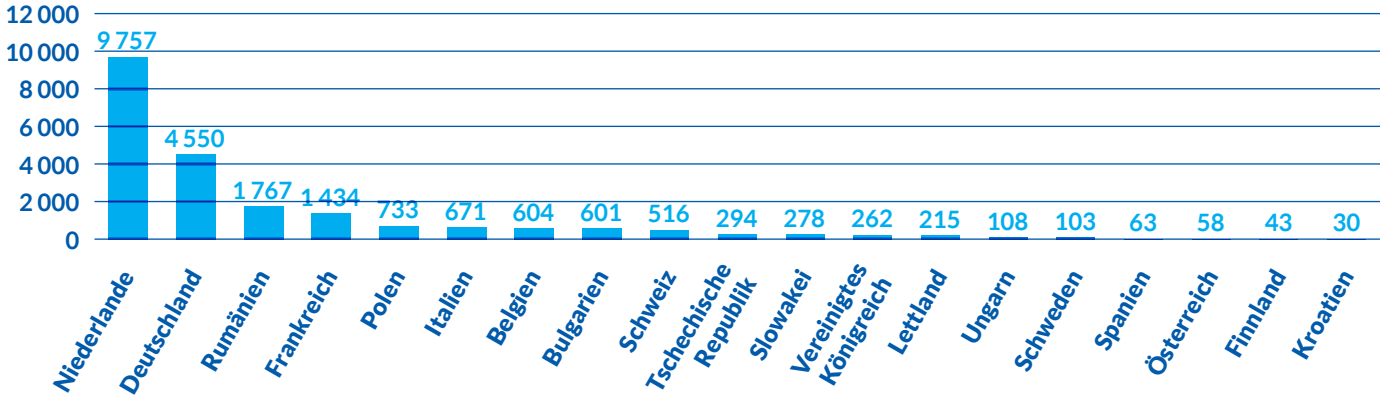
ANZAHL DER BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN IM GÜTERVERKEHR IN EUROPA



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Eidgenössische Steuerverwaltung (CH)

[26] Das Jahr 2016 war das aktuellste Jahr für die Eurostat-Statistik zu Unternehmen.

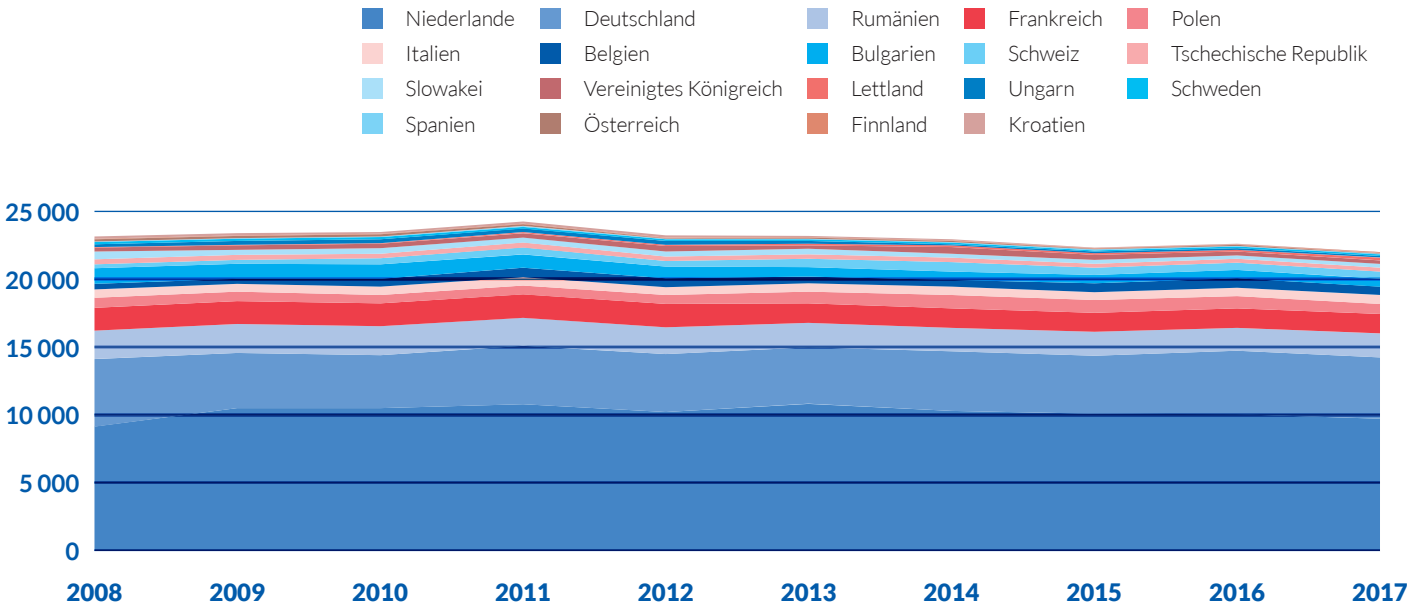
ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA* (2017)



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
**Daten für 2017*

Die Zahl der Beschäftigten (Personen, die im Binnenschifffahrtssektor arbeiten) im Güterverkehr der Binnenschifffahrt betrug im Jahr 2017 22 087 Personen; 74% dieser Beschäftigten arbeiteten für Unternehmen in den Rheinstaaten. Die Donaustaaten zählen 13% aller Beschäftigten.

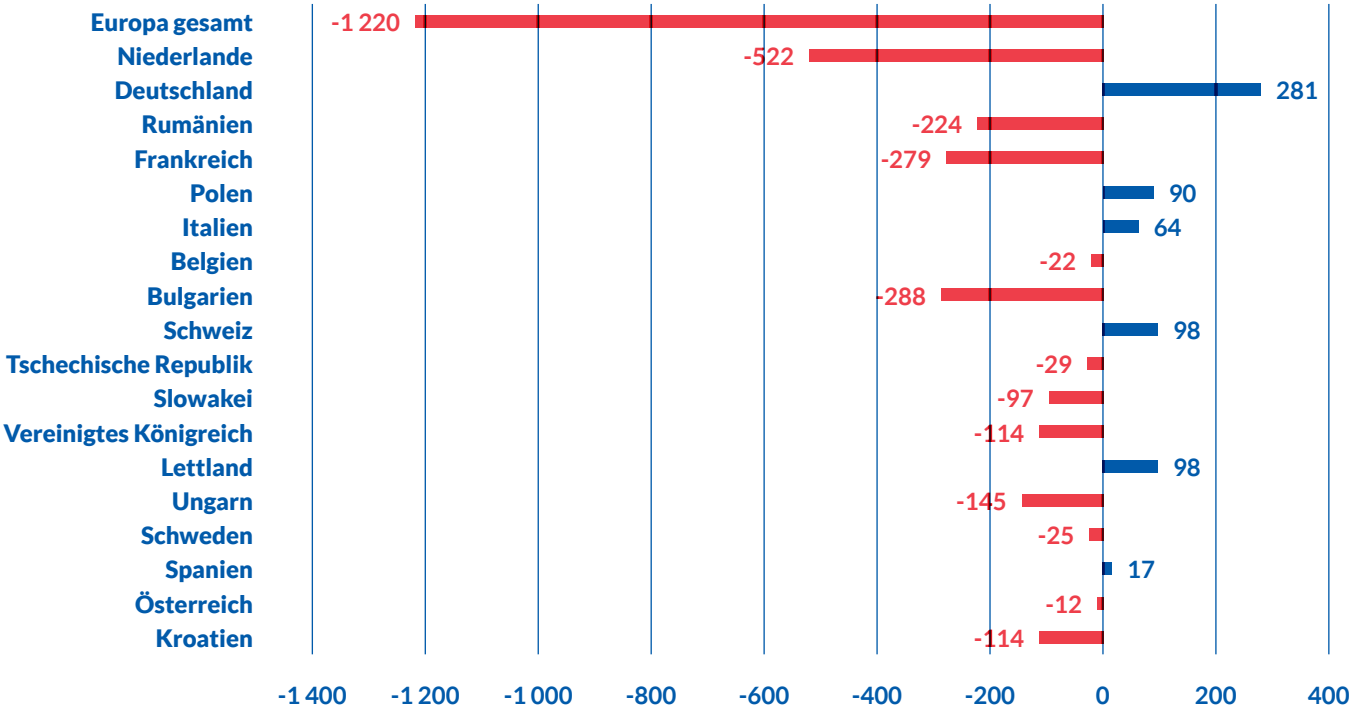
ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

Wenn die Zahl der Beschäftigten im Güterverkehr im Jahr 2017 mit den Zahlen in den vergangenen fünf Jahren (in 2012) verglichen wird, kann für Europa als Ganzes, und auch für große Binnenschifffahrtsstaaten wie die Niederlande, Rumänien, Frankreich und Bulgarien, ein Rückgang beobachtet werden. Sehr wenige Länder hatten im Jahr 2017 mehr Beschäftigte in der Güter befördernden Binnenschifffahrt als im Jahr 2012 (Deutschland, Polen, Italien, Schweiz und einige kleinere Länder).

DIFFERENZ IN DER ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IN DER GÜTER BEFÖRDERNDEN BINNENSCHIFFFAHRT IM JAHR 2017 IM VERGLEICH ZU 2012

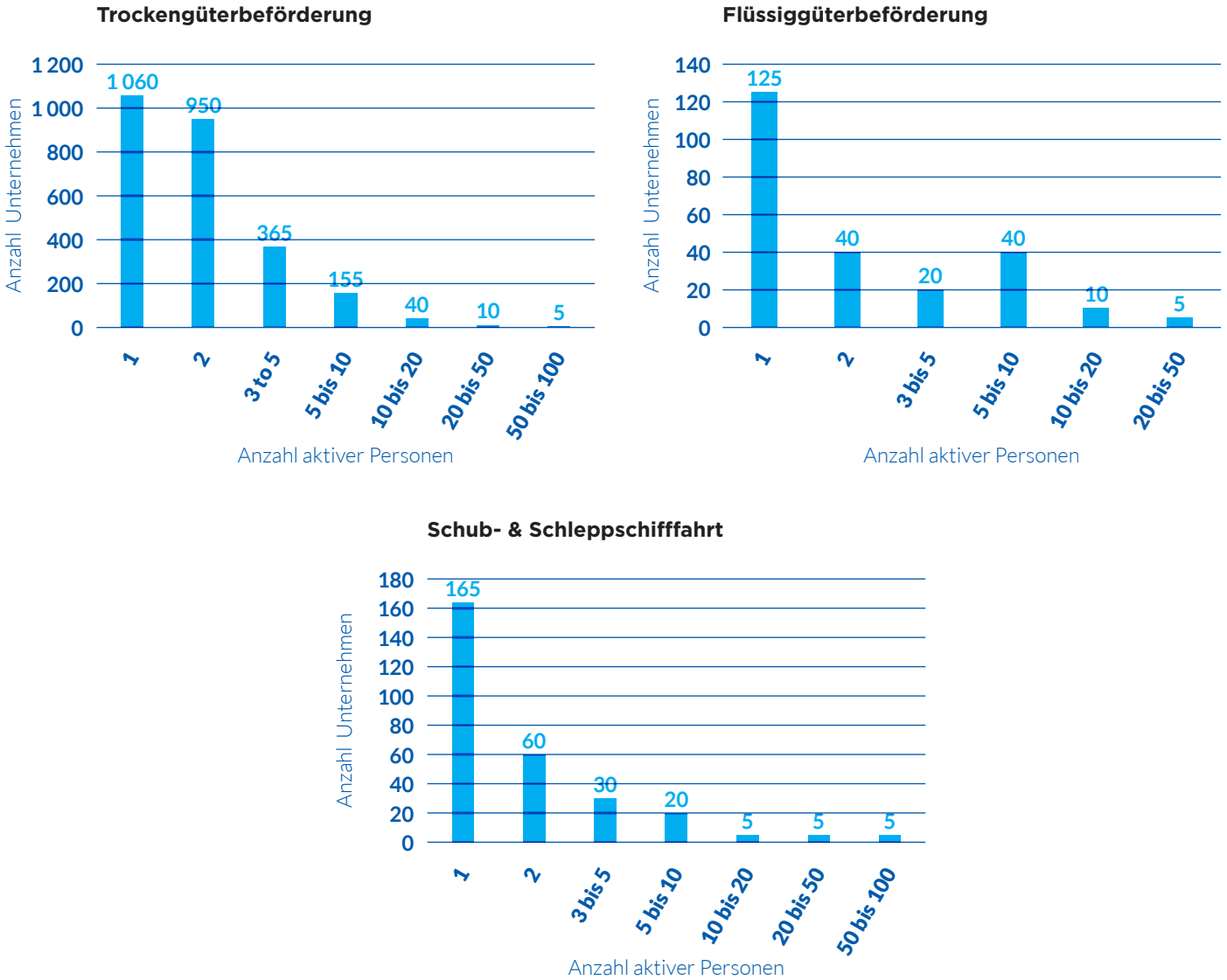


Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

Bei der Analyse des Beschäftigungsrückgangs in den Niederlanden ist zu bedenken, dass die Mehrheit der niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen sehr klein ist, mit nur einem oder zwei Beschäftigten. Der Rückgang in der Zahl aktiver Personen spiegelt den Rückgang der niederländischen Unternehmen im selben Zeitraum wider.

Die Ursachen für diese Entwicklung können in Problemen bei der Nachfolge von kleinen Unternehmen mit Eignern einzelner Schiffe gesehen werden, aber auch in spezifischen wirtschaftlichen Problemen, denen sich kleine Unternehmen oft ausgesetzt sehen (schwieriger Zugang zur externen Finanzierung, hohe Finanzbelastung durch notwendige Investitionen).

ANZAHL DER BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN NACH GRÖSSENKLASSE
(ZAHL DER PERSONEN IM UNTERNEHMEN) **IN DEN NIEDERLANDEN IM Q1 2019**



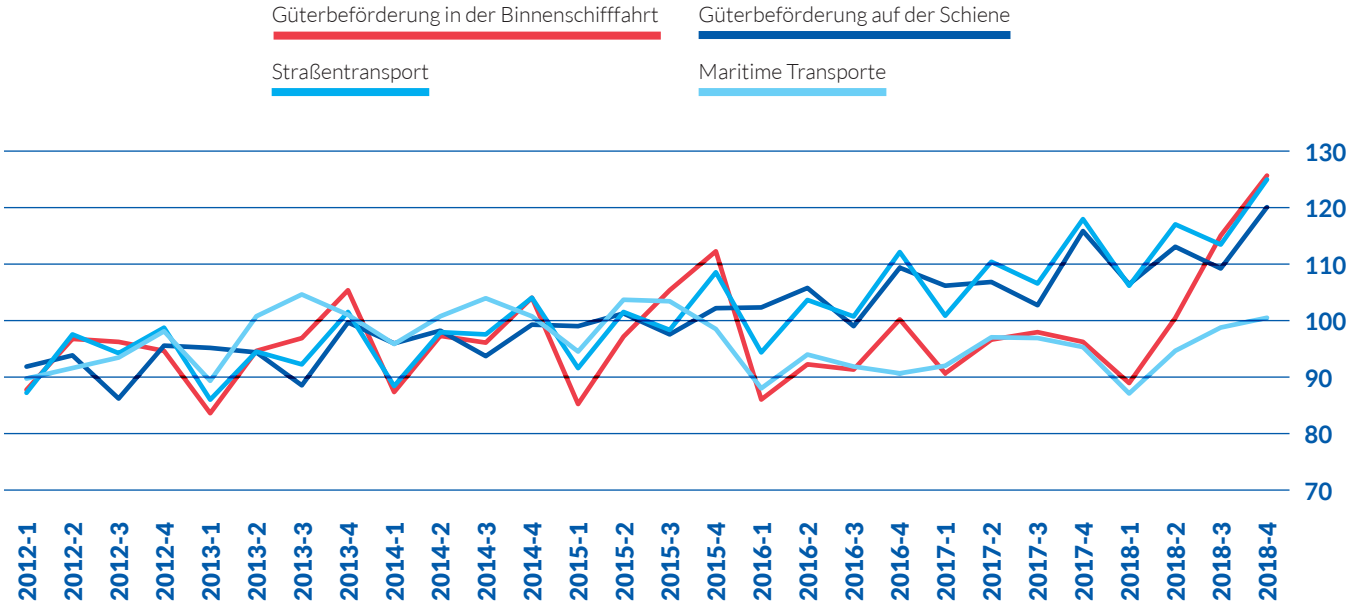
Quelle: Centraal Bureau voor de Statistik (Niederlande). Die Daten beziehen sich auf die Situation im ersten Quartal 2019.

Der Anteil der Unternehmen mit nur einer aktiven Person liegt bei 41% im niederländischen Trockengütersegment, bei 51% in der Tankschifffahrt, und bei 58% im Schub- und Schleppschiffsegment. Die Lage in den Niederlanden ist im Vergleich zu vielen anderen Ländern nicht außergewöhnlich. Laut den Daten für Frankreich (von INSEE), haben nur 2% aller französischen Binnenschifffahrtsunternehmen im Güterverkehr 10 oder mehr Beschäftigte. Bei französischen Fahrgastbeförderungsunternehmen liegt dieser Anteil bei 10%.

Quartalsumsatzentwicklung in der Güterbeförderung

Trotz eines allgemeinen Rückgangs der Güterbeförderung in den Niederlanden im Jahr 2018 stieg der Umsatz. Die Ursache dafür lag im Anstieg der Frachtraten, bedingt durch die Niedrigwasserstände (siehe Kapitel 5). Seit 2012 sind die Umsätze der Güterbeförderung auf der Schiene und Straße gleichmäßiger gewachsen als in der See- und Binnenschifffahrt.

UMSATZENTWICKLUNG IN DEN NIEDERLANDEN BEI DER GÜTERBEFÖRDERUNG, PRO VERKEHRSTRÄGER (INDEX 2015=100)

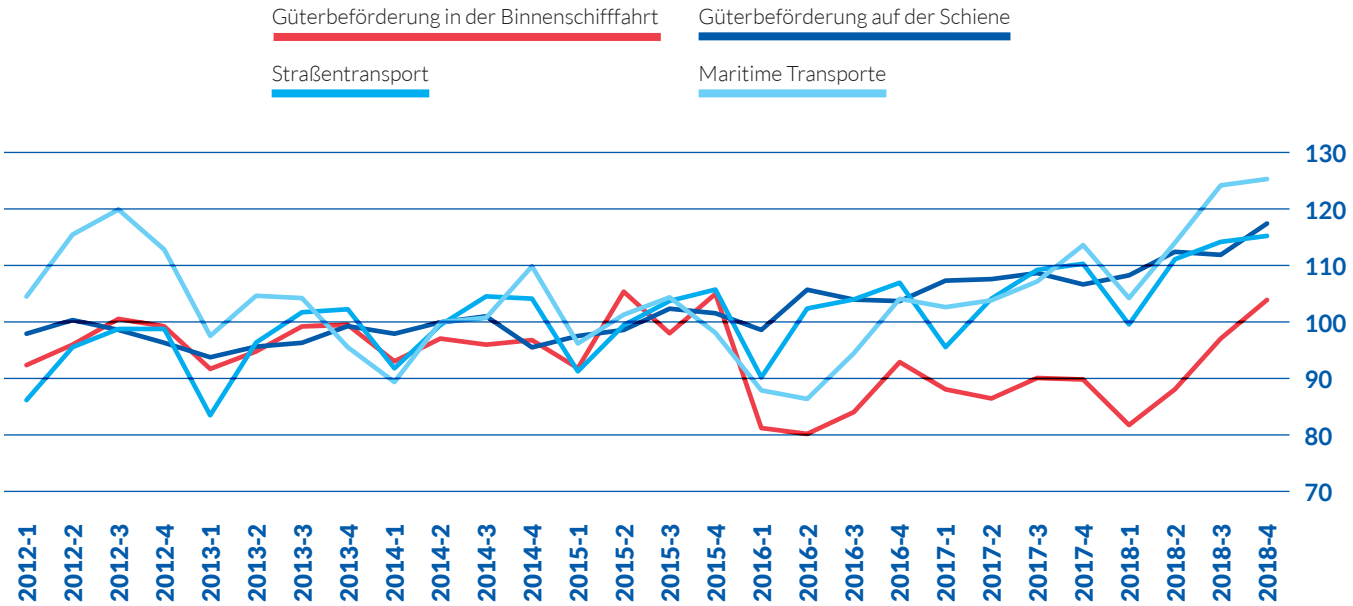


Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Der Umsatz der deutschen Güterbeförderungsunternehmen der Binnenschifffahrt (siehe folgende Abbildung) stieg ebenfalls auf Grund der steigenden Transportpreise im Jahr 2018. Sein Niveau blieb aber weit unter dem Umsatzniveau der anderen Verkehrsträger.

Sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden brach der Umsatz der Binnenschifffahrt nach dem vierten Quartal 2015 stark ein und blieb danach für einen längeren Zeitraum auf einem niedrigen Niveau. Im vierten Quartal 2015 gab es eine Niedrigwasserphase auf dem Rhein, was zu einem starken Rückgang der Güterbeförderung führte. Obwohl die Transportpreise über einen kurzen Zeitraum stiegen (und den Umsatz temporär im Q4 2015 anhoben), sahen die Jahre 2016 und 2017 in beiden Ländern ein viel niedrigeres durchschnittliches Umsatzniveau.

UMSATZENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND BEI DER GÜTERBEFÖRDERUNG, PRO VERKEHRSTRÄGER (INDEX 2015=100)



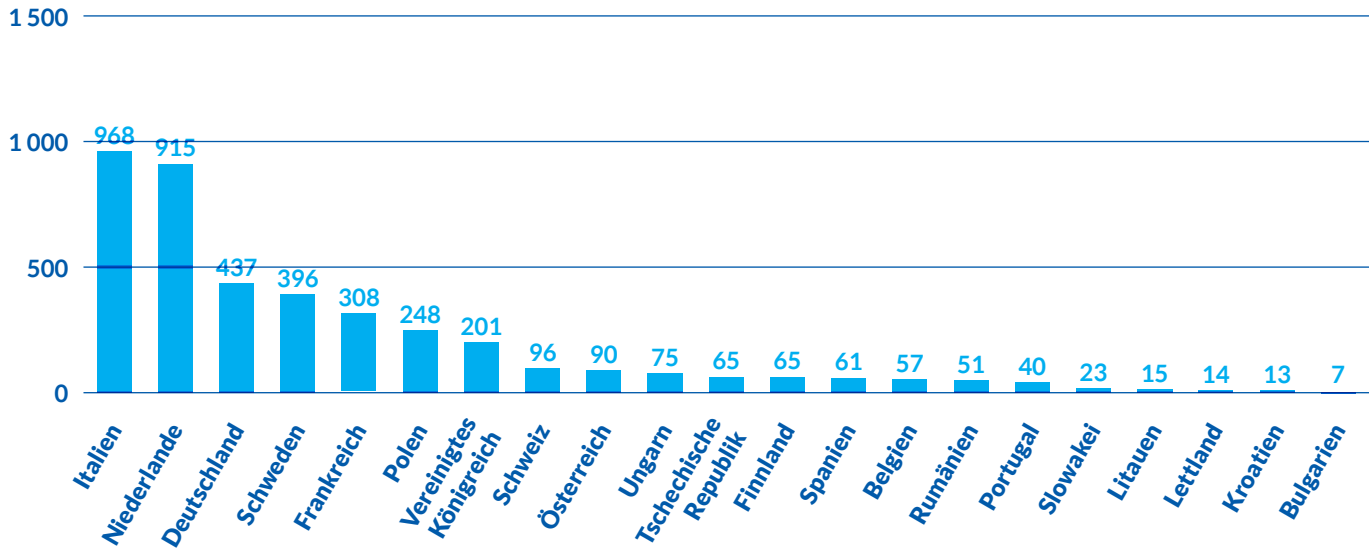
Quelle: Destatis

PASSAGIERSCHIFFFAHRT

ANZAHL UNTERNEHMEN, BESCHÄFTIGUNGS- UND UMSATZENTWICKLUNG

Die 4 000 Passagierschifffahrtsunternehmen der Binnenschifffahrt in Europa sind in verschiedenen Segmenten aktiv: Flusskreuzfahrten und Tagesausflugsschifffahrt auf Flüssen, Kanälen und Seen. Der Fährverkehr von Passagieren ist ebenfalls ein Teil des Sektors. Der erste Rang Italiens ist den vielen Seen im Land (siehe das Kapitel über Tagesausflugsschiffe) und den Kanalbooten in Venedig geschuldet. Die Niederlande und Deutschland haben viele Fährschiffe für Tagesausflüge.

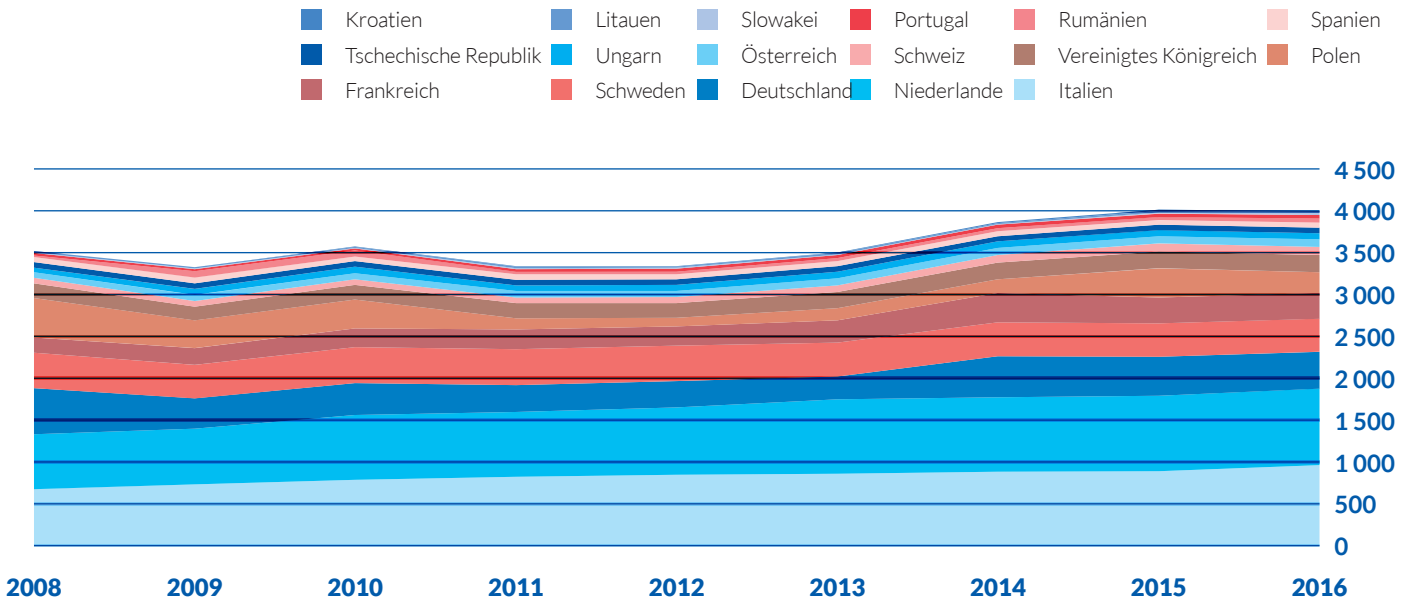
ANZAHL DER BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN IN DER PASSAGIERSCHIFFFAHRT IN EUROPA*



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] und Eidgenössische Steuerverwaltung (CH)
**Daten für 2016*

Die Entwicklung der Gesamtzahl europäischer Unternehmen der Passagierschifffahrt folgt seit dem Jahr 2013 einem Aufwärtstrend.

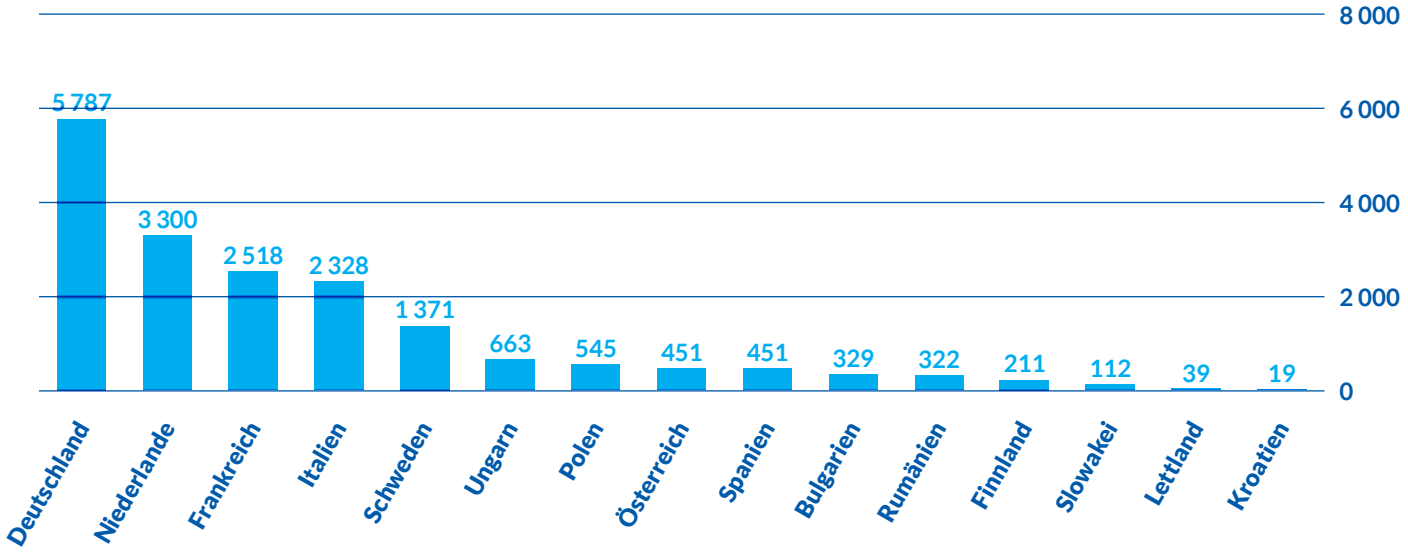
ANZAHL BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN IN DER PASSAGIERSCHIFFFAHRT IN EUROPA



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Eidgenössische Steuerverwaltung (CH), CBS (NL)

Die Anzahl der Beschäftigten in der Passagierbinnenschifffahrt summierte sich im Jahr 2016 auf rund 18 645 und stieg in den letzten Jahren weiter an. Drei Rheinstaaten befinden sich auf den ersten drei Positionen (Deutschland, die Niederlande, Frankreich). Diese drei Länder sind bei Flusskreuzfahrten und in der Tagesausflugsschifffahrt auf Flüssen und Kanälen sehr aktiv.

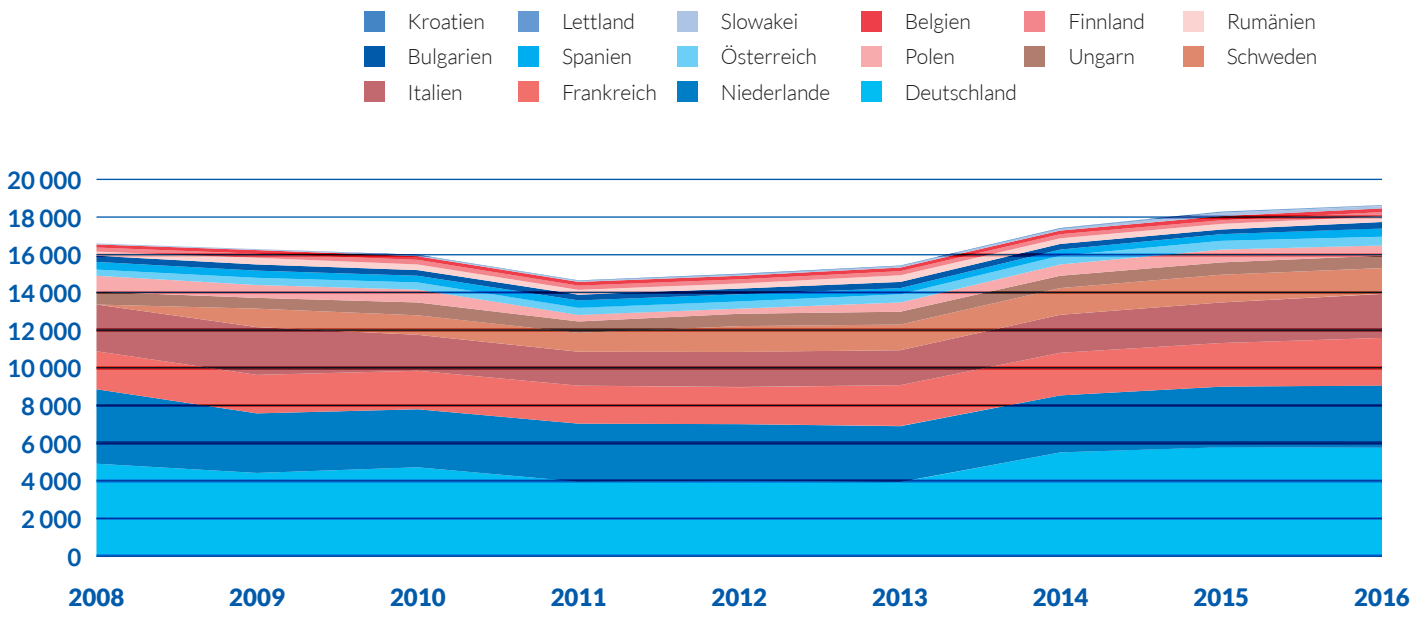
ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IN DER PASSAGIERBINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA*



*Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]. *Daten für 2016, keine Daten für die Schweiz verfügbar*

Ein Teil der positiven Entwicklung bei der Zahl der Unternehmen und Beschäftigten in der Passagierschifffahrt seit 2013 ist der Boom der Flusskreuzfahrten, der im Jahr 2018 immer intensiver wurde, hauptsächlich bedingt durch die Ankunft einer großen Zahl US-amerikanischer Touristen aus Übersee. Zusätzlich steigerte die Passagierschifffahrt auch ihre wirtschaftlichen Indikatoren in Ländern, in denen nicht viele Kreuzfahrtschiffe registriert sind.

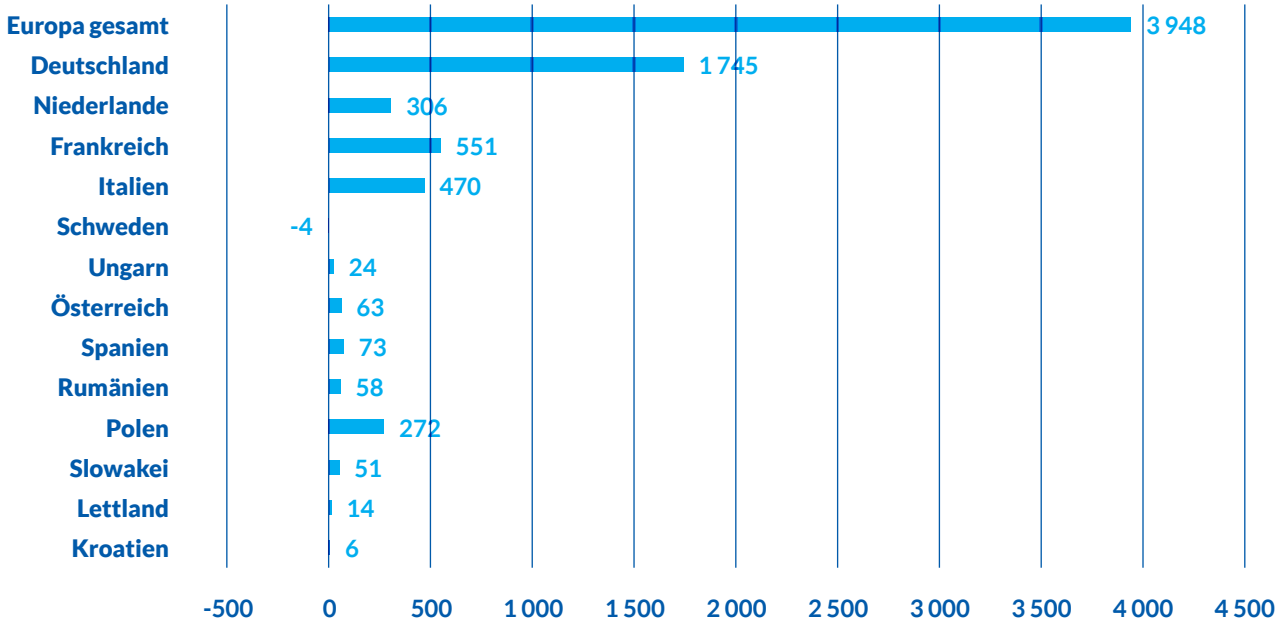
ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IN DER PASSAGIERBINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA*



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

Fast alle europäischen Staaten konnten die Anzahl der Beschäftigten in der Passagierschifffahrt seit dem Jahr 2012 steigern. Das stärkste Wachstum fand in Ländern statt, die in denen bereits viele Personen in diesem Marktsegment aktiv waren.

DIFFERENZ IN DER ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IN DER PASSAGIERBINNENSCHIFFFAHRT IM JAHR 2016 IM VERGLEICH ZU 2012 *



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
**Keine Daten für die Schweiz*

Passagierbinnenschifffahrt

Passagierschienenverkehr

Passagierseeschifffahrt

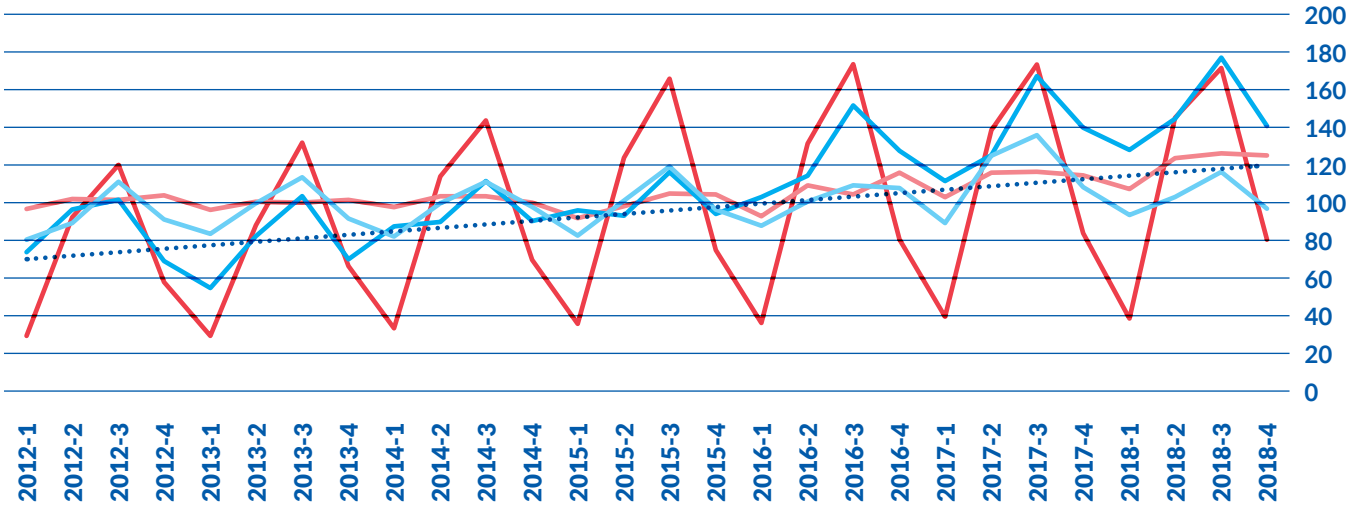
Passagierflugverkehr

Trend (Passagierbinnenschifffahrt)

Quartalsumsatzentwicklung in der Passagierschifffahrt

Die vierteljährlichen Umsatzzahlen der Passagierbinnenschifffahrt sind für Deutschland und Frankreich verfügbar und werden mit Daten anderer Verkehrsträger verglichen. In der Passagierbinnenschifffahrt kann eine sehr hohe Saisonalität beobachtet werden, ein eindeutiges Merkmal dieses Sektors, ungeachtet jüngster Bestrebungen, die Saison in das Winterhalbjahr auszudehnen.

UMSATZENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND BEI DER PASSAGIERSCHIFFFAHRT, PRO VERKEHRSTRÄGER (INDEX 2015=100)*



Quelle: Destatis
**Enthält einen linearen Trend für die Passagierbinnenschifffahrt*

Passagierbinnenschifffahrt

Passagierschienenverkehr

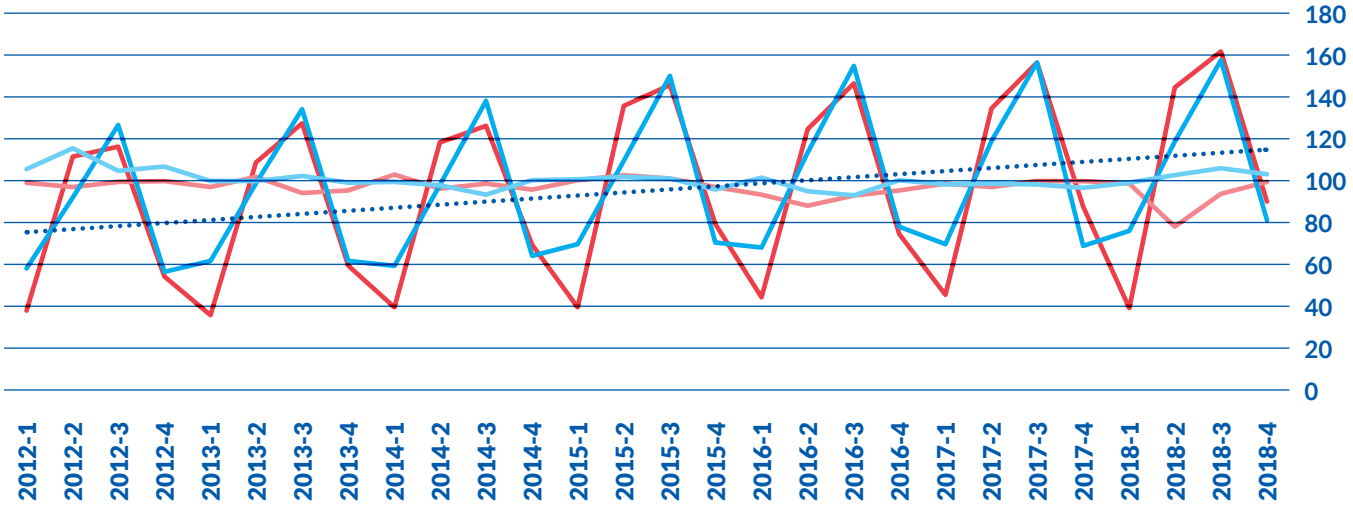
Passagiersee- und küstenschifffahrt

Passagierflugverkehr

Trend (Passagierbinnenschifffahrt)

Der Gesamttrend für den Umsatz in der Passagierbinnenschifffahrt ist positiv. Für Frankreich wurde festgestellt, dass sogar der Passagierflugverkehr eine stärker stagnierende Entwicklung aufweist, als die Passagierschifffahrt auf Binnenwasserstraßen.

UMSATZENTWICKLUNG IN FRANKREICH BEI DER PASSAGIERSCHIFFFAHRT, PRO VERKEHRSTRÄGER (INDEX 2015=100)*



Quelle: INSEE
**Enthält einen linearen Trend für die Passagierbinnenschifffahrt*

PROFITABILITÄTS-KENNZAHL: BRUTTOBETRIEBS-ÜBERSCHUSS / UMSATZ

Definition und Quellen

Der *Bruttobetriebsüberschuss (Gross operating surplus*, GOS) eines Unternehmens oder eines Sektors ist ein Indikator für seine Profitabilität. Bei der Berechnung des Bruttobetriebsüberschusses wird lediglich ein Teil der Gesamtkosten vom Bruttoproduktionswert abgezogen. Der Bruttobetriebsüberschuss entspricht daher dem Bruttoproduktionswert ohne die Kosten der Zwischenerzeugnisse (Waren und Dienstleistungen) und abzüglich Arbeitnehmerentgelte (Personalkosten).[27] Die Daten für diese Kennzahl (prozentual) werden von der Datenbank Eurostat über strukturelle Unternehmensstatistiken bereitgestellt [sbs_na_1a_se_r2].[28]

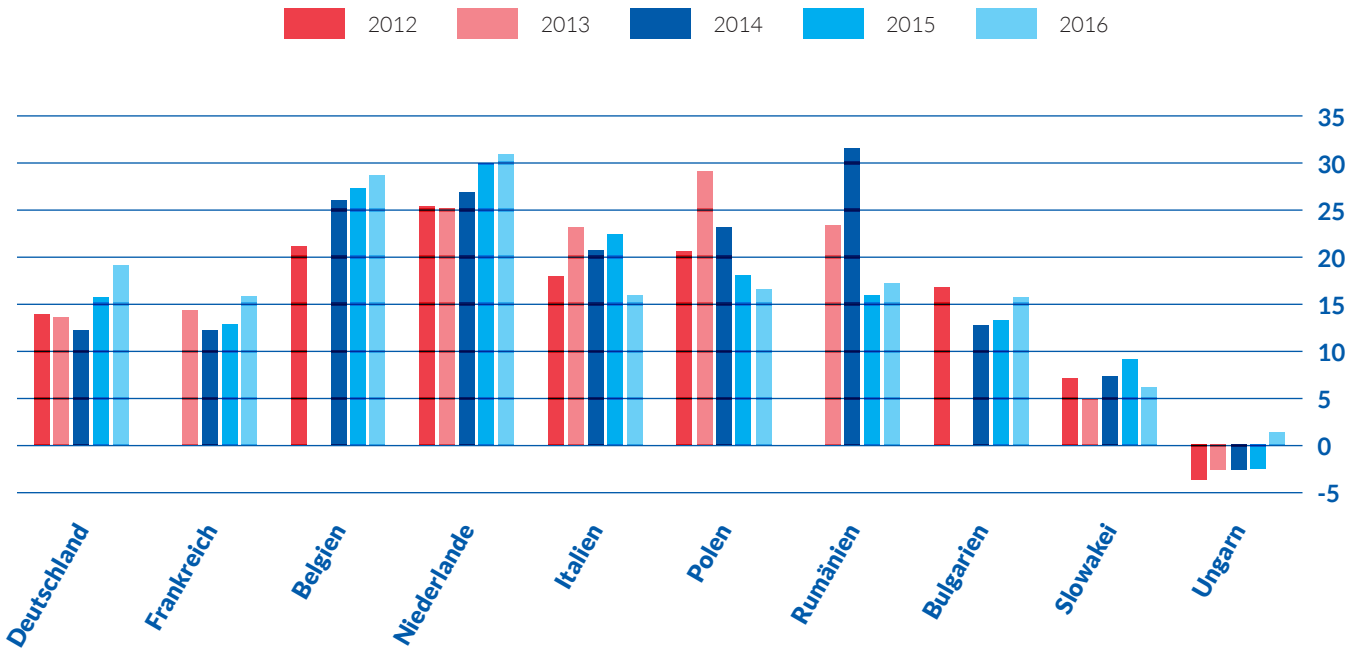
Die Daten für europäische Staaten

Aus der folgenden Abbildung, die das Verhältnis aus *Bruttobetriebsüberschuss und Umsatz* im Güterverkehr zeigt, wird deutlich, dass dieser Profitabilitätsindikator in den belgischen und niederländischen Binnenschifffahrtsbranchen ähnliche Werte aufweist, die höher als die der deutschen und französischen Branchen sind. Dies erklärt sich aus den besseren natürlichen Bedingungen (Infrastruktur, Wassertiefe) für die Binnenschifffahrt in der ARA -Region im Vergleich zu großen Teilen Frankreichs und Deutschlands. Außerdem kann ein ansteigender Trend bei den Rheinstaaten (einschließlich Frankreich und Deutschland) beobachtet werden, ebenso wie relativ gemischte Ergebnisse bei den anderen Ländern der Untersuchung.

Auch bei den Donaustaaten kann beobachtet werden, dass die unteren Donaustaaten (Rumänien, Bulgarien) einen günstigeren Wert für diese Kennziffer aufweisen als die mittleren Donaustaaten (Ungarn, Slowakei). Auch dies kann durch die besseren natürlichen Bedingungen erklärt werden. Ungarn, ein Land an der mittleren Donau, hatte sogar bis zum Jahr 2015 einen negativen Wert.

[27] Siehe auch: Eurostat, Statistics explained (https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Gross_operating_surplus_(GOS)_-_NA/de)
[28] Eurostat enthält keine Daten über die Variable für die Niederlande. Das CBS verfügt jedoch über Daten zum Gesamtnettobetriebsüberschuss und zur Gesamtabschreibung in der niederländischen Binnenschifffahrtsbranche. Daher war es durch die Hinzufügung der Abschreibungen möglich, den Bruttobetriebsüberschuss für den Güterverkehr in den Niederlanden auszurechnen. Da die Summe dieser beiden Variablen den Bruttobetriebsüberschuss ergibt, kann dieser Wert korrekt mit den Daten für die anderen Staaten verglichen werden, die aus der Datenbank Eurostat entnommen wurden.

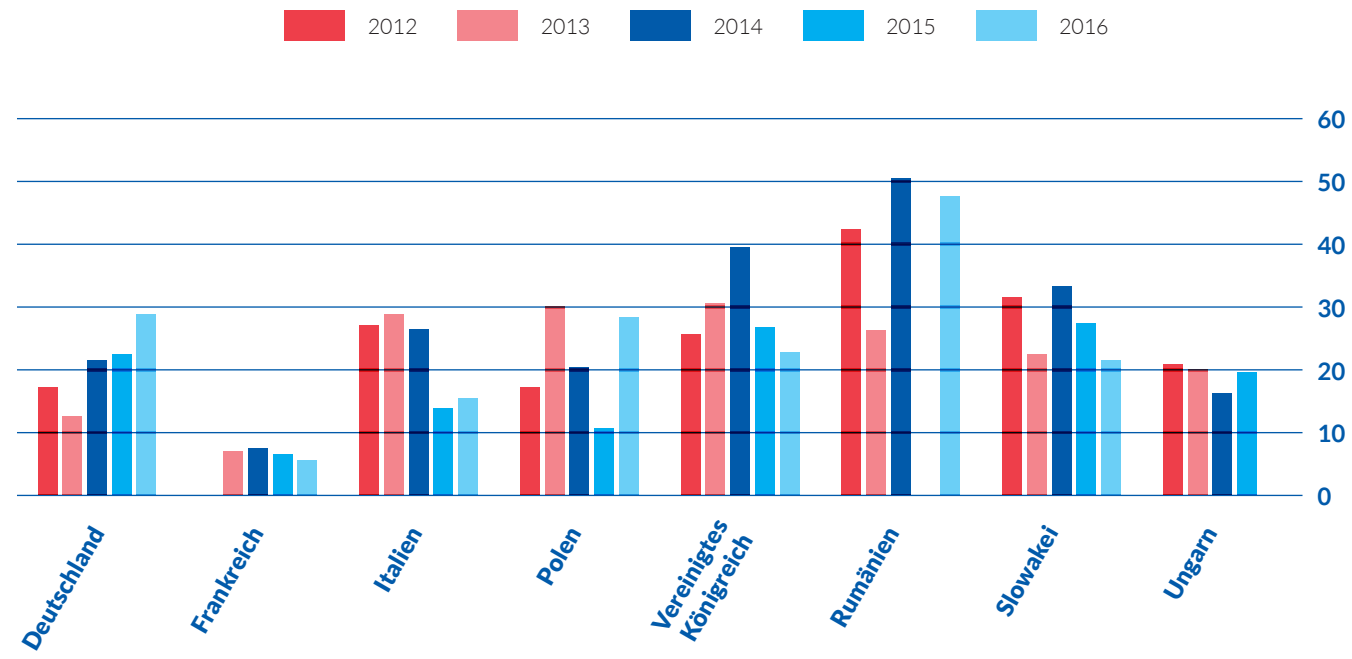
VERHÄLTNIS AUS BRUTTOBETRIEBSÜBERSCHUSS UND UMSATZ ALS KENNZIFFER IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT (IN %)



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] und Berechnung ZKR auf Basis von CBS-Daten

In der Passagierschifffahrt weist die Profitabilitätskennzahl (Verhältnis aus Bruttobetriebsüberschuss und Umsatz) für Deutschland, Polen, Rumänien, Slowakei, Ungarn höhere Werte auf als im Güterverkehr, in Frankreich jedoch niedrigere und in Italien etwa gleichhohe Werte.

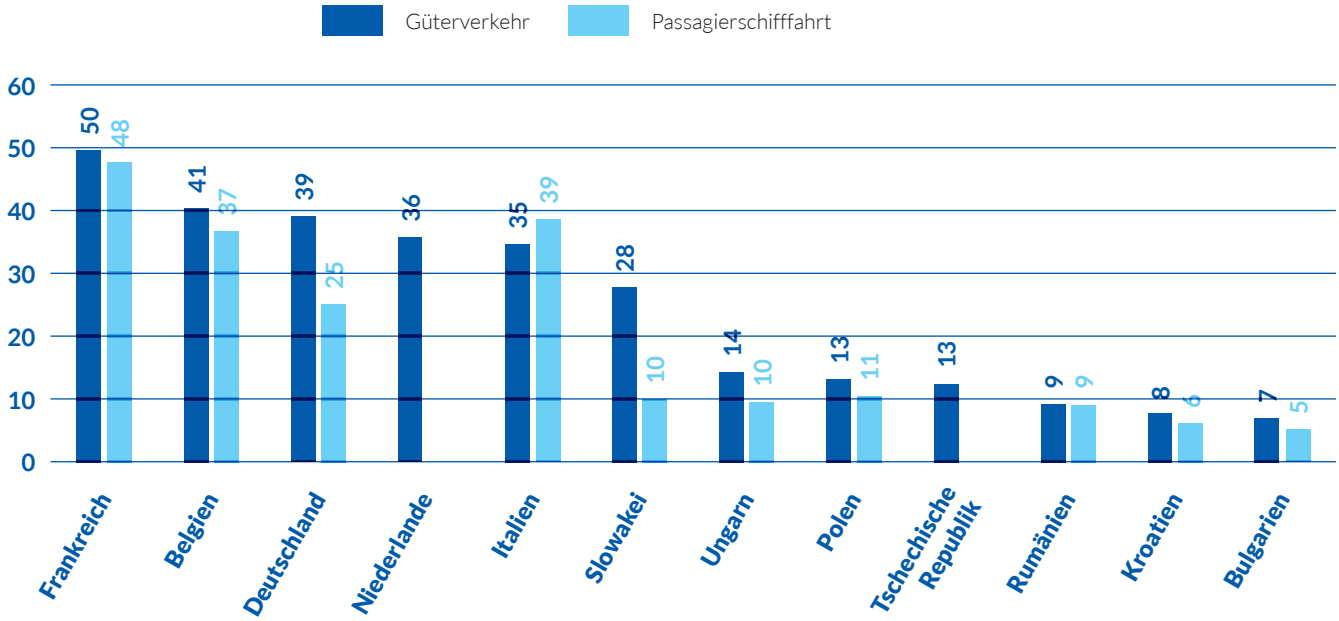
BRUTTOBETRIEBSÜBERSCHUSS/UMSATZ ALS KENNZIFFER IM SEKTOR PASSAGIERSCHIFFFAHRT DER BINNENSCHIFFFAHRT



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

Der niedrige Profitabilitätswert Frankreichs wird durch die relativ hohen Personalkosten (siehe nächste Abbildung) erklärt.

DURCHSCHNITTLICHE JÄHRLICHE PERSONALKOSTEN PRO IN DER BINNENSCHIFFFAHRT TÄTIGEN PERSON (IN 1 000 € / PERSON, 2016)*



Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] und CBS (NL)
**Die Daten wurden zur besseren Veranschaulichung gerundet. Der Wert für die Niederlande betrifft Güterverkehr und Passagierschifffahrt zusammengenommen, der Güterverkehr hat jedoch einen Anteil von 92%.*

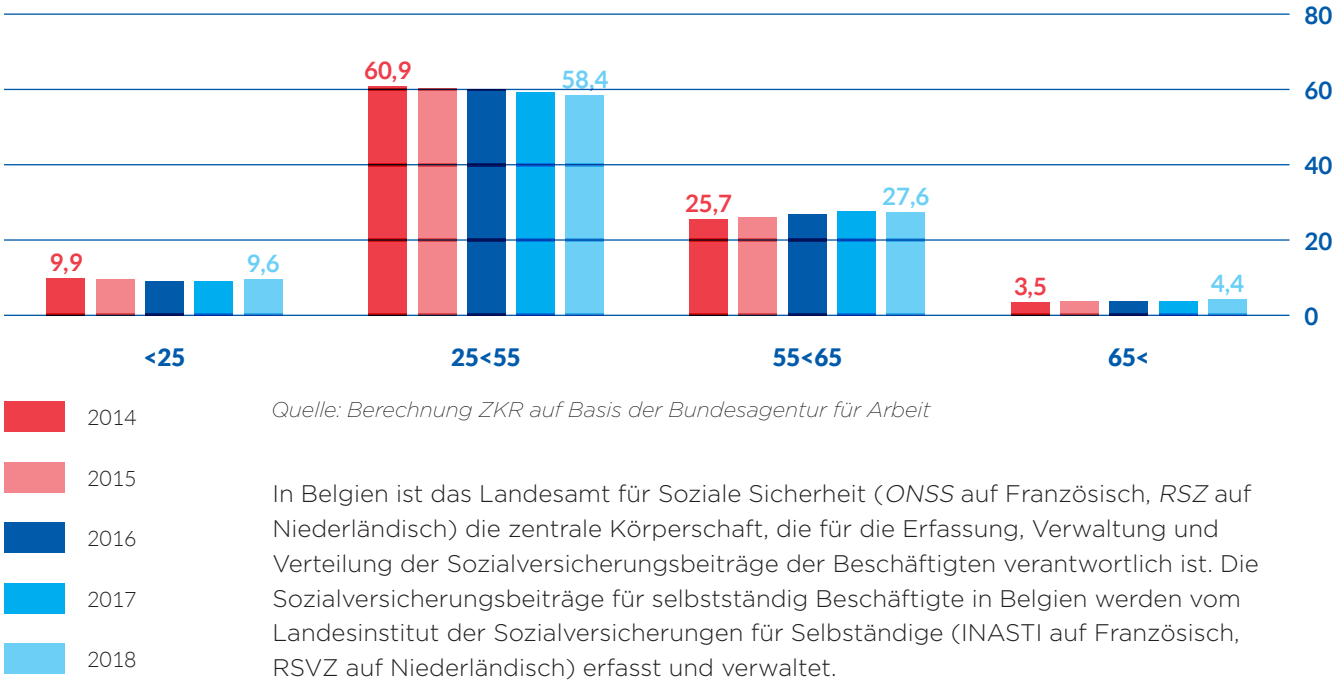
ALTERSSTRUKTUR DER IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

TÄTIGEN PERSONEN UND ZAHL DER AUSZUBILDENDEN

Die deutsche Bundesagentur für Arbeit verfügt über eine zentrale Datenbank nahezu aller sozialversicherungspflichtig arbeitenden Personen in Deutschland. Die Datenbank kann nach Altersklassen der Beschäftigten und nach den Berufen analysiert werden, die diese Beschäftigten erlernt haben.

Die folgende Abbildung zeigt die prozentualen Anteile für vier Altersklassen von berufstätigen Personen mit einer Berufsausbildung zum Fahren auf Binnenschiffen (im Güterverkehr und in der Passagierschifffahrt).

ALTERSSTRUKTUR VON PERSONEN MIT DEM BERUF " BINNENSCHIFFER" IN DEUTSCHLAND



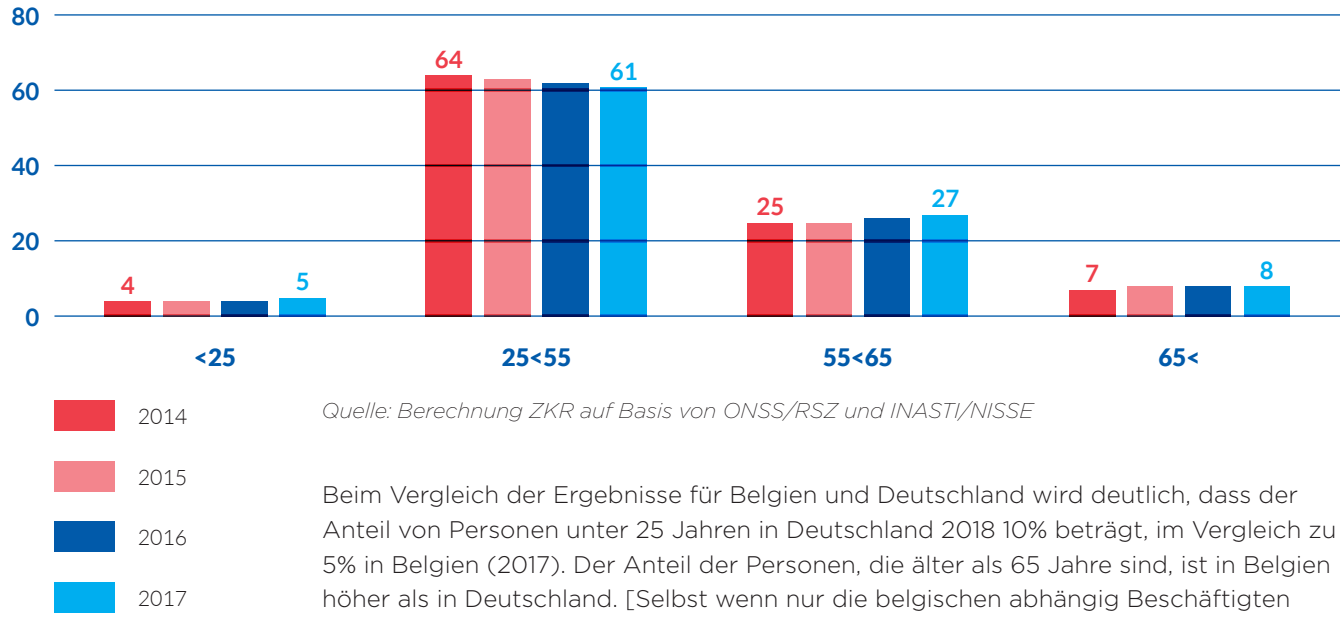
Quelle: Berechnung ZKR auf Basis der Bundesagentur für Arbeit

In Belgien ist das Landesamt für Soziale Sicherheit (*ONSS* auf Französisch, *RSZ* auf Niederländisch) die zentrale Körperschaft, die für die Erfassung, Verwaltung und Verteilung der Sozialversicherungsbeiträge der Beschäftigten verantwortlich ist. Die Sozialversicherungsbeiträge für selbstständig Beschäftigte in Belgien werden vom Landesinstitut der Sozialversicherungen für Selbständige (INASTI auf Französisch, RSVZ auf Niederländisch) erfasst und verwaltet.

Um die belgischen Daten mit den deutschen Daten vergleichen zu können, wurden die Daten für die abhängig und selbständig Beschäftigten der belgischen Binnenschifffahrt addiert und die Altersstruktur für die Gesamtzahl der Beschäftigten berechnet (ebenso wie für die selbständig und abhängig Beschäftigten getrennt).[29]

[29] Das Ergebnis zeigt ziemlich starke Unterschiede zwischen den selbständig und abhängig Beschäftigten. Der Anteil der Beschäftigten über 65 Jahre beträgt bei den selbständig Beschäftigten in Belgien 11%, im Vergleich zu nur 1% bei den abhängig Beschäftigten. Der Anteil der Beschäftigten unter 25 Jahre beträgt bei den selbständig Beschäftigten 2%, aber 8% bei den abhängig Beschäftigten (alle Werte für 2017/2018).

ALTERSSTRUKTUR VON PERSONEN MIT DEM BERUF " BINNENSCHIFFER" IN BELGIEN



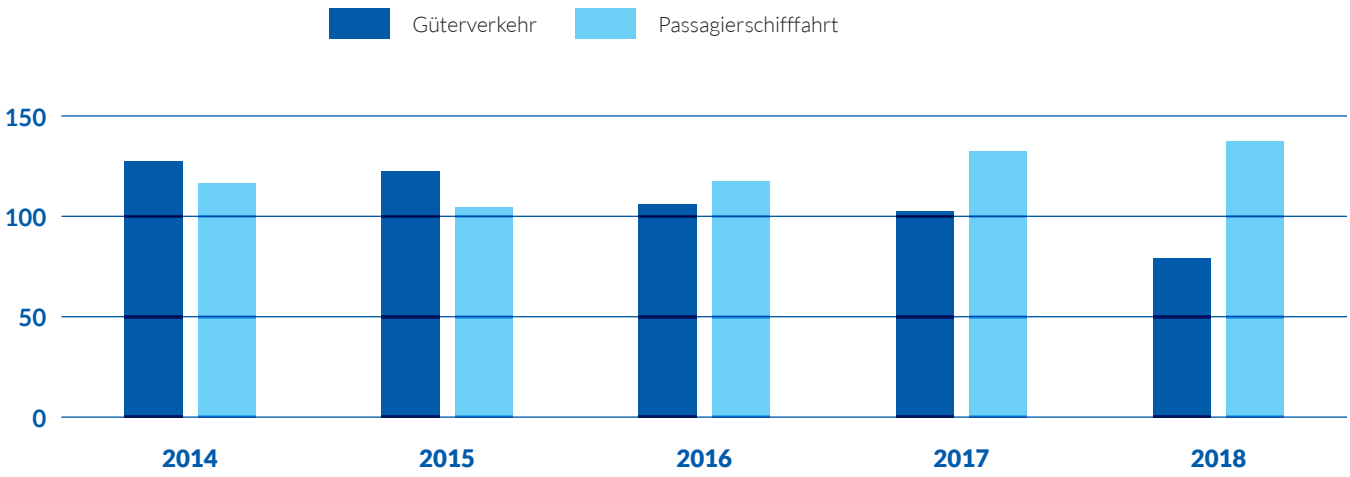
Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von ONSS/RSZ und INASTI/NISSE

Beim Vergleich der Ergebnisse für Belgien und Deutschland wird deutlich, dass der Anteil von Personen unter 25 Jahren in Deutschland 2018 10% beträgt, im Vergleich zu 5% in Belgien (2017). Der Anteil der Personen, die älter als 65 Jahre sind, ist in Belgien höher als in Deutschland. [Selbst wenn nur die belgischen abhängig Beschäftigten berücksichtigt werden, ist der Anteil der jüngsten Altersgruppe etwas niedriger (8% in 2018) als in Deutschland (10% in 2018)].

Die Unterschiede zwischen den beiden Ländern sollten auch vom Aspekt der Marktstruktur aus gesehen werden. Tatsächlich ist der Typus des selbständigen Schiffseigners in Belgien weiter verbreitet als in Deutschland. Daher ist der Anteil unabhängiger Unternehmer im belgischen Sektor sicher höher als im deutschen Sektor. Dies erklärt bis zu einem gewissen Maße die Unterschiede in der Altersstruktur in Belgien.

Schließlich kann beobachtet werden, dass der steigende Trend in Deutschland bei der Anzahl der Unternehmen und Beschäftigten in der Passagierschifffahrt einen Einfluss auf die Wahl des Ausbildungsbereichs der Auszubildenden besitzt. Die Zahlen in der Passagierschifffahrt stiegen in den Jahren 2016, 2017 und 2018, während sie im Güterverkehr zurückgingen.

ANZAHL DER AUSZUBILDENDEN IN DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT



Quelle: ZKR-Auswertung auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit

07

FLUSSKREUZ-FAHRTEN

- Die Flotte der Flusskreuzfahrtschiffe in Europa belief sich im Jahr 2018 auf 359 aktive Schiffe, einschließlich 10 neuer und 3 modernisierter Schiffe, die 2018 auf den Markt kamen. Für 2019 werden voraussichtlich 20 neue Schiffe zur Flotte hinzukommen.
- In den letzten 12 Jahren wurden die Flusskreuzfahrtflotten in kleineren Flusskreuzfahrtregionen, die nicht mit dem Rhein oder der Donau verbunden sind, wie die Flüsse Rhône-Saone, Seine und Douro, erweitert und manchmal mehr als verdoppelt.
- Flusskreuzfahrten verzeichnen seit 2013 einen Boom, vor allem auf Grund der großen Zahl amerikanischer Touristen, die Flusskreuzfahrtreisen buchen. 2018 gab es im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Anstieg von 14,6% auf eine Gesamtzahl von 1,64 Millionen Flusskreuzfahrtpassagieren.
- Zum ersten Mal enthält der Jahresbericht auch Informationen über die Flotte kleiner Flusskreuzfahrtschiffe (mit 10 bis 39 Betten), die in Europa unterwegs sind. Diese Flotte setzt sich aus 67 Schiffen zusammen, deren Großteil älter als 50 Jahre ist. Die Hauptregionen ihrer Aktivitäten sind die Niederlande und Frankreich.

FLOTTENBESTAND FÜR FLUSSKREUZFAHRTEN

Die Flusskreuzfahrtflotte in der EU konzentriert sich hauptsächlich auf die mitteleuropäischen Wasserstraßen[30]. Tatsächlich stellte im Jahr 2018 die Anzahl der aktiven Flusskreuzfahrtschiffe auf mitteleuropäischen Wasserstraßen fast 75% der gesamten Flusskreuzfahrtflotte in der EU dar. Die größte Konzentration der Flusskreuzfahrtschiffe kann mit 253 Schiffen im Bereich Rhein/Main/Main-Donau-Kanal/Donau beobachtet werden, einschließlich 35 Schiffe auf der Niederlande-Rhein-Achse. Trotz der Tatsache, dass alle anderen europäischen Flüsse, die nicht mit dem Rhein oder der Donau verbunden sind, kleinere Kreuzfahrtregionen sind, hat sich ihre Flusskreuzfahrtflotte im letzten Jahrzehnt wie folgt vergrößert:

- Rhône-Saône (22 Schiffe im Jahr 2018 im Vergleich zu 10 im Jahr 2006),
- Seine (20 Schiffe im Jahr 2018 im Vergleich zu 5 im Jahr 2006) und,
- Douro (20 Schiffe im Jahr 2018 im Vergleich zu 6 im Jahr 2006).

Die Flusskreuzfahrtflotte in Europa[31] ist seit 2004 konstant gewachsen und erreichte im Jahr 2018 359 aktive Schiffe mit 52 078 Betten.

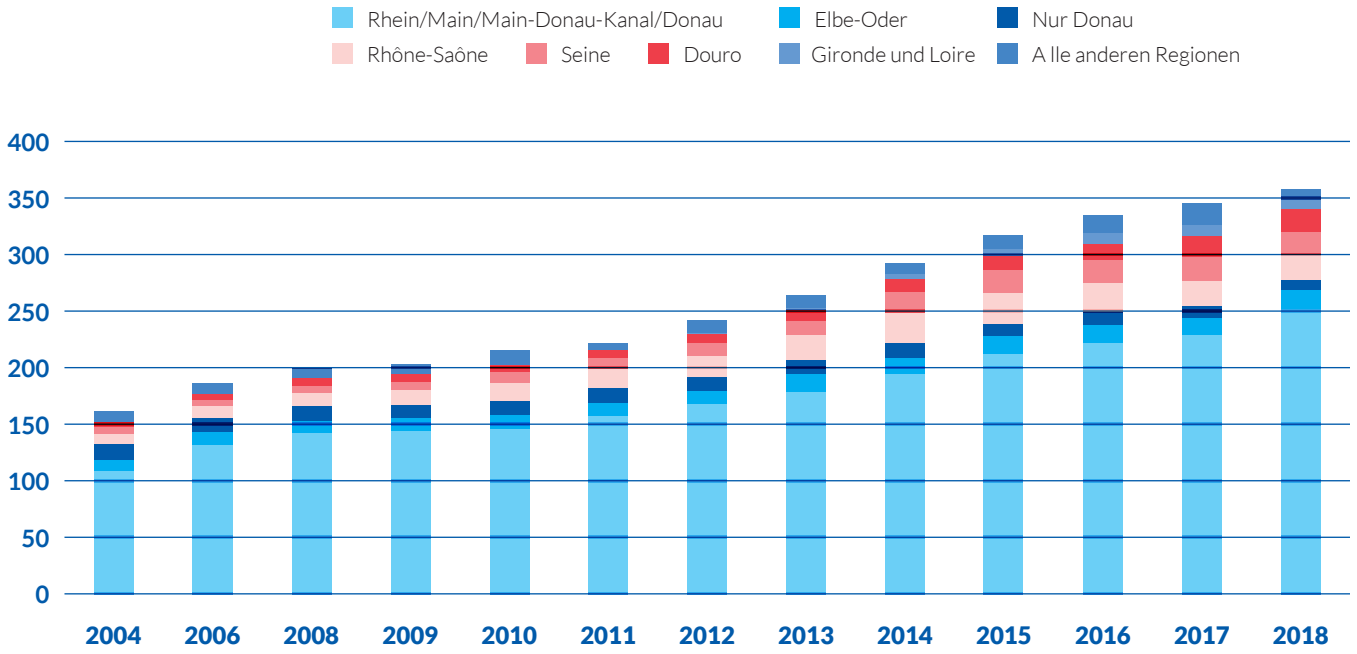
In der Saison 2018 wurden 10 neue Schiffe auf dem Markt eingeführt, mit weiteren 1 501 Betten. Drei weitere bestehende Schiffe wurden modernisiert (darunter ein Kreuzfahrtschiff, das aus einem Frachtleichter umgebaut wurde), wodurch die Kapazität der Flotte um zusätzliche 181 Betten erhöht wurde. Da kein Schiff der Flotte im Jahr 2018 außer Betrieb gestellt wurde, und in Berücksichtigung der üblichen Umbauten zu anderen Schiffen, betrug der Nettozuwachs im Jahr 2018 13 Schiffe mit rund 1 462 Betten (+2.9% im Vergleich zu +5.5% im Jahr 2017).

10 vollständig neue Kreuzfahrtschiffe und drei modernisierte Schiffe wurden im Jahr 2018 auf dem europäischen Markt eingeführt

Der Rhein und die Donau sind seit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 miteinander verbunden, was eine leichte und nahtlose Überführung der Schiffe zwischen den Rhein- und Donaubecken ermöglicht. Betrachtet man die Überführung von Schiffen zwischen isolierten europäischen Flüssen (beispielsweise zwischen dem Rhein und der Seine), war die Zahl der überführten Schiffe über die Jahre gering, stieg aber in jüngster Zeit an. Tatsächlich können einige Schiffe, die zuerst oft auf dem Rhein oder der Donau fuhren, Jahre später zu anderen Flüssen wie der Rhône oder der Seine transferiert werden. In letzter Zeit wurden mehr Schiffe als früher direkt für den Einsatz auf der Rhône oder dem Douro bestellt (besonders im Jahr 2017).

[30] Rhein/Main/Main-Donau-Kanal/Donau/Elbe-Oder
[31] Die europäische Flusskreuzfahrtflotte, wie sie in diesem Bericht definiert ist, umfasst die Flotte in der EU und der Schweiz.

ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE IN DER EU NACH BETRIEBSREGION
(2004 – 2018)



Quelle: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet

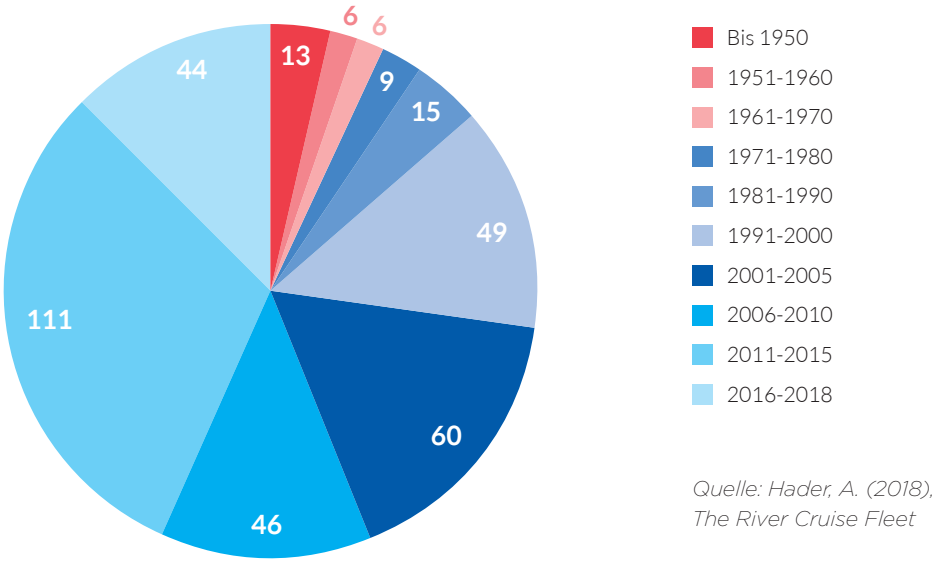
Bis in die 1990er Jahre expandierte die Flotte nur langsam. Tatsächlich machen die vor den 1990er Jahren gebauten Kreuzfahrtschiffe nur 13,6% der heutigen Flusskreuzfahrtflotte aus. Die Altersstruktur der europäischen Flotte zeigt, dass die Zahl der Neubauten dann anzusteigen begann, bis sie zwischen 2011 und 2015 einen Höhepunkt erreichte, ein Zeitraum, in dem 31% der aktuellen Flotte gebaut wurde. Dieses extreme Wachstum fand sein Ende im Jahr 2016, hauptsächlich auf Grund der Terrorbedrohung in Europa.

Der Terrorismus außerhalb der EU kann ebenfalls ein Faktor für den Rückgang des Flottenwachstums sein. Nach den Terrorattacken im Jahr 2001 in den USA beispielsweise, investierten Unternehmen mit einem hohen Anteil an amerikanischen Kunden (Grand Circle, Holland River und Viking River) weniger in neue Schiffe für Rhein- und Donaureisen, da amerikanische Kunden weniger an Kreuzfahrten außerhalb der USA interessiert waren.

Die Flusskreuzfahrtflotte in Europa wuchs zwischen 2014 und 2018 um 195 Schiffe – ein Anstieg von

119%

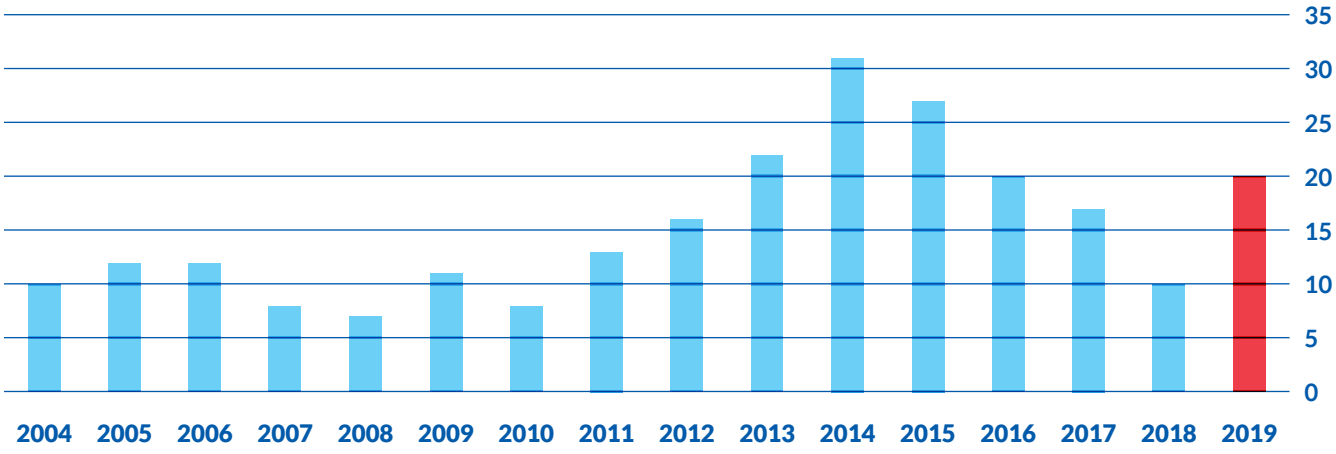
ANZAHL DER KREUZFAHRTSCHIFFE IN DER EU NACH BAUJAHR



Quelle: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet

Im Jahr 2019 wird die Zahl neuer Schiffe voraussichtlich auf 20 Schiffe ansteigen (doppelt so viele wie 2018). Der Anstieg bei der Nachfrage amerikanischer Kunden und eine gesunde Nachfrage auf dem deutschsprachigen Markt kann dieses Wachstum hauptsächlich erklären.

NEUE FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE FÜR DEN EUROPÄISCHEN MARKT 2004-2019*

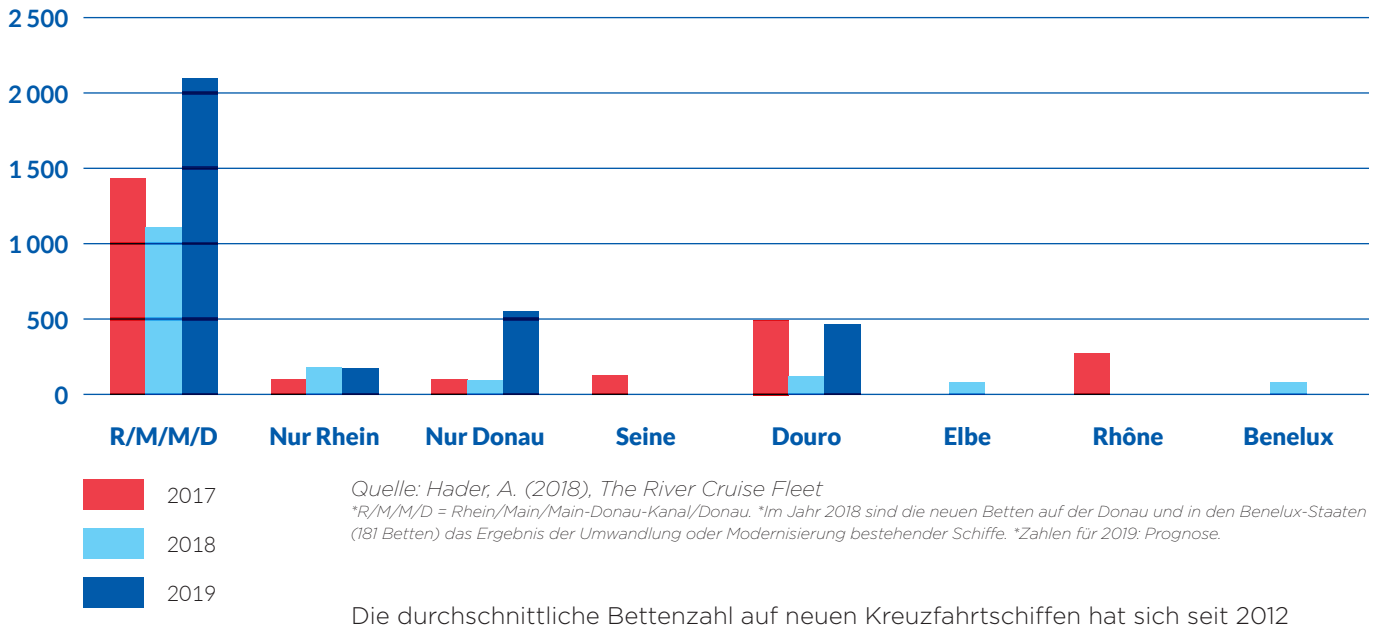


Quelle: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
**2019: Prognose basiert auf Auftragsbüchern*

Im Vergleich zum Jahr 2017, in dem eine starke regionale Diversifikation bei Neubauten beobachtet wurde, wurde im Jahr 2018 nur ein neues Schiff auf einem Fluss in Dienst gestellt, der nicht mit dem Rhein oder der Donau verbunden ist (auf dem Douro). Zwei umgebaute Schiffe wurden bestellt, um direkt in der Benelux-Region betrieben zu werden.

Die Prognose für das Jahr 2019 zeigt, dass von den 20 erwarteten Neubauten vier neue Schiffe, und entsprechend 14% der erwarteten neuen Bettenkapazität, auf dem Douro betrieben werden sollen.

NEUE KREUZFAHRTKAPAZITÄTEN IN 2017, 2018 UND 2019 PRO BETRIEBSREGION
(BETTENANZAHL)***



Quelle: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
**R/M/M/D = Rhein/Main/Main-Donau-Kanal/Donau. *Im Jahr 2018 sind die neuen Betten auf der Donau und in den Benelux-Staaten (181 Betten) das Ergebnis der Umwandlung oder Modernisierung bestehender Schiffe. *Zahlen für 2019: Prognose.*

Die durchschnittliche Bettenzahl auf neuen Kreuzfahrtschiffen hat sich seit 2012 leicht auf 150 im Jahr 2018 verringert. Basierend auf den Auftragsbüchern wird die durchschnittliche Bettenzahl voraussichtlich für die Neubauten im Jahr 2019 jedoch auf 165 Betten steigen.

Tatsächlich ist geplant, dass im Jahr 2019 acht große Kreuzfahrtschiffe mit hoher Passagierkapazität (größer oder gleich 190 Betten) ausgeliefert werden. Solche großen Schiffe werden 46% der neuen Bettenkapazität im Jahr 2019 darstellen und alle entweder auf der Donau oder im Bereich Rhein/Main/Main-Donau-Kanal/Donau fahren. Das größte jemals gebaute Flusskreuzfahrtschiff Europas, die AMAMAGNA (für 196 Fahrgäste) wird ebenfalls im Jahr 2019 geliefert.

Die Abbildung unten zeigt die Entwicklung der aktiven Flusskreuzfahrtschiffe weltweit, die sich auf insgesamt 875 Schiffe im Jahr 2018 summiert. **Europa verfügt heute über die größte Flusskreuzfahrtflotte**, gefolgt vom Nil und anderen afrikanischen Flüssen.

Die aktive Kreuzfahrtflotte in Europa stellt einen Anteil von **41%** der weltweit aktiven Kreuzfahrtflotte dar

Die Nilflotte bleibt heute mit nahezu 280 Kreuzfahrtschiffen weiterhin recht groß. Während jedoch die EU-Flotte in den letzten Jahren schneller denn je gewachsen ist, litt und leidet die Branche in Ägypten noch immer unter einer ernsthaften politischen Krise. Die Lage der Nilflotte scheint sich aber langsam zu verbessern.

Nach einem konstanten Rückgang in der russischen Flotte seit dem Jahr 2004 gewann die Flotte in Russland im Jahr 2018 ein neues Schiff hinzu und umfasst nun 121 Kreuzfahrtschiffe. Die Flotte in Russland und der Ukraine bleibt im Durchschnitt jedoch recht alt. Im Zuge der politischen Entwicklungen in Russland und der Ukraine ging die Anzahl ausländischer Flusskreuzfahrttouristen in diesen Ländern zurück. Dies stellte natürlich keinen großen Anreiz für eine Erneuerung der Flotte dar.

Obwohl die amerikanische Kreuzfahrtflotte nur einen geringen Teil der weltweiten Kreuzfahrtflotte darstellt, kann beobachtet werden, dass die US-Flotte seit dem Jahr 2011 konstant gewachsen ist. Die Flotte in Asien folgt einem ähnlichen Trend.

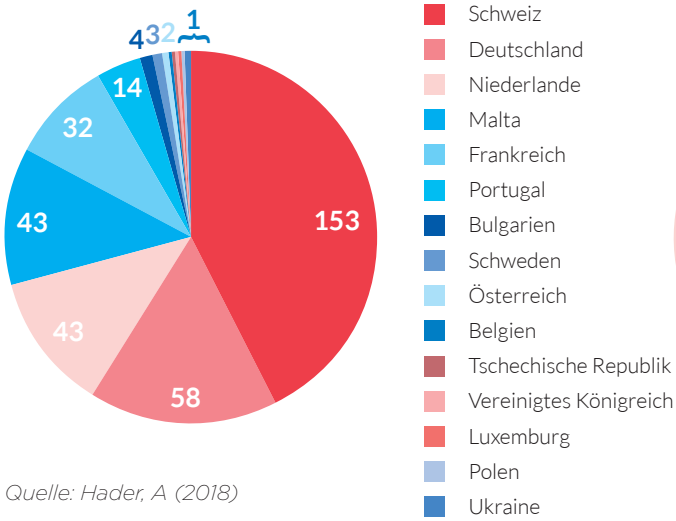
VERTEILUNG DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE PRO REGION WELTWEIT
(ANZAHL AN SCHIFFEN)*

Quelle: Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet
** Noch immer sind keine zuverlässigen Daten für ägyptische Schiffe verfügbar*

Seit 2005 wurden 27 Schiffe von der europäischen Flusskreuzfahrtflotte ausgesondert. Die größte Zahl von Ausmusterungen seit 2015 ist im Jahr 2017 zu beobachten. Dies wird durch unterschiedliche Faktoren erklärt: eine technische Korrektur eines Schiffes, das nicht wie erwartet geliefert wurde, zwei mutmaßliche Außerdienststellungen und vier Abrüstungen zu Flusshotels oder -unterkünften.

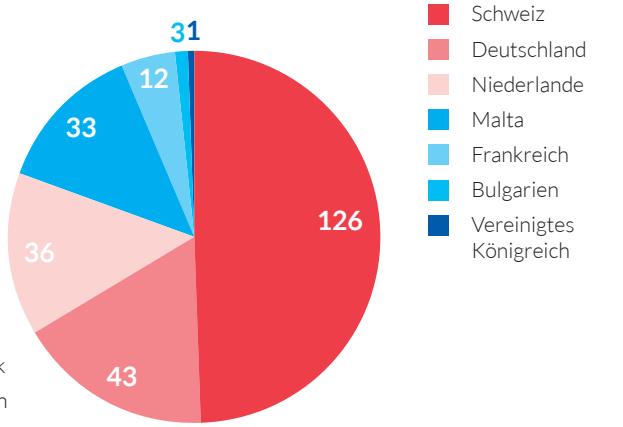
Im Jahr 2018 **war die Nachfrage so groß**, dass viele neue Schiffe auf dem EU-Markt eingeführt und kein einziges Schiff ausgesondert wurde

FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, REGISTRIERT IN DER EU (ANZAHL DER SCHIFFE)



Quelle: Hader, A (2018)

FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, REGISTRIERT IN DER RMD[32] - REGION (ANZAHL DER SCHIFFE)



Quelle: Hader, A (2018)

153 der Schiffe, oder 43% der Flusskreuzfahrtschiffe in der EU sind in der Schweiz registriert. Hinsichtlich der Anzahl registrierter Schiffe dominiert die Schweiz nicht nur die EU, sondern auch die Rhein-Main-Donau-Region (R-M-D). Die Schweiz hält auch einen großen Anteil auf den Flüssen Rhône-Saône, der Seine und der Elbe. Dies kann dadurch erklärt werden, dass viele Schifffahrtsunternehmen ihren Hauptsitz in Basel und in anderen Schweizer Städten haben. Die meisten dieser Flusskreuzfahrtschiffe gehören zu vier Betreibern aus den USA, die aber in der Schweiz verwaltet werden.

In Deutschland sind 58 Flusskreuzfahrtschiffe registriert, damit liegt es auf Rang 2. Die Verteilung unter den Flüssen zeigt Ähnlichkeiten mit der Schweiz. Mit jeweils 43 Schiffen sind in den Niederlanden und Malta gleich viele Flusskreuzfahrtschiffe registriert, beide Länder nehmen den dritten Rang ein. In den Niederlanden registrierte Schiffe fahren hauptsächlich auf niederländischen Flüssen, während die in Malta registrierten Schiffe hauptsächlich im Rhein-Main-Donau-Raum und gelegentlich in Frankreich unterwegs sind. Die Nutzer der in Malta registrierten Schiffe sind Eigner aus den USA, Australien, Malaysia, der Slowakei und den Niederlanden.

In Frankreich, an vierter Stelle, sind 32 Flusskreuzfahrtschiffe registriert, die hauptsächlich auch dort betrieben werden. In Portugal sind 14 Flusskreuzfahrtschiffe registriert, die hauptsächlich den Douro befahren. Die Beliebtheit des Douro ist in der letzten Zeit stark gestiegen. Der Hauptteil der Flotte wird durch ein portugiesisches Unternehmen betrieben.

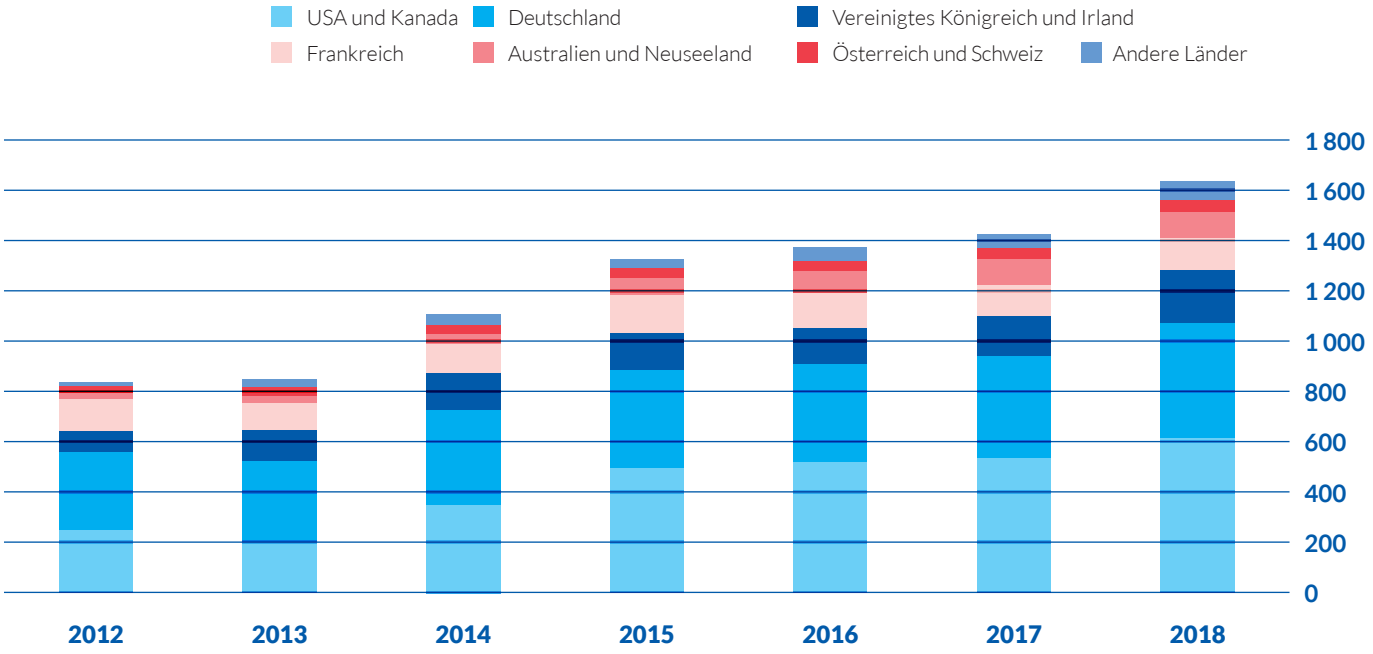
Vier Schiffe sind in Bulgarien registriert, sie befahren die Donau. Diese Flotte wird aktuell modernisiert, um auf dem Rhein fahren zu können. Drei Schiffe, die auf dem Götakanal zwischen Stockholm und Göteborg unterwegs sind, sind in Schweden registriert. In Österreich sind nur zwei Donauschiffe registriert. Jeweils ein Flusskreuzfahrtschiff ist in einem der folgenden Länder registriert: Belgien, Luxemburg, Tschechische Republik, das Vereinigte Königreich, Polen und Ukraine. Viele verschiedene Registrierungsstaaten sind auch auf der Elbe und den Wasserstraßen zwischen der Elbe, der Oder und der baltischen Küste zu finden. Da die Flottenstruktur derjenigen auf der Seine und der Rhône sehr ähnlich ist, sind auch die Registrierungsstaaten der auf diesen Flüssen fahrenden Schiffe sehr ähnlich.

[32] *Rhein/Main/Main-Donau-Kanal/Donau Region*

NACHFRAGE NACH FLUSSKREUZFAHRTEN

Trotz Niedrigwasser erlebte die Flusskreuzfahrtbranche im Jahr 2018 einen Boom. Die Zahl der Flusskreuzfahrtpassagiere auf europäischen Flüssen stieg um 14,6% auf stolze 1,64 Millionen. US-Amerikaner und Kanadier bildeten erneut die wichtigste Zielgruppe mit einem Anteil von 37,7%, gefolgt von Deutschen (28,1%) und Briten sowie Iren (12,8%).

ZAHL DER FAHRGÄSTE AUF EUROPÄISCHEN KREUZFAHRTSCHIFFEN NACH NATIONALITÄT (IN 1 000)



Quelle: IG River Cruise / Deutscher Reiseverband (DRV) / SeaConsult

Das starke Wachstum im Jahr 2018 spiegelt den Kapazitätsanstieg der letzten Jahre wider. Allein im Jahr 2018 betrug der Nettoanstieg der Kapazität 13 Schiffe und rund 1.462 Betten. Niedrigwasser bedrohte die Branche nicht so stark, da viele Betriebsregionen nicht ernsthaft von Niedrigwasserständen betroffen waren. Dies war besonders in französischen Regionen der Fall, die im Jahr 2018 einen starken Anstieg der Nachfrage erlebten.

Eine weitere Erklärung liegt in Anzeichen für eine sich verjüngende Altersstruktur der Reisenden. Im Jahr 2018 gab es eine Menge jüngerer Menschen, die die Flusskreuzfahrtschiffe erleben wollten. Der Anteil der deutschen Reisenden in der Altersgruppe 41-55 stieg von 11,8% auf 18,3% im Jahr 2018. Der Anteil an Personen im Alter von 26-40 war im Jahr 2018 mit 8,3% im Vergleich zu nur 2% im Jahr 2017 viermal höher.[33]

[33] *Quelle: IG River Cruise / DRV / SeaConsult (2019), Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2018*

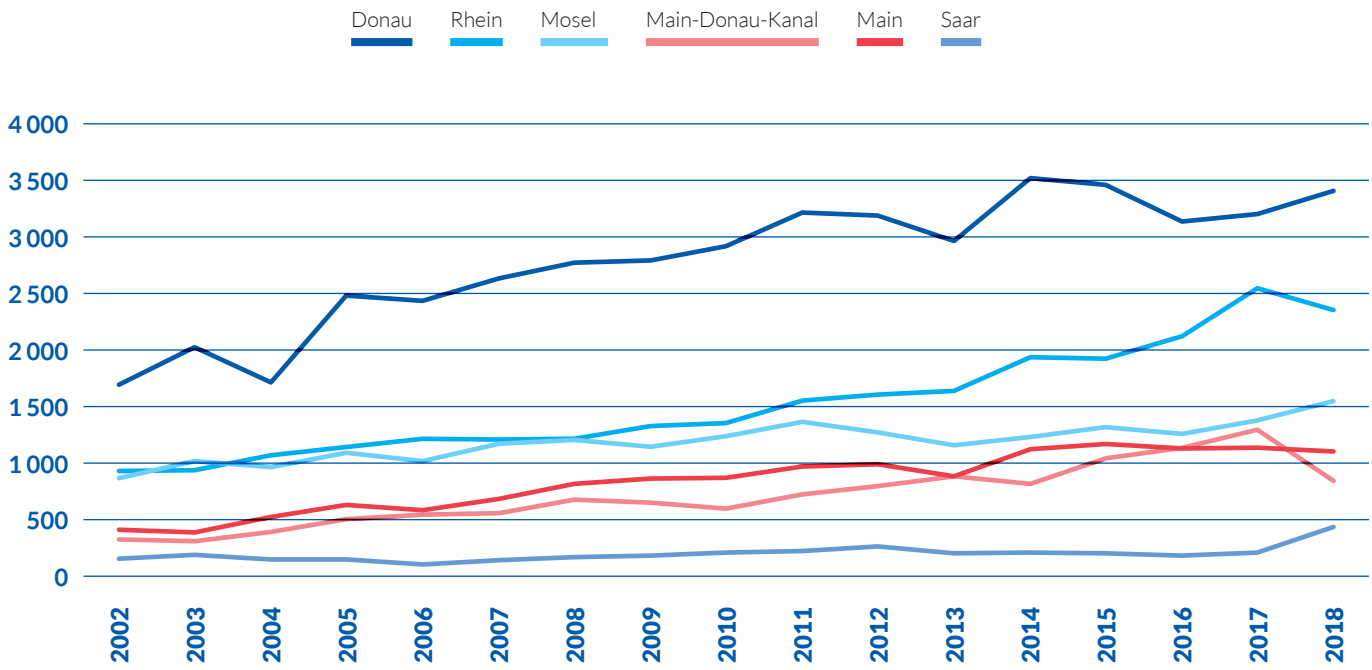
Unter den deutschen Flusskreuzfahrttouristen **war im Jahr 2018 der Anteil der Altersgruppe der 26-40-Jährigen** vier Mal höher als im Vorjahr

Ein weiterer neuer Trend ist der starke Anstieg der Präferenz deutscher Flusskreuzfahrtpassagiere für die Hochpreissegmente: das Premiumsegment erhöhte seinen Marktanteil von 39,4% im Jahr 2017 auf 45,6% im vergangenen Jahr, während die Luxus- und Ultra-Luxus-Segmente (zusammengenommen) von einem Anteil von 6,3% im Jahr 2017 auf 14,3% in Jahr 2018 zulegten. Dank der allgemein gestiegenen Nachfrage und der steigenden Bedeutung der Premium- und Luxussegmente erreichten die Einnahmen aus Ticketverkäufen im Jahr 2018 ein Rekordhoch.
Die Einnahmen aus Tickets, die von deutschen Touristen gekauft wurden, stiegen um 18% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Hinsichtlich der Nationalitäten ist die Gruppe der Reisenden mit dem höchsten Nachfrageanstieg im Jahr 2018 die der „Anderen Nationalitäten" mit Touristen aus Asien, Russland, Skandinavien und Osteuropa. Ihre Zahl stieg insgesamt um 41%. Der zweitstärkste Anstieg wurde bei britischen und irischen Touristen beobachtet (+31%). Die Zahl der zwei größten Nationalitäten (US-Amerikaner/Kanadier und Deutsche) stieg mit etwa gleicher Rate (14,3%, beziehungsweise 14,7%).

Daten zur Anzahl der Kreuzfahrtschiffe, die die Schleusen entlang des Rheins, der Donau, der Mosel und anderer Flüsse passierten, zeigen einen Anstieg für die Donau um 6% im Jahr 2018. Auf der Mosel zeigen die Zahlen der Schleuse Koblenz einen Anstieg der Schiffe um 12%. Auf der Saar hat sich der Kreuzfahrtverkehr mehr als verdoppelt.

JÄHRLICHE ANZAHL VON DURCHFAHRTEN VON KREUZFAHRTSCHIFFEN AUF EUROPÄISCHEN FLÜSSEN *



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
** Summe des Berg- und Talverkehrs von Kabinenschiffen an folgenden Schleusen: Jochenstein (Donau), Iffezheim (Rhein), Koblenz (Mosel), Kelheim (Main-Donau-Kanal), Kostheim (Main), Kanzem (Saar).*

Die Kurve für die Mosel basiert auf den Kabinenschiffen, die die Schleuse Koblenz passierten, wo die Mosel in den Rhein mündet. Die Zahlen für 2018 decken einen regelrechten Boom des Kreuzfahrtverkehrs auf der Mosel auf. Im Jahr 2018 betrug die Anzahl der Kabinenschiffe, die die Schleuse Koblenz passierten 1 542, ein um 12% höherer Wert als im Jahr 2017. Laut der *Moselkommission* registrierten auch andere Schleusen entlang der Mosel einen starken Anstieg von Kreuzfahrtschiffen im Jahr 2018: die Schleusen von Zeltingen und Fankel, entlang des romantischen Moseltals zwischen Koblenz und Trier gelegen, sahen im Jahr 2018 971 bzw. 1 062 Kreuzfahrtschiffe (+19% und +25%) passieren.[34]

Die Kurve für die Donau zeigt die Zahl der Kabinenschiffe, die die deutsch-österreichische Grenze passierten, die 32 Kilometer stromabwärts von Passau liegt. Diese Stadt ist ein wichtiger Start- und Zielort für Kreuzfahrten nach Wien oder Budapest oder sogar noch weiter stromabwärts. Die Zahl der Kabinenschiffe, die die deutsch-österreichische Grenze passierten, stieg im Jahr 2018 um 6% und erreichte 3 406 Durchfahrten.

Der Kreuzfahrtverkehr von Passau stromabwärts besteht aus Kurzreisen von 5, 7 oder 8 Tagen auf den Routen Passau-Wien-Bratislava-Budapest-Passau und Wien-Bratislava-Budapest, sowie aus Reisen zu Rhein- und Mainhäfen. Die Zahl dieser Kurzkreuzfahrten kann außerdem an der Schleuse Gabčíkovo an der slowakisch-ungarischen Grenze beobachtet werden. Laut *Donaukommission* betrug die Zahl der Kabinenschiffsdurchfahrten bei Gabčíkovo im Jahr 2018 3.945, wobei 548 800 Passagiere transportiert wurden.

Passau ist auch Startpunkt für längere Reisen ins Donaudelta mit einer Dauer von 14, 15 oder 16 Tagen. Die Zahl der Passagiere und Schiffsdurchfahrten bei diesen Reisen kann durch einen Blick auf die Zahlen der Schleuse Mohacs in Südungarn festgestellt werden. Im Jahr 2018 gab es 754 Kabinenschiffsdurchfahrten, was 106,6% der Anzahl von 2017 entspricht. Die Zahl der Passagiere auf diesen längeren Donaureisen betrug im Jahr 2018 103 560 (+6.6% im Vergleich zu 2017).[35]

[34] Quelle: Moselkommission (2019), Verkehrszahlen Mosel 2018, März 2019
[35] Quelle: Donaukommission (2019, Marktbeobachtung der Donauschifffahrt – Bilanz 2018, April 2019

FLUSSKREUZFAHRT-SCHIFFE MIT 10 BIS 39 BETTEN IN EUROPA

Einführung

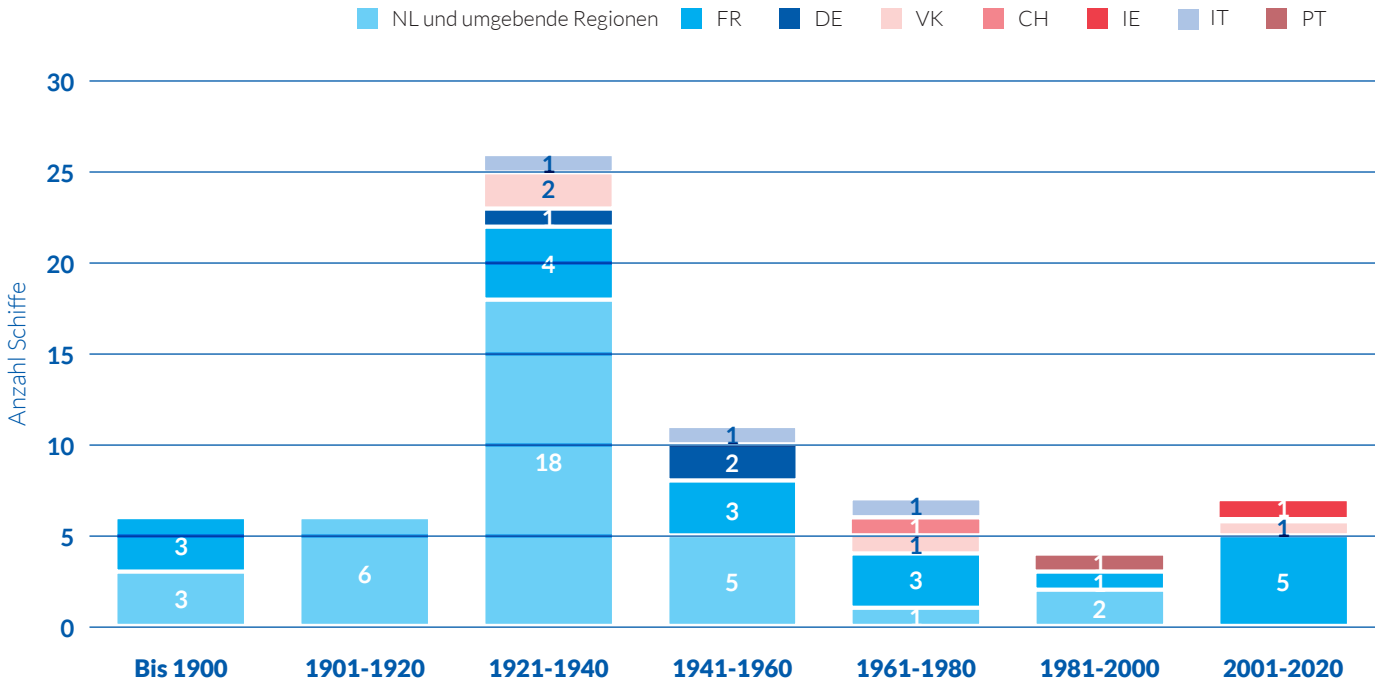
Die Kreuzfahrtflotte mit 10 bis 39 Betten ist älter als die Kreuzfahrtflotte mit 40 oder mehr Betten. Die meisten kleinen Flusskreuzfahrtschiffe sind frühere Frachtschiffe, die seit den 1980er Jahren in Kreuzfahrtschiffe (Freycinet-Typ) umgewandelt wurden.

Die Analyse der Flotte zeigt, dass es auf den europäischen Flüssen 67 kleine Flusskreuzfahrtschiffe gibt. Es gibt auch einige Schiffe mit weniger als 10 Betten, die auf europäischen Flüssen und Kanälen betrieben werden. Solche Schiffe werden in dieser Analyse nicht berücksichtigt.

Trotz des ziemlich hohen Alters der kleinen Flusskreuzfahrtschiffe in Europa kann diese Flotte auch modern, sogar luxuriös sein und passt gut zu den historischen Kanälen und Stadtansichten. Diese Flotte ist ebenso für eine pittoreske Gourmetreise geeignet.

Die Flotte kleiner Flusskreuzfahrtschiffe, die in Europa betrieben wird, setzt sich aus **67 Schiffen** zusammen, deren Großteil älter als **50 Jahre ist**

ALTERSSTRUKTUR KLEINER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE IN EUROPA (NACH BAUJAHR UND BETRIEBSREGION)

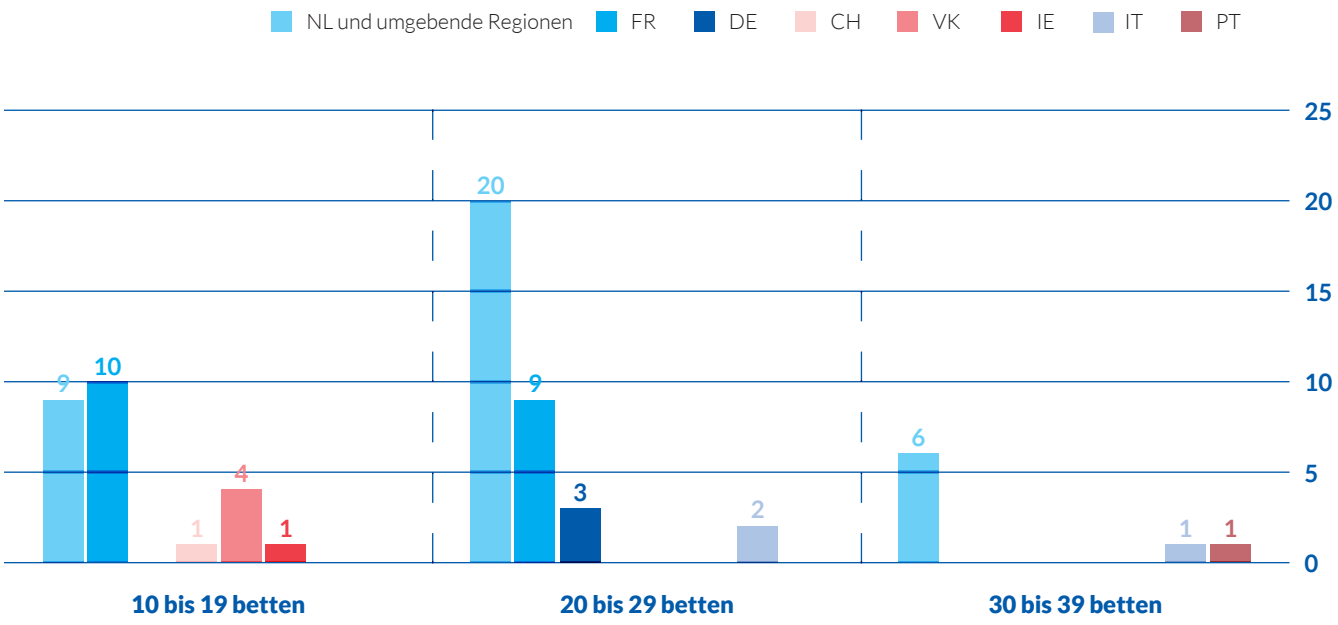


Quelle: A. Hader, Januar 2019

In der ältesten Gruppe (Schiffe, die vor 1900 gebaut wurden), wurden drei Schiffe im Jahr 1897 und drei weitere Schiffe an einem unbekannten Datum hergestellt. Sechs Schiffe wurden zwischen 1906 und 1913 gebaut. Die Altersklasse mit der größten Anzahl kleiner Schiffe enthält Schiffe, die in den 1920er und 1930er Jahren gebaut wurden. 26 kleine Flusskreuzfahrtschiffe gehören in diese Altersklasse, sie wurden meist aus ehemaligen Frachtschiffen umgewandelt.

Seitdem setzte sich der Rückgang der Neubauaktivität für diese kleinen Schiffe bis zum Ende des Jahres 2000 fort: 11 Schiffe wurden zwischen 1941 und 1960 gebaut, sieben zwischen 1961 und 1980 und vier zwischen 1981 und 2000. Zwischen 2001 und 2019 wurden sieben neue Schiffe gebaut. Von diesen sieben Neubauten wurden fünf neue Schiffe von *CroisiEurope* zwischen 2014 und 2016 in Auftrag gegeben. Die Zahl der Neubauten ist sehr klein im Vergleich zu den mehr als 250 neuen, größeren Flusskreuzfahrtschiffen, die im selben Zeitraum gebaut wurden.

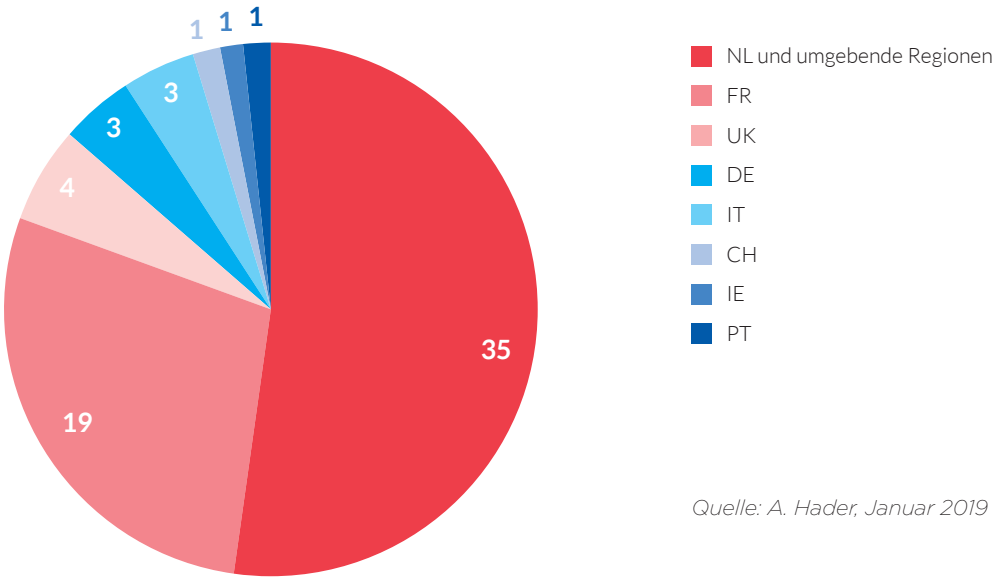
KAPAZITÄTEN KLEINER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE IN EUROPA
(NACH ANZAHL DER BETTEN UND BETRIEBSREGION)



Quelle: A. Hader, Januar 2019

Nahezu die Hälfte (34) der 67 kleinen Flusskreuzfahrtschiffe hat eine Kapazität zwischen 20 und 29 Betten, 25 Schiffe haben eine Kapazität zwischen 10 und 19 Betten. Nur wenige Schiffe (8) haben eine Kapazität zwischen 30 und 39 Betten. Unter den 25 kleinen Flusskreuzfahrtschiffen der kleinsten Gruppe liegt die allgemeine Kapazität bei 12 Betten.

FAHRTGEBIETE DER KLEINEN FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE (IN ZAHL DER SCHIFFE)



Quelle: A. Hader, Januar 2019

Die Verteilung der Schiffe pro Fahrtgebiet zeigt, dass es zwei regionale Nischen für kleine Flusskreuzfahrtschiffe gibt.

Die größere Nische liegt im niederländischen Netz von Flüssen und Kanälen, mit 35 kleinen Flusskreuzfahrtschiffen, die in diesem Gebiet unterwegs sind. Viele von ihnen können Rundreisen in den Niederlanden anbieten, fahren aber auch über die belgische, französische und deutsche Grenze. Diese Region ist bei vielen Fahrradfahrern beliebt, die die kleinen Flusskreuzfahrtschiffe als Hotel beim Ortswechsel nutzen.

Das zweite beliebte Fahrtgebiet umfasst die französischen Kanäle, wo 19 kleine Flusskreuzfahrtschiffe betrieben werden, hauptsächlich im Burgund und in der Provence. Auf französischen Kanälen gibt es keine kleinen Flusskreuzfahrtschiffe mit mehr als 30 Betten. *CroisiEurope* hat jedoch in den letzten Jahren eine neue Serie von fünf Schiffen mit 22 Betten angeschafft. Eine weitere französische Besonderheit sind die sehr kleinen Flusskreuzfahrtschiffe, die oft nur vier bis acht Betten besitzen, aber in dieser Analyse nicht berücksichtigt wurden.

Der Rest der kleinen Flusskreuzfahrtschiffe, 13 insgesamt, ist auf sechs andere Staaten verteilt. In Deutschland gibt es nur drei solcher Schiffe. Die deutsche Flusskreuzfahrtflotte besteht vorwiegend aus größeren Schiffen. Im Vereinigten Königreich fahren nur vier kleine Flusskreuzfahrtschiffe in Schottland und auf der Themse. Es lohnt sich, darauf hinzuweisen, dass es viele Schiffe mit weniger als 10 Betten auf den engen Kanälen des Vereinigten Königreichs gibt, die aber in dieser Analyse nicht berücksichtigt sind. In Italien fahren drei Schiffe auf der Lagune von Venedig bzw. auf dem Po, eines davon ist in den Niederlanden registriert. Auf dem Shannon in Irland haben die meisten Flusskreuzfahrtschiffe ebenfalls weniger als 10 Betten. Nur ein Schiff, das nach dem Jahr 2000 gebaut wurde, passt in die gewählten Kriterien dieser Analyse und gehört zur kleineren Gruppenkategorie.

80% der kleinen Flusskreuzfahrtschiffe befahren das niederländische (35 Schiffe) und/oder französische (19 Schiffe) Fluss- und Kanalnetz

08

TAGESAUSFLUGS-SCHIFFE

- Deutschland (913), die Niederlande (510), Frankreich (365), Italien (352) und die Schweiz (255) verzeichnen die höchste Anzahl von Tagesausflugsschiffen in Europa.
- Tagesausflugsschiffe sind ein wichtiges Feld für die Einführung neuer, sauberer Technologien. Zum Beispiel wurde 2018 auf der Seine in Paris ein Tagesausflugsschiff mit einer Länge von 38 Metern eingeführt, ausgestattet mit einem zu 100% elektrischen Antrieb.
- Allgemein ist die Anzahl der Tagesausflugsschiffe in den Rheinstaaten ziemlich stabil. In großen Städten weist die Größe der Flotte meist einen steigenden Trend auf.

EINFÜHRUNG

Die Passagierschifffahrt auf Binnenwasserstraßen hat drei Hauptbranchensegmente: Flusskreuzfahrten, Tagesausflüge auf Flüssen/Kanälen (einschließlich Fährverkehr) und Tagesausflugsfahrten auf Seen. Laut Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] sind die fünf Länder in Europa mit dem höchsten Umsatz in der Passagierschifffahrt (Anteil des europäischen Umsatzes in Prozentpunkten): die Schweiz (23,3%), Deutschland (20,3%), Italien (15,5%), Frankreich (13,9%) und die Niederlande (8,4%). Laut den Definitionen von Eurostat enthält der Umsatz in der Passagierschifffahrt auf Binnenwasserstraßen Umsatz, der von Flusskreuzfahrtschiffen, Tagesausflugsschiffen auf Flüssen/Kanälen und Fähren und Tagesausflugsschiffen auf Seen generiert wird. Getrennte Umsatzzahlen sind nicht verfügbar.

Es gibt aktuell keine Eurostat-Daten über die Zahl der Passagierschiffe oder über die Zahl der Passagiere auf Binnenwasserstraßen.[36] Daher wurde eine statistische Analyse der nationalen Datenbanken der europäischen Staaten durchgeführt und ermittelt, dass die Schweiz, Deutschland, Italien, Frankreich und die Niederlande nicht nur den höchsten Umsatz aller europäischen Staaten erzielen, sondern auch die höchste Anzahl an Tagesausflugsschiffen (auf Flüssen/Kanälen und Seen zusammengenommen, einschließlich Fähren) besitzen.

Für Deutschland, Italien, die Niederlande, Frankreich und die Schweiz sind eigene Schiffsdatenbanken für Tagesausflugsschiffe verfügbar. Für andere Länder, in Mittel- und Osteuropa, wird von den Statistikämtern oder Verwaltungen nur die Gesamtzahl der Passagierschiffe angegeben. Dennoch kann auch für diese Länder auf indirekte Weise die Zahl der Tagesausflugsschiffe bestimmt werden, indem die Zahl der Flusskreuzfahrtschiffe für jedes europäische Land (siehe das Kapitel über Flusskreuzfahrten) berücksichtigt wird.

Durch diese indirekte Berechnung ergeben sich die Daten zu Tagesausflugsschiffen in Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Ungarn und Rumänien wie folgt: von 117 Passagierschiffen in Polen, sind 116 Tagesausflugsschiffe. Die Zahl der Passagiere betrug im Jahr 2017 1,26 Millionen, im Vergleich zu 1,28 Millionen im Jahr 2016 und 1,1 Millionen im Jahr 2015.

In der Tschechischen Republik gab es im Jahr 2017 88 Passagierschiffe, im Vergleich zu 85 im Jahr 2016 und 78 im Jahr 2015. Von den 88 Passagierschiffen, die 2017 in der Tschechische Republik registriert waren, sind 87 Tagesausflugsschiffe und eines ist ein Kreuzfahrtschiff. In der Slowakei, einem Land mit wenigen Seen, sind aktuell weniger als 20 Passagierschiffe registriert.

Die Passagierschiffe in Ungarn, der Slowakei und Rumänien sind alle Tagesausflugsschiffe, da keines dieser Länder über ein Flusskreuzfahrtschiff verfügt (siehe das Kapitel über Flusskreuzfahrten). Ungarn besitzt eine ziemlich hohe Zahl an Tagesausflugsschiffen (132 im Jahr 2017), auf der Donau und dem Balaton. Die Zahl der Tagesausflugspassagiere auf der Donau ging in den vergangenen Jahren von 709 000 Passagieren im Jahr 2005 auf 216 000 Passagiere im Jahr 2016 wegen eines Anstiegs bei den Ticketpreisen zurück. Die Zahl der Passagiere auf dem See Balaton jedoch blieb über die Jahre ziemlich konstant und betrug 531 000 Passagiere im Jahr 2016.[37] In Rumänien waren in den Jahren 2016 und 2017 75 Passagierschiffe registriert, 65 im Jahr 2015.[38]

[36] Im Jahr 2019 startete Eurostat mit Pilotstudien, um in der Zukunft Datenbanken zu entwickeln.
[37] Quelle: Daten bereitgestellt vom ungarischen Statistikamt.
[38] Quelle: Rumänisches Statistikinstitut.

Kurze Profile der fünf größten Länder nach der Anzahl der registrierten Tagesausflugsschiffe in Europa:

DEUTSCHLAND **783** Tagesausflugs-schiffe auf Flüssen und Kanälen **130** Tagesausflugs-schiffe auf Seen

Deutschland besitzt nicht nur viele Flüsse, sondern auch viele Seen, besonders in der Nähe der Alpen und in den nordöstlichen Teilen des Landes. Es sind jedoch weniger Seenschiffe registriert als in der Schweiz oder Italien. Andererseits ist die Anzahl der Tagesausflugsschiffe, die auf Flüssen oder Kanälen in Deutschland aktiv sind, die höchste in Europa.

DIE NIEDERLANDE **510** Tagesausflugs-schiffe auf Flüssen und Kanälen

Das Land hält im Segment Tagesausflugsschiffe eine wichtige Position, seine Bedeutung wird vielleicht am besten an den berühmten Tagesausflugsschiffen in Amsterdam sichtbar. Die Altersstruktur der niederländischen Tagesausflugsschiffe ist der der deutschen Tagesausflugsschiffe auf Flüssen und Kanälen sehr ähnlich.

FRANKREICH **365** Tagesausflugs-schiffe auf Flüssen und Kanälen

Die drei Segmente der Passagierschifffahrt sind in Frankreich alle vorhanden, aber das Segment Fluss ist am bedeutendsten. Tagesausflugsschiffe in Paris transportieren beispielsweise mehr als 7 Millionen Passagiere pro Jahr. Paris hat einen Anteil von 70% der auf französischen Tagesausflugsschiffen beförderten Passagiere.

SCHWEIZ **8** Tagesausflugs-schiffe auf Flüssen und Kanälen **247** Tagesausflugs-schiffe auf Seen

Die Schweiz hat die größte Anzahl an Tagesausflugsschiffen auf Seen in Europa. Tagesausflugsschiffe auf Flüssen spielen dagegen nur eine sehr kleine Rolle. Tagesausflugsschiffe im Linienverkehr auf Seen sind in das öffentliche Personenbeförderungssystem integriert. Mehr als 11 Millionen Passagiere werden jedes Jahr auf diesen Schiffen gezählt.

ITALIEN **161** Tagesausflugs-schiffe auf Flüssen und Kanälen **191** Tagesausflugs-schiffe auf Seen

Der stärkste Fokus des Landes hinsichtlich der Passagierschifffahrt liegt im Segment See: Italien besitzt die zweithöchste Zahl an Tagesausflugsschiffen, die seine Seen befahren. Die Nachfrageanalyse zeigt, dass die Zahl der Passagiere in diesem Segment ebenso hoch ist wie in der Schweiz. Trotz der Tatsache, dass Tagesausflugsschiffe auf Flüssen nur eine relativ geringe Rolle spielen, ist darauf hinzuweisen, dass die Passagierschifffahrt auf den Kanälen Venedigs für die Wirtschaft Italiens nicht vernachlässigbar ist (161 Schiffe sind in Venedig aktiv).

TAGESAUSFLUGS-SCHIFFE

AUF FLÜSSEN UND KANÄLEN

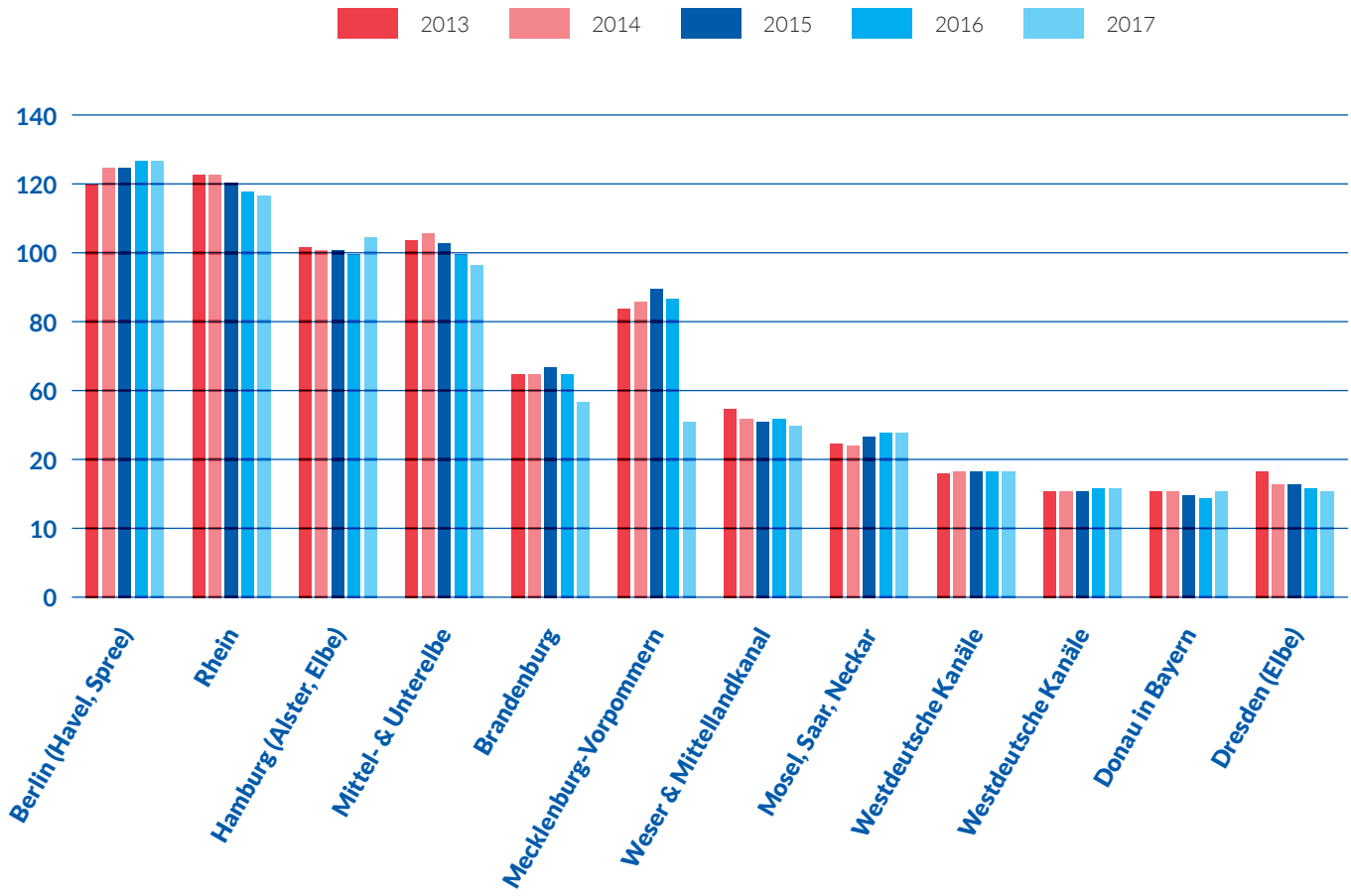
	Gesamtzahl der Tagesausflugs-schiffe auf Flüssen und Kanälen:	Gesamtkapazität (Passagierplätze):	Anzahl der Passagiere pro Jahr:
DEUTSCHLAND	783	168 799	34 Millionen (Schätzung)

Die beiden größten deutschen Städte, Berlin und Hamburg, spielen in diesem Segment eine wichtige Rolle, ebenso wie der Rhein. In Berlin waren im Jahr 2017 127 Tagesausflugsschiffe mit einem Heimathafen in Berlin registriert und diese werden auf der Havel und der Spree ebenso betrieben wie auf den Kanälen in und um Berlin. Hamburg folgt knapp dahinter, mit 105 Schiffen auf Alster und Elbe. Berlin und Hamburg sind auch die beiden deutschen Regionen, in denen die Anzahl der registrierten Tagesausflugsschiffe während der vergangenen zehn Jahre am stärksten gestiegen ist: zwischen 2007 und 2017 stieg die Zahl der Tagesausflugsschiffe um 25 in Hamburg, und um 14 in Berlin. Hinsichtlich der Kapazität (Passagierplätze) verzeichnete Hamburg zwischen 2007 und 2017 das stärkste Wachstum (+26%) in Deutschland.

In diesem Marktsegment wurde die Saison von einem „Ostern bis Oktober"-Modell ausgeweitet, indem auch vor Weihnachten Bootsfahrten angeboten werden. Dies hatte nicht nur einen positiven Effekt auf den Umsatz, sondern auch auf die in diesem Sektor beschäftigten Personen, die nun meist eine Festanstellung erhalten, im Vergleich zu saisonalen Arbeitsverträgen in der Vergangenheit.

Grundsätzlich sind Tagesausflugsschiffe auch ein wichtiges Feld für die Einführung neuer, sauberer Technologien. Schiffseigner bevorzugen derzeit eher die Ersetzung oder die Umwandlung bestehender Tagesausflugsschiffe als den Neubau. Dies wird etwa durch die Verschärfung der neuen europäischen technischen Anforderungen (von 2008 bis 2018) erklärt, aber auch durch die große Ungewissheit in Bezug auf alternative Antriebssysteme im Hinblick auf die Umweltvorschriften in urbanen Zentren.

ANZAHL AN TAGESAUSFLUGSSCHIFFEN AUF FLÜSSEN UND KANÄLEN IN DEUTSCHLAND PRO REGION



Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf deutscher Schiffsdatenbank (ZBBD)

Der Rhein zählt insgesamt 31 155 Passagierplätze. Dabei hält der romantische Mittelrhein (berühmt für seine Burgen und kleinen Städte) 55% dieser Kapazitäten, der Niederrhein (mit großen Städten wie Köln und Düsseldorf) 40% und der Oberrhein 5%.

Im Vergleich dieser Zahlen mit der Grafik zur Anzahl der Schiffe oben, kann festgestellt werden, dass die durchschnittliche Zahl an Passagierplätzen pro Tagesausflugschiff sich von Region zu Region unterscheidet. Rheinschiffe haben eine ziemlich große Durchschnittskapazität von 266 Plätzen, ähnlich den Schiffen auf der Mosel und der Saar (279). Donauschiffe sind die größten, mit einem Durchschnitt von 347 Passagierplätzen im Jahr 2017.

In Berlin (168) und Hamburg (187) sind die Tagesausflugsschiffe wesentlich kleiner, auf Grund der begrenzten Größe der Wasserstraßen, Schleusen und der niedrigen Brücken in den Städten (beispielsweise die Brücken in der *Speicherstadt* in Hamburg, erbaut im Jahr 1888).

DEUTSCHE REGIONEN MIT HÖHEREN KAPAZITÄTEN DER TAGESAUSFLUGSSCHIFFE (PASSAGIERPLÄTZE) **IM JAHR 2017 IM VERGLEICH ZUM JAHR 2007, EINSCHLIESSLICH WACHSTUMSRATE** (%)

Region	2017 / 2007 in %
Hamburg	+26%
Donau in Bayern	+16%
Unterelbe	+8%
Oberrhein	+7%
Mosel & Saar	+6%
Berlin (Havel & Spree)	+5%
Mittelelbe	+3%
Dresden und obere Elbe	+2%
Main & Main-Donau-Kanal	+2%

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf deutscher Schiffsdatenbank (ZBBD)

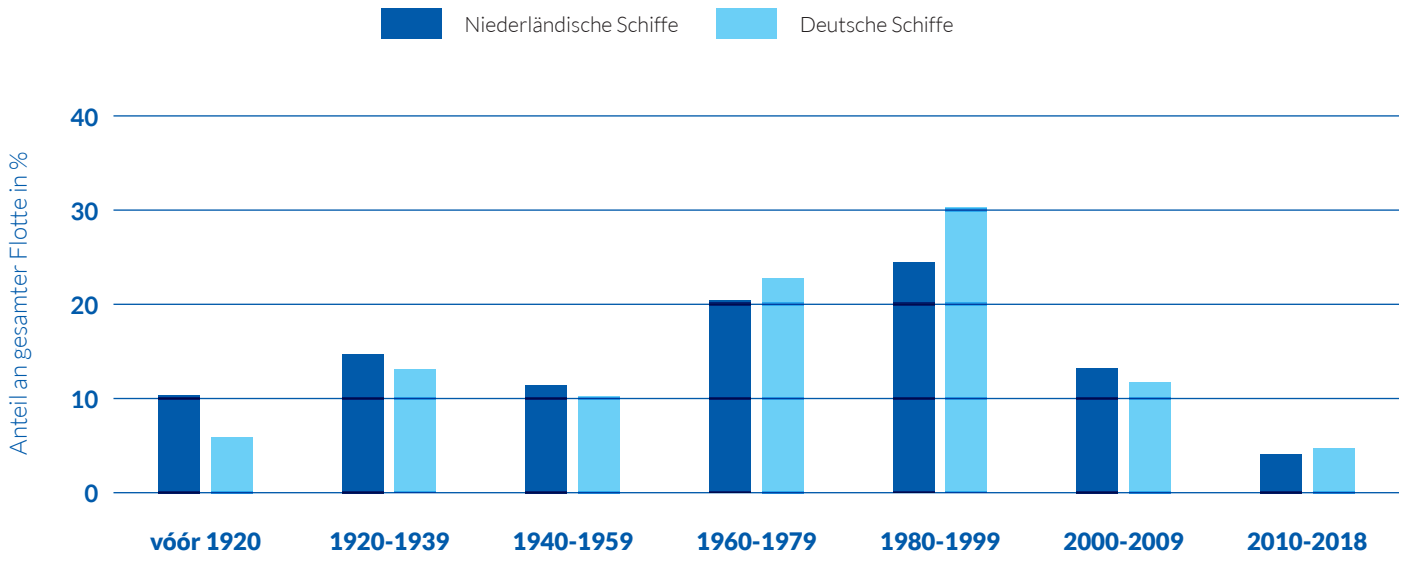
In den Niederlanden stellen Tagesausflugsschiffe einen integralen Teil des Tourismus dar, besonders in Amsterdam mit seinen kleinen Kanälen *(Grachten)*, einem UNESCO Weltkulturerbe seit 2010. Laut der Stadt Amsterdam[39] existieren in der Stadt 165 dieser Kanäle mit einer Gesamtlänge von 75 km. Die älteste Gracht datiert von 1385. Es gibt 14 Schleusen im Netz und 1 282 Brücken; laut Informationen der Stadt summiert sich die Zahl der *rondvaartboten* (Tagesausflugsschiffe) in Amsterdam auf 110.

Nach der Schiffsdatenbank *IVR* sind in Amsterdam mehr Tagesausflugsschiffe aktiv: 143 Tagesausflugsschiffe[40] in der Datenbank IVR haben Amsterdam als Heimathafen oder sind im Besitz von Unternehmen, die ihren Hauptsitz in Amsterdam haben. Diese 143 Schiffe stellen 28% der Gesamtzahl an Tagesausflugsschiffen im Land dar.

Der Vergleich mit der Altersstruktur der deutschen Tagesausflugsschiffe (auf Flüssen/Kanälen) fördert ein ähnliches Gesamtbild zutage (siehe folgende Grafik). Die Daten der Baujahre (Quelle: IVR) zeigen, dass nur ein sehr kleiner Teil der niederländischen Tagesausflugsschiffe nach 2009 gebaut wurde, was dadurch erklärt wird, dass Schiffseigner aktuell die Ersetzung oder Umwandlung bestehender Tagesausflugsschiffe eher bevorzugen als den Neubau.

[39] https://amsterdam.org/nl/feiten-en-cijfers.php
[40] Die folgenden Schiffstypen in der Datenbank IVR wurden hierbei in Betracht gezogen: Tagesausflugsschiffe, Passagierschiffe des Amsterdamer Typs, Passagierfähren und Passagierschiffe < 45 m.

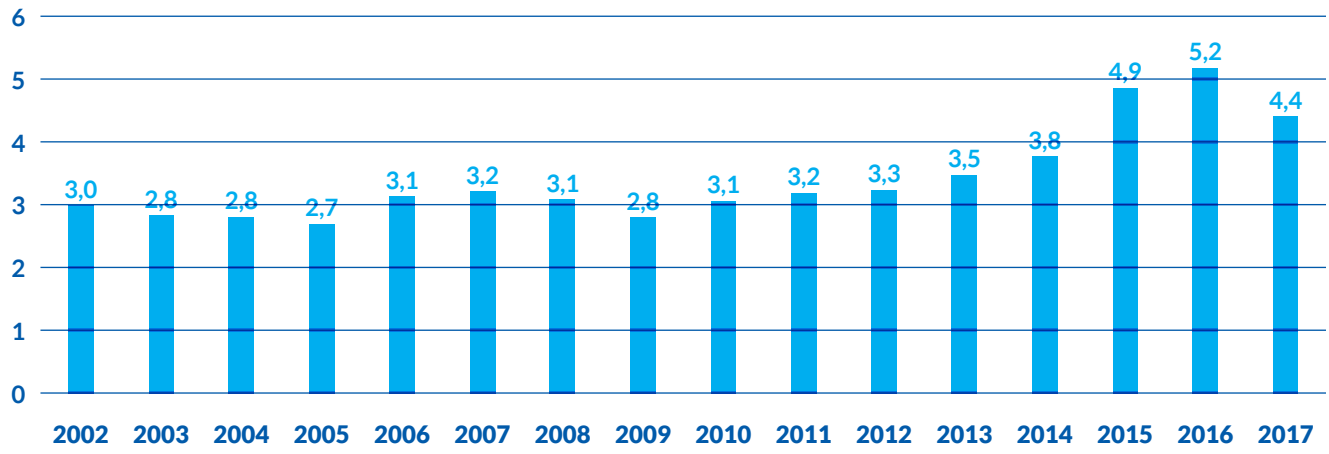
ALTERSSTRUKTUR DER TAGESAUSFLUGSSCHIFFE AUF FLÜSSEN ODER KANÄLEN IN DEN NIEDERLANDEN UND IN DEUTSCHLAND (IN %)



Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf der Datenbank IVR (NL) und ZBBD (DE)

In Bezug auf die Nachfrage gibt es keine offiziellen Daten zu den Passagieren, die im ganzen Land befördert werden, aber es gibt Zahlen, die von der Stadt Amsterdam bereitgestellt wurden.

ANZAHL DER PASSAGIERE AUF TAGESAUSFLUGSSCHIFFEN IN AMSTERDAM
(IN MILLIONEN PERSONEN)



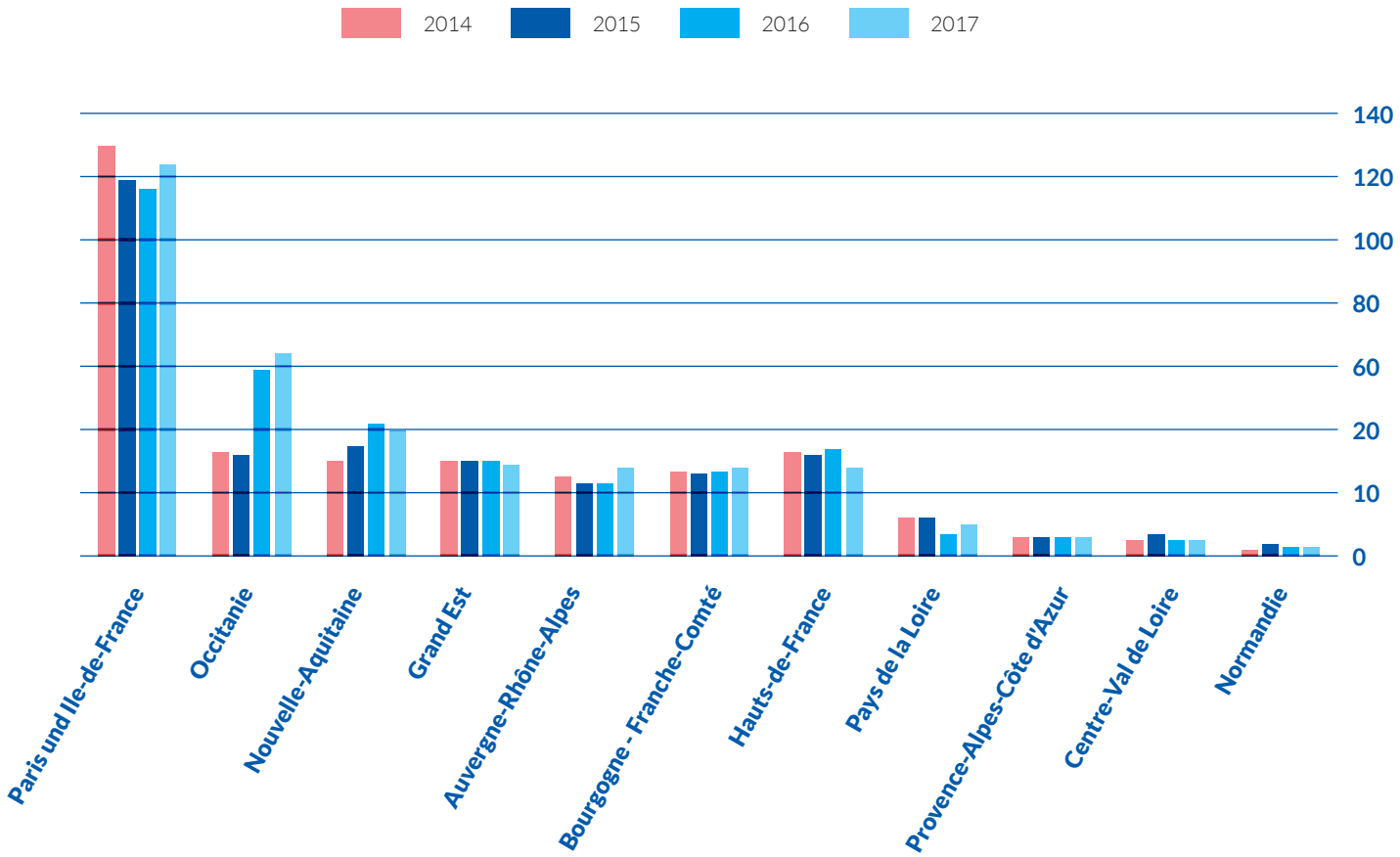
Quelle: Stadt Amsterdam (Kerncijfers Amsterdam)

Seit 2010 wird ein ansteigender Trend beobachtet. Der Höhepunkt im Jahr 2016 hängt mit einem starken Rückgang in einer anderen europäischen Hauptstadt zusammen – Paris. Tatsächlich ging die Passagierschifffahrt in Paris und der umliegenden Region Ile-de-France im Jahr 2016 stark zurück, hauptsächlich wegen der Terrorangriffe. Die kombinierten Ergebnisse für beide Städte zeigen, dass Krisensituationen eine Auswirkung auf das Verhalten der Touristen besitzen, die dann dazu neigen, den Zielort zu wechseln.

	Gesamtzahl der Tagesausflugsschiffe auf Flüssen und Kanälen:	Gesamtkapazität (Passagierplätze):	Anzahl der Passagiere pro Jahr:
FRANKREICH	365	47 584	10,6 Millionen (2017)

Die Durchschnittskapazität pro Schiff unterscheidet sich erheblich zwischen Paris (233 Passagierplätze) und allen anderen Teilen Frankreichs (78). Auf nationaler Ebene, mit einem Durchschnittswert von 130, sind daher die großen Unterschiede in der Größe der Schiffe und in den touristischen Konzepten verborgen.

ANZAHL AN TAGESAUSFLUGSSCHIFFEN AUF FLÜSSEN UND KANÄLEN IN FRANKREICH PRO REGION

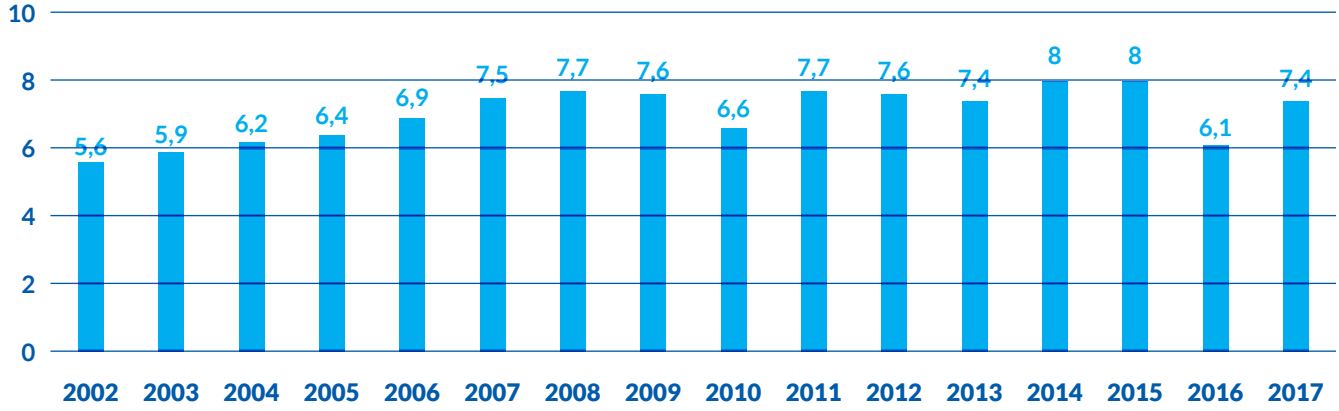


Quelle: Voies Navigables de France (VNF)

Der Anteil von Paris und der umliegenden Region Ile-de-France beträgt bezüglich der Anzahl der Schiffe 34%, 61% hinsichtlich der Kapazität (Passagierplätze) und 70% bezüglich der beförderten Passagiere. Dies bestätigt nicht nur die größere Kapazität, sondern auch den höheren Nutzungsgrad der Pariser Tagesausflugsschiffe. Mehr als die Hälfte aller Passagiere in Paris (61%) waren im Jahr 2017 ausländische Touristen, während dieser Anteil im Jahr 2014 nur bei 54% lag.

Die folgende Tabelle zur Passagiernachfrage in Paris zeigt den starken Rückgang der Passagiere in Folge der Terrorangriffe in Paris in Jahr 2015 und 2016, wie oben erwähnt. Die Passagiere scheinen nach diesen Krisenjahren nun zurückgekehrt zu sein. Dies gilt auch für die Flusskreuzfahrtschiffe in Paris (siehe das Kapitel über Flusskreuzfahrten).

ANZAHL DER PASSAGIERE AUF TAGESAUSFLUGSSCHIFFEN IN PARIS UND DER REGION ILE-DE-FRANCE (IN MILLIONEN PERSONEN)



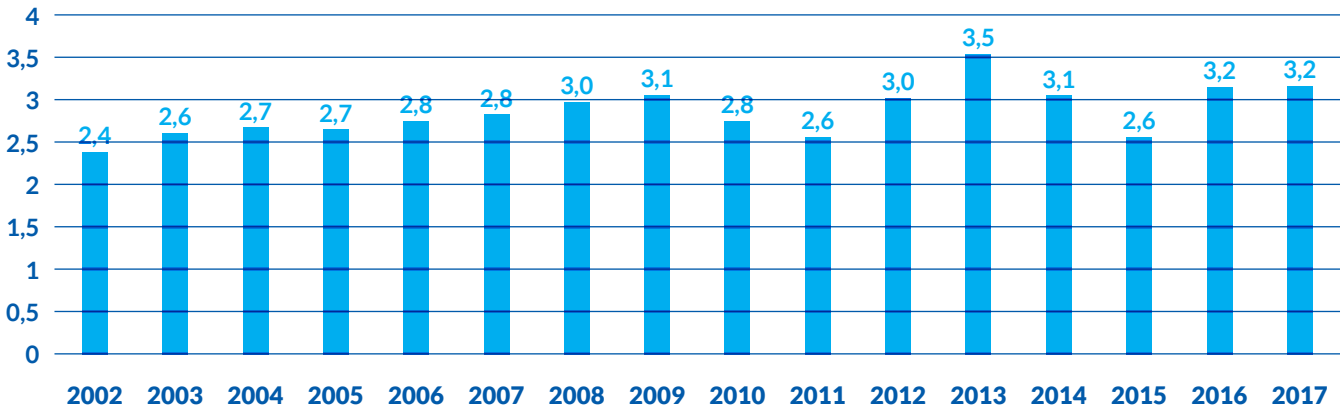
Quelle: Voies Navigables de France (VNF)

In Paris sollten auch einige neue Entwicklungen der Flotte erwähnt werden: Trimarane mit elektrischem Antrieb wurden entwickelt, ausgestattet mit Audio-Guides (anstatt von Lautsprechern) in 14 Sprachen, darunter die Sprachen dreier BRIC-Staaten (Hindi, Russisch, Chinesisch).

Innovation kennt keine Grenzen. Im Jahr 2018 wurde ein neues 38 Meter langes Schiff für die Seine in Paris in Betrieb genommen, zu 100% elektrisch angetrieben (kein Lärm, keine Vibration), das ein Restaurant mit einem Michelin-Stern beherbergt. Der Preis für ein Mittagessen mit drei Gängen liegt bei 100 Euro, bis zu 500 Euro kostet ein Dinner mit fünf Gängen, Wein inklusive.[41] Der steigende Anteil von ziemlich wohlhabenden ausländischen Touristen aus den BRIC-Staaten auf den Schiffen in Paris unterstützt die Geschäftsidee des Unternehmens.

Alle anderen französischen Regionen zusammen beherbergten im Jahr 2017 auf ihren Schiffen 3,2 Millionen Touristen. Darunter sind auch 0,77 Millionen Passagiere auf Tagesausflugsschiffen in Straßburg.[42] Die Flotte in Straßburg umfasst 10 Schiffe im Jahr 2019, jedes mit einer Kapazität von 90-100 Plätzen. Das Unternehmen *Batorama* plant weitere kleine Schiffe zu erwerben, sogenannte „Fluss-Taxis" für luxuriöse Entdeckungstrips in kleinen Gruppen. Neben anderen Projekten, die das Unternehmen leitet, hat es seit 2014 eine Stadttour organisiert, die einen Besuch des europäischen Parlaments einschließt.

ANZAHL DER PASSAGIERE AUF TAGESAUSFLUGSSCHIFFEN IN DEN RESTLICHEN REGIONEN FRANKREICHS (IN MILLIONEN PERSONEN)



Quelle: Voies Navigables de France (VNF)

[41] Siehe den Artikel in Le Parisien (30. August 2018): Alain Ducasse lance son navire ecolo et gastronomique sur la Seine. [Alain Ducasse nimmt sein ökologisches Restaurantschiff auf der Seine in Betrieb].

[42] Quelle: Batorama

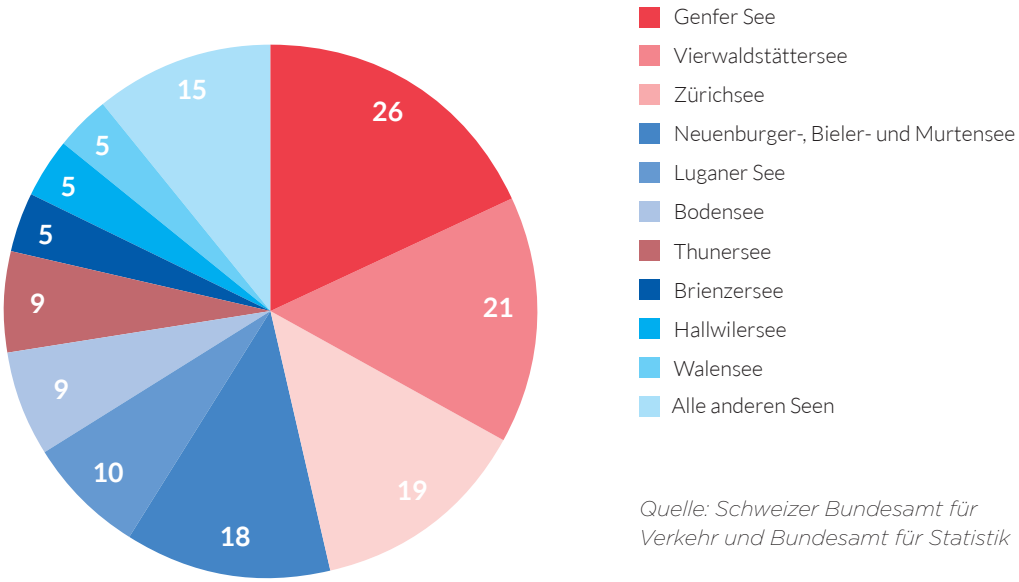
TAGESAUSFLUGS-SCHIFFE
AUF SEEN

SCHWEIZ	Gesamtzahl der Tagesausflugs-schiffe auf Seen:	Anzahl der Passagiere pro Jahr:
	247	11,3 Millionen (2016)

In der Schweiz gehören 150 Tagesausflugsschiffe (von den 142 auf Seen aktiv sind) zur Kategorie der öffentlichen Verkehrsmittel. Dies bedeutet, dass diese Schiffe der Öffentlichkeit zugänglich sind, einem festen Fahrplan folgen und daher eine eidgenössische Lizenz benötigen.[43] Die Unternehmen, die diese Schiffe besitzen und betreiben, können öffentliche oder private Unternehmen sein. Auf Grund des Linienverkehrs (normale Fahrpläne für den Verkehrsbetrieb) kann für diese Schiffe eine gewisse Überschneidung zwischen touristischer und öffentlicher Passagierschifffahrt angenommen werden. Ihre Zahl blieb seit dem Jahr 2000 relativ stabil.[44]

Die zweite Gruppe der Tagesausflugsschiffe in der Schweiz folgt keinem festen Fahrplan, wird aber ganz zu touristischen Zwecken ebenfalls für Tagesausflüge genutzt. Laut dem *Bundesamt für Statistik* sind aktuell 105 dieser Schiffe auf Schweizer Seen aktiv. Diese beiden Gruppen öffentlicher und privater Tagesausflugsschiffe bilden die gesamte Tagesausflugsschiffflotte auf den Seen in der Schweiz (insgesamt 247 Schiffe). Der Aktivitätsbereich der 142 Schiffe im Linienverkehr (öffentlicher Verkehr) wird in der folgenden Abbildung gezeigt.

ANZAHL DER SCHIFFE AUF SEEN IN DER SCHWEIZ IM LINIENVERKEHR (2018)



Quelle: Schweizer Bundesamt für Verkehr und Bundesamt für Statistik

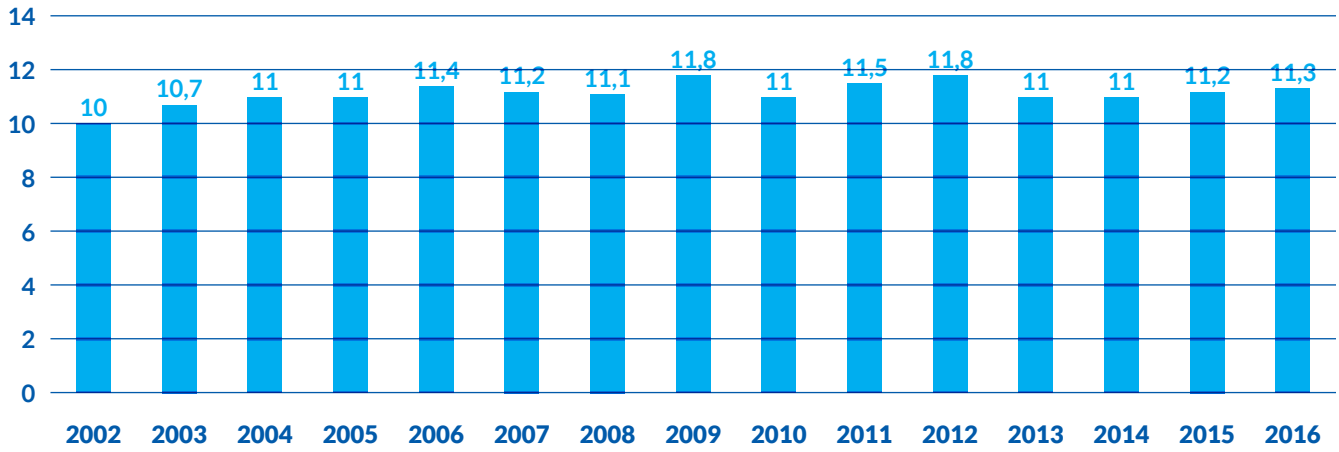
[43] *Quelle: Daten bereitgestellt vom Schweizer Bundesamts für Statistik. Die große Mehrheit der Tagesausflugsschiffe in der Schweiz ist auf Seen aktiv. Acht Schiffe sind auf dem Schweizer Abschnitt des Rheins aktiv und zwei auf der Rhone.*
[44] *Quelle: Schweizer Bundesamts für Statistik*

Unter den 142 Schiffen im Linienverkehr gibt es 16 Dampfschiffe, von den acht auf dem Genfer See, fünf auf dem Vierwaldstättersee und die verbleibenden fünf auf dem Zürichsee, Thunersee, Neuenburger See und Brienzersee aktiv sind. Drei der acht Dampfschiffe auf dem Genfer See wurden jetzt mit dieselelektrischen Antrieben ausgestattet, die Schaufelräder antreiben.

Bezüglich der Anzahl der Passagiere erfasst das *Bundesamt für Statistik* Daten zur Anzahl der Passagiere, die auf den 142 Schiffen im Linienverkehr befördert werden, aber nicht für die Schiffe, die keinem festen Fahrplan folgen. Das Amt gibt an, dass die Anzahl der von der ersten Schiffsgruppe beförderten Passagiere wesentlich höher ist, als die der zweiten Schiffsgruppe.

Die Passagierzahlen für die Schweiz können mit der Anzahl der auf Seenschiffen in Italien beförderten Passagiere (auch Schiffe im Linienverkehr) verglichen werden, die im nächsten Teil dieses Berichts präsentiert werden. Die Ergebnisse zeigen eine sehr ähnliche Zahl an Passagieren in beiden Ländern, aber für das Jahr 2012 kann in Italien ein Einbruch beobachtet werden, möglicherweise auf Grund der wirtschaftlichen Krise.

ANZAHL DER DURCH SCHIFFE AUF SEEN (LINIENVERKEHR) **BEFÖRDERTEN PASSAGIERE IN DER SCHWEIZ** (IN MILLIONEN PERSONEN)

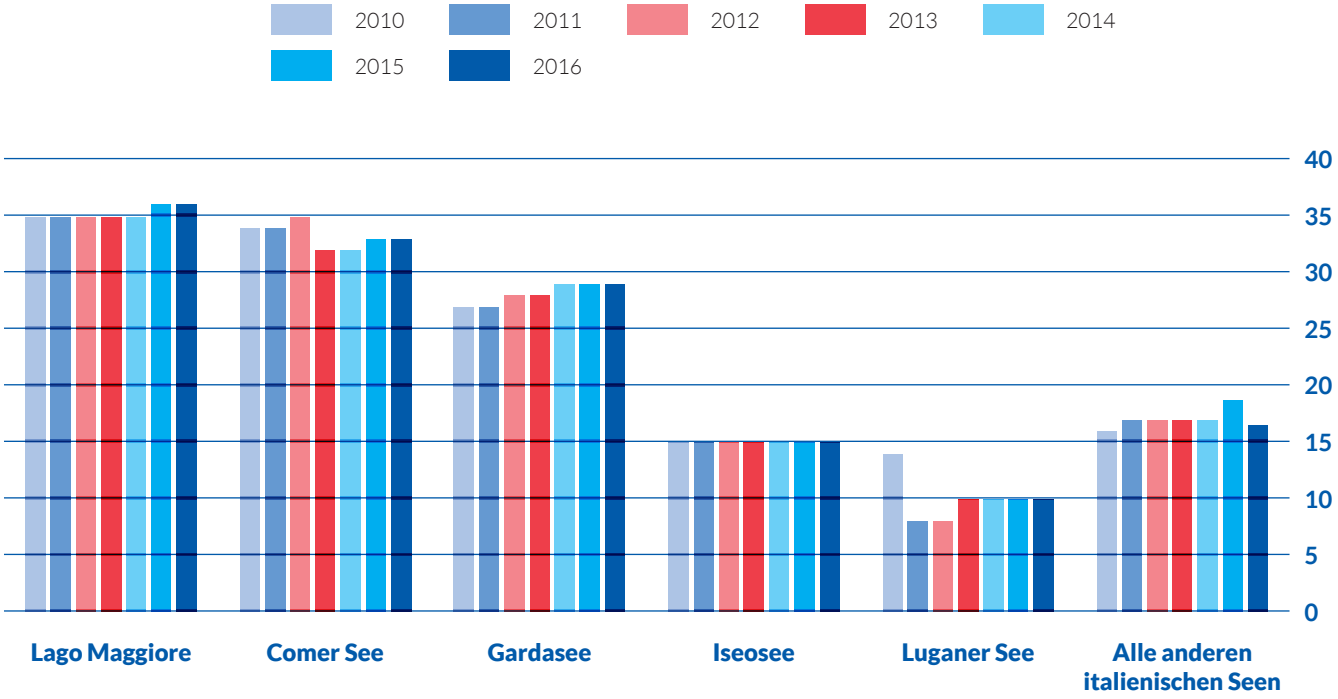


Quelle: Schweizer Bundesamt für Statistik

Laut dem italienischen Verkehrsministerium gab es im Jahr 2016 138 Schiffe auf italienischen Seen, die einem regelmäßigen Linienverkehr folgten, was dem Linienverkehr in der Schweiz entspricht. Aktuelle Zahlen für die Schiffe, die nicht in einem regelmäßigen Linienverkehr betrieben werden sind nicht verfügbar, aber die letzten verfügbaren Zahlen deuten auf eine Anzahl von rund 53 für diesen Schiffstyp hin.[45]

Die drei Seen Lago Maggiore, Comer See und Gardasee versammeln 71% aller italienischen Seenschiffe, die im Linienverkehr betrieben werden. Die Anzahl der Schiffe blieb in den vergangenen Jahren relativ konstant.

ANZAHL DER IM LINIENVERKEHR AUF SEEN AKTIVEN SCHIFFE IN ITALIEN, NACH REGION (2016)

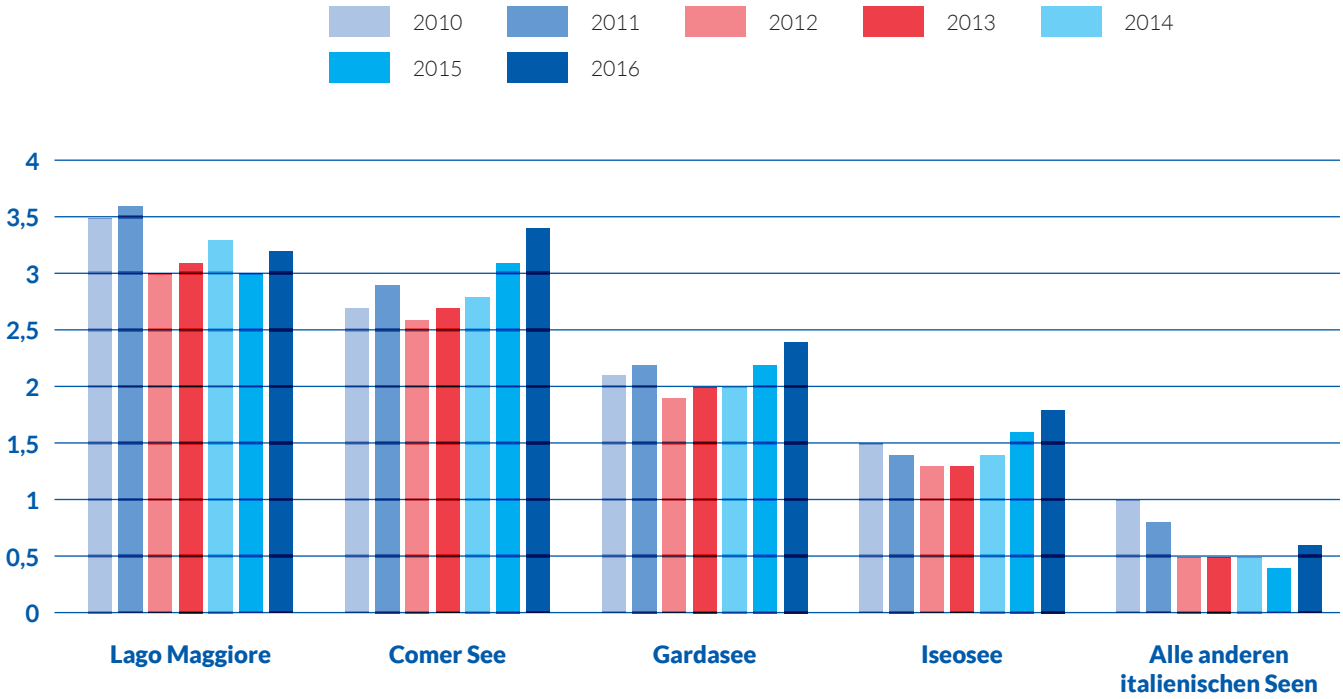


Quelle: Italienisches Verkehrsministerium (Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto)

Die Gesamtzahl der Passagiere im Linienverkehr (11,4 Millionen Passagiere) ist entsprechend der Kapazitäten auf den Seen recht logisch verteilt.

[45] *Zahl für 2009, Quelle: Italienisches Verkehrsministerium*

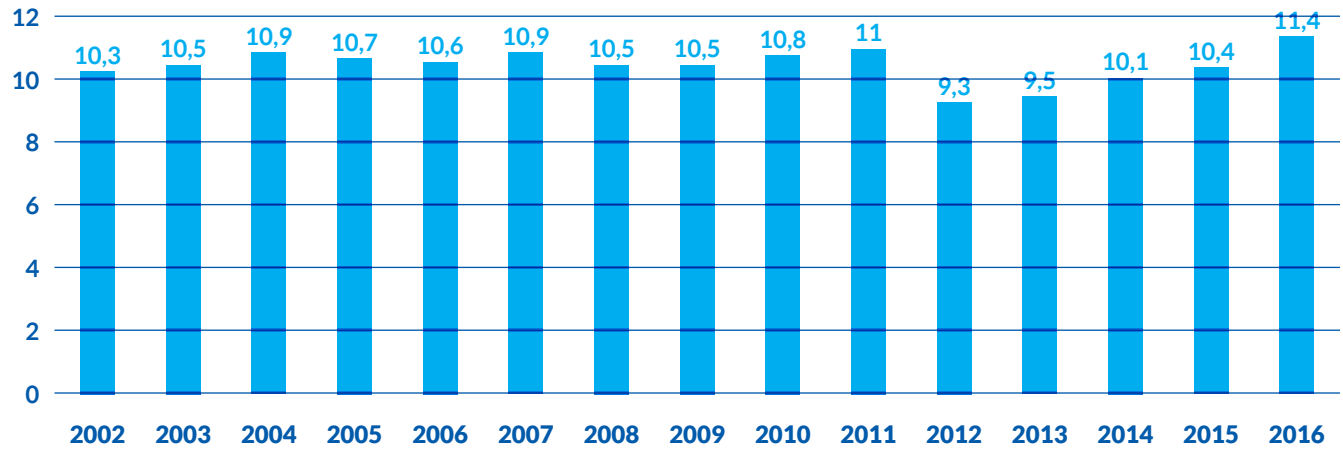
ANZAHL DER PASSAGIERE AUF SEENSCHIFFEN IM LINIENVERKEHR IN ITALIEN, NACH REGION (IN MILLIONEN PERSONEN)



Quelle: Italienisches Verkehrsministerium (Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto)

Wie bereits erwähnt, brach die Nachfrage auf Seeschiffen in Italien im Jahr 2012 erheblich ein, konnte anschließend aber wieder zulegen. Dies könnte durch die Wirtschaftskrise in den Jahren 2011 und 2012 erklärt werden, die sich auf die italienische Wirtschaft stärker auswirkte als auf die Schweizer Wirtschaft.

ANZAHL DER DURCH SCHIFFE AUF SEEN (LINIENVERKEHR) **BEFÖRDERTEN PASSAGIERE IN ITALIEN** (IN MILLIONEN PERSONEN)



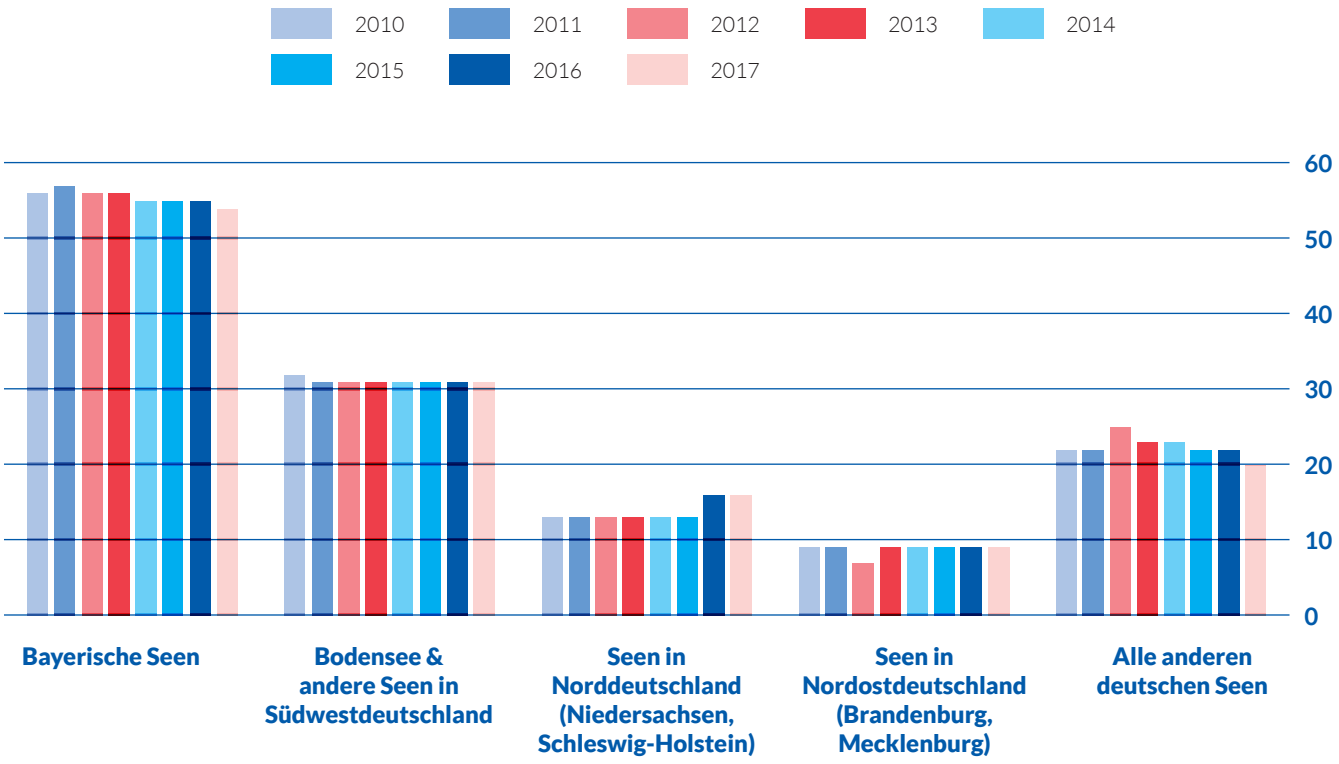
Quelle: Italienisches Verkehrsministerium (Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto)

	Gesamtzahl der Tagesausflugsschiffe auf Seen:	Anzahl der Passagiere pro Jahr:
DEUTSCHLAND	130	10,6 Millionen (Schätzung)

Die Hotspots der Tagesausflugsschiffe auf Seen in Deutschland sind die Regionen im Süden mit den bayerischen Seen (Chiemsee, Starnberger See, Ammersee, Königsee, usw.) und dem Bodensee, der ein internationaler See ist, geteilt von Deutschland, der Schweiz und Österreich. Die Seen in Bayern verfügten über 54 Schiffe in 2017 mit einer Gesamtkapazität von fast 14 000 Passagierplätzen. Sie stellen 45% der Gesamtkapazität (Passagierplätze) in Deutschland dar. Die Durchschnittskapazität eines Seenschiffs in Bayern liegt bei 259 Sitzen.

Die Schiffe auf dem Bodensee und anderen Seen im südwestlichen Bundesland Baden-Württemberg sind sogar noch größer, mit einer Durchschnittskapazität von 343 Passagierplätzen. Seenschiffe in den nordöstlichen Landesteilen Deutschlands (Seenplatte in Brandenburg und Mecklenburg) sind deutlich kleiner mit einer Durchschnittskapazität von nur 57 Passagierplätzen.

ANZAHL DER SCHIFFE AUF SEEN IN DEUTSCHLAND NACH REGION



Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf deutscher Schiffsdatenbank

In Bayern müssen einige Unternehmen einen regelmäßigen Fährverkehr zu Inseln in bestimmten Seen gewährleisten. Das Gleiche gilt für Seen, Flüsse und Küstenbereiche in anderen deutschen Bundesländern (z. B. Hamburg, Mecklenburg, Berlin). Abgesehen von diesen Dienstleistungen werden die Betriebe der Passagierschifffahrt nicht als Teil des öffentlichen Personenverkehrs angesehen.

UMFRAGE UNTER UNTERNEHMEN

DIE IN DER TAGESAUSFLUGSSCHIFFFAHRT AKTIV SIND

Einführung

Ein Fragebogen wurde entwickelt und an 201 Unternehmen der Tagesausflugsschifffahrt gesendet.[46] Der vollständige Fragebogen wurde von 55 Unternehmen zurückgeschickt (Antwortrate = 27,4%). Der Fragebogen enthielt verschiedene Fragen zu wirtschaftlichen Trends im Sektor Tagesausflugsschifffahrt, zu Investitionsplänen, Greening-Maßnahmen, kurz- und langfristigen Einflussfaktoren auf der Nachfrageseite, usw.

Unternehmen in Deutschland hatten einen Anteil von 46% an den 201 Unternehmen, die kontaktiert wurden, und einen Anteil von 54% an allen Unternehmen, die den vollständigen Fragebogen zurücksandten. Unternehmen in den Niederlanden und in Frankreich hatten jeweils einen Anteil von 17,5% aller kontaktierten Unternehmen, und beide Länder wiesen denselben Anteil ausgefüllter Fragebögen (jeweils 14,5%) auf. Zwei weitere Rheinstaaten (Belgien und Schweiz) machten 7,3% aller ausgefüllten Fragebögen aus. Obwohl die Rheinstaaten rund 98% aller erhaltenen (ausgefüllten) Fragebögen darstellen, wurde der Fragebogen auch an Donaustaaten und Länder in Mittel- und Osteuropa gesandt. Nicht-Rheinstaaten hatten insgesamt einen Anteil von 12,4% an allen kontaktierten Unternehmen.

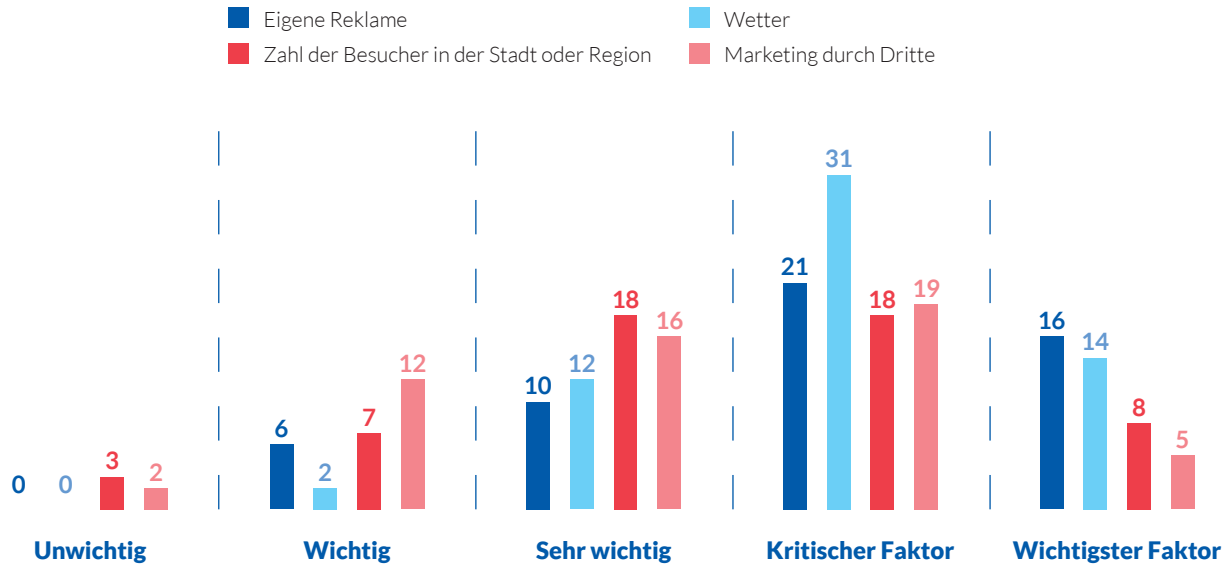
Die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage werden in den Grafiken unten gezeigt. Die Idee ist, auch für zukünftige Marktberichte ähnliche Umfragen durchzuführen, die andere Marktsegmente, beispielsweise den Flüssiggüter- oder Trockengütersektor betreffen.

Hauptergebnisse der Umfrage

Es scheint, dass die beiden wichtigsten kurz- und mittelfristigen Faktoren für die Passagiernachfrage die eigenen Marketing- und Werbeaktivitäten der Unternehmen sind, dicht gefolgt vom Wetter. Die Zahl der Besucher in der Stadt oder in der Region ist weniger wichtig als diese beiden Hauptfaktoren. Dies könnte durch die Tatsache erklärt werden, dass in bestimmten Regionen die Passagiernachfrage hauptsächlich von der in der Region lebenden Bevölkerung selbst stammt.

[46] *Der Fragebogen ist auf Nachfrage verfügbar*

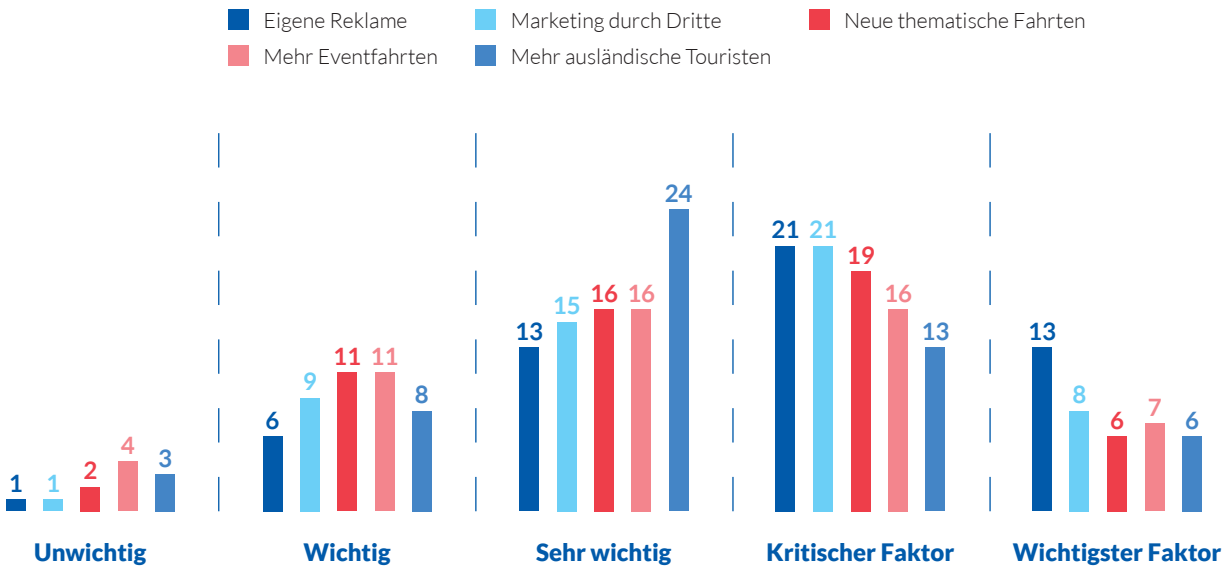
BEDEUTUNG DER EINFLUSSFAKTOREN FÜR DIE KURZ- UND MITTELFRISTIGE PASSAGIERNACHFRAGE – KOMPRIMIERTE UMFRAGEERGEBNISSE (FRAGE 2)*



Quelle: ZKR Umfrage
** Zahlen im Diagramm zeigen die Anzahl der Unternehmen, die die Frage in der dargestellten Weise beantworteten.*

Marketingaktivitäten anderer Organisationen wurden in der Umfrage als Aktivitäten spezifiziert, die durch Stadt, Region, Land/Bund oder Tourismusverbände, professionelle oder Wirtschaftsverbände durchgeführt werden. In der nächsten Abbildung wird deutlich, dass diese „externen" Marketingaktivitäten für die langfristige Passagiernachfrage von Bedeutung sind.

BEDEUTUNG DER EINFLUSSFAKTOREN FÜR DIE MITTEL- UND LANGFRISTIGE PASSAGIERNACHFRAGE – KOMPRIMIERTE UMFRAGEERGEBNISSE (FRAGE 3)*



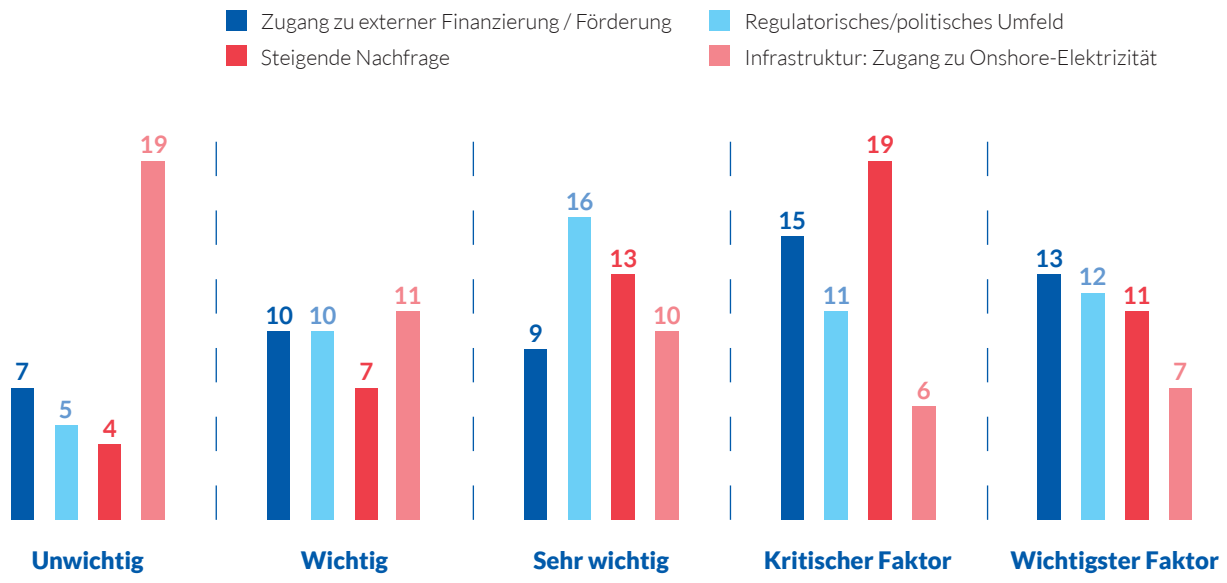
Quelle: ZKR Umfrage
** Zahlen im Diagramm zeigen die Anzahl der Unternehmen, die die Frage in der dargestellten Weise beantworteten.*

Die mittel- und langfristige Passagiernachfrage nach Tagesausflugsschiffen ist ebenfalls stark von den eigenen Marketingaktivitäten der Unternehmen beeinflusst. Im Gegensatz zur kurzfristigen Perspektive spielen jedoch die Marketingaktivitäten anderer Organisationen bei der langfristigen Perspektive eine viel größere Rolle und finden sich auf dem zweiten Platz.

Neue thematische Fahrten und mehr Eventfahrten sind Faktoren, die denselben Einfluss zu haben scheinen. Die Zahl der ausländischen Touristen in der Stadt oder Region wird als wichtig angesehen, steht aber hinter den zuvor genannten Faktoren.

In einem weiteren Punkt (Frage 5) wurden die Unternehmen nach der Bedeutung von vier Einflussfaktoren auf ihr Investitionsverhalten befragt. Diese vier Einflussfaktoren wurden aus unterschiedlichen Feldern gewählt: dem wirtschaftlichen Bereich (Nachfragewachstum, Zugang zu externer Finanzierung oder Förderung), dem technischen Bereich (Zugang zu Onshore-Elektrizität) und dem regulatorisch/politischen Bereich, der auch viele technische Aspekte enthält.

BEDEUTUNG DER EINFLUSSFAKTOREN FÜR DAS INVESTITIONSVERHALTEN – KOMPRIMIERTE UMFRAGEERGEBNISSE (FRAGE 5)*



Quelle: ZKR Umfrage
** Zahlen im Diagramm zeigen die Anzahl der Unternehmen, die die Frage in der dargestellten Weise beantworteten*

Die Grafik zeigt eine wichtige Tendenz: der Zugang zu externen Finanz- oder Fördermitteln ist eine wichtige Vorbedingung für Investitionen.

Dies kann durch die Tatsache erklärt werden, dass viele Unternehmen der Tagesausflugsschifffahrt (und viele Binnenschifffahrtsunternehmen im Allgemeinen) eher kleine Unternehmen sind, die sich auf eine externe Finanzierung oder ein Förderung für die Umsetzung ihrer Investitionspläne verlassen müssen. Nach dem finanziellen Faktor sind das Nachfragewachstum und die regulatorischen und politischen Rahmenbedingungen auch von einiger Bedeutung. Andererseits ist der Zugriff auf Onshore-Elektrizität deutlich der am wenigsten wichtige Faktor, der von einem Unternehmen vor einer Investition berücksichtigt wird.

Ein weiterer Punkt (Frage 6) enthielt drei Fragen zum Greening:

a) „Nutzen Sie bereits eine der folgenden alternativen Antriebstechnologien [dieselelektrisch; vollelektrisch (Batterien); LNG (Liquified Natural Gas, Flüssigerdgas); GTL (Gas-to-Liquid, Gasverflüssigung); Wasserstoff] an Bord Ihrer Schiffe? Wenn ja, welche?“

Die häufigste von den Unternehmen angegebene alternative Technologie war der dieselelektrische Antrieb (44%), gefolgt von rein elektrischen Antrieb (34%), und Gasverflüssigung (16%). LNG- und Wasserstoffantrieb hatten zusammen einen Anteil von 6%.

b) „Planen Sie in der Zukunft ihre Flotte oder (eventuelle weitere) Teile derselben mit alternativen Antriebssystemen umzuwandeln?“

Die Antworten auf diese Frage zeigten eine gewisse Diskrepanz zwischen deutschen Unternehmen auf der einen Seite (bei denen die Pläne für eine Umwandlung oft als „sehr wahrscheinlich“ oder „definitiv“ angegeben wurden) und französischen Unternehmen, bei denen die mögliche Antwort „sehr unwahrscheinlich“ die große Mehrheit der Stimmen erhielt. Die Ergebnisse der niederländischen, belgischen und Schweizer Unternehmen zeigten, dass sie zwischen den französischen und deutschen Antworten lagen.

c) „Welches sind Ihre größten Bedenken, die Ihr Unternehmen aktuell von einer umfassenden Einführung alternativer Antriebsarten abhalten?“

Fünf Antworten (A1-A5) waren möglich. Die Unternehmen gaben meistens die folgenden Antworten an: A2 = ungenügend profitabel (30% aller Antworten), A4 = regulatorische Rahmenbedingungen immer noch zu unsicher (26% aller Antworten) und A1 = Anschubfinanzierung zu teuer / Mangel an Fremdkapital (25% aller Antworten).

09

AUSBLICK

- Die immer noch anhaltende Expansion im Bausektor, die 2014 begonnen hat, erwies sich als sehr vorteilhaft für die Beförderung von Sand, Steinen, Kies und Baustoffen in der Binnenschifffahrt.
- Diese Korrelation zeigt sich beim Vergleich der Bauaktivitäten mit den Mengen an Sand, Steinen, Kies und Baustoffen, die in der Binnenschifffahrt befördert werden. Dieses Phänomen ist am deutlichsten in den Niederlanden.
- Der Ausblick von EUROCONSTRUCT sagt eine Verlangsamung des Wachstums für den europäischen Baumarkt im Zeitraum 2019-2021 voraus. Nichtsdestotrotz dürfte die Bautätigkeit mittel- und langfristig weiter zunehmen.
- Bei anderen Gütersegmenten sind die Aussichten ebenfalls positiv, beispielsweise bei chemischen Erzeugnissen, dank der Entwicklung des Life-Science-Bereichs in den modernen Wirtschaften, und bei Metallen.

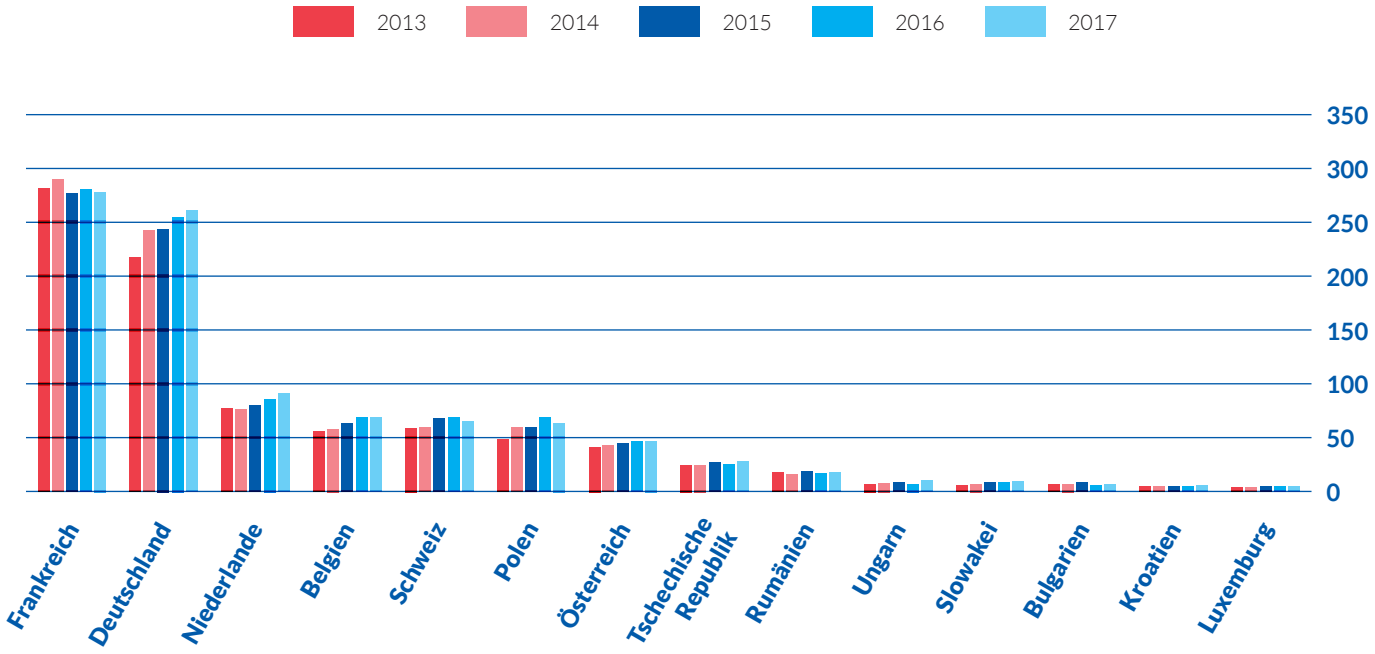
BEFÖRDERUNG VON SAND, STEINEN, KIES UND BAUSTOFFEN

Die Beförderung von Sand, Steinen, Kies und Baustoffen ist in der Binnenschifffahrt von großer Bedeutung, besonders in Westeuropa. Umfang und Anteile dieses Segments in wichtigen Binnenschifffahrtsstaaten werden unten dargestellt:[47]

- 74,0 Millionen t in den Niederlanden im Jahr 2018 (20% der gesamten Binnenschifffahrt)
- 50,0 Millionen t in Belgien im Jahr 2017 (25% der gesamten Binnenschifffahrt)
- 26,7 Millionen t in Deutschland im Jahr 2018 (14% der gesamten Binnenschifffahrt)
- 21,9 Millionen t in Frankreich im Jahr 2018 (37% der gesamten Binnenschifffahrt)
- 6,1 Millionen t in Rumänien im Jahr 2018 (21% der gesamten Binnenschifffahrt)

Der Bausektor, die für dieses Gütersegment grundlegende Branche, erweiterte in den vergangenen Jahren in großen Teilen Westeuropas seine Aktivitäten, besonders in Deutschland, den Niederlanden und in Belgien. Die Ursachen für diesen Anstieg werden von wirtschaftlichen Forschungsinstituten, wie dem *Ifo Institut für Wirtschaftsforschung* untersucht, das eine lange Tradition in der Untersuchung dieser Branche besitzt.

PRODUKTIONSWERT DES GESAMTEN BAUSEKTORS IN DEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN (IN MILLIARDEN EURO)



Quelle: Eurostat [sbs_na_con_r2]

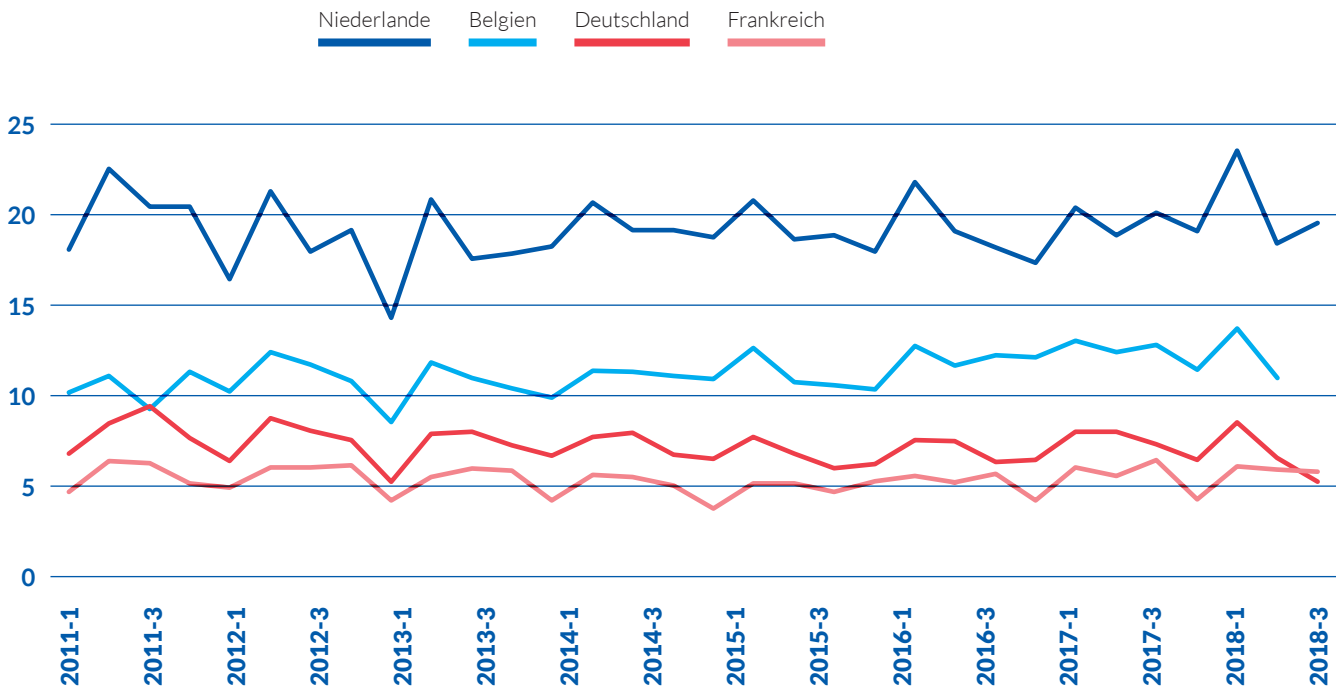
[47] Es gibt in der Tat statistische Probleme bei diesem Segment. Innerhalb der NST 2007 Güterklassifikation ist eine Unterscheidung zwischen Sand, Steinen, Kies und Baustoffen und Erzen nicht mehr möglich. (Es war unter der vorherigen Güterklassifikation NST/R möglich). Auf Grund dieser Änderung der Güterklassifikation ist eine Trennung dieser beiden Produktsegmente nur auf Basis sehr detaillierter Daten möglich, die leider für viele europäische Staaten nicht vorliegen. Die Daten für die Rheinstaaten und für Rumänien wurden durch die Analyse detaillierter Daten der nationalen Statistikämter (für Belgien, Deutschland, die Niederlande, Rumänien) und von VNF (Frankreich) ermittelt. In diesem Fall wurden die folgenden NST 2007 Codes berücksichtigt: 035 (Sande, Steine, Kies, Ton), 092 (Zement, Kalk, Brandkalk), 093 (andere Baustoffe).

Das *Ifo Institut für Wirtschaftsforschung* ist eine in München angesiedelte Forschungseinrichtung und einer der größten ökonomischen Think-Tanks Deutschlands. Laut seiner Beurteilung begann im europäischen Bausektor im Jahr 2014 eine zyklische Aufwärtsbewegung, bedingt durch verschiedene wirtschaftliche und demografische Faktoren:[48]

- Die Erholung der europäischen makroökonomischen Rahmenbedingungen nach der Finanzkrise
- Anhaltend niedrige Zinsraten in Europa
- Hohe Nachfrage nach Wohnungsbau
- Interne Migration in urbane Regionen und Einwanderung aus dem Ausland
- Höhere öffentliche Investitionen in den Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen

Das Gesamtniveau und die Entwicklung der Beförderung von Sand, Steinen, Kies und Baumaterial auf Binnenwasserstraßen in Westeuropa zeigt die folgende Abbildung auf Quartalsbasis:

VIERTELJÄHRLICH DURCH DIE BINNENSCHIFFFAHRT BEFÖRDERTE MENGE AN SAND, STEINEN, KIES UND BAUSTOFFEN (MILLIONEN TONNEN)



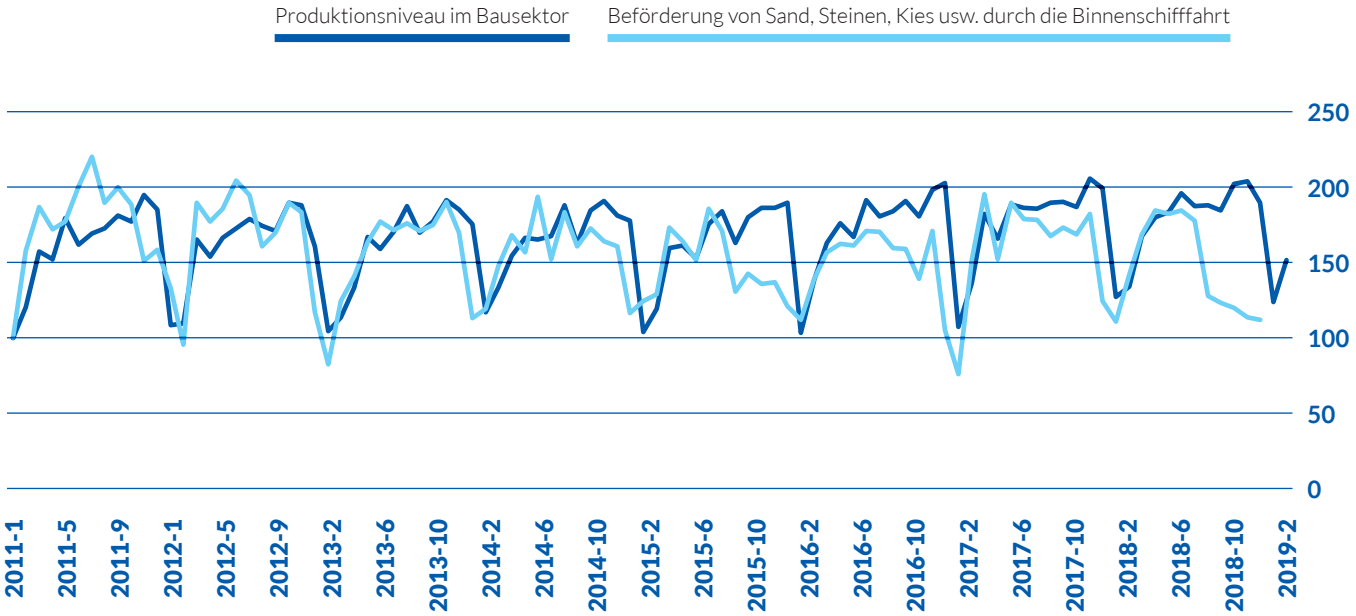
Quelle: CBS, Stat.Bel, Destatis, VNF

Diese vierteljährlichen Daten zeigen saisonale Schwankungen in diesem Sektor, die zwischen den Ländern dieser Analyse einer ähnlichen Bewegung (siehe 2013-1, 2015-2, 2016-2, 2018-1, 2018-2, 2018-3) und einer steigenden Tendenz in Belgien und den Niederlanden folgen.

Die Nutzung monatlicher Daten für Deutschland erlaubt es, die Verknüpfung zwischen der Bautätigkeit und der Beförderung von Sand, Steinen, Kies usw. durch die Binnenschifffahrt zu verfolgen. Der Zusammenhang ist sehr eng, aber die Niedrigwasserstände störten diese Korrelation (im Herbst 2015 und 2016 und in der zweiten Jahreshälfte 2018). Große Mengen von Sand, Steinen und Kies gingen auf Grund dieser Niedrigwasser für die deutsche Binnenschifffahrt verloren, zumindest temporär.

[48] *Siehe auch: Dorffmeister, Ludwig (2019a), Europäische Bauwirtschaft bleibt bis 2021 auf Expansionskurs, in: ifo Schnelldienst 2/2019, S. 47-54; und: Dorffmeister, Ludwig (2018), Europäischer Bausektor: Aufschwung verliert bis 2020 spürbar an Kraft, in: ifo Schnelldienst 13/2018, S. 61-68.*

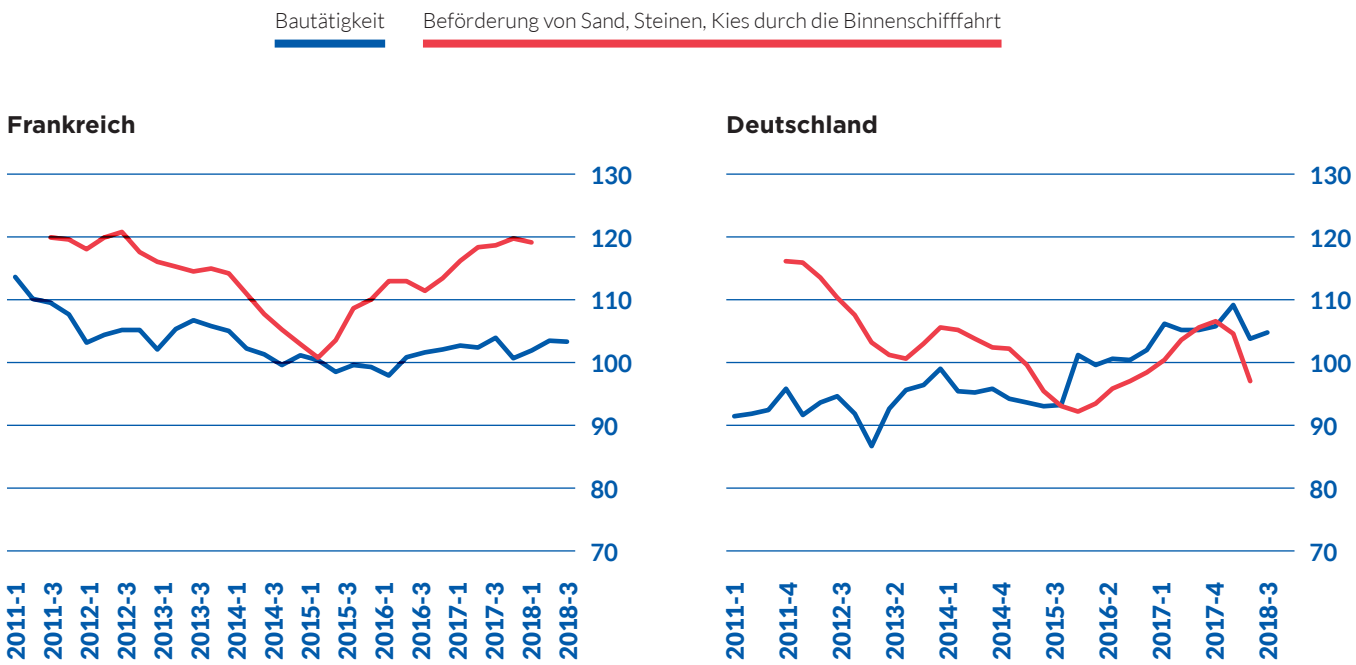
MONATLICHES PRODUKTIONSNIVEAU IM DEUTSCHEN BAUSEKTOR UND DIE BEFÖRDERUNG VON SAND, STEINEN, KIES UND BAUSTOFFEN DURCH DIE BINNENSCHIFFFAHRT IN DEUTSCHLAND (INDEX 1/2011 = 100)

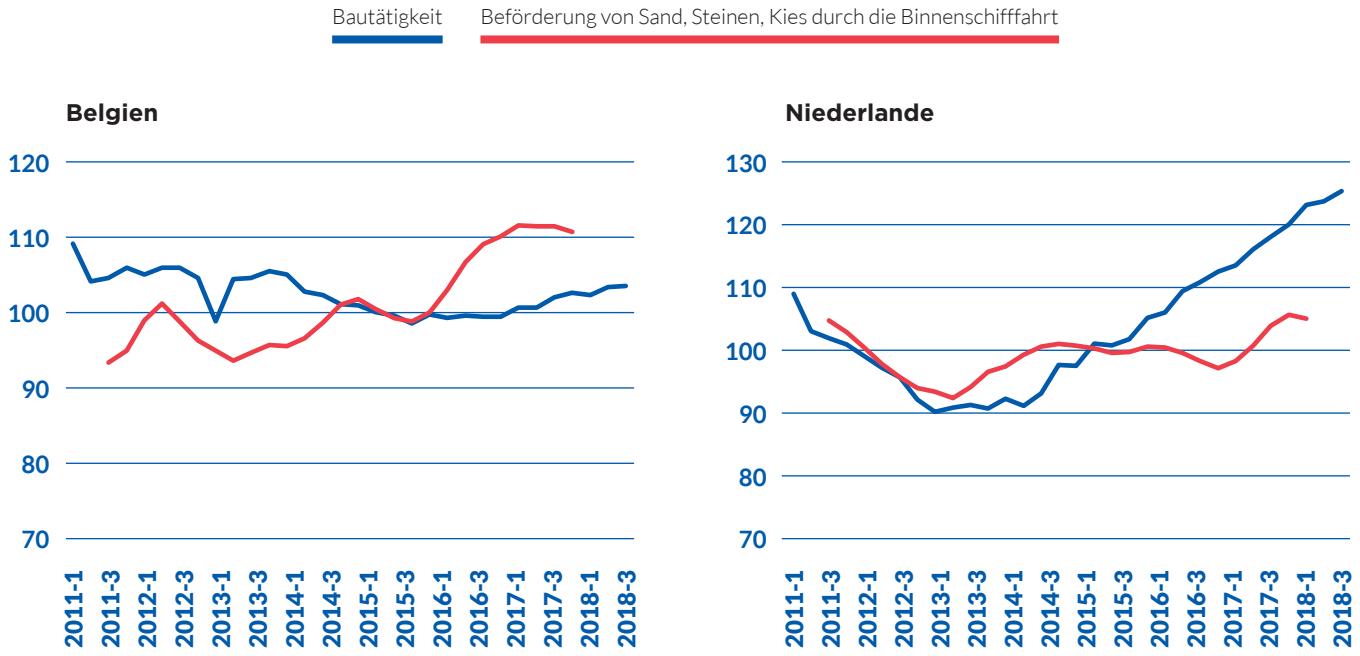


Quelle: ZKR auf Basis von Eurostat [sts_copr_m] und Destatis

Um die Frage nach der Auswirkung des 2014 begonnenen Aufschwungs zu beantworten, ist es notwendig, die (saisonbereinigten) Zahlen für die Baubranche mit den saisonbereinigten Daten für die Binnenschifffahrt zu vergleichen. Die Saisonbereinigung verdeutlicht den Geschäftszyklus und die Trendkomponenten der Reihe, ein wesentlicher Punkt bei der Ermittlung von Auf- oder Abschwungs-Mustern.

VIERTELJÄHRLICHES PRODUKTIONSNIVEAU IM BAUSEKTOR UND DIE BEFÖRDERUNG VON SAND, STEINEN, KIES UND BAUSTOFFEN DURCH DIE BINNENSCHIFFFAHRT (INDEX 2015 = 100)*





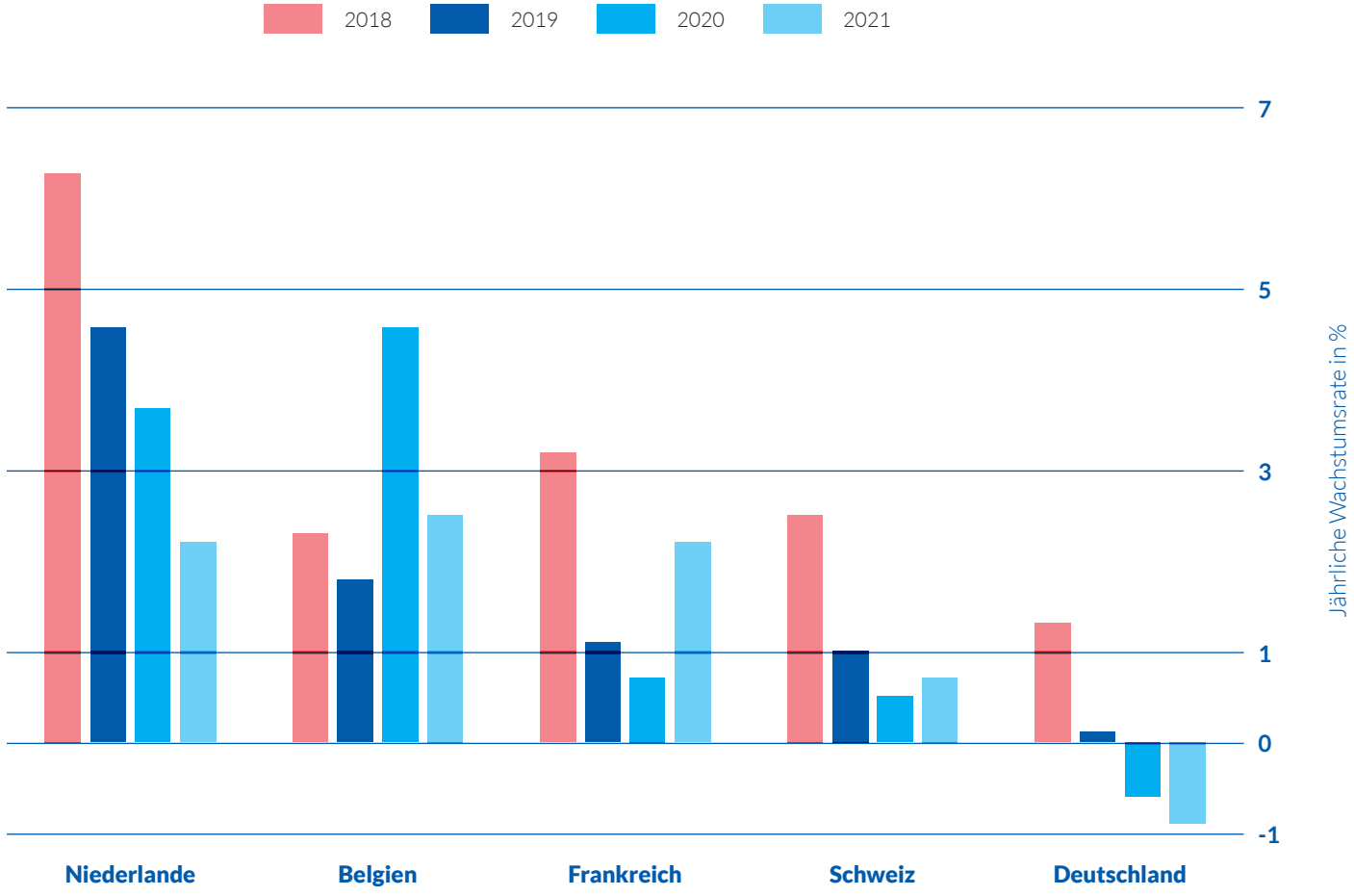
Quelle: ZKR basierend auf Daten von Eurostat [sts_copr_m], CBS, VNF, Destatis, Statbel
** Saisonbereinigte Daten*

Der Aufschwung im Bausektor ab 2014 wird am besten in den Niederlanden sichtbar. In drei weiteren Ländern erfolgte er mit einer Verzögerung. Es gibt einen bestimmten Zusammenhang zwischen der Aktivität im Bausektor und der Beförderung entsprechender Güter, aber diese Korrelation ist nicht perfekt, da hier unterschiedliche, zusätzliche Einflussfaktoren eine Rolle spielen.

In Belgien, Frankreich und Deutschland schien die Erholung der Bauaktivität, die im Jahr 2015 und zu Beginn des Jahres 2016 stattfand, einen Impuls auf die Beförderung von Sanden, Steinen, Kies und Baustoffen durch die Binnenschifffahrt ausgelöst zu haben. In den Niederlanden kam dieser Impuls früher.

Das *Ifo Institut für Wirtschaftsforschung* ist auch ein Mitglied des europäischen Netzwerks von Wirtschaftsforschungsinstituten (*EUROCONSTRUCT*), das zweimal im Jahr Prognosen für den gesamten europäischen Bausektor erarbeitet. Beim letzten Treffen Ende November 2018 beurteilte dieses Konsortium den wirtschaftlichen Ausblick für den Bausektor während des Zeitraums 2019-2021. Nach diesem Ausblick sollte sich das Wachstum des europäischen Baumarkts im Vorhersagezeitraum (2019-2021) verlangsamen, wie durch meist rückläufige Wachstumszahlen in der folgenden Abbildung gezeigt.

PROGNOSE ÜBER DIE JÄHRLICHE WACHSTUMSRATE FÜR DIE GESAMTBAULEISTUNG PRO LAND (IN %)



Quelle: EUROCONSTRUCT

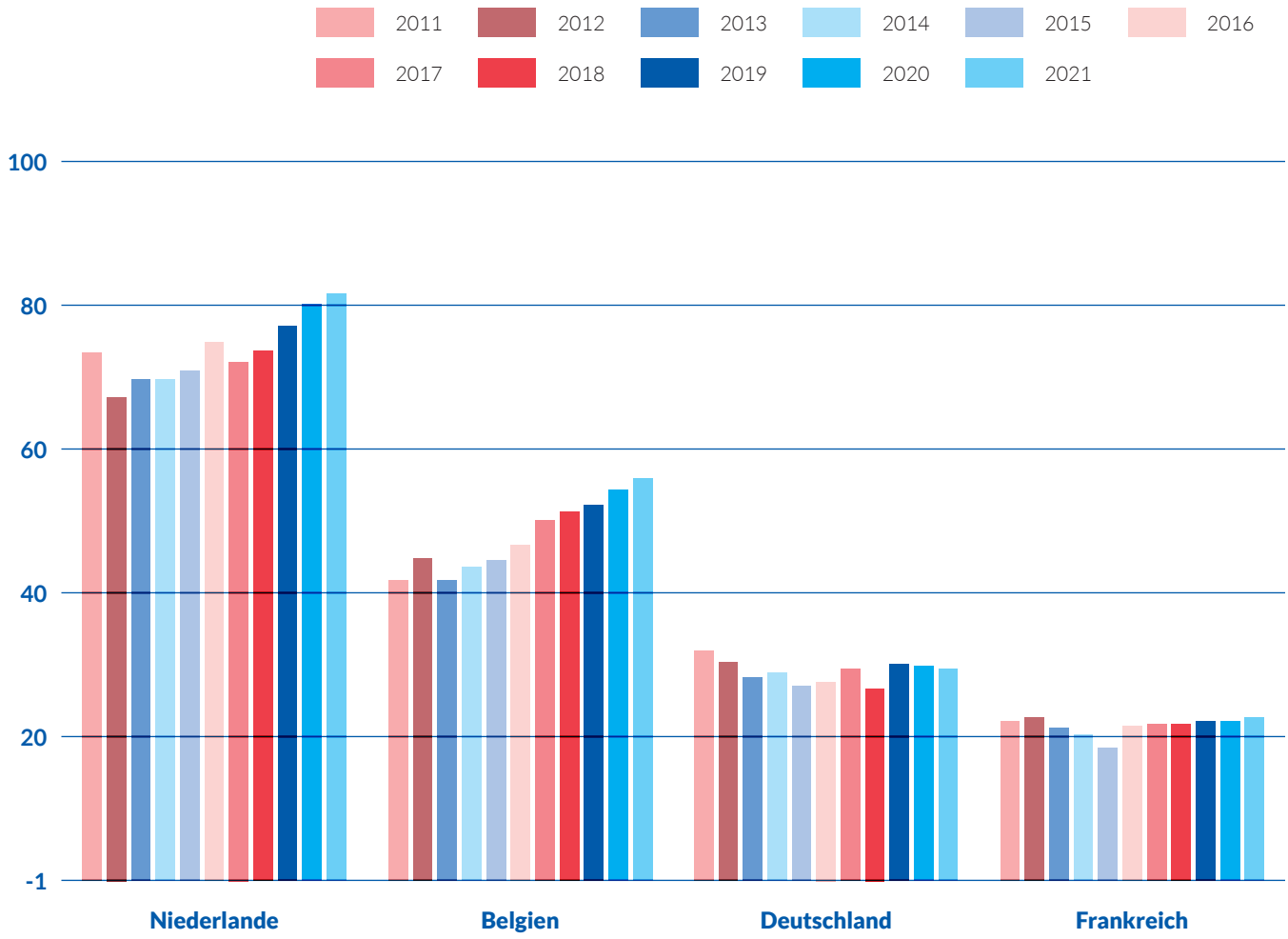
Es gibt verschiedene Ursachen für ein Nachlassen der Wachstumsraten, aber Kapazitätsprobleme in der Bauindustrie scheinen eine wichtige Rolle zu spielen. Ein Arbeitskräftemangel und steigende Kosten, als ein Ergebnis des starken Wachstums der Bautätigkeit in den vergangenen Jahren, stellen einen Flaschenhals für die weitere Entwicklung in derselben Geschwindigkeit wie in den vorherigen Jahren dar. Flaschenhälse sind außerdem auch vorhanden, wenn es um Neubaugebiete und -zonen geht, die ebenfalls knapp wurden.[49]

Nichtsdestotrotz wird die Bautätigkeit weiterwachsen, wenn auch langsamer als in den vergangenen Jahren. Für die Beförderung von Sand, Steinen, Kies und Baumaterial durch die Binnenschifffahrt wurde eine Prognose verfasst, die auf den erwarteten Wachstumsraten im Bausektor nach EUROCONSTRUCT basiert.

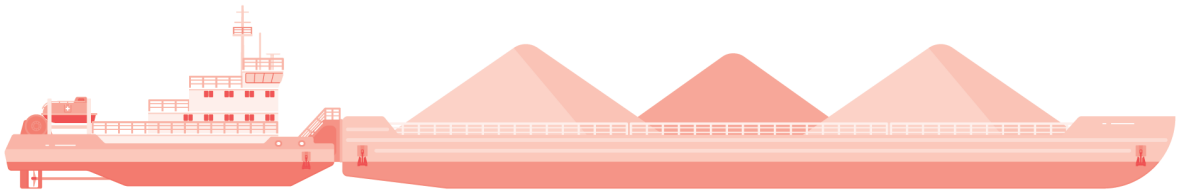
Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung einschließlich der Prognosewerte. Die Mengen in den Niederlanden werden voraussichtlich bis 2021 weiterwachsen, auf einen Wert von mehr als 80 Millionen Tonnen pro Jahr. Ein absolutes Wachstum wird auch für Belgien vorhergesagt. Für Deutschland wurden die Resultate auf Grund der Niedrigwassereffekte im Jahr 2018 korrigiert. Der Ausblick für Frankreich und Deutschland verweist auf eine eher stagnierende Entwicklung im prognostizierten Zeithorizont.

[49] Siehe auch: Dorffmeister, Ludwig (2019b), Zu den Kapazitätsengpässen in der Bauwirtschaft, in: ifo Schnelldienst, S. 50-54

ENTWICKLUNG DER JÄHRLICHEN MENGE DER VON DER BINNENSCHIFFFAHRT BEFÖRDERTEN SANDE, STEINE, KIES UND BAUMATERIALS UND PROGNOSE FÜR 2019, 2020 UND 2021 (IN MILLIONEN TONNEN)



Quelle: ZKR

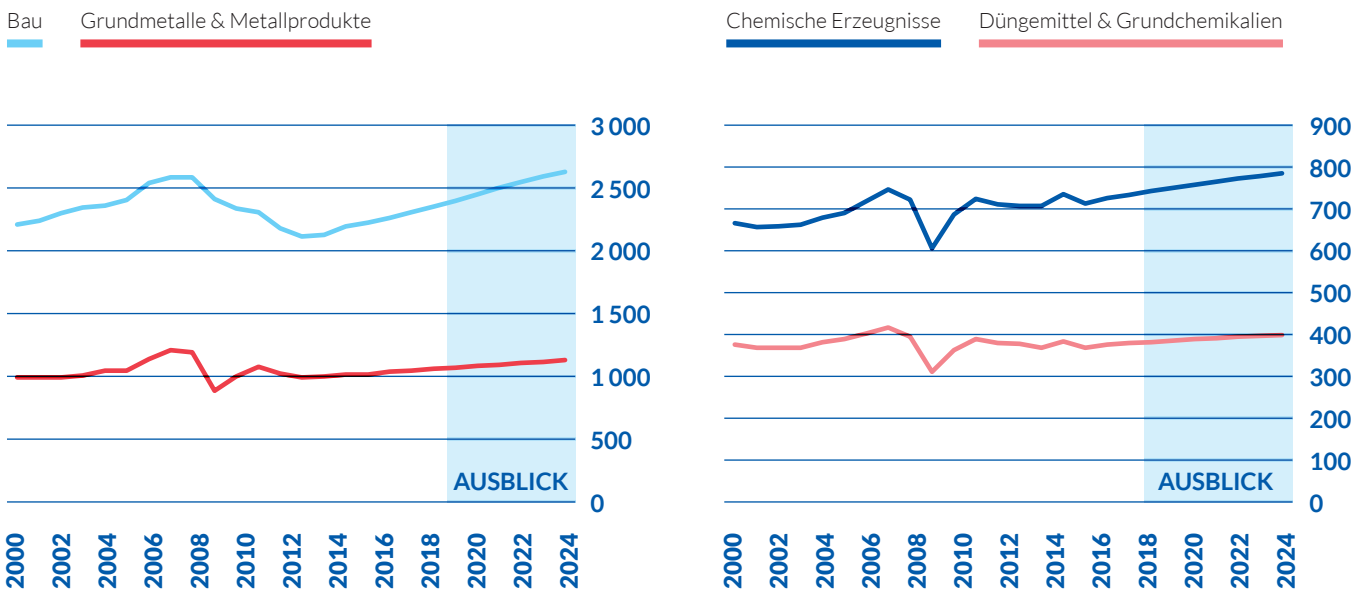


TRENDS FÜR BINNEN-SCHIFFFAHRTSMÄRKTE

Langfristig wirksame Schubfaktoren für den Bausektor sind, wie im vorherigen Teil erwähnt, die demografische Entwicklung in urbanen Räumen und auch die Immigration. Die eher kurz- und mittelfristigen Faktoren (makroökonomisches Klima, Zinsraten) können sich in zyklischer Weise ändern.

Für chemische Erzeugnisse ist der Ausblick ebenfalls positiv, und die Entwicklung der Life-Science-Segmente in den modernen Wirtschaften kann ein Schubfaktor für zukünftiges Wachstum sein. In Bezug auf Metalle ist der Ausblick ebenfalls positiv, obwohl das Wachstumspotential nicht so stark ist, wie im Bausektor und bei chemischen Erzeugnissen.

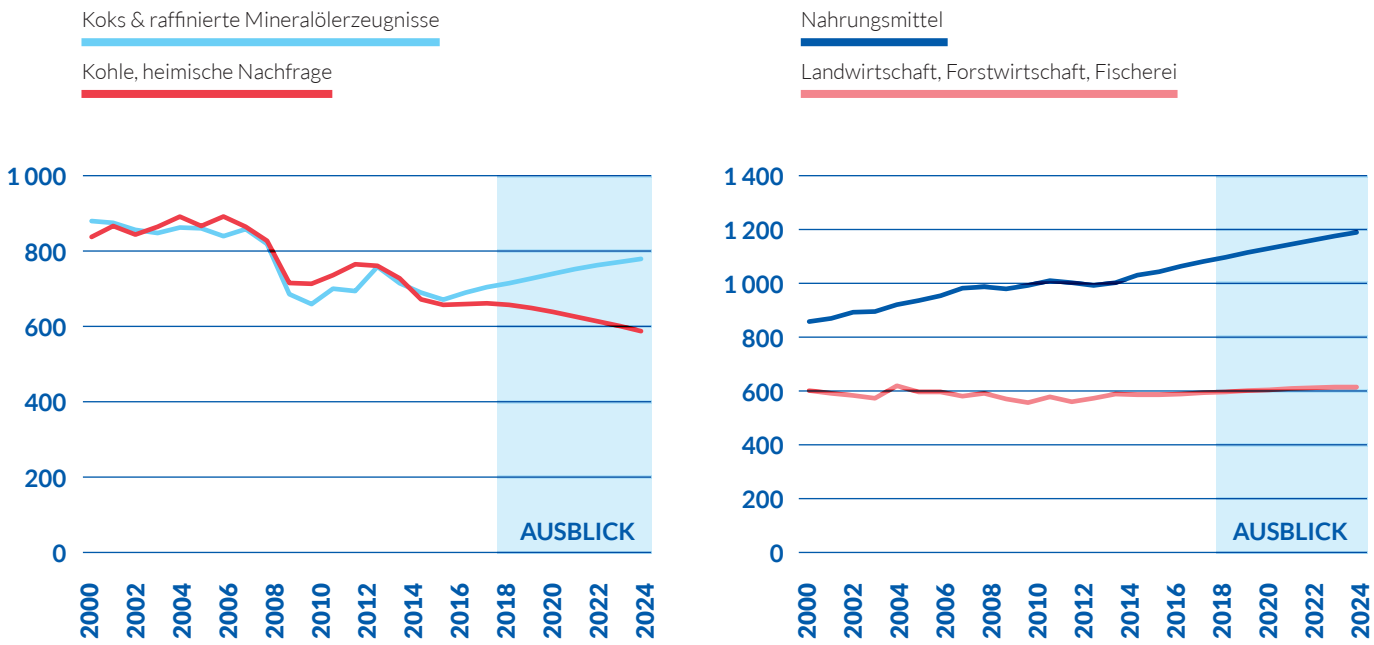
REALE BRUTTOLEISTUNG IN VERSCHIEDENEN WIRTSCHAFTSZWEIGEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION*



Quelle: Oxford Economics
** in Milliarden USD, Preise von 2010*

Die Nachfrage nach Kohle im Energiesektor (Kesselkohle) ist rückläufig, aber für Kohle, die in der Stahlindustrie (Koks) verwendet wird, ist der Ausblick weit besser. Die Beförderung von Mineralölprodukten weist einen recht positiven Grundtrend auf. Auf Grund ihres sehr hohen Sicherheitsniveaus kann die Binnenschifffahrt außerdem in diesem Segment weitere Marktsegmente gewinnen. Die Produktion von Düngemitteln wird voraussichtlich ebenfalls bis 2050 wachsen, dies ist auch der Fall bei der Produktion von Agrarerzeugnissen und Nahrungsmitteln.

REALE BRUTTOLEISTUNG IN VERSCHIEDENEN WIRTSCHAFTSZWEIGEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION *



Quelle: Oxford Economics
** in Milliarden USD, Preise von 2010*

GLOSSAR

ARA Region: Amsterdam-Rotterdam-Antwerp

BELADUNGSGRAD: Prozentsatz der maximal möglichen Ladekapazität eines Schiffes

BIP: Bruttoinlandsprodukt (grundlegende Bewertungsgröße für die Messung der gesamtwirtschaftlichen Aktivität eines Landes)

BRUTTOBETRIEBSÜBERSCHUSS (einer Branche): entspricht dem Bruttoproduktionswert abzüglich der Kosten für Zwischenprodukte (Waren und Dienstleistungen), woraus sich die Bruttowertschöpfung ergibt, und abzüglich des Arbeitnehmerentgelts.

CPTPP: Comprehensive and Progressive agreement for Trans-Pacific Partnership (Umfassende und fortschrittliche Vereinbarung für eine Trans-Pazifische Partnerschaft)

DONAUSTAATEN: Bulgarien, Kroatien, Österreich, Serbien, Slowakei, Rumänien, Ungarn

EU: Europäische Union

EUROPA: Die Europäische Binnenschifffahrt umfasst in diesem Bericht neben den EU-Staaten auch zwei Nicht-EU-Staaten (die Schweiz und Serbien)

EZB: Europäische Zentralbank

FARAG Region: Flushing (Vlissingen), Amsterdam, Rotterdam, Antwerp, Gent

FRACHTRATE: Preis, zu dem Ladung zwischen zwei Orten befördert wird

MIO: Million

PROZENTPUNKT: Bezeichnung des absoluten Unterschiedes zwischen zwei Prozent-Angaben (zum Beispiel beträgt der Unterschied zwischen 40 % und 44 % vier Prozentpunkte, macht jedoch 10 % aus).

RHEINSTAATEN: Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz

TEU: Zwanzig-Fuß-Äquivalent (Twenty-foot Equivalent Unit), standardisierte Einheit zur Zählung von Containern verschiedener Größen

TKM: Tonnenkilometer (Maß für die Transportleistung von Gütern, resultierend aus dem Produkt von beförderter Gütermenge und Transportstrecke)

TRADITIONELLER RHEIN: Rhein zwischen Basel und der deutsch-niederländischen Grenze

WASSERSEITIGER GÜTERVERKEHR: Einlade- oder Entladeaktivitäten in Häfen, bei denen Binnenschiffe mengenmäßig beteiligt sind

NATIONALE STATISTKÄMTER

Akronym	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
BFS	Bundesamt für Statistik	Bundesamt für Statistik	Schweiz
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Zentralbureau für Statistik	Niederlande
Destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt	Deutschland
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Polnisches Statistikamt	Polen
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsstudien	Frankreich
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationales Institut für Statistik	Rumänien
KSH / HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Zentrales Ungarisches Statistisches Bureau	Ungarn
LS	Lietuvos Statistikos Departamentas	Statistikamt in Litauen	Litauen
Statbel	Statistics Belgium	Belgisches Statistikamt	Belgien

ZEITSCHRIFTEN-ARTIKEL UND BERICHTE/STUDIEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80	Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80	Deutschland
Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA), article « Le port de Strasbourg pénalisé par les basses eaux du Rhin » (16 janvier 2019)	Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA), Der Hafen Straßburg leidet unter dem Niedrigwasser (16. Januar 2019)	Frankreich
Dorffmeister, Ludwig (2018), Europäischer Bausektor: Aufschwung verliert bis 2020 spürbar an Kraft, in: ifo Schnelldienst 13/2018, S. 61-68.	Dorffmeister, Ludwig (2018), Europäischer Bausektor: Aufschwung verliert bis 2020 spürbar an Kraft, in: ifo Schnelldienst 13/2018, S. 61-68.	Deutschland
Dorffmeister, Ludwig (2019a), Europäische Bauwirtschaft bleibt bis 2021 auf Expansionskurs, in: ifo Schnelldienst 2/2019, S. 47-54	Dorffmeister, Ludwig (2019a), Europäische Bauwirtschaft bleibt bis 2021 auf Expansionskurs, in: ifo Schnelldienst 2/2019, S. 47-54	Deutschland
Dorffmeister, Ludwig (2019b), Zu den Kapazitätsengpässen in der Bauwirtschaft, in: ifo Schnelldienst, S. 50-54	Dorffmeister, Ludwig (2019b), Zu den Kapazitätsengpässen in der Bauwirtschaft, in: ifo Schnelldienst, S. 50-54	Deutschland
Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet Handbook 2018/2019	Hader, A. (2018), Das Flusskreuzfahrt-Handbuch 2018/2019	Deutschland
Kehler Hafenbericht 2018	Kehler Hafenbericht 2018	Deutschland
Le Parisien, article « Alain Ducasse lance son navire écolo et gastronomique sur la Seine », (30 aout 2018)	Le Parisien, Alain Ducasse führt sein umweltfreundliches Gastronomieboot auf der Seine ein (30. August 2018)	Frankreich

ANDERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Batorama	Batorama	Frankreich
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Bundesanstalt für Gewässerkunde	Deutschland
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Deutschland
Bundesagentur für Arbeit	Bundesagentur für Arbeit	Deutschland
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaar	Zentralbureau für die Rhein-und Binnenschifffahrt	Niederlande
Conto Nazionale delle Infrastrutture et Trasporto	Italienisches Verkehrsministerium	Italien
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Genossenschaft von Binnentankschiffseignern	Belgien/ Niederlande
Département de la logistique et de la navigation intérieure/ Abteilung für Logistik und Binnenschifffahrt	Abteilung für Logistik und Binnenschifffahrt	Luxemburg
Deutscher Reiseverband	Deutscher Reiseverband	Deutschland
De Vlaamse Waterweg	Wasserstraßen in Flandern	Belgien
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	Generaldirektion Mobilität und Wasserstraßen	Belgien
Donaukommission	Donaukommission	Europa
Eidgenössische Steuerverwaltung	Eidgenössische Steuerverwaltung	Schweiz
European Barge Inspection Scheme (EBIS)	Europäisches Binnenschiffs-Inspektions-System	Europa
EUROCONSTRUCT	EUROCONSTRUCT	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
European Central Bank	Europäische Zentralbank	EU
European Commission	Europäische Kommission	EU
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Deutschland
IG RiverCruise	IG RiverCruise	Europa
Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants (INASTI)/ (Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSVZ)	Landesinstitut der Sozialversicherungen für Selbständige (LISVS)	Belgien
Institut pour le transport pour la batellerie (ITB)	Institut für den Transport auf Binnenwasserstraßen	Belgien
IVR	IVR	Niederlande
Kerncijfers Amsterdam	Kennzahlen Stadt Amsterdam	Niederlande

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Kieler Institut für Weltwirtschaft	Kieler Institut für Weltwirtschaft	Deutschland
Ministerstvo dopravy České republiky	Verkehrsministerium der Tschechischen Republik	Tschechische Republik
Office fédéral des transport (OFT)/Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Schweiz
Office national de Sécurité sociale (ONSS) / Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)	Landesamt für Soziale Sicherheit (LSS)	Belgien
Országos Vízügyi Főigazgatóság	Generaldirektorat für Wassermanagement	Ungarn
Oxford Economics	Oxford Economics	Welt
Ports mentioned in the report	Im Bericht genannte Häfen	Europa
PJK International	PJK International	Niederlande
Panteia	Panteia	Niederlande
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat	Niederlande
SeaConsult	SeaConsult	Deutschland
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	Schweiz
Service Public Fédéral Mobilité et Transport / Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen	Belgien
Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein	Deutschland
Voies Navigables de France	Staatliche Französische Wasserstraßenverwaltung	Frankreich
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Deutschland
ZBBD	Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei	Deutschland

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

MITWIRKENDE

SEKRETARIAT DER ZKR

Norbert Kriedel (Ökonom)

Laure Roux (Projektkoordination)

Lucie Fahrner (Kommunikation)

Sarah Meissner (Projektassistentin)

Frederik Schubert (Praktikant)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Savekommission

EBU

ESO

IVR

Panteia

KÜNSTLERISCHE LEITUNG

Press-Agrum.com Agentur
https://www.press-agrum.com

Citeasen Agentur
https://www.citeasen.fr

ÜBERSETZUNG

Christophe Hener (Französisch)

Barbara Vollath-Sommer (Deutsch)

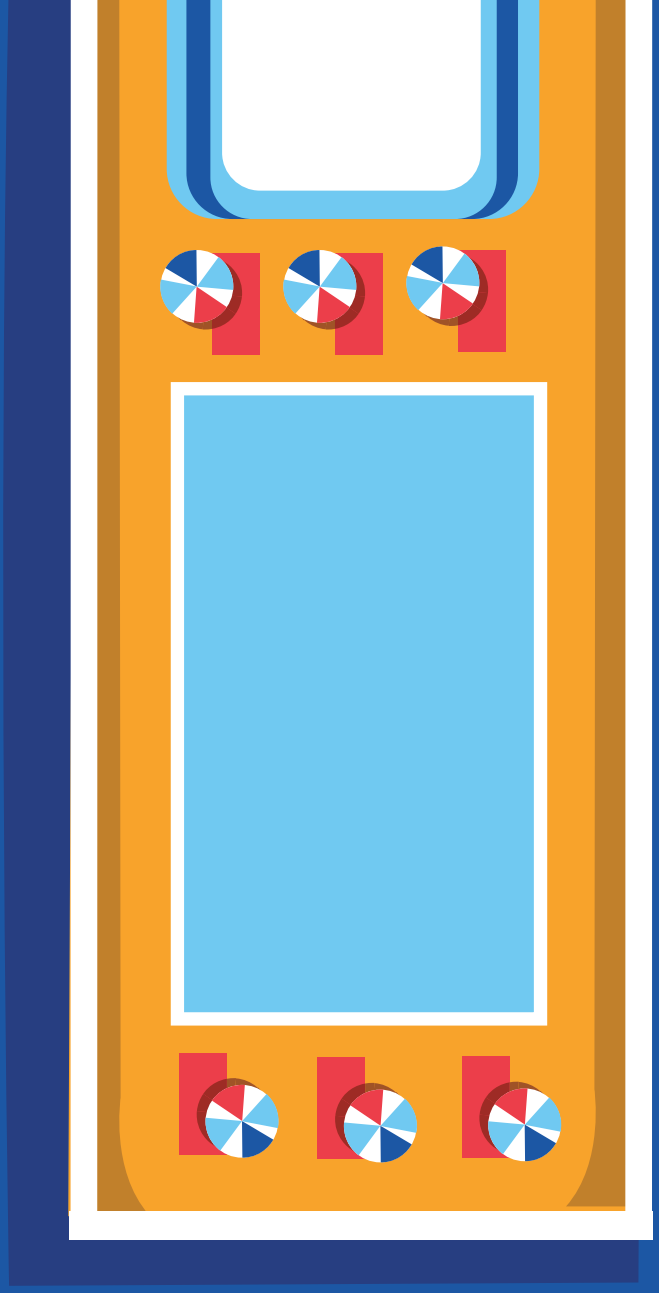
Pauline De Zinger (Niederländisch)

Veronica Schauinger (Englisch - Korrekturlesen)

https://www.inland-navigation-market.org

Impressum: September 2019

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France
https://www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org
ISSN 2070-6723



JAHRESBERICHT 2019

Sie finden sämtliche Daten unter:
www.inland-navigation-market.org

In Partnerschaft mit

Europäische Kommission

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

Moselkommission
Commission de la Moselle