

MARKET INSIGHT

EUROPÄISCHE
BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM
NOVEMBER
2019



Market Insight
EUROPÄISCHE
BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im
November 2019

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



INHALTSVERZEICHNIS

01

GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN (S.5)

Verkehrsleistung in Europa **(S.6)**

Transportvolumen in wichtigen europäischen Binnenschiffahrtsländern **(S.13)**

Trockengut-, Flüssiggut- und Containertransport **(S.14)**

02

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.19)

Wasserstände und Schiffsbeladungsgrade im Rheinbecken **(S.20)**

Wasserstände und Beladungsgrade der Schiffe im Donaubecken **(S.24)**

Frachtraten im Rheingebiet **(S.27)**

Vierteljährliche Umsatzentwicklung der Binnenschiffahrt pro Land in Europa **(S.30)**

03

FOKUS AUF DEUTSCHLAND (S.33)

Die 40 größten deutschen Binnenhäfen **(S.34)**

Informationsblatt Binnenschiffahrt in Deutschland **(S.36)**

Deutschlands Binnenschiffahrtssektor innerhalb Europas **(S.38)**

Hafen von Duisburg und Hafen von Hamburg **(S.39)**



01

GÜTERVERKEHR AUF BINNEN- WASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN

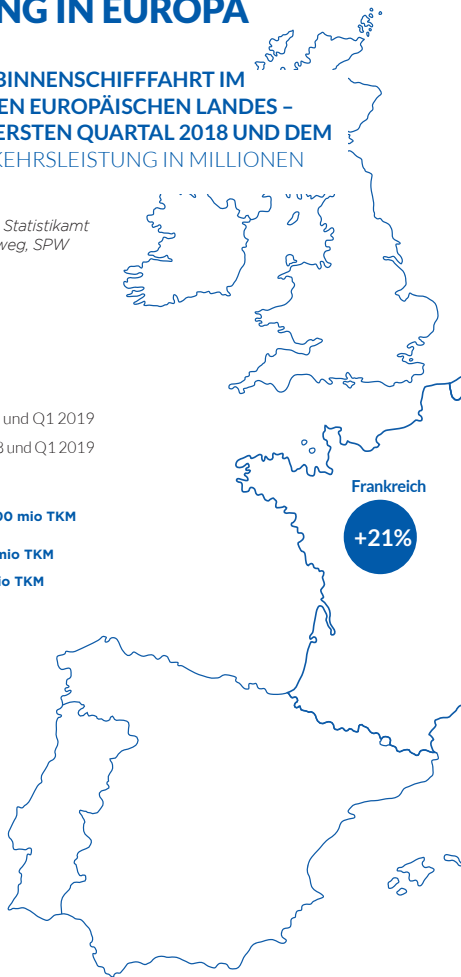
- Die Verkehrsleistung auf Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union erholte sich im ersten Quartal 2019 von der Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018. Mit einem Wert von 37,5 Milliarden Tonnen-Kilometern im ersten Quartal 2019 lag die Verkehrsleistung um 30 % höher als im vierten Quartal 2018, einem Zeitraum, in dem der Rhein, die Donau und die Elbe schwer unter den niedrigen Wasserständen litten.
- Unter den drei Ländern mit der höchsten Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in der EU (Deutschland, den Niederlanden, Rumänien) im ersten Quartal 2019, war die Wachstumsrate des ersten Quartal 2019 im Vergleich zum vierten Quartal 2018 in Deutschland am höchsten (+62%), was hauptsächlich auf die Erholung der Transporte in großem Umfang auf dem Rhein zurückzuführen war.
- Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU im ersten Quartal 2019 lag auch um 5,5 % höher als im Vorjahresquartal (Q1 2018).

■ VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET DES JEWEILIGEN EUROPÄISCHEN LANDES – VERGLEICH ZWISCHEN DEM ERSTEN QUARTAL 2018 UND DEM ERSTEN QUARTAL 2019 (VERKEHRSLEISTUNG IN MILLIONEN TKM)

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave], OECD, Statistikamt der Republik Serbien, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie

- Anstieg des Verkehrs zwischen Q1 2018 und Q1 2019
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q1 2018 und Q1 2019



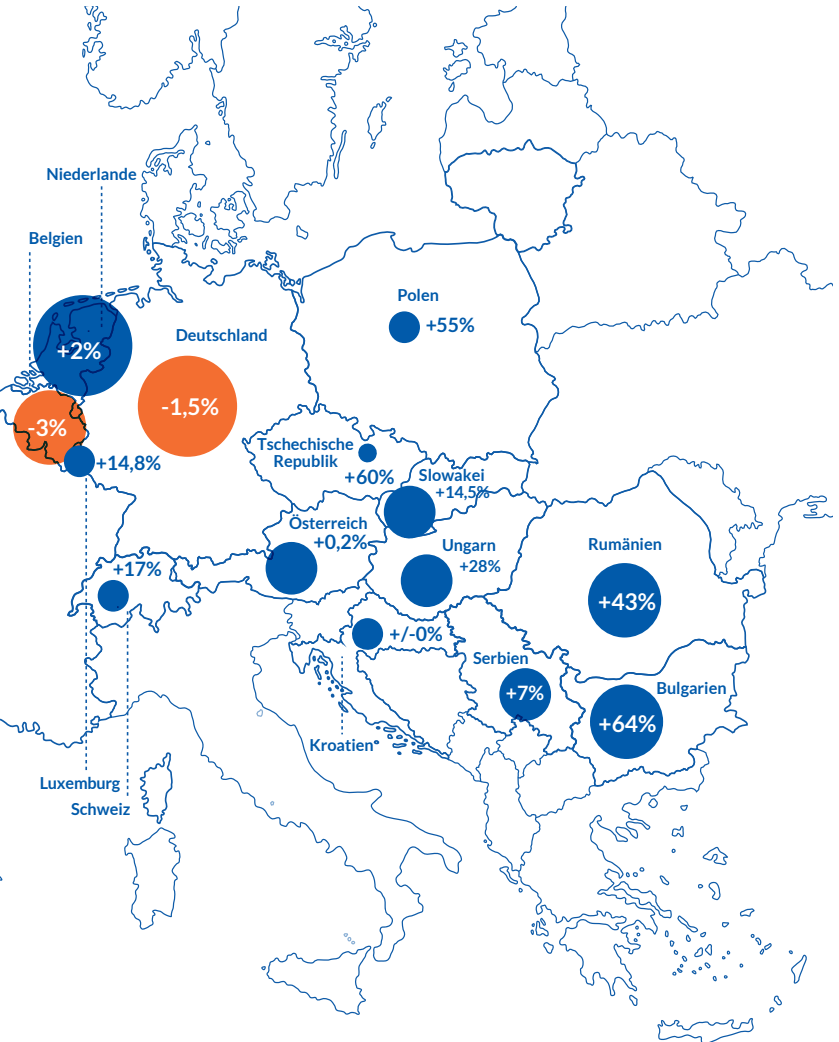
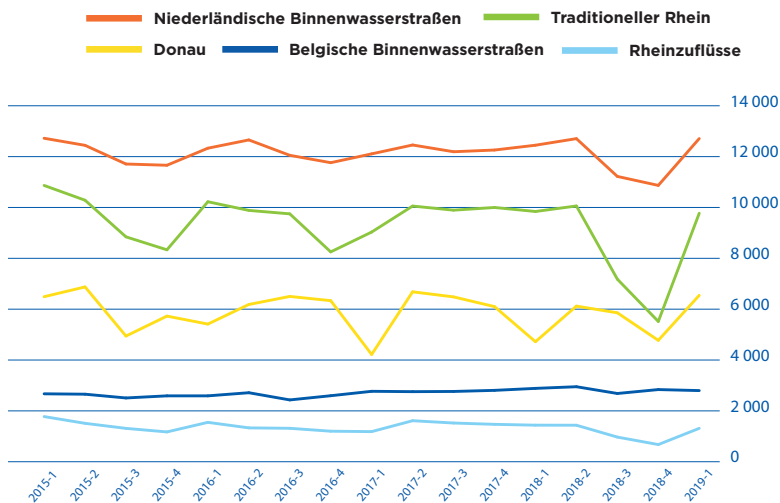


ABBILDUNG 1: VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (IWT) AUF DEM RHEIN, DEN RHEINZUFLÜSSEN*, DER DONAU**, DEN BELGISCHEN UND NIEDERLÄNDISCHEN WASSERSTRASSEN (VERKEHRSLEISTUNG IN MILLIONEN TKM)

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave], OECD, Destatis, Statistikamt Belgien, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie

*Traditioneller Rhein = Rhein von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze.
Rheinzuflüsse: Main, Mosel, Neckar, Saar

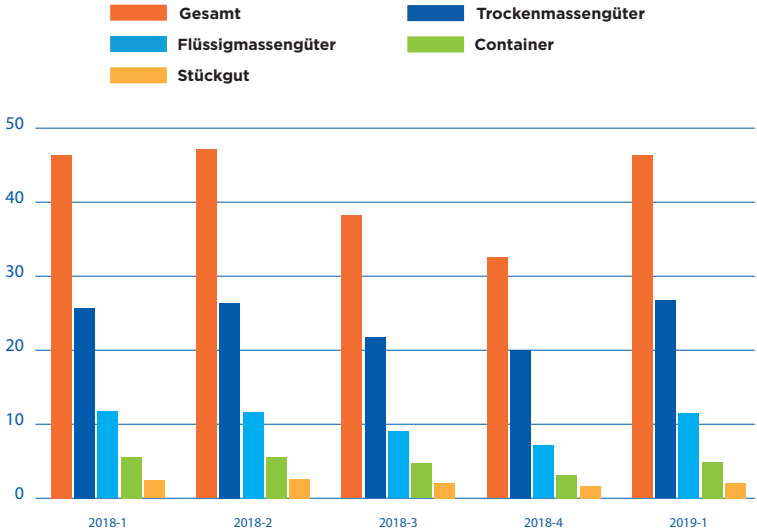
**Donau = Verkehrsleistung in Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien



- Der Güterverkehr auf niederländischen Binnenwasserstraßen, dem traditionellen Rhein und auf der Donau erholte sich von der Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018. Auf dem Rhein erlebten die Trockenmassengüter den stärksten Aufwärtstrend, hier lag die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2019 3,9 % höher als im Vorjahreszeitraum. Möglicherweise beinhalten die Trocken- und Flüssiggütermengen im ersten Quartal 2019 auch die Rückstandsmengen, die ursprünglich im vierten Quartal 2018 befördert werden sollten, und so zu diesem starken Anstieg beitragen.

ABBILDUNG 2: GÜTERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN NACH GÜTERSEGMENT UND QUARTAL (IN MILLIONEN TONNEN)

Quelle: Destatis. Stückgut sind Güter, die einzeln geladen werden müssen und nicht in intermodalen Containern oder als Schüttgut transportiert werden.



- Eine Ausnahme der Erholung stellt der Containertransport dar. Seine Leistung auf dem traditionellen Rhein war im ersten Quartal 2019 noch immer 11 % niedriger als im ersten Quartal 2018. Zwei Haupterklärungen können für dieses Phänomen gefunden werden:
 1. Erstens gehen, nach einigen wichtigen Logistikunternehmen, die Spediteure aktuell bei der Wahl der Binnenwasserstraßen für den Containertransport zögerlicher vor, als vor der Niedrigwasserkrise¹. Im Vergleich zu Trocken- und Flüssigmassengütern, bei denen die Binnenschifffahrt oft nur der einzige Verkehrsträger ist, können Container freilich auch über die Schiene und Straße geliefert werden. Dies zeigt auch die Entwicklung des wasserseitigen Containertransports in den Schweizer Rheinhäfen.

¹ Daten von DanserFrankreich, Haeger & Schmidt Logistics, Contargo AG

Im ersten Halbjahr 2018 fand, als Folge eines Unfalls bei Rastatt (Unterbrechung der Eisenbahnlinie auf der Rheinachse) ein Modal Shift von der Schiene zum Binnenschiffsverkehr statt. Die Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018 führte jedoch zu einem erneuten Modal Shift, aber diesmal handelte es sich um einen Verlust von Marktanteilen für die Binnenschifffahrt: die Ergebnisse für den wasserseitigen Containertransport lagen im ersten Halbjahr 2019 16 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums².

2. Ein zweiter Grund für die schwächeren Ergebnisse im Containertransport ist die Abkühlung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere des Welthandels, seit der zweiten Jahreshälfte 2018. Diese hatte eine stärkere Auswirkung auf den Containertransport (der mehr am Welthandel orientiert ist) als auf die Massengüterbeförderung.
- Die Donau erholte sich ebenfalls von der Niedrigwasserphase im Jahr 2018. Die Beförderung in den beiden wichtigsten Marktsegmenten - landwirtschaftliche Erzeugnisse und Eisenerze - registrierte im ersten Quartal 2019 beachtliche Wachstumsraten, nicht nur in Bezug auf die zweite Jahreshälfte 2018, sondern auch hinsichtlich des ersten Quartals 2018.
 - Der grenzüberschreitende Transport zwischen Serbien, Kroatien und Ungarn verzeichnete einen Anstieg von 30 % im ersten Quartal 2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Quelle: Donaukommission), ebenso auch die gesamte Binnenschifffahrt in Ungarn (Quelle: Eurostat). Der stark wachsende Transport von Eisenerz stromaufwärts und die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen stromabwärts waren die zugrunde liegenden Wachstumsfaktoren.
 - Die Marktbeobachtung der Donaukommission für das erste Quartal 2019 zeigt auch, dass sich die Beförderung von Getreide stromabwärts - aus der Region der mittleren Donau von Ungarn, Serbien und Kroatien zu den Häfen in Rumänien - im ersten Quartal 2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verdoppelte. Bessere Ernteergebnisse und eine Erholung der Wasserstände waren die Hauptursachen für diesen Anstieg. Andere Marktsegmente auf der Donau, wie Mineralölprodukte und Kohle, verzeichneten einen gewissen Rückgang.

² Quelle: Schweizerische Rheinhäfen

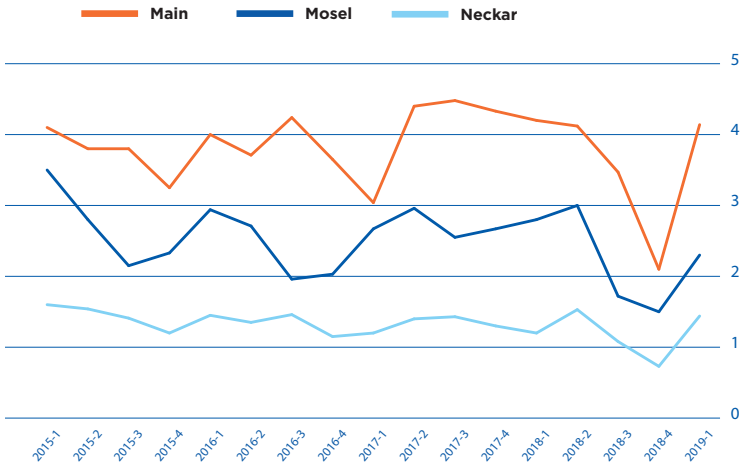
- Produktsegmente und ihre Trends sind auch die Hauptursache für die Entwicklung des Transports auf den Rheinzufüssen. Der Verkehr auf dem Main, der Mosel und dem Neckar ist auf der folgenden Abbildung dargestellt. Sie zeigt, dass die beiden östlichen Hauptzuflüsse des Rheins (Main und Neckar) sich von der Niedrigwasserphase viel besser erholten, als der wichtigste westliche Zufluss, die Mosel. Der Verkehr auf der Mosel fand im ersten Quartal 2019 noch immer auf niedrigerem Niveau als im ersten und zweiten Quartal 2018 statt.
- Eine Ursache kann in den unterschiedlichen Trends auf Güterebene zwischen Main und Neckar auf der einen Seite und auf der Mosel auf der anderen Seite ausgemacht werden. Auf dem Main und Neckar sind Sande, Steine und Kies das größte Gütersegment. Es zeigt einen wachstumsorientierten Ausblick (siehe Kapitel 9 des Jahres-Marktbeobachtungsberichts 2019)³.
- Dagegen verzeichnete der Kohletransport auf der Mosel in den vergangenen Jahren einen erheblichen Rückgang, der auch durch andere Gütersegmente wie landwirtschaftliche Erzeugnisse, Erze und Stahl, die eher stagnierten, nicht kompensiert werden konnte. Die Energiewende und der Rückgang des Kohletransports sind daher die größten Herausforderungen für den Binnenschiffsverkehr auf der Mosel.

³ Siehe auch: ZKR / EC (2019), Marktbeobachtung Jahresbericht 2019, Kapitel 9: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2019/11/ccnr_2019_Q2_de-min2.pdf.pdf



ABBILDUNG 3: VIERTELJÄHRLICHER BINNENSCHIFFSVERKEHR AUF DEN ZUFLÜSSEN DES RHEINS (IN MILLIONEN TONNEN)

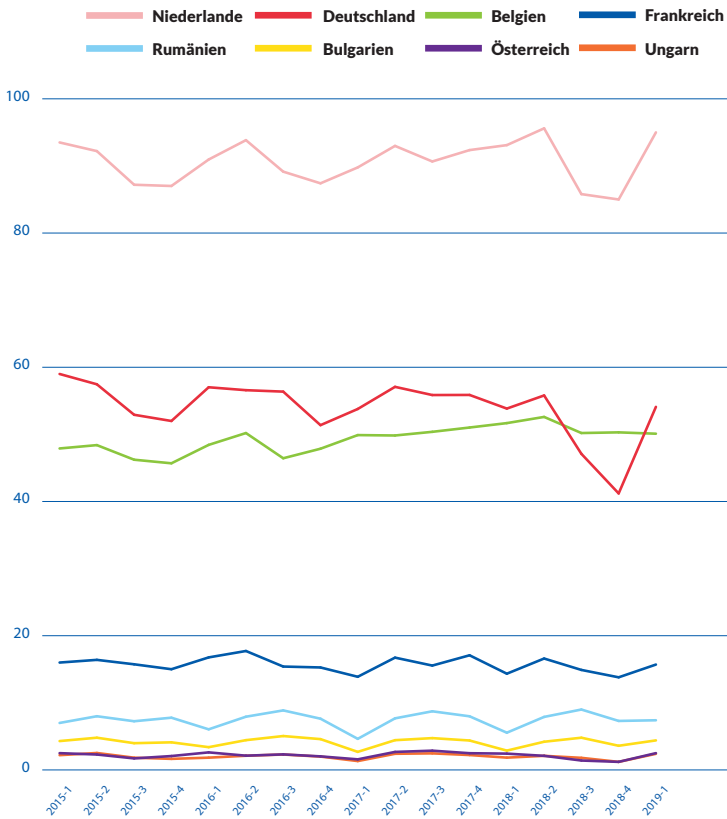
Quelle: Destatis



TRANSPORTVOLUMEN IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

ABBILDUNG 4: TRANSPORTVOLUMEN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN (QUARTALSZAHLEN – IN MILLIONEN TONNEN)

Quelle: Eurostat [www.go.qnave], Nationale Statistikämter und Belgische Wasserstraßenverwaltung

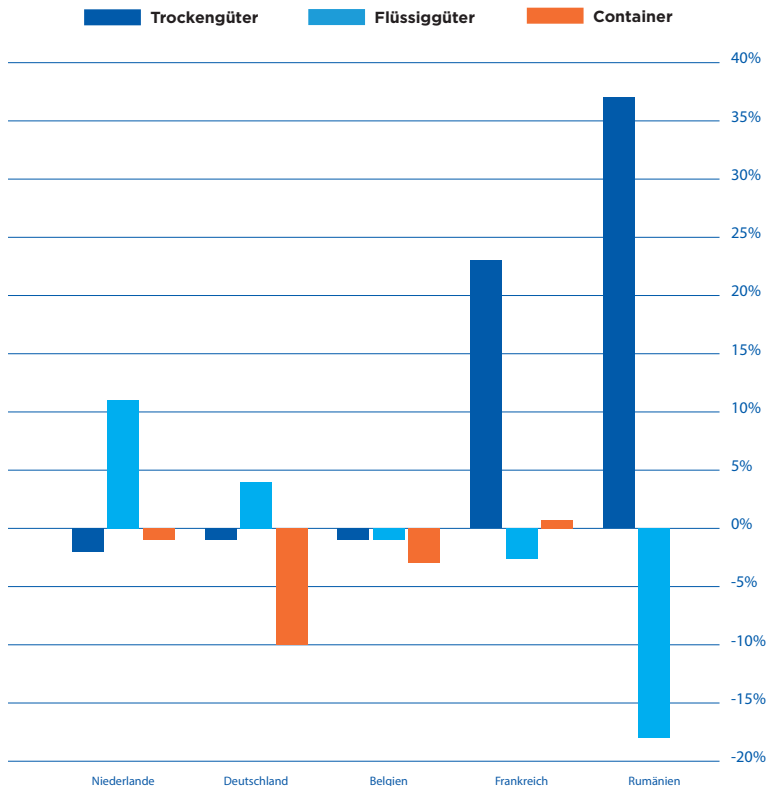


TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT- UND CONTAINERTRANSPORT

ABBILDUNG 5: ÄNDERUNGSRATE DES TRANSPORTVOLUMENS (TONNEN) DER BINNENSCHIFFFAHRT IN FÜNF WICHTIGEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN (Q1 2019 VS Q1 2018 - %)*

Quelle: CBS, Destatis, StatBel, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie, VNF, Rumänisches Institut für Statistik

* In Rumänien gibt es nahezu keinen Containertransport. Er wird daher nicht in der Grafik abgebildet.



- Frankreich erlebte im ersten Quartal 2019 einen sehr starken Anstieg beim Trockengütertransport. Dies wird auch durch Zahlen der Häfen von Paris bestätigt: der Binnenverkehr im größten französischen Hafen war in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 um 32,8 % höher als im Vorjahreszeitraum und erreichte 12,7 Millionen Tonnen.
- Für Sande, Steine und Baustoffe, das größte Produktsegment in den Häfen von Paris, wurde im ersten Halbjahr 2019 ein wasserseitiger Verkehr von 9,8 Millionen Tonnen beobachtet, im Vergleich zu rund 7,3 Millionen Tonnen in der ersten Jahreshälfte 2018 (+34 %). Ein Hauptgrund für diesen Anstieg ist das Projekt Grand Paris Express, das beim Bau der neuen Metro-Linien auch Binnenschiffe einbezieht.⁴ Zusätzlich reduzierten Hochwässer in der ersten Hälfte des Jahres 2018 auf der Seine den Güterverkehr.
- In den Niederlanden und Deutschland war das gemeinsame Merkmal im ersten Quartal 2019 eine Erholung der Flüssigguttransporte. Der Containertransport in Deutschland war bislang nicht in der Lage, das Niveau zu erreichen, das er in der ersten Jahreshälfte 2018 besaß (siehe die Erklärungen zum Rheinverkehr auf Seite 9 und 10).
- Rumäniens starkes Wachstum bei den Trockengütern ist durch eine Erholung seiner großen Marktsegmente bedingt: landwirtschaftliche Erzeugnisse (+85 %), Eisenerz (+15 %) und Baustoffe (+62 %). Wie im Marktbeobachtungsbericht der Donaukommission bestätigt⁵, kann dieses enorme Wachstum bei den landwirtschaftlichen Transporten durch eine Erholung der Wasserstände auf der mittleren Donau erklärt werden, von wo Getreide und weitere Produkte zu den Häfen an der unteren Donau in Rumänien geliefert werden.



⁴ Quellen: Häfen von Paris, und INSEE Conjoncture Normandie – Le bilan économique, Juni 2019

⁵ Marktbeobachtungsbericht der Donaukommission für das erste Quartal 2019

TABELLE 1: ANTEIL VON TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT- UND CONTAINERTRANSPORT IM ERSTEN QUARTAL (BASIEREND AUF TONNEN)

Quelle: CBS, Destatis, StatBel, VNF, Rumänisches Institut für Statistik

* Für Deutschland verzeichnen die Transportstatistiken auch die Kategorie Massenstückgut, die rund 5 % darstellt (nicht in der Tabelle oben berücksichtigt). Massenstückgut oder Stückgut sind Güter, die einzeln geladen werden müssen und nicht in intermodalen Containern oder als Schüttgut transportiert werden.

	Trockengüter	Flüssiggüter	Container
Niederlande	52%	34%	14%
Deutschland*	59%	25%	10%
Belgien	51%	31%	17%
Frankreich	81%	13%	6%
Rumänien	96%	4%	0%

Im ersten Quartal 2019

... ERHOLUNG BEIM TROCKENGÜTERTRANSPORT IN FRANKREICH UND BEIM FLÜSSIGGUTTRANSPORT IN DEN NIEDERLANDEN UND IN DEUTSCHLAND

... STELLTE DER TROCKENGÜTERTANSPORT MEHR ALS 50% DES GESAMTEN BINNENSCHIFFFAHRTSVERKEHRS IN DEN NIEDERLANDEN, DEUTSCHLAND UND BELGIEN UND MEHR ALS 80% IN FRANKREICH UND RUMÄNIEN DAR





02

BETRIEBS- BEDINGUNGEN

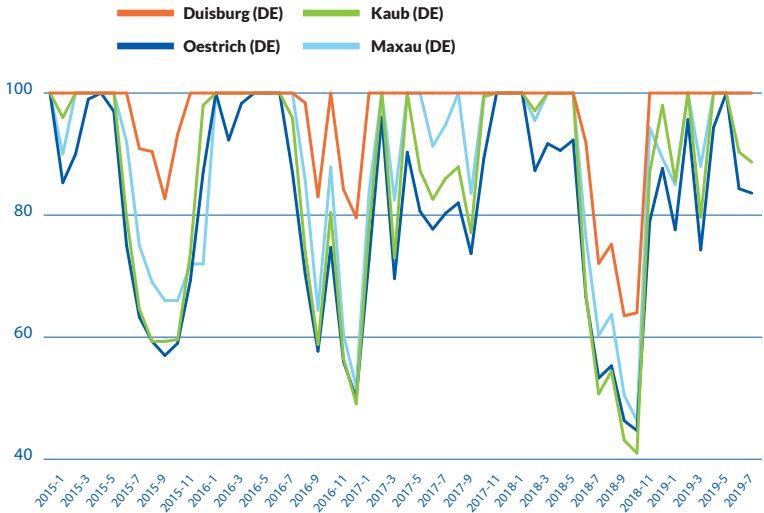
- Mit der Normalisierung der Wasserstände im ersten und zweiten Quartal 2019 erreichten die Binnenschiffe erneut höhere Beladungsraten, was sich wiederum stark auf die Transportpreise auswirkte: die Transportpreise fielen, besonders am Spotmarkt für Lieferungen aus der ARA-Region zu Zielorten im Hinterland des Rheins (Deutschland, Frankreich, Schweiz).
- Aufgrund der sinkenden Transportpreise im ersten Quartal 2019 zeigen die offiziellen Statistiken zum Umsatz im Güterverkehr der Binnenschifffahrt in den Niederlanden und in Deutschland, dass der Umsatz in beiden Staaten gesunken ist. Im zweiten Quartal 2019 ging der Umsatz in Deutschland weiter zurück, während er in den Niederlanden wieder anstieg.

WASSERSTÄNDE UND SCHIFFS-BELADUNGSGRAD IM RHEINBECKEN



ABBILDUNG 1: MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD FÜR SCHIFFE MIT EINEM TIEFGANG VON 3 METERN AN MESSSTÄNDEN ENTLANG DES RHEINS (%)

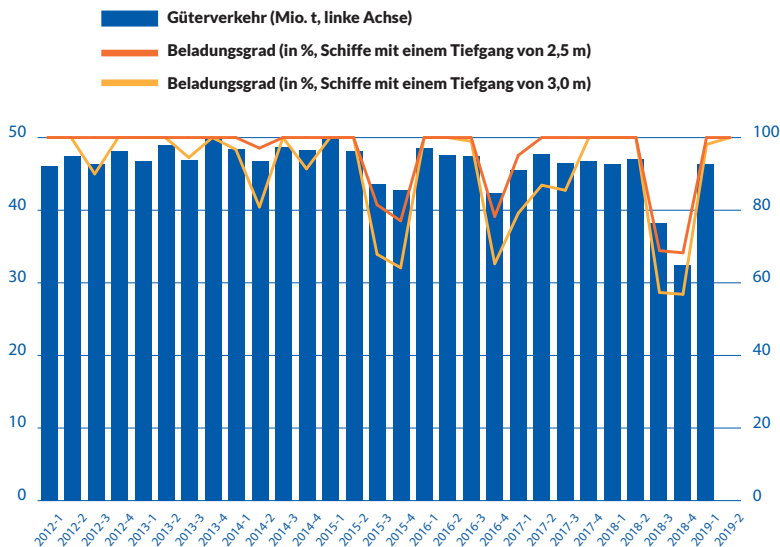
Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Bundesanstalt für Gewässerkunde



- Zu Beginn des Jahres 2019 normalisierten sich die Wasserstände auf dem Rhein, was den Binnenschiffen wieder ziemlich hohe Beladungsgrade ermöglichte. Die beiden Messstation Kaub und Oestrich am Mittelrhein zeigten etwas schwierigere Schifffahrtsbedingungen als Maxau am Oberrhein und Duisburg am Niederrhein.
- Die Korrelation zwischen Wasserständen und Güterverkehr bleibt intakt, wie die Tatsache zeigt, dass auf steigende Wasserstände im ersten Quartal 2019 ein Anstieg des Güterverkehrs folgte.

ABBILDUNG 2: VIERTELJÄHRLICHE GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM RHEIN UND BELADUNGSGRAD DER SCHIFFE BEI KAUB/RHEIN

Quelle: Destatis und Berechnung ZKR nach Daten der Bundesanstalt für Gewässerkunde



NORMALISIERUNG DER WASSERSTÄNDE AUF DEM RHEIN UND DER BELADUNGSGRAD DER SCHIFFE IM ERSTEN QUARTAL 2019 NACH DEN NIEDRIGEN WASSERSTÄNDE IM VIERTEN QUARTAL 2018



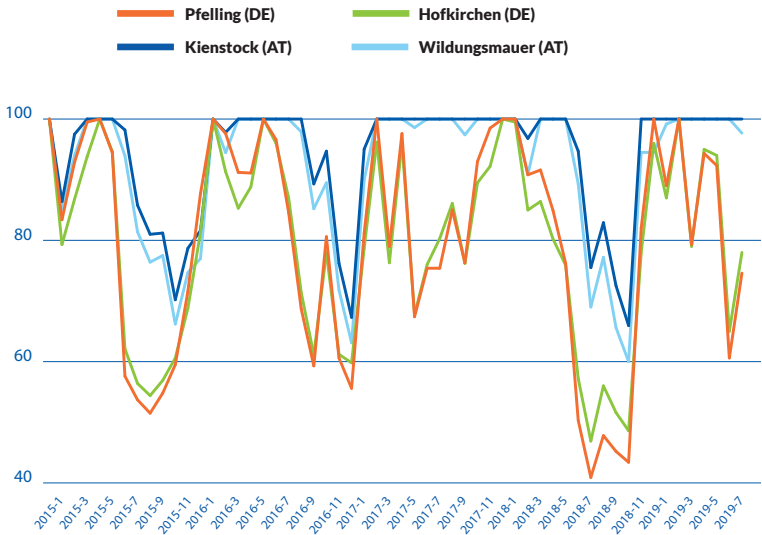


WASSERSTÄNDE UND BELADUNGSGRAD DER SCHIFFE IM DONAUBECKEN



ABBILDUNG 3: MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD FÜR SCHIFFE MIT EINEM TIEFGANG VON 3 METERN AN MESSSTÄNDEN ENTLANG DER DONAU (%)

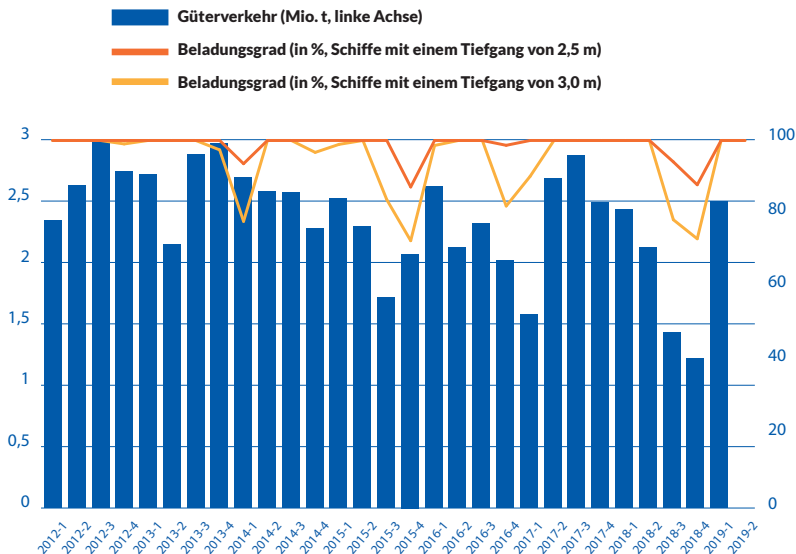
Quelle: Berechnung ZKR nach Gewässerdaten der Bundesanstalt für Gewässerkunde und des Bundeslands Niederösterreich



- Innerhalb des Donaubeckens blieben die Unterschiede bei der Wasserführung zwischen der österreichischen und der deutschen Donau im Jahr 2019 bestehen. Während sich die Schifffahrtsbedingungen in Kienstock und Wildungsmauer, beide in Niederösterreich, schnell erholten, blieben sie auf der deutschen Donau in Niederbayern ziemlich schwankend und insgesamt ungünstiger.

ABBILDUNG 4: VIERTELJÄHRLICHE GÜTERBEFÖRDERUNG IN ÖSTERREICH UND BELADUNGSGRAD DER SCHIFFE IN WILDUNGSMAUER, NIEDERÖSTERREICH

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave] und Berechnung ZKR nach Gewässerdaten des österreichischen Bundeslands Niederösterreich

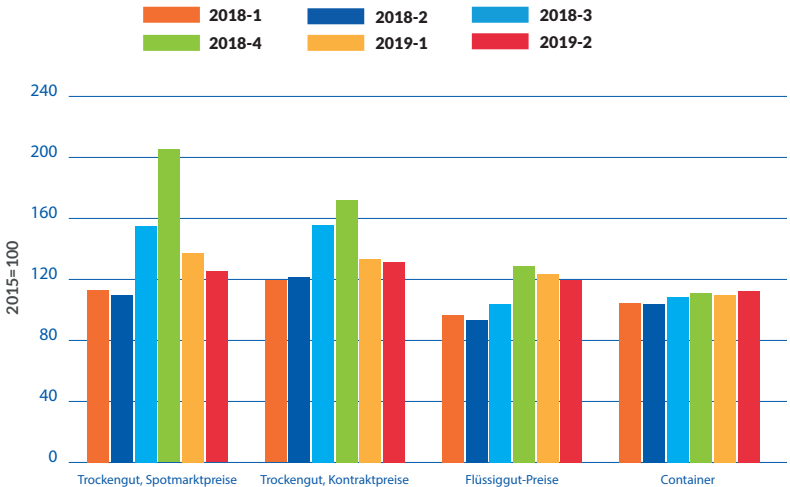


**ERHOLUNG DER SCHIFFFAHRTS-
BEDINGUNGEN IN ÖSTERREICH UND
DER BELADUNGS-GRAD DER SCHIFFE
IM ERSTEN QUARTAL 2019 NACH DEN
NIEDRIGEN WASSERSTÄNDEN IM
VIERTEN QUARTAL 2018**

■ FRACHTRATEN IM RHEINGEBIET

ABBILDUNG 5: CBS-FRACHTRATENINDEX FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN NIEDERLANDEN

Quelle: CBS(Niederlande)



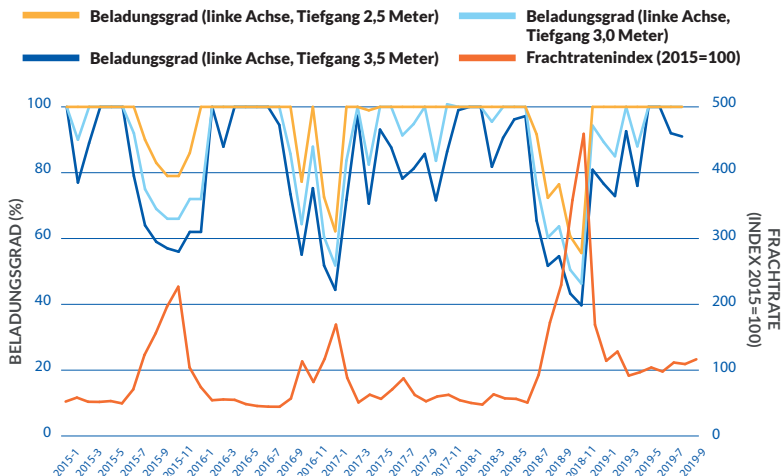
- Das CBS führt regelmäßige Umfragen unter 80 niederländischen Binnenschiffahrtsunternehmen durch, acht Mal pro Jahr. Der Umsatz eines Unternehmens bestimmt den Einfluss, den es auf den Preisindex hat. Nach diesem Index fielen die Frachtraten für Trockengüter am Spotmarkt im ersten Halbjahr 2019, mehr oder weniger parallel zur Normalisierung der Wasserstände auf dem Rhein.
- Die Flüssiggut-Preise des CBS-Index berücksichtigen den Frachtverkehr auf dem Rhein, aber auch kürzerer Strecken innerhalb des ARA-Gebiets (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) und zu anderen Standorten innerhalb der Niederlande. Er enthält sowohl Spotmarktraten wie (langfristige) Kontrakttraten, und die Lieferung aller Arten von Flüssiggütern (Chemikalien, Diesel, Heizöl, Methanol, Naphta, Sonnenblumenöl usw.).

- Ein anderer Frachtratenindex ist der Flüssiggüterindex PJK⁶, ein Spotmarktindex, der auf der Beförderung von Ölprodukten aus der ARA-Region über den Rhein zu Zielen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz basiert. Durch den Schwerpunkt auf dem Spotmarkt- und ARA-Rhein-Handel ist er ziemlich volatil.
- Im PJK Index verzeichneten die Frachtraten im Dezember 2018 und zu Beginn des Jahres 2019 starke Rückgänge, und stabilisierten sich im ersten und zweiten Quartal 2019 auf einem niedrigeren Niveau. Dennoch, wie im Flüssiggutteil des CBS-Index, fiel das Preisniveau nicht vollständig zurück.

ABBILDUNG 6: PJK FRACHTRATENINDEX FÜR FLÜSSIGGÜTER (GASÖL) AUS DER ARA-REGION ZU DEN ZIELORTEN ENTLANG DES RHEINS - IM VERGLEICH ZU DEM BELADUNGSGRAD DER SCHIFFE BEI MAXAU/OBERRHEIN*

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf PJK International

* Der Frachtratenindex wurde auf der Basis des Preises pro Tonne im Flüssigguttransport berechnet. Die Indexwerte zeigen den Preis im jeweiligen Monat bezogen auf den Durchschnittspreis des Jahres 2015.

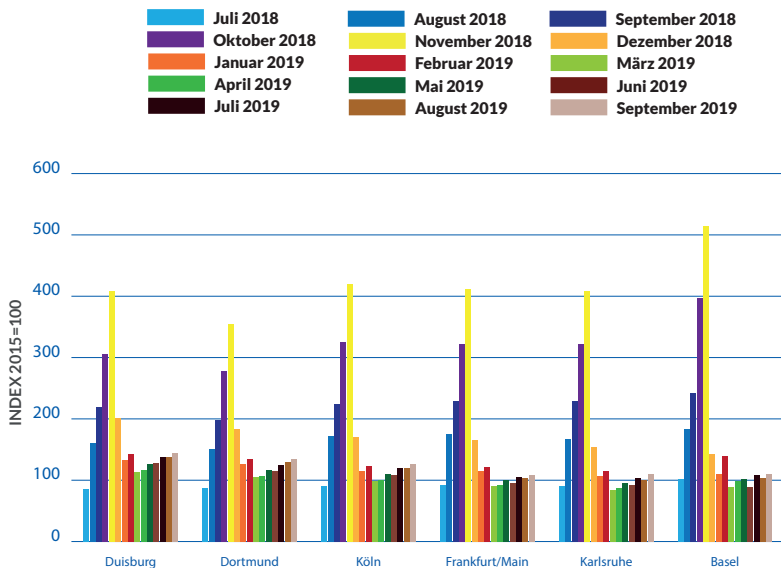


⁶ PJK International / Insight Global ist ein Marktforschungsunternehmen in Breda, in den Niederlanden, das auf den Flüssiggütersektor spezialisiert ist.

- Ein genauer Blick auf den PJK Index (pro Zielort am Rhein) zeigt, dass der Schweizer Zielort (Basel) den bei weitem stärksten Preisanstieg während der Niedrigwasserphase Ende des Jahres 2018 aufwies. Im Jahr 2019 fiel das Niveau der Frachtraten für Lieferungen nach Basel jedoch erheblich. Als sich die Wasserstände normalisierten, ging das Frachtratenniveau für Lieferungen an Zielorte am Niederrhein (Duisburg, Köln) und zu den Ruhr-Orten (Dortmund) nicht so stark zurück wie in Basel.

ABBILDUNG 7: PJK FRACHTRATENINDEX FÜR FLÜSSIGGÜTER (GASÖL) AUS DER ARA-REGION ZU DEN ZIELORTEN ENTLANG DES RHEINS – INDEXWERTE PRO ZIELORT

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf PJK International

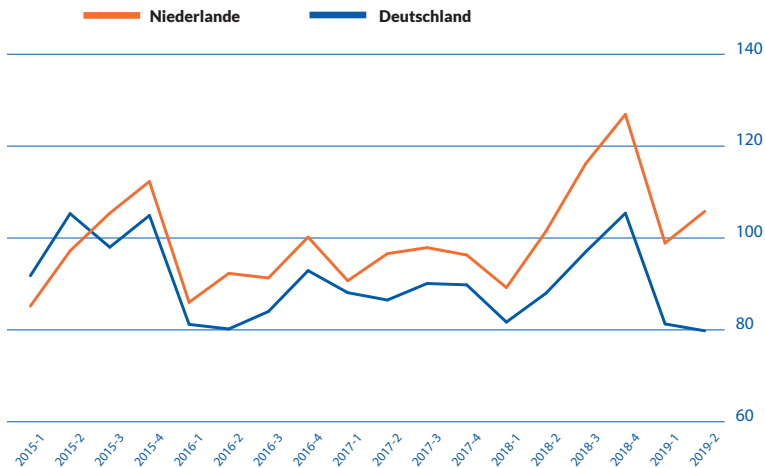


VIERTELJÄHRLICHE UMSATZ- ENTWICKLUNG DER BINNEN- SCHIFFFAHRT PRO LAND IN EUROPA⁷

ABBILDUNG 8: UMSATZENTWICKLUNG IN DEN NIEDERLANDEN UND
IN DEUTSCHLAND - HAUPTSÄCHLICH GÜTERVERKEHR* (2015=100)

Quelle: CBS, Destatis

* Für die Niederlande enthält die Reihe den Umsatz der gesamten Binnenschifffahrt, aber der Güterverkehr hat einen sehr hohen Anteil von 92 %; für Deutschland enthält die Reihe nur den Umsatz des Güterverkehrs.



- Sowohl in den Niederlanden wie in Deutschland erreichte der Umsatz des Güterverkehrs im vierten Quartal 2018 einen gewissen Höhepunkt. Dies war eine Folge der sehr hohen Frachtraten, verursacht durch die Niedrigwasserphase, besonders auf dem Rhein. Mit sinkenden Preisen in der ersten Jahreshälfte 2019 normalisierte sich der Umsatz

⁷ Aufgrund statistischer Einschränkungen sind Quartalsdaten zur Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt gegenwärtig nur für sehr wenige Länder verfügbar. EUROSTAT präsentiert Daten für den NACE-Sektor H50 (Water transport), der See- und Binnenschifffahrtsverkehr zusammen abdeckt. Basierend auf diesem Datensatz kann die Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt nur für Länder mit nahezu keiner Seeschifffahrt ermittelt werden. Für Frankreich, Deutschland und die Niederlande werden vierteljährliche Umsatzzahlen durch die nationalen Statistikämter (INSEE, Destatis, CBS) bereitgestellt.

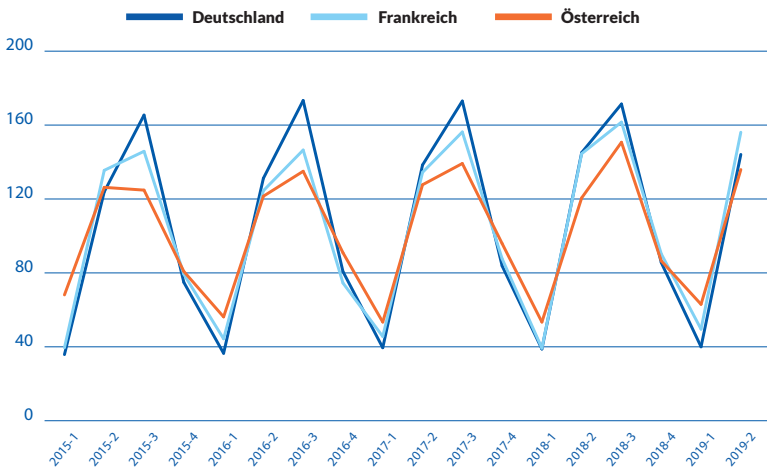
in Deutschland, während er in den Niederlanden ziemlich hoch blieb. Hier spiegelt sich die positivere Entwicklung der Transportnachfrage in den Niederlanden im Vergleich zu Deutschland wider.

- Der Umsatz der österreichischen, französischen und deutschen Fahrgastbeförderungsunternehmen zeigte die üblichen saisonalen Schwankungen. Im zweiten Quartal 2019 lag der Umsatz der französischen Fahrgastbeförderungsunternehmen um 8 % höher als im Vorjahreszeitraum, und um 16 % höher als im zweiten Quartal 2017.
- Das Ergebnis für deutsche Fahrgastbeförderungsunternehmen war im zweiten Quartal 2019 1 % niedriger als im Vorjahr, aber 4 % höher als im zweiten Quartal 2017. Der Umsatz der österreichischen Binnenschiffahrtsunternehmen, von denen der Großteil auch in der Fahrgastbeförderung tätig ist, lag im zweiten Quartal 2019 um 13 % höher als im Vorjahr und um 6 % höher als im zweiten Quartal 2017.

ABBILDUNG 9: UMSATZENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH, FRANKREICH UND DEUTSCHLAND - HAUPTSÄCHLICH FAHRGASTBEFÖRDERUNG* (2015=100)

Quelle: Eurostat [sts_setu_q] für Österreich, Destatis für Deutschland und INSEE für Frankreich

* Für Österreich enthält die Reihe den Umsatz der gesamten Binnenschiffahrt, aber die Sektoraktivität ist von der Fahrgastbeförderung dominiert; für Deutschland und Frankreich enthält die Reihe nur den Umsatz der Fahrgastbeförderung





03

FOKUS AUF DEUTSCHLAND

- Der Binnenschiffsverkehr auf deutschen Wasserstraßen umfasste im ersten Quartal 2019 36 % der gesamten Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU, im Vergleich zu 35 Prozent im Jahr 2018. Beim Containertransport allein beträgt dieser Anteil 39 %.
- Die Anzahl der deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen stellen 11 % aller Binnenschifffahrtsunternehmen in der EU dar, während ihr Anteil am Umsatz viel höher ist: 34 % des gesamten Umsatzes der von den Unternehmen der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt der EU generiert wurde, entfiel auf deutsche Unternehmen.
- Dies zeigt auch, dass deutsche Unternehmen durchschnittlich größer sind, als in vielen anderen Binnenschifffahrtsländern mit einem hohen Grad von Marktfragmentierung.

Im ersten Quartal
2019 (Mio. T.)

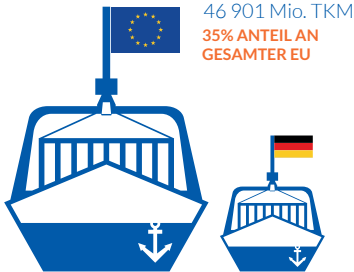
	Einfuhr aus dem Ausland	Einfuhr aus inländischen Binnenhäfen	Ausfuhr zu inländischen Binnenhäfen	Ausfuhr ins Ausland	Gesamter wasserseitiger Verkehr
Duisburg	9,17	0,38	0,88	1,99	12,4
Hamburg	0,00	1,08	1,41	0,01	2,5
Mannheim	1,33	0,27	0,26	0,47	2,3
Köln	0,64	0,45	0,42	0,80	2,3
Neuss	1,13	0,29	0,21	0,48	2,1
Karlsruhe	0,69	0,13	0,50	0,43	1,8
Ludwigshafen am Rhein	0,68	0,44	0,15	0,40	1,7
Frankfurt	0,61	0,27	0,24	0,23	1,3
Gelsenkirchen	0,27	0,15	0,32	0,50	1,2
Kehl	0,33	0,29	0,23	0,15	1,0
Mainz	0,37	0,23	0,07	0,26	0,9
Kiesbaggereien Kreis Wesel	0,00	0,41	0,03	0,48	0,9
Marl	0,52	0,15	0,05	0,19	0,9
Bottrop	0,46	0,03	0,13	0,25	0,9
Hamm	0,55	0,23	0,02	0,07	0,9
Krefeld	0,35	0,23	0,09	0,19	0,9
Brunsbüttel	0,00	0,03	0,80	0,00	0,8
Lünen	0,59	0,08	0,02	0,13	0,8
Bremen	0,02	0,57	0,14	0,05	0,8
Saarlouis	0,45	0,00	0,03	0,20	0,7
Andernach	0,10	0,10	0,03	0,45	0,7
Salzgitter	0,02	0,41	0,23	0,01	0,7
Heilbronn	0,24	0,11	0,28	0,04	0,7
Leverkusen	0,33	0,12	0,09	0,07	0,6
Rheinberg	0,47	0,00	0,04	0,09	0,6
Lingen (Ems)	0,10	0,11	0,28	0,09	0,6
Magdeburg	0,02	0,28	0,16	0,11	0,6
Wesseling	0,01	0,05	0,26	0,22	0,5
Wesel	0,16	0,08	0,07	0,22	0,5
Dormagen	0,14	0,02	0,18	0,16	0,5
Bendorf	0,15	0,10	0,07	0,18	0,5
Berlin	0,02	0,33	0,12	0,00	0,5

INFORMATIONSBLETT BINNENSCHIFFFAHRT IN DEUTSCHLAND

ABSOLUTER WERT⁹ FÜR DEUTSCHLAND VS ANTEIL AN GESAMTER EU

Hinweise zum Informationsblatt - Siehe Seite 43

VERKEHRSLAISTUNG INSGESAMT



VERKEHRSLAISTUNG CONTAINER

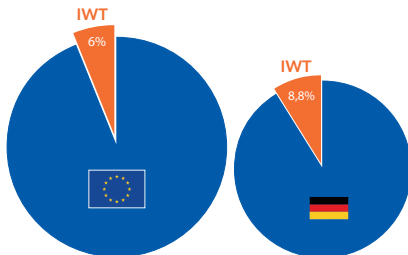


Umfang des Gesamtgüterverkehrs: 197,9 Mio. Tonnen (# - Siehe Seite 43)

Umfang des Containertransports: 21,2 Mio. Tonnen (# - Siehe Seite 43)

GÜTERSEGMENT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

1. Erze, Sande, Steine: 8 724 Mio. TKM
25% ANTEIL AN GESAMTER EU
2. Mineralölprodukte: 7 838 Mio. TKM
38% ANTEIL AN GESAMTER EU
3. Chemikalien: 5 672 Mio. TKM
38% ANTEIL AN GESAMTER EU



MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT - GESAMTVERKEHRSLAISTUNG

⁹ Die Daten zu allen Transportindikatoren sind Daten des Jahres 2018, während die Daten zum Modal Split, Beschäftigung, Umsatz, Unternehmen und Zahl der Schiffe aus dem Jahr 2017 stammen. Der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt wurde als Binnenschifffahrtsanteil innerhalb der Gesamtleistung des Binnenschifffahrts-, Schienen- und Straßenverkehrs berechnet.

**BESCHÄFTIGTE**

10 314

Güterverkehr: 4 211

Fahrgastbeförderung: 6 103

24%

ANTEIL AN

11%

21%

GESAMTER

11%

27%

EU

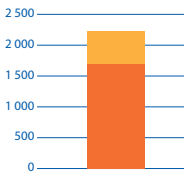
11%

ANZAHL DER UNTERNEHMEN

1 102

Güterverkehr: 668

Passagiere: 434

**UMSATZNIVEAU DER BINNENSCHIFFFAHRT**

2 234 Mio. € 30% ANTEIL AN GESAMTER EU

● Güterverkehr: 1 689 Mio. € 34%

● Fahrgastbeförderung: 545 Mio. € 22%

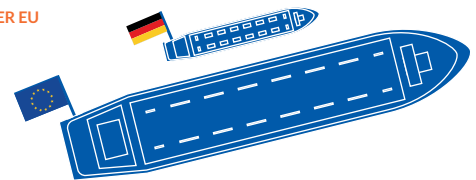
ANZAHL AKTIVER FRACHTSCHIFFE

2 394 16% ANTEIL AN GESAMTER EU

Trockengüter: 1 564 14%

Flüssiggüter: 419 25%

Schub- und Schlepp: 411 18%

**TONNAGE DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE**

Trockengüter: 1,8 Mio. Tonnen

13% ANTEIL AN GESAMTER EU

Flüssiggüter: 0,75 Mio. Tonnen

22% ANTEIL AN GESAMTER EU

DEUTSCHLANDS BINNENSCHIFF- FAHRTSSEKTOR INNERHALB EUROPAS

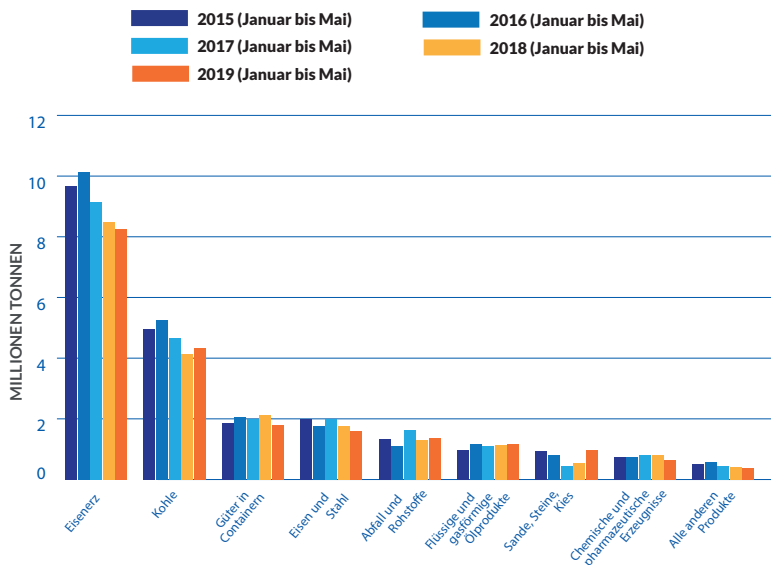
- Binnenschiffe beförderten **197,9 Millionen Tonnen Güter** im Jahr 2018 und 222,7 Millionen Tonnen im Jahr 2017 auf deutschen Binnenwasserstraßen. Im Jahr 2018 stellte die Verkehrsleistung (das Produkt von Tonnen und Entfernung) **35 % der gesamten Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU** dar.
- Innerhalb des **Containertransports** hat die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in Deutschland einen **Anteil von 39 % an der gesamten Container-Verkehrsleistung in der EU**.
- Zusätzlich zum Containertransport besitzt Deutschland auch beim **Flüssigguttransport in der EU eine überdurchschnittliche Verkehrsleistung**. Die Beförderung von Mineralölprodukten und Chemikalien in Deutschland haben jeweils einen Anteil von 38 % der gesamten europäischen Verkehrsleistung in diesen beiden Segmenten.
- Rund **10 300 Personen sind bei deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen beschäftigt**, und die Firmen generieren einen Umsatz von mehr als 2,2 Milliarden Euro pro Jahr.
- Mit 10 300 Beschäftigten liegt Deutschlands Anteil bei den europäischen Beschäftigten im Sektor Binnenschifffahrt bei 24 %. Dies bedeutet, dass **etwa jede fünfte Person, die in der europäischen Binnenschifffahrt tätig ist, bei einem deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen beschäftigt** ist.
- **Deutsche Binnenschifffahrtsunternehmen sind größer als der EU-Durchschnitt**, entsprechend zweier Größenindikatoren:
 1. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Binnenschifffahrtsunternehmen der EU beträgt 11 %, aber der Anteil der in diesen deutschen Unternehmen aktiven Personen macht 24 % aller Beschäftigten der Binnenschifffahrt in der EU aus.
 2. Der Anteil der deutschen Unternehmen an der Zahl der Binnenschifffahrtsunternehmen in der EU beträgt 11 %, aber sie **generieren 30 % des Umsatzes der europäischen Binnenschifffahrt**.
- Die Flotte der deutschen Binnenschiffe entspricht 16 % aller europäischen Binnenschiffe. Allein für Flüssiggutschiffe beträgt dieser Anteil 25 % - **eines von vier in Europa registrierten Tankschiffe ist in Deutschland registriert**.

HAFEN VON DUISBURG UND HAFEN VON HAMBURG

- Duisburg ist der größte Binnenhafen in Deutschland und in Europa, mit 48,1 Millionen Tonnen an Flussverkehr im Jahr 2018. Sein Flussverkehr erfolgt im öffentlichen Hafen von Duisburg (duisport GmbH) und in privaten Häfen der lokalen Stahlindustrie. Die folgende Abbildung berücksichtigt den gesamten wasserseitigen Verkehr am Standort Duisburg. Rohstoffe (Eisenerz, Kohle) für die Stahlproduktion und Eisen und Stahl stellen einen Anteil von 70 % dar. Im Jahr 2018 betrug der wasserseitige Verkehr 48,1 Millionen Tonnen und 12,4 Millionen Tonnen im ersten Quartal 2019, soviel wie im Vorjahreszeitraum.

ABBILDUNG 1: **BINNENSCHIFFSVERKEHR IN DEN HÄFEN DUISBURGS (JANUAR BIS MAI) IN MILLIONEN TONNEN**

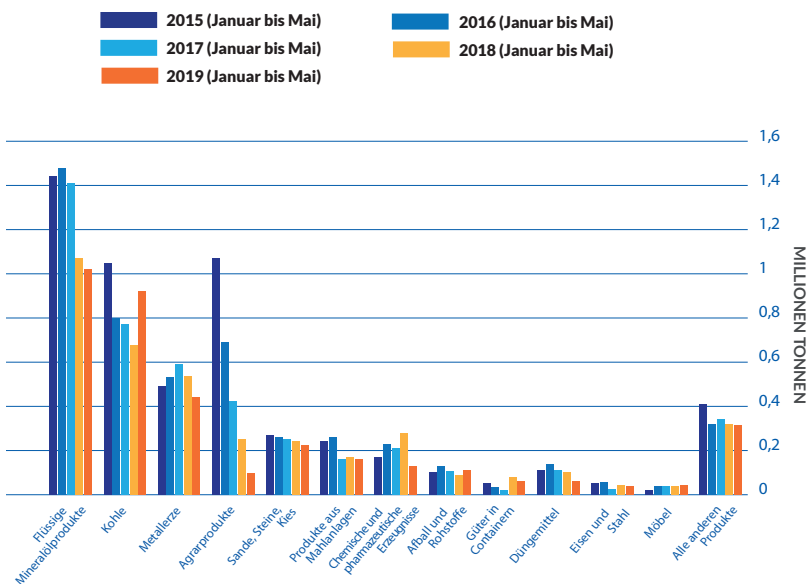
Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf Destatis



- Der Hafen von Hamburg ist nicht nur der größte deutsche Seehafen, sondern auch der zweitgrößte deutsche Binnenhafen. Sein wasserseitiger Verkehr summierte sich im Jahr 2018 auf 10 Millionen Tonnen (Quelle: Destatis) und auf 2,5 Millionen Tonnen im ersten Quartal 2019 (2,3 Millionen Tonnen im Vorjahreszeitraum). Flüssiggüter sind aktuell die wichtigste Güterart in Hamburg, während der Containertransport im Hinterland der Elbe im Vergleich zum Rhein bislang eine relativ geringe Rolle spielt.

ABBILDUNG 2: BINNENSCHIFFSVERKEHR IM HAFEN HAMBURG (JANUAR BIS MAI) IN MILLIONEN TONNEN

Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf Destatis





■ GLOSSAR

20XX-1/20XX-Q1: erstes Quartal

20XX-3/20XX-Q3: drittes Quartal

ARA REGION: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BELADUNGSGRAD: Prozentsatz der maximalen Ladekapazität eines Schiffes. Er wird unter Verwendung zweier Parameter (gleichwertiger Wasserstand und Solltiefe) und eines Sicherheitsabstands unter dem Kiel des Schiffes berechnet, und basiert ferner auf den Wasserstands-Daten an einem Pegelort.

CEMT: Klassifikations-System Europäischer Wasserstraßen

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

EU: Europäische Union

EUROPA: die europäische Binnenschifffahrt gemäß diesem Bericht umfasst neben den EU Ländern auch zwei Nicht-EU-Länder (die Schweiz und Serbien)

FRACHTRATE: Preis für die Beförderung von Ladung auf Schiffen

MIO.: Million

MRD.: Milliarden

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

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

TEU: Zwanzig-Fuß Äquivalent (Standardmaß für Container)

TKM: Tonnen-Kilometer (Einheit der Transportleistung, die sich aus dem Produkt von beförderter Gütermenge (gemessen in Tonnen) und Beförderungsdistanz (gemessen in km) ergibt.

TRADITIONELLER RHEIN: Rhein von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze

UMSATZ: Bruttoumsatz abzüglich Umsatzsteuer

■ HINWEISE ZUM INFORMATIONSBLETT

1) „Anteil an gesamter EU“ enthält Zahlen für die EU plus Schweiz und Serbien.

2) Für den Containertransport enthalten die Zahlen das Gewicht der Containerboxen, entsprechend des Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics von Eurostat (Siehe auch: https://circabc.europa.eu/sd/a/blc81773-ce2b-47cd-ad43-a0fbfe395402/Reference_Manual_April_2018_.pdf)

Im Gegensatz zur Verkehrsleistung kann für die Beförderungsmenge kein länderspezifischer Anteil berechnet werden. Beispiel: wenn Eisenerze von Rotterdam nach Duisburg befördert werden, werden die beförderten Tonnen in den Statistiken beider Länder gezählt, während die Tonnen-Kilometer (TKM) zwischen den beiden Ländern aufgeteilt werden, entsprechend der Entfernung (km), die in jedem Land zurückgelegt wird. So kann der länderspezifische Anteil für die Verkehrsleistung (TKM) berechnet werden. Für die Beförderungsmenge (Tonnen) kann der Anteil nicht berechnet werden, da die Summe der Anteile aller Länder 100 % überschreiten würde.

■ NATIONALE STATISTIKÄMTER

Kurzbezeichnung	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Zentrales Amt für Statistik	Niederlande
Destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt	Deutschland
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
P3C	Републички завод за статистику Србије	Statistikamt der Republik Serbien	Serbien
Statbel	Statistics Belgium	Belgisches Statistikamt	Belgien

WEITERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Bundesanstalt für Gewässerkunde	Deutschland
CCNR/ZKR/CCR	ZKR	Europa
Contargo AG	Contargo AG	Deutschland
Danser France	Danser Frankreich	Frankreich
Danube Commission	Donaukommission	Europa
De Vlaamse Waterweg	Wasserstraßenverwaltung in Flandern	Belgien
European Commission	Europäische Kommission	EU
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Haeger & Schmidt Logistics	Haeger & Schmidt Logistics	Deutschland
Land Niederösterreich	Land Niederösterreich	Österreich
OECD	OECD	Welt
Ports mentioned in the report	im Bericht genannte Häfen	Europa
PJK International	PJK International	Niederlande
SPW Service Public de Wallonie	Öffentlicher Dienst der Wallonie	Belgien
Swiss Rhine ports	Schweizerische Rheinhäfen	Schweiz
Voies Navigables de France	Französische Wasserstraßenverwaltung	Frankreich

■ METHODOLOGIE

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und in Häfen

Europa im Sinne des Kapitels 1 umfasst alle europäischen Länder, die Quartalsdaten zum Binnenschiffsverkehr bereitstellen. Diese Länder sind auf der Karte zur Verkehrsleistung in Europa (siehe Karte in Kapitel 1) aufgeführt.

Werden bei der Gesamtverkehrsleistung zwischen den Eurostat-Daten und den nationalen Statistik-Daten Abweichungen festgestellt, wird Eurostat darüber benachrichtigt und die Daten des nationalen Statistikamtes werden berücksichtigt.

Soweit verfügbar, wird die NST-Gütersystematik verwendet und die Verkehrsleistung in folgende Transportsegmente aufgeteilt: Trockengüter, Flüssiggüter, Container.

■ HAFTUNGSAUSSCHLUSSEKTLÄRUNG

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.

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

MITWIRKENDE

ZKR

Norbert KRIEDEL (Ökonom)

Laure ROUX (Projektkoordination)

Lucie FAHRNER (Kommunikationsbeauftragte)

Sarah MEISSNER (Projektassistentin)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Savakommission

EBU

ESO

IVR

KÜNSTLERISCHE LEITUNG – PRESS-AGRUM.COM (<https://www.press-agrum.com>) **UND ZKR**

ÜBERSETZUNG

Laurence WAGNER (Französisch)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Deutsch)

Pauline de ZINGER (Niederländisch)

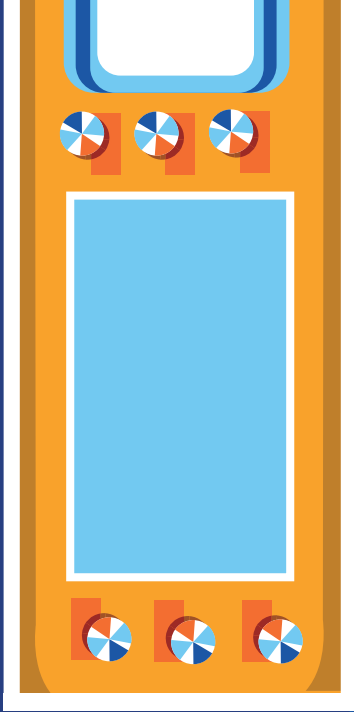
Veronica SCHAUINGER-HORNE (Englisch-Korrekturlesen)

Impressum: November 2019

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-1128



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



In Partnerschaft
mit



Dansk Kommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

