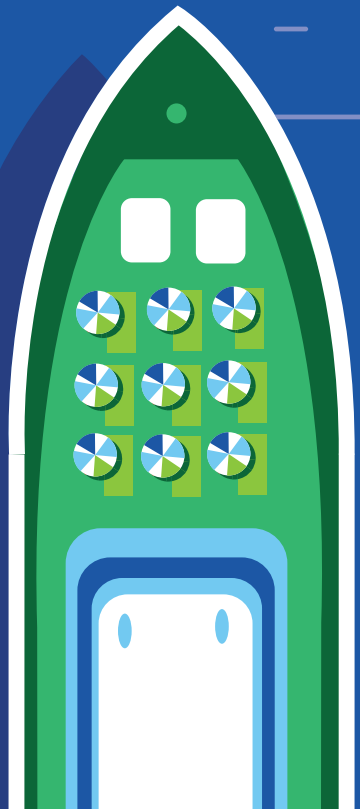




MARKET INSIGHT

EUROPÄISCHE
BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM
APRIL
2020



Market Insight
EUROPÄISCHE
BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im
April 2020

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



INHALTSVERZEICHNIS

01

GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN (S.5)

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

Transportvolumen in den wichtigsten europäischen Binnenschifffahrtsländern **(S.12)**

Trockengut-, Flüssigut- und Containertransport **(S.13)**

Auswirkungen der COVID-19-Krise auf die europäische Binnenschifffahrt **(S.22)**

02

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.25)

Wasserstands-Verhältnisse **(S.26)**

Frachtraten im Rheingebiet und in Frankreich **(S.28)**

Vierteljährliche Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt nach Ländern in Europa **(S.31)**

Kostenentwicklung **(S.34)**

03

FOKUS AUF UNGARN (S.37)

Wasserseitiger Hafenverkehr in Ungarn **(S.38)**

Factsheet Binnenschifffahrt in Ungarn **(S.42)**

Fahrgastbeförderung: Flusskreuzfahrtverkehr auf der ungarischen Donau **(S.44)**



01

GÜTERVERKEHR AUF BINNEN- WASSERSTRASSEN

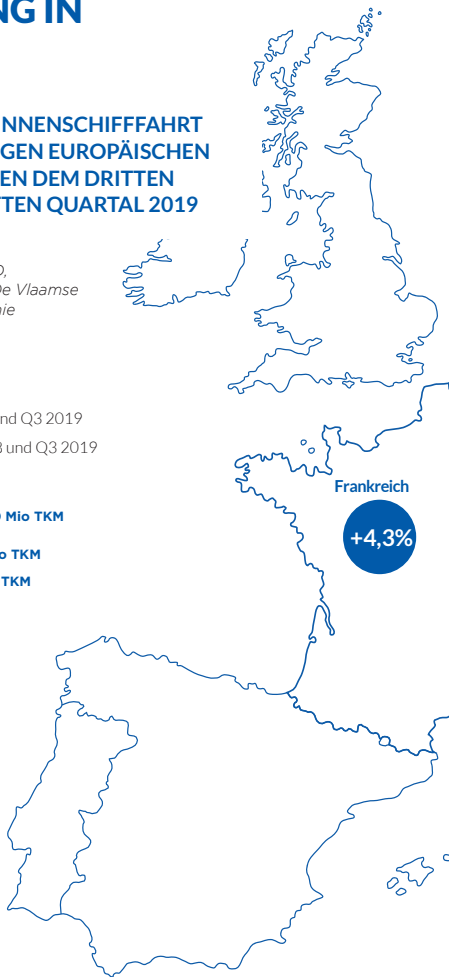
- Die Verkehrsleistung auf Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union belief sich in den ersten drei Quartalen auf 111,2 Milliarden Tonnenkilometer (TKM).
- Als Ergebnis erreichten die Rheinstaaten (Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz) 91,3 Milliarden TKM, was einem Anteil von 82% entspricht, gegenüber 84% im gleichen Vorjahreszeitraum 2018.
- Die Verkehrsleistung in den Donaustaaten (Österreich, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Rumänien, Serbien und Slowakei) stieg um 18,4% auf einen Wert von 19,8 Mrd. TKM. Ihr Anteil an der Verkehrsleistung der EU stieg von 16% auf 18%.

VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

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

Quellen: Eurostat [iww_go_qnave], OECD, Statistisches Amt der Republik Serbien, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie

- Anstieg des Verkehrs zwischen Q3 2018 und Q3 2019
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q3 2018 und Q3 2019



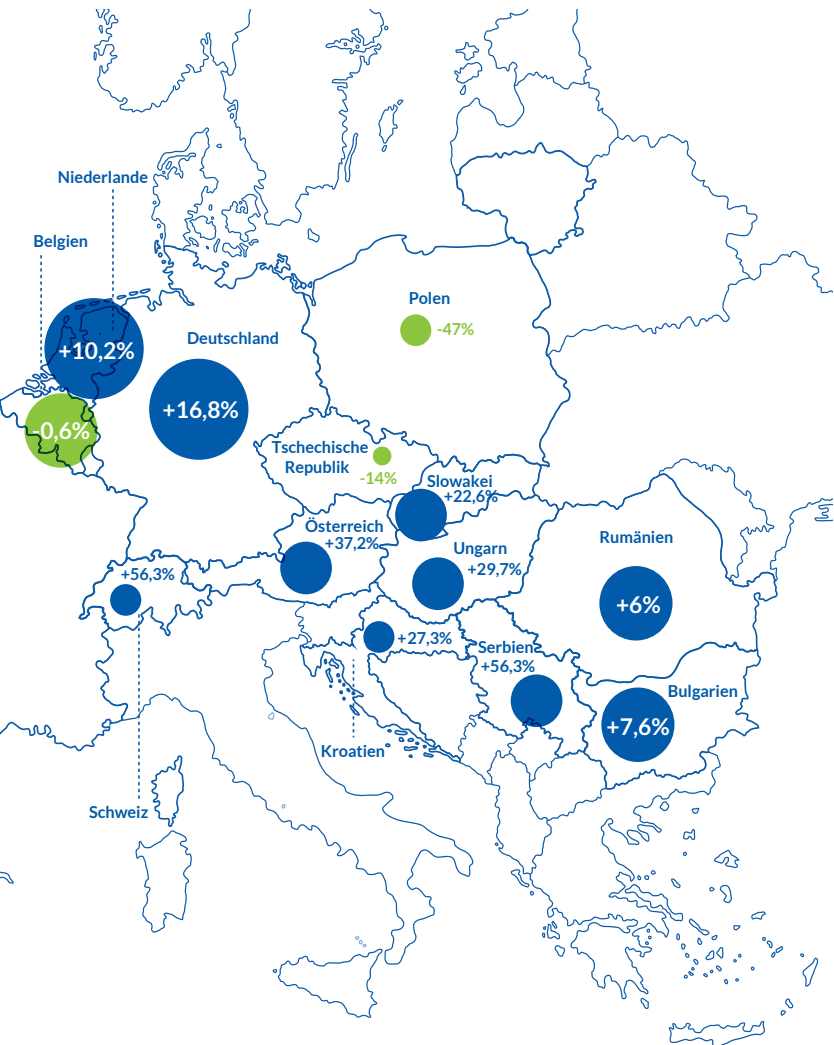
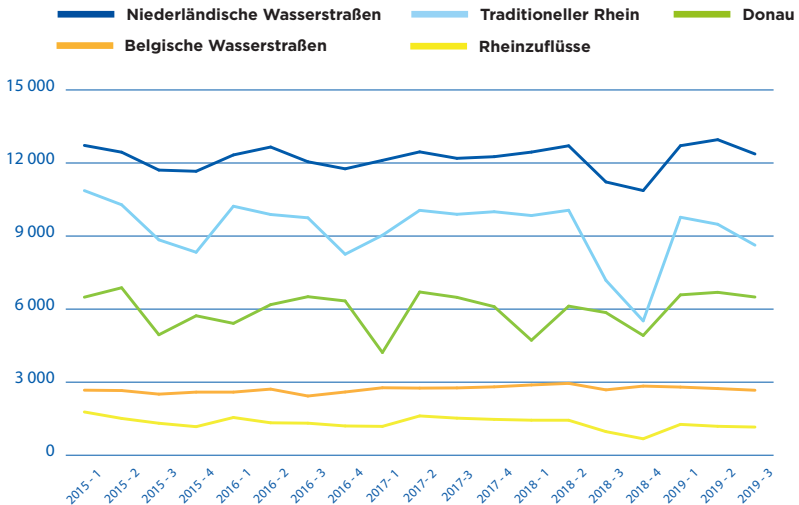


ABBILDUNG 1: VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (IWT) IN EUROPA NACH REGIONEN (IN MILLIONEN TKM)

Quellen: Eurostat [iww_go_qnave], OECD, Statistisches Amt der Republik Serbien, Destatis, Statbel, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie



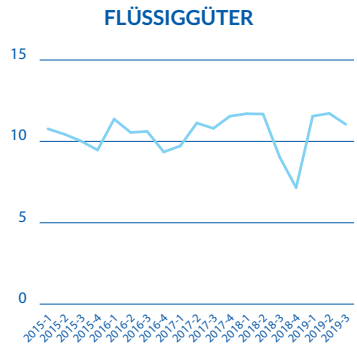
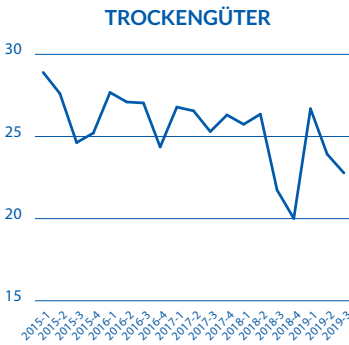
- Die Transportleistung auf dem traditionellen Rhein war in den ersten drei Quartalen 2019 um 3% höher als ein Jahr zuvor. Der Anstieg spiegelt die Erholung von den niedrigen Wasserständen wider. Ein genauerer Blick zeigt jedoch, dass sich mehrere Trockengütersegmente in einer schwierigen Situation befinden.
- Dies ist der Fall bei Kohle, deren Förderung zwischen 2022 und 2038 auslaufen wird (siehe weiter unten in diesem Bericht). Bei Eisenerzen ist die Situation anders. Der Eisenerztransport auf dem Rhein hat zwischen 2013 und 2017 sogar leicht zugenommen. Im Jahr 2018 wurde er jedoch durch niedrige Wasserstände und die Abschwächung in der Stahl- und Automobilindustrie unter Druck gesetzt. In den ersten drei Quartalen 2019 wurden 16,3 Mio. t Eisenerz transportiert, verglichen mit 17,8 Mio. t im Vorjahreszeitraum 2018 und 19,2 Mio. t im Jahr 2017. Die langfristigen Aussichten für die

Stahlproduktion und den Eisenerztransport deuten auf einen leicht rückläufigen Trend in Westeuropa hin.

- Ein weiteres Trockengütersegment mit einer schwierigen Entwicklung am Rhein sind landwirtschaftliche Erzeugnisse und Lebensmittel. In den ersten drei Quartalen 2019 wurden 7,16 Mio. t landwirtschaftliche Erzeugnisse auf dem traditionellen Rhein transportiert, 9% weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 2018. Lebensmittel beliefen sich auf 4,4 Mio. t. (-1%). Seit 2013 sind die Zahlen pro Jahr (12 Monate) für beide Segmente zusammen von 19,6 Mio. t im Jahr 2013 auf 17,3 Mio. t im Jahr 2017 und 15,1 Mio. t im Jahr 2018 gesunken. Im gleichen Zeitraum waren die Ernteergebnisse in Westeuropa mehr oder weniger stabil, mit Ausnahme eines schlechten Ernteergebnisses im Jahr 2016.
- Die Prognose vom Januar 2020 für die Getreideernte 2020 (Europäischer Getreidehandelsverband COCERAL) sieht einen Anstieg von 4% für (alle Arten von) Getreide in Deutschland und einen Rückgang von 5% in Frankreich voraus. Für die Erntemengen von Ölsaaten (Raps, Sonnenblumen, Sojabohnen) wird ein Anstieg von 4% in Frankreich und von 12% in Deutschland erwartet.

ABBILDUNGEN 2 UND 3: TRANSPORTVOLUMEN FÜR TROCKEN- UND FLÜSSIGGÜTER AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN (IN MILLIONEN TONNEN)

Quelle: Destatis



- Für die Zukunft des Agrar- und Lebensmittelbereichs besteht die Gefahr einer Verlagerung der Tierhaltung von Westeuropa (insbesondere aus den Niederlanden) nach Polen, Ungarn und Rumänien. Die Gründe dafür sind zunehmende Probleme mit Emissionen im Zusammenhang mit der Tierhaltung in dicht besiedelten Gebieten.¹
- Im Gegensatz zu Trockengütern ist der Transport von Flüssiggütern am Rhein, in Belgien und in den Niederlanden im Aufwärtstrend begriffen. In den ersten drei Quartalen 2019 stieg die Menge bei Flüssiggütern am traditionellen Rhein um 5,8% und in den Niederlanden um 9,4%. Das Transportvolumen für Flüssiggüter betrug am traditionellen Rhein 34,3 Mio. t und in den Niederlanden 91,8 Mio. t. Bei den Flüssigguttransporten am Rhein verzeichneten Mineralölprodukte (20,5 Millionen Tonnen) ein Plus von 10%.
- Die Transportleistung auf der Donau (TKM in allen Donauländern zusammengenommen) war in den ersten drei Quartalen 2019 um 18,4% höher als ein Jahr zuvor. Die Donau erholte sich nicht nur vom Niedrigwasser, sondern auch wirtschaftlich. Die Stahlindustrie im Donaauraum hat in den letzten Jahren ihr Produktionsniveau deutlich gesteigert: Die serbische Stahlproduktion hat sich zwischen 2014 und 2018 dank ausländischer Investitionen eines großen chinesischen Stahlunternehmens mehr als verdreifacht.²
- Das Wachstum der Donauschifffahrt im Jahr 2019 ist im Licht dieser Trends zu betrachten, spiegelt aber auch die Erholung vom Niedrigwasser wider. Laut dem Marktbeobachtungsbericht der Donaukommission passierten in den ersten drei Quartalen 2019 4,3 Millionen Tonnen Waren den Grenzpunkt Mohacs in Südungarn (+16% gegenüber dem Vorjahr). Eisenerz (stromaufwärts transportiert) stieg um 18% und Getreide (stromabwärts) um 6,1%.
- Am Grenzpunkt zwischen Ungarn und der Slowakei (Schleuse von Gabčíkovo) wurden 4,6 Millionen Tonnen gezählt (+22,7%).

¹ Siehe die Studie von Royal Haskoning DHV (Dezember 2019), *Gevolgen grote Transities en wereldhandel voor de binnenvaart - 2020-2040*

² Daten des Weltstahlverbandes zeigen einen Anstieg der serbischen Stahlproduktion von 0,58 Mio. t im Jahr 2014 auf 1,97 Mio. t im Jahr 2018. Informationen zur chinesischen Stahlinvestition finden Sie in dem am 9. September 2017 veröffentlichten Artikel in der *New York Times* „As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, With Strings Attached“.

Der Anstieg war hauptsächlich auf den erhöhten, stromaufwärts führenden Transport von Eisenerzen (+21,8%) und Nahrungsmitteln (+69%) zurückzuführen. Der stromabwärts führende Transport von Mineralölprodukten verzeichnete ein Plus von 74% und der Düngemitteltransport +58%.

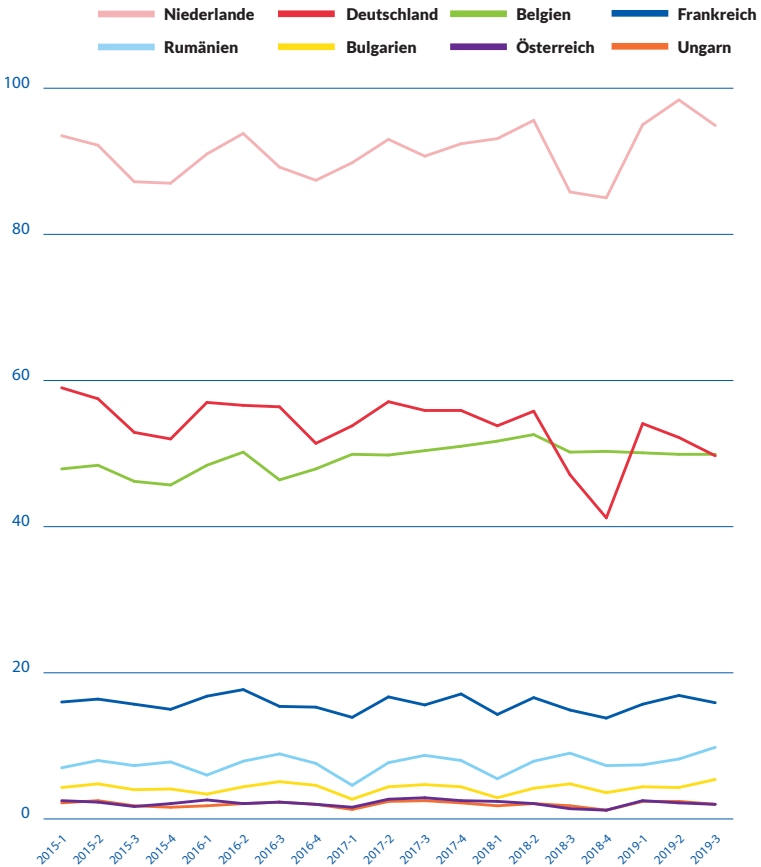
- Auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal (Verbindung zwischen der Donau und dem Seehafen von Constanza) erreichte der Güterverkehr im Jahr 2019 (Q1 + Q2 + Q3) 12,75 Millionen Tonnen, was einer Steigerung von 20,5% entspricht.
- Die Prognose vom Januar 2020 für die Getreideernte 2020 (Europäischer Getreidehandelsverband COCERAL) sieht einen Anstieg von 5% bei allen Getreidesorten in Rumänien und einen Rückgang von 5% in Ungarn voraus. Die Ölsaatenproduktion dürfte in beiden Ländern stabil bleiben.



TRANSPORTVOLUMEN IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

ABBILDUNG 4: TRANSPORTVOLUMEN DER BINNENSCHIFFFAHRT (VIERTELJÄHRLICHE DATEN - IN MILLIONEN TONNEN)

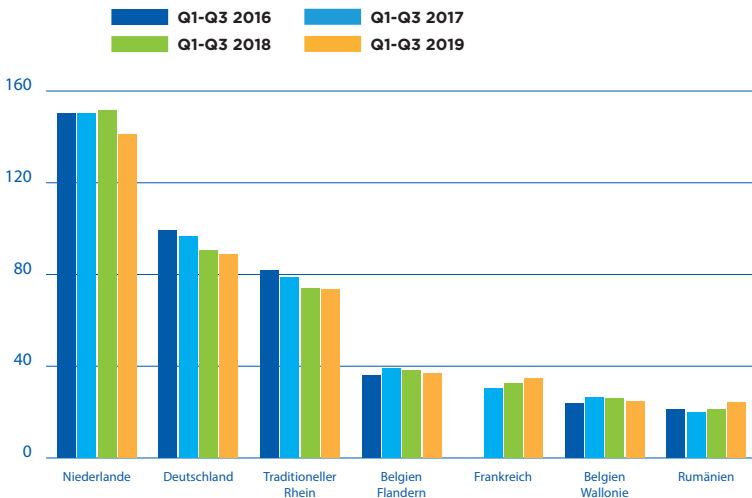
Quellen: Eurostat [jww_go_qnave], für Belgien wurden die Statbel-Zahlen für die Quartale 2019 im Lichte der Daten korrigiert, die von den belgischen Wasserstraßenverwaltungen (De Vlaamse Waterweg und SPW Service Public de Wallonie) zur Verfügung gestellt wurden.



TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT- UND CONTAINERTRANSPORT

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, SPW-Dienst Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Rumänisches Institut für Statistik. Hinweis: Für Wallonien sind keine unterjährigen Container-Statistiken verfügbar. Daher wurde angenommen, dass die Produktgruppe „Sonstige Waren / Marchandises Diverses“ hauptsächlich aus Containertransporten besteht.

ABBILDUNG 5: TROCKENGÜTERTRANSPORTE (IN MILLIONEN TONNEN)



DER RÜCKGANG DER LIEFERUNGEN VON SAND, STEINEN UND KIES IN DEN NIEDERLANDEN FÜHRTE ZU EINEM EINBRUCH BEI DEN TROCKENGÜTERTRANSPORTEN.

ABBILDUNG 6: FLÜSSIGGÜTERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)

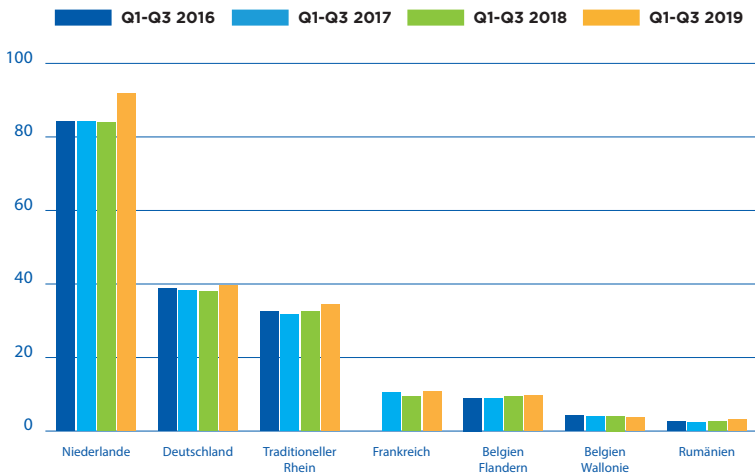
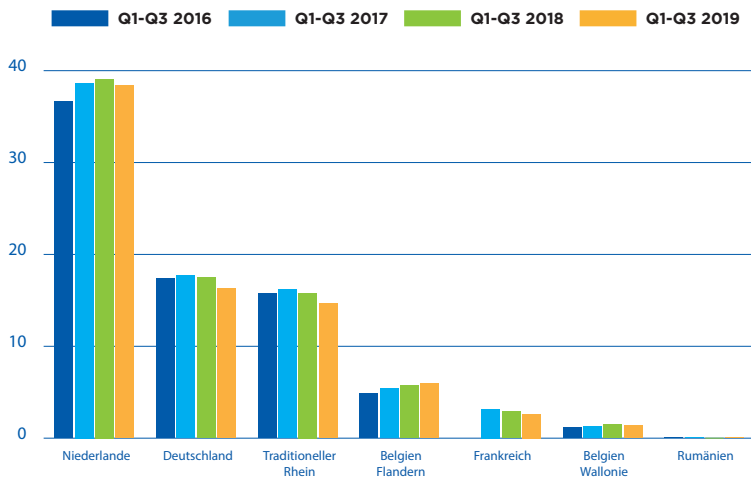


ABBILDUNG 7: CONTAINERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)



- In den Niederlanden, Deutschland, Belgien und am Rhein stellt die Energiewende von Kohle zu erneuerbaren Energien und der Rückgang der Kohletransporte auf Binnenwasserstraßen eine große Herausforderung dar. Nach Angaben der Deutschen Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen ging die Stromerzeugung aus Steinkohle in Deutschland von 117,7 TWh im Jahr 2015, auf 92,9 TWh im Jahr 2017, 82,6 TWh im Jahr 2018, und 56,9 TWh im Jahr 2019 zurück.³
- Die mittelfristigen Prognosen für die Binnenwasserstraßen in Deutschland deuten auf einen weiteren Rückgang der Kohletransporte hin.⁴ Nach dem nationalen Energiewendeprogramm werden Kohlekraftwerke (häufig im Rhein- und Ruhrgebiet entlang der Wasserstraßen) ab 2022 schrittweise stillgelegt, bis zur Stilllegung aller Anlagen im Jahr 2038.⁵

TABELLE 1: TRANSPORTE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT FÜR DIE DREI GRÖSSTEN GÜTERSEGMENTE IN DEUTSCHLAND (IN DEN ERSTEN NEUN MONATEN JEDES JAHRES, IN MILLIONEN TONNEN)

Quelle: Destatis

Sande, Steine, Kies, Baustoffe = NST-2007-Codes 035, 092, 093; flüssige

Minerallprodukte = NST-2007-Code 072; Steinkohle und Koks = NST-2007-Codes 021, 071

Gütersegment	2016	2017	2018	2019
Sand, Steine, Kies, Baustoffe	23,4	25,0	23,3	26,2
Flüssige Mineralölprodukte	21,9	22,2	20,6	24,3
Steinkohle und Koks	30,0	27,3	22,7	21,0

³ Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (<https://www.ag-energiebilanzen.de/>)

⁴ Siehe: Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Februar 2019

⁵ Siehe: Bundesverband deutsche Binnenschifffahrt (2020), Pläne zum Ausstieg aus der Kohleverstromung belasten Schifffahrt und Häfen (Pressemitteilung vom 24. Januar 2020)

- Der Hafen von Duisburg passt seine Aktivitäten an diese Energiewende an und baut derzeit den größten trimodalen Containerterminal im europäischen Hinterland auf einem ehemaligen Kohlelagergelände. Dieser neue „Duisburg Gateway Terminal“ wird eine Kapazität von 850 000 TEU haben und als Ziel oder Ausgangspunkt für bis zu 100 Züge pro Woche von und nach China (Neue Seidenstraße) sowie von und nach Osteuropa dienen. Der Terminal wird bis 2022 in Betrieb sein. Transporte von und zu diesem Terminal sehen sowohl den Schienen- als auch den Transport per Binnenschiff als bevorzugte Transportmittel vor. Derzeit verkehren bereits 30 bis 40 Züge pro Woche zwischen China und dem Hafen Duisburg, was 30% des gesamten Schienenverkehrs zwischen China und Europa entspricht.⁶
- In den Niederlanden ist das Auslaufen von Kohle als Energieressource besonders relevant, da der größte Teil der in Kraftwerken im Hinterland verwendeten Kohle aus ARA-Seehäfen stammt. Auch auf industrieller Ebene ist die niederländische Binnenschifffahrt stark am Kohletransport zwischen den niederländischen Seehäfen und dem Rhein- und Ruhrgebiet in Deutschland beteiligt.⁷ Laut CBS-Zahlen wurden 2019 69,7 Millionen Tonnen Sand, Steine, Kies und Baustoffe auf niederländischen Binnenwasserstraßen transportiert, verglichen mit 80,6 Millionen Tonnen im Jahr 2018. Das Ziel der niederländischen Regierung, verschiedene Arten von Emissionen (Stickstoff, CO₂, chemische Substanzen wie PFAS) zu reduzieren, wirkt sich negativ auf die Bautätigkeit für Straßen und Häuser aus, und auch in der Binnenschifffahrt sind die Auswirkungen sichtbar.
- In Belgien stellen Sand, Steine und Baustoffe ebenfalls das größte Gütersegment dar. Sie erreichten 2019 (Q1 + Q2 + Q3) in Wallonien ein Volumen von 12,2 Millionen Tonnen und in Flandern 20,7 Millionen Tonnen. Dies bedeutete einen geringen Rückgang dieser Materialien (-2,0% in der Wallonie und -1,6% in Flandern) im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2018. Der Kohletransport in Belgien verzeichnete einen weitaus stärkeren Rückgang. In der Wallonie waren es 1,2 Millionen Tonnen (-19%) und in Flandern 1,4 Millionen Tonnen (-5,2%).

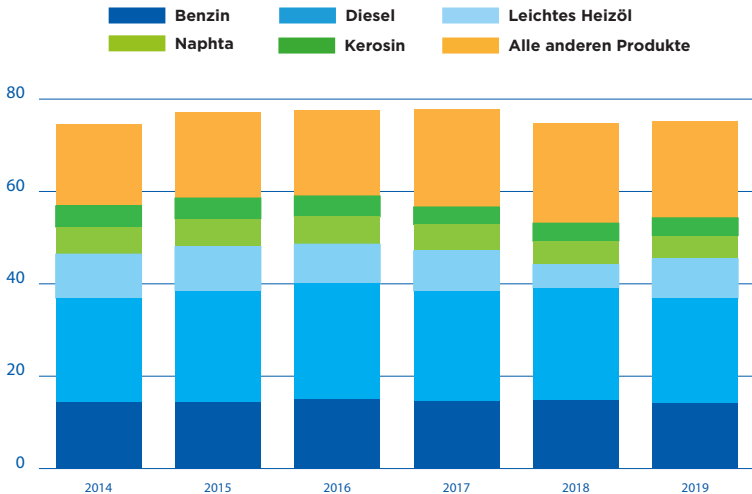
⁶ Quelle: *Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik* (8/2019), *Logistik folgt auf Kohle*.

⁷ Siehe: *Weekblad Schuttevaer* (2020): *Wegvallen kolen is rampscenario*, 29. Januar 2020

- In Frankreich stieg der Anteil der Trockengutbeförderung im Jahr 2019 (Q1 + Q2 + Q3) um 6%. Das Bausegment profitiert derzeit von einem positiven Konjunkturzyklus in Frankreich, der durch Bauarbeiten in Paris und in der Region Ile-de-France angetrieben wird. Für das gesamte Jahr 2019 stieg der Transport dieser Materialien um 13,9% auf 25,2 Mio. t (19,1 Mio. t nach den ersten drei Quartalen). Dabei fallen dem Seine-Becken 15,6 Millionen Tonnen (Jahreswert) zu (+14%). Auch die landwirtschaftlichen Erzeugnisse im Seine- und im Rhône-Becken nahmen aufgrund guter Ernteergebnisse zu.
- In Rumänien verzeichnete der Trockengütertransport einen starken Anstieg, und die größte Produktgruppe, Metallerze, Sande, Steine und Baustoffe (Metallerze haben in Rumänien den größten Anteil an diesem Segment), erreichte im Jahr 2019 (Q1 + Q2 + Q3) ein Niveau von 12,4 Millionen Tonnen, eine Steigerung von 13,7% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das landwirtschaftliche Segment erreichte 7,1 Millionen Tonnen, eine Steigerung von 21%.
- Der Flüssiggütertransport legte in allen fünf Ländern zu, insbesondere in den Niederlanden (+9,4%), Frankreich (+13,4%) und Rumänien (+18,4%). In Deutschland war die Raffinerieproduktion um 3,0% niedriger als ein Jahr zuvor (siehe Abbildung), während der Transport von flüssigen Mineralölprodukten in der Binnenschifffahrt um 18,0% höher lag (siehe Tabelle oben). Eine Erklärung dafür ist das Wiederauffüllen strategischer Speichervolumen für Öl und Ölprodukte. Darüber hinaus gingen die Ölpreise 2019 zurück. Spezialeffekte (vorübergehende Wartungsarbeiten an Raffinerien im deutschen und schweizerischen Rheinhinterland) haben den Transport von Ölprodukten in das Rheinhinterland weiter verstärkt (siehe den Abschnitt über Frachtraten).

ABBILDUNG 8: RAFFINERIEPRODUKTION IN DEUTSCHLAND (Q1 + Q2 + Q3) PRO PRODUKT (IN MILLIONEN TONNEN)

Quelle: Mineralölwirtschaftsverband Deutschland



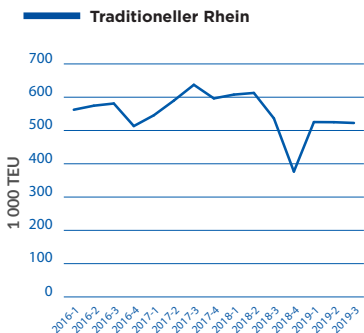
CONTAINERTRANSPORT

- Gemessen in Tonnen lag der Containertransport in Belgien-Flandern um 3,1% höher, in den Niederlanden um 1,8% niedriger, in Belgien-Wallonie um 4,8% niedriger, in Deutschland um 6,9% niedriger, am traditionellen Rhein um 7,1% niedriger und in Frankreich um 8,4% niedriger.
- Das Ergebnis für Frankreich verbirgt einige regionale Unterschiede. In der Tat gab es einen Rückgang im französischen Rheinbecken (-8,2% bezogen auf TEU; 77 300 TEU), aber einen Anstieg im Seine-Becken (+15,6% bezogen auf TEU; 200 000 TEU) und im Rhône-Becken (+12,7% bezogen auf TEU; 68 100 TEU). Im Nord-Pas-de-Calais war das TEU-Ergebnis recht stabil (+0,6%; 81 000 TEU). Diese Vergleiche zeigen auch, dass das Volumen in Tonnen pro Container im französischen Rheinbecken höher ist als in anderen französischen Flusseinzugsgebieten.
- In den folgenden Abbildungen wird der Containertransport auf der

jeweils wichtigsten Wasserstraße für jedes der oben genannten Länder vierteljährlich und in der Einheit TEU dargestellt.⁸ Darüber hinaus werden drei deutsche Flusseinzugsgebiete (Elbe, Mittellandkanal, Westdeutsches Kanalnetz) in diese Analyse einbezogen.

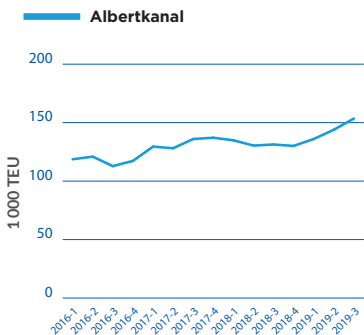
ABBILDUNGEN 9, 10, 11, 12: CONTAINERTRANSPORT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN, DEM ALBERTKANAL, DER SEINE, DER ELBE, DEM MITTELLANDKANAL UND DEM WESTDEUTSCHEN KANALNETZ

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, VNF, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein



Am traditionellen Rhein in Deutschland litt der Containertransport unter einer schwächeren Entwicklung der deutschen Exporte und Importe in den Jahren 2018 und 2019 und unter dem Verlust von Marktanteilen nach der Niedrigwasserperiode 2018.

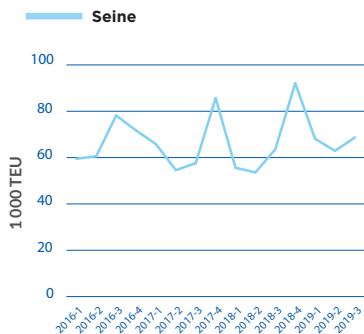
Er erreichte in (Q1 + Q2 + Q3) 2019 1,57 Mio. TEU, d.h. -10,5% gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2018. Das Volumen der in Containern transportierten Güter betrug 14,68 Millionen Tonnen (-7,2%).



Auf dem Albertkanal folgte der Containertransport 2019 einem wachsenden Trend. Er erreichte in (Q1 + Q2 + Q3) 2019 433 300 TEU, d.h. + 9,2% gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2018.

Die Arbeiten zur Erhöhung der Brücken über den Kanal auf 9,1 Meter begannen 2017 und sollen 2022 abgeschlossen sein. Die Höhe von 21 Brücken soll erhöht werden, damit Lastkähne mit vier Containerschichten auf dem Kanal fahren können.

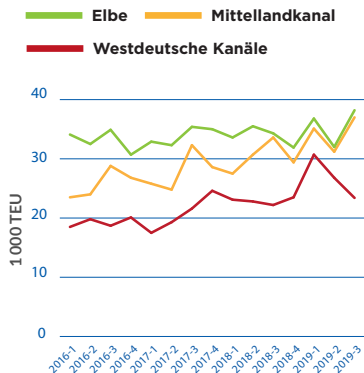
⁸ Die einzige Ausnahme bilden die Niederlande, für die derzeit keine vierteljährlichen Binnenwasserstraßendaten für ausgewählte Flüsse verfügbar sind.



Im Seine-Becken erreichte der Containertransport in (Q1 + Q2 + Q3) 2019 200 000 TEU, dies entspricht einer Steigerung von 15,6%.

Die Pariser Häfen verzeichneten nach 10 Monaten im Jahr 2019 einen Flusscontainerverkehr von 138 500 TEU, was einer Steigerung von 21% entspricht.

Die Entwicklung wurde von allen Segmenten des wasserseitigen Containertransports in Paris vorangetrieben: Fluss-See-Containertransport (+16,5%), städtische Distributionslogistik (+48,6%) und Abfall-Logistik (+12,5%).



Der Containertransport in der Binnenschifffahrt auf der Elbe und im Hamburger Hafen nahm 2018 und 2019 sowohl in Bezug auf TEU als auch in Bezug auf das Volumen (Tonnen) zu.

In den ersten drei Quartalen 2019 wurden im gesamten Elbebecken 107 000 TEU transportiert (+3,4%).

Das Statistikamt Hamburg meldet für den Hamburger Hafen im ersten Halbjahr 2019 einen Anstieg des Volumens (Tonnen) von in der Binnenschifffahrt beförderten Containern um 14,2% auf 0,69 Mio. Tonnen.



AUSWIRKUNGEN DER COVID-19-KRISE AUF DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

- Die Ausbreitung des Coronavirus in Europa hat erhebliche Auswirkungen auf die allgemeine wirtschaftliche Lage, und ebenso auf die Binnenschifffahrt. Die Binnenschifffahrt trägt zunächst und vor allem dazu bei, die Versorgung der Wirtschaft und der Gesellschaft mit wichtigen Rohstoffen und Produkten aufrechtzuerhalten, wie zum Beispiel landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungsmittelprodukte, Eisenerz, Mineralölprodukte, chemische Erzeugnisse und Konsumgüter.
- Auf der anderen Seite wird die Beförderung von Gütern und Fahrgästen auf Binnenwasserstraßen auch von der Nachfrageseite getroffen: Viele Wirtschaftssektoren, deren Funktionsfähigkeit von der Binnenschifffahrt abhängt, schränken ihre Aktivitäten stark ein, was sich wiederum negativ auf die Binnenschifffahrt auswirkt.
- Zu den besonders betroffenen Wirtschaftszweigen gehören Hotels und Restaurants, Einzelhandel, Luftfahrt und Freizeit (Reisen, Sport, Unterhaltung). Die Krise wird daher erhebliche Auswirkungen auf die Fahrgastbeförderung haben (sowohl Flusskreuzfahrten als auch Tagesausflüge). Mitte März 2020 erlebten die Flusskreuzfahrten eine Stornierungswelle und mussten den Saisonstart verschieben, mindestens bis Anfang Mai 2020.
- Nicht nur die Fahrgastbeförderung, auch der Güterverkehr ist von den Reisebeschränkungen und Quarantänevorschriften betroffen: die strikten Einreise- und Quarantäneregelungen für Schiffspersonal in zahlreichen europäischen Ländern führen zunehmend zu Problemen beim Zusammenstellen von Schiffsbesatzungen.
- Mitte März beschloss die deutsche Autoindustrie, die Produktion in ihren Werken für mehrere Wochen einzustellen. Eine lange Unterbrechung bei der Fahrzeugfertigung würde sich wiederum auf die Nachfrage nach Stahl und damit die Transportnachfrage nach Eisenerz, Altmetall, Kokskohle und Metallprodukten auswirken. Diese

Materialien machen rund 25% aller auf dem Rhein transportierten Mengen aus.

- Beim Containertransport wird der volle Umfang der Auswirkungen der Krise wahrscheinlich erst ab April und Mai spürbar, wenn die Importe aus dem Fernen Osten (die normalerweise im ersten Quartal 2020 produziert und verladen werden) nicht in den gewohnten Mengen in den verschiedenen europäischen Seehäfen eintreffen.⁹
- Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe schätzte Mitte März, dass die Rückgänge im Seefrachtverkehr je nach Ladungsart und Standort im zweistelligen Prozentbereich liegen. Die genauen Auswirkungen werden erst dann bekannt sein, wenn die Zahlen der Häfen für die Monate April, Mai und Juni vorliegen.

⁹ Quelle: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe





02

BETRIEBS- BEDINGUNGEN

- Eine positive Entwicklung im Jahr 2019 im Rheingebiet war die Erholung der Wasserstände von ihren Tiefstständen Ende 2018. Die Wasserstände auf der österreichischen und der deutschen Donau gingen im Laufe des Jahres 2019 zurück, und die mögliche Abladetiefe der Schiffe sank Anfang 2020 auf unter 200 cm.
- Die Frachtraten für Trockengüter und Flüssiggüter auf dem Rhein, in den Niederlanden und in Deutschland verzeichneten 2019 keinen besonderen Anstieg und blieben auf einem Niveau, das ihrem mehrjährigen Durchschnitt entsprach.
- Die Frachtraten in Frankreich, insbesondere im Seine-Becken, stiegen weiter an und befinden sich wie bereits im Jahr 2018 auf einem hohen Niveau.

■ WASSERSTANDS-VERHÄLTNISSE

- Höhere Beladungsraten von Schiffen haben wirtschaftliche und physikalische Folgen. Die wirtschaftliche Folge ist eine bessere Auslastung des Schiffes, was zu niedrigeren Transportkosten pro Tonne führt. Die physikalische Folge ist eine höhere Abladetiefe des Schiffes.¹⁰ Daher ist die Fahrrinntiefe einer Wasserstraße ein entscheidendes wirtschaftliches Kriterium.
- Die mögliche Abladetiefe eines Schiffes wird auf der Grundlage der für jede Pegelstation spezifischen Wasserstände und Parameter berechnet: der Gleichwertige Wasserstand, die von der Wasserstraßenverwaltung garantierte Mindesttiefe der Fahrrinne und ein Sicherheitsabstand unter dem Kiel (ca. 20 cm, wenn das Flussbett aus Sand und Kies besteht, und bis zu 40 cm bei felsigem Untergrund).¹¹
- Die folgenden Abbildungen zeigen die mögliche Abladetiefe an mehreren wichtigen Pegelstationen an Rhein und Donau. Im Jahr 2019 war eine Erholung von der Niedrigwasserperiode im Jahr 2018 zu verzeichnen. An den beiden Pegelstationen an der deutschen Donau sank die verfügbare Abladetiefe jedoch kurzzeitig unter 2 Meter.
- Im November 2019 gab die Europäische Kommission eine positive Stellungnahme – geknüpft an bestimmte Bedingungen¹² - zum Ausbau des Donauabschnitts zwischen Straubing und Deggendorf ab, um an 185 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von mindestens 2,5 Metern zu ermöglichen.¹³ Diese Maßnahme sollte auch zu einer höheren durchschnittlichen Abladetiefe der Schiffe auf diesem Abschnitt der Donau führen.

¹⁰ Abladetiefe = Tauchtiefe des Schiffes in Ruhe

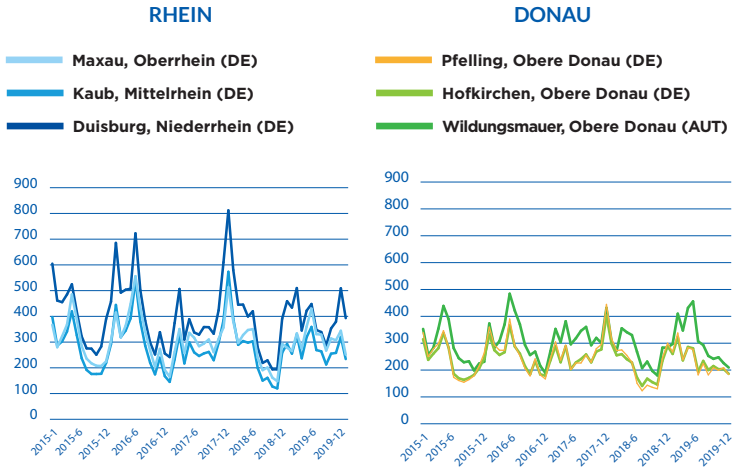
¹¹ Siehe: Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft, SVS aktuell, Dez. / Januar 2019, Seiten 7 - 8

¹² Stellungnahme der Kommission auf Antrag Deutschlands gemäß Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen: Vertiefung der Wasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen; Abschnitt Straubing-Deggendorf (Deutschland/Bayern)

¹³ Siehe: Die Binnenschifffahrt, EU-Kommission macht Weg zum Donauausbau frei, 29. November 2019

ABBILDUNGEN 1 UND 2: AUSWIRKUNGEN DER STRÖMUNGS- VERHÄLTNISSSE: MÖGLICHE ABLADETIEFE VON SCHIFFEN AN WICHTIGEN PEGELSTATIONEN AN RHEIN UND DONAU (IN CM)

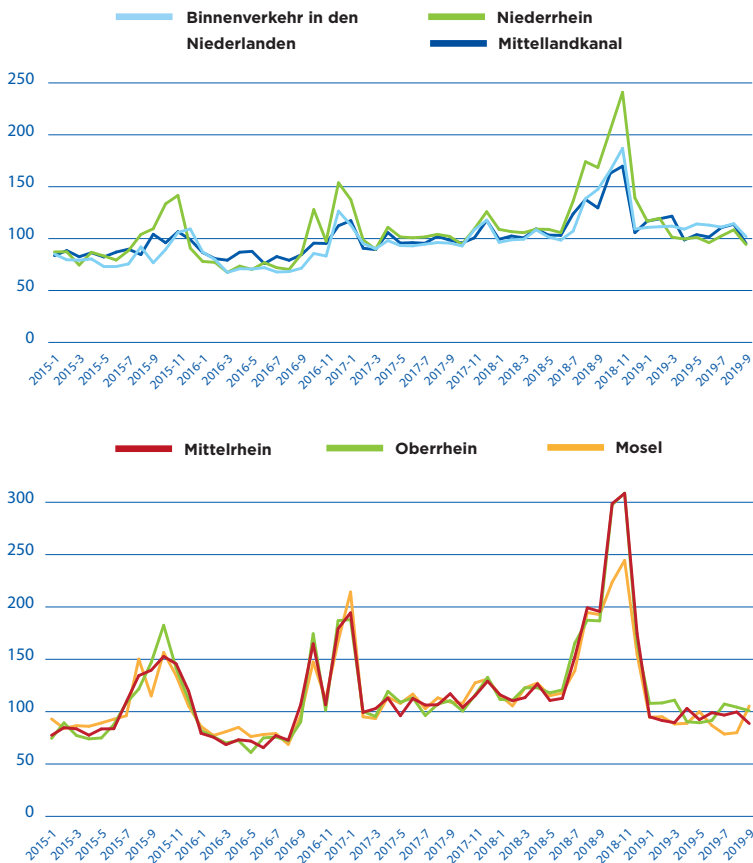
Quelle: ZKR-Berechnung nach Angaben des Bundesamtes für Hydrologie und des Landes Niederösterreich



FRACHTRATEN IM RHEINGEBIET UND IN FRANKREICH

ABBILDUNGEN 3 UND 4: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR TROCKENGÜTER PRO STRECKENABSCHNITT IN DER RHEINREGION (INDEX 2015 = 100)

Quelle: Panteia

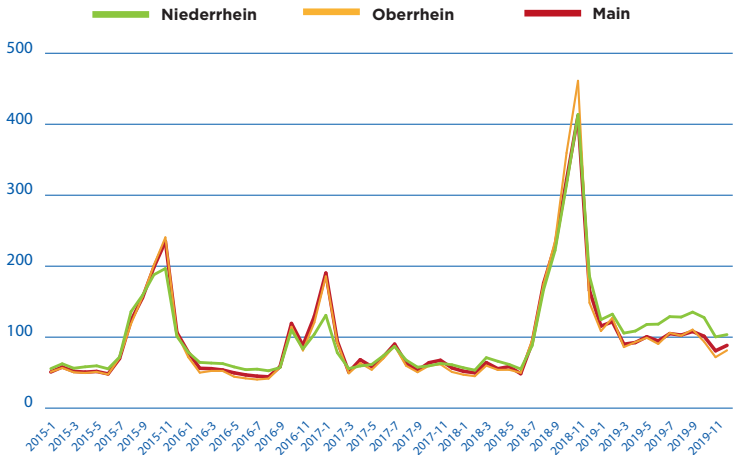


- Der Frachtratenindex für Trockengüter zeigt, dass unterschiedliche Navigationsbedingungen (verfügbare Abladetiefe) einen signifikanten Einfluss auf die Frachtraten haben. Die Bedingungen für den nationalen Verkehr in den Niederlanden und für den Transport am Niederrhein sind weniger von Niedrigwasser geprägt als die Schifffahrt auf dem Mittel- und Oberrhein. Im Trockengütersektor bedeutete das Fehlen von Niedrigwasserperioden im Jahr 2019 auch ein Fehlen von Aufwärtstendenzen für das Frachtrateniveau.

ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATE FÜR FLÜSSIGGÜTER* VON DER ARA-REGION ZU RHEINDESTINATIONEN (INDEX 2015 = 100)

Quelle: ZKR-Berechnung basierend auf PJK International

*Gasöl. PJK erhebt Frachtraten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel mit Flüssiggütern. Die ZKR wandelt diese Werte in einen Index mit dem Basisjahr 2015 um. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt / M.

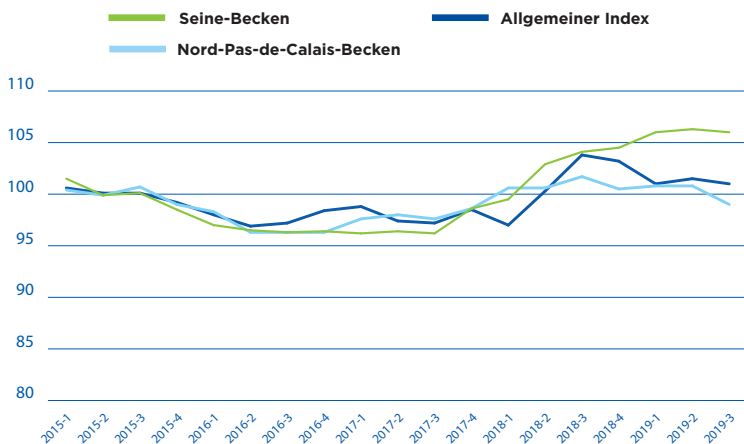


- Im Laufe des Jahres 2019 wurden die Frachtraten für die Lieferungen von Flüssiggütern aus der ARA-Region in das Rhein hinterland durch das Wiederauffüllen von Lagerbeständen und einen Anstieg der Importe stimuliert. Im September wurden in zwei Raffinerien Wartungsarbeiten durchgeführt (in der Schweizer Raffinerie Cressier und in der MIRO-Raffinerie in Karlsruhe), so dass größere Mengen

über den Rhein importiert wurden. Im Oktober, November und Dezember 2019 setzten steigende Wasserstände, die relativ hohen Bestände von Ölprodukten im Hinterland und das Ausbleiben kalten Wetters die Frachtraten unter Druck.

ABBILDUNG 6: FRACHTRATENINDEX FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT IN FRANKREICH (INDEX 2015 = 100)

Quelle: Ministerium für den ökologischen und solidarischen Übergang / INSEE



- In Frankreich ist in den Jahren 2018 und 2019 ein dynamischer Anstieg der Frachtraten im Seine-Becken zu beobachten, verglichen mit einem schwächeren Anstieg im Nord-Pas-de-Calais (Region um Dunkerque und Lille an der Grenze zu Belgien). Ein allgemeiner Grund für die steigenden Frachtraten in Frankreich ist der allgemeine Boom des Trockengüterverkehrs im Land, insbesondere in Paris und im Seine-Becken (siehe Kapitel 1).

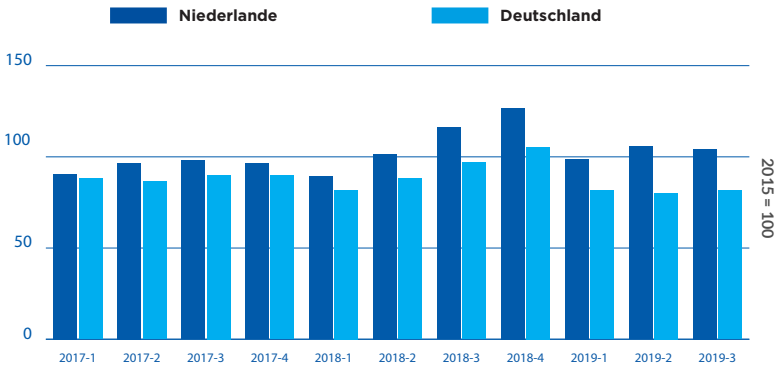
IM FRANZÖSISCHEN SEINE-BECKEN PROFITIERTEN DIE FRACHTRATEN VON DEN STEIGENDEN TRANSPORTMENGEN VON SAND, STEINEN UND BAUSTOFFEN.

VIERTELJÄHRLICHE UMSATZENTWICKLUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT NACH LÄNDERN IN EUROPA

ABBILDUNG 7: UMSATZENTWICKLUNG DER
BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN (GÜTERVERKEHR)*

Quellen: CBS und Destatis

*Daten für Deutschland: nur Güterverkehr, Daten für die Niederlande: Güter- und Personenverkehr, aber der Güterverkehr hat einen Umsatzanteil von 92%.



- In den beiden größten Binnenschiffahrtsländern Europas ging der Umsatz mit steigendem Wasserstand zurück. Hierbei sank der Umsatz niederländischer Binnenschiffahrtsunternehmen auf ein Niveau, das ihrem durchschnittlichen Umsatzniveau im Jahr 2015 entsprach. Deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen verzeichneten hingegen ein Umsatzniveau, das 20% unter ihrem Durchschnittsniveau im Jahr 2015 lag.

**DIE STEIGENDEN WASSERSTÄNDE AUF DEM RHEIN
FÜHRTE ZU NIEDRIGEREN FRACHTRATEN UND DAMIT
ZU GERINGEREN UMSÄTZEN.**

- Der Nettoumsatz niederländischer und deutscher Binnenschiffahrtsunternehmen macht rund 80% des Nettoumsatzes der Branche in der EU aus (siehe Tabelle).

Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt	Niederlande	Deutschland	EU-28
Anzahl der Unternehmen	3 295	668	5 600
Nettoumsatz (in Mio. Euro)	2 500	1 689	5 271
Personalbestand	9 991	4 211	22 000

Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] und CBS
Werte gelten für 2017 (neueste verfügbare Daten).

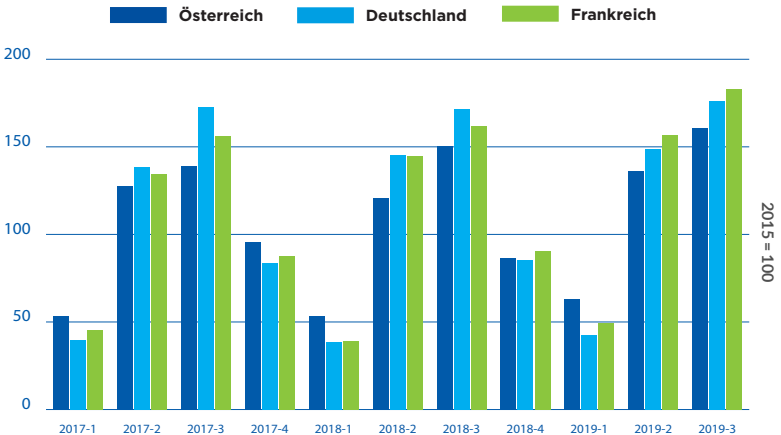
- Der Vergleich der Anzahl der Unternehmen mit der Anzahl der Beschäftigten zeigt Unterschiede in der Unternehmensgröße. Die durchschnittliche Anzahl der aktiven Personen (Arbeitnehmer, Selbstständige und unbezahlte Familienmitglieder) pro Unternehmen beträgt 3,0 bei niederländischen Unternehmen, verglichen mit 6,3 bei deutschen Unternehmen, was den höheren Anteil kleinerer Unternehmen (selbstständige Schiffseigner) in den Niederlanden widerspiegelt.



ABBILDUNG 8: UMSATZENTWICKLUNG DER BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN (FAHRGASTBEFÖRDERUNG)*

Quellen: Eurostat [sts_setu_q], Destatis, INSEE

*Daten für Frankreich und Deutschland: nur Fahrgastbeförderung. Die Daten für Österreich enthalten sowohl den Umsatz des Güterverkehrs als auch den der Fahrgastbeförderung, diese hat allerdings in Österreich den größeren Anteil.



- Der Umsatz in der Fahrgastbeförderung ist stark saisonabhängig. In Bezug auf die Länder, für die vierteljährliche Daten verfügbar sind (Österreich, Frankreich und Deutschland), zeigen die Zahlen für 2019 ein höheres Umsatzniveau als im Vorjahr.
- Der Jahresumsatz deutscher Unternehmen liegt in Europa auf Platz 2. In Deutschland sind 58 Flusskreuzfahrtschiffe registriert, 783 Tagesausflugsschiffe auf Flüssen und Kanälen und 130 Tagesausflugsschiffe auf Seen.
- Der Jahresumsatz französischer Unternehmen liegt in Europa auf Platz 4. In Frankreich sind 32 Flusskreuzfahrtschiffe registriert. Eine Besonderheit des Landes ist das Segment der kleinen Kreuzfahrtschiffe mit weniger als 40 Betten (19 kleine Kreuzfahrtschiffe verkehren auf französischen Wasserstraßen). Und es gibt 365 Tagesausflugsschiffe auf Flüssen und Kanälen.¹⁴

¹⁴ Daten zur Anzahl der Tagesausflugsschiffe auf Seen in Frankreich sind derzeit bei VNF nicht verfügbar.

- Der Jahresumsatz österreichischer Unternehmen liegt in Europa auf Platz 7. Der österreichische Donauabschnitt ist eines der wichtigsten Operationsgebiete für Flusskreuzfahrten in Europa. In Österreich selbst sind jedoch nicht viele Flusskreuzfahrtschiffe registriert. Österreichische Unternehmen sind aktiver in der Tagesausflugsschifffahrt. Österreichische Tagesausflugsunternehmen befördern in Österreich jährlich rund 700 000 Passagiere im Linienverkehr und rund 100 000 Passagiere auf Themen- und Charterreisen.¹⁵
- Mehr als die Hälfte des Umsatzes aus Fahrgastbeförderung auf Binnenwasserstraßen in der EU entfällt auf die Schweiz, Deutschland und Frankreich. Dies erklärt sich aus der Präsenz vieler Flusskreuzfahrtunternehmen in der Schweiz. In der Schweiz sind 153 Flusskreuzfahrtschiffe (= 43% der gesamten europäischen Flotte) registriert.

Fahrgastbeförderung in der Binnenschifffahrt	Österreich	Schweiz	Frankreich	Deutschland	EU-28*
Anzahl der Unternehmen	83	99	252	434	4 103
Nettoumsatz (in Mio. Euro)	90	744	341	545	3 104
Personalbestand	547	2 091	2 074	6 103	24 230

Quellen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Statistik Austria, Eidgenössische Steuerverwaltung. Werte für 2017, außer Österreich (2018) und Schweiz (2016) *einschließlich Schweiz

■ KOSTENENTWICKLUNG

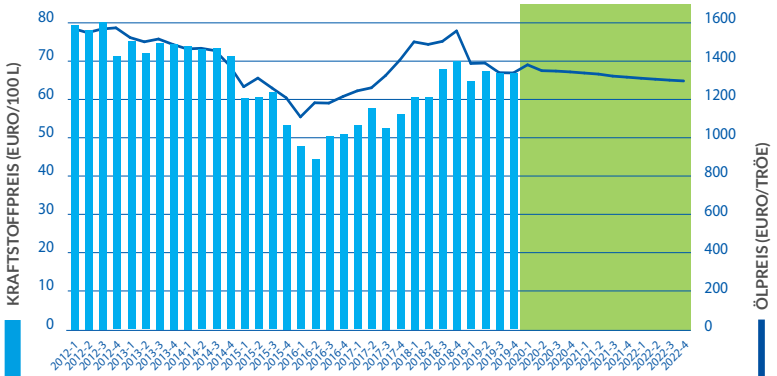
- Die Kraftstoffkosten werden auf der Grundlage des CBRB-Kraftstoffkostenindex analysiert. Das Centraal Bureau voor de Rijnen Binnenvaart (CBRB) in den Niederlanden legt einen Kraftstoffpreisindex für den Binnenschifffahrtssektor fest. Der Kaufpreis pro 100 Liter Gasöl, der regelmäßig von der CBRB in einer Marktuntersuchung ermittelt wird, ist der Ausgangspunkt für die Ermittlung der Kraftstoffzuschläge für alle Unternehmen des Binnenschifffahrts-Sektors.
- CBRB-Daten zeigen, dass die Kraftstoffkosten 2019 gegenüber 2018 um 2,6% gestiegen sind. Der weitere Ausblick deutet auf eine leicht rückläufige Tendenz in den kommenden Jahren hin. Sinkende Ölpreise sind der Hauptgrund dafür.

¹⁵ Quelle: Via Donau, Jahresbericht 2018

ABBILDUNG 9: DURCHSCHNITTLICHE BUNKERPREISE NACH CBRB UND ÖLPREISE EINSCHLIESSLICH PROGNOSE*

Quelle: CBRB und Oxford Economics. Toe = Tonnen Rohöleinheiten

*Die Ölpreisprognose basiert auf Oxford Economics (in US-Dollar). Die Prognose enthält die Annahme einer Aufwertung des Euro von 1,09 US-Dollar pro Euro im ersten Quartal 2020 auf 1,16 US-Dollar pro Euro im vierten Quartal 2022.



- Laut der Wirtschaftsprognose der Europäischen Kommission vom November 2019¹⁶ sind die Erholung der Ölproduktion in Saudi-Arabien und die Aufnahme der Schieferölproduktion in Nordamerika (beide Entwicklungen erhöhen die Angebotsseite) Haupttreiber für die sinkende Tendenz der Ölpreise.
- Die Arbeitskosten folgen aufgrund des zunehmenden Personalmangels in der Binnenschifffahrt einem Aufwärtstrend. Eine wichtige Entwicklung bei den Versicherungskosten ist die steigende Unfallrate im Bereich Grundberührung und Kollision mit der Infrastruktur (Brücken). Es gibt auch Unterschiede in der Schadensrate zwischen bestimmten Flüssen. Informationen von Versicherungsunternehmen deuten jedoch darauf hin, dass die Versicherungsprämien insgesamt nicht steigen.¹⁷ Dies hängt mit dem starken Wettbewerb zwischen den Versicherungsunternehmen zusammen, die in der Flusskaskoversicherung tätig sind.

¹⁶ Siehe: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2019-economic-forecast-challenging-road-ahead_en#economic-forecast-documents

¹⁷ Die Zahl der Unfälle pro Tonnenkilometer Güterverkehr ist beispielsweise auf der Donau höher als auf dem Rhein und dem Main.

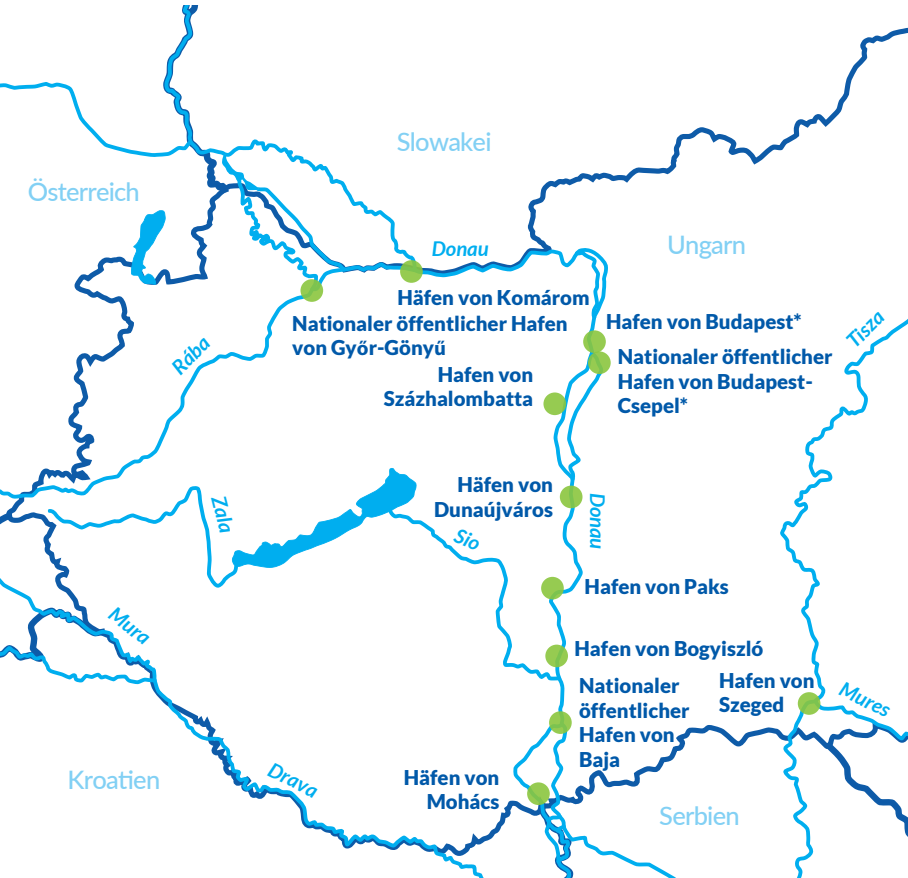


03

FOKUS AUF UNGARN

- Im Kapitel „Fokus auf“ werden die Schlüsselzahlen für Ungarn, ein Land an der mittleren Donau, vorgestellt, in dem Eisenerze, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Metallprodukte die drei größten Gütersegmente ausmachen.
- Der wasserseitige Hafenverkehr in den ungarischen Häfen erreichte im Jahr 2019 6,06 Millionen Tonnen, dies entspricht einem Anstieg von 16,6% gegenüber 2018.
- Die Daten zum grenzüberschreitenden Verkehr für Ungarn zeigen, dass die Exporte nach Deutschland und die Importe aus Rumänien die beiden wichtigsten Export-/Importströme in der ungarischen Binnenschifffahrt sind. Die Exporte nach Deutschland bestehen hauptsächlich aus Ölsaaten, Futterpflanzen und verwandten Materialien .

WASSERSEITIGER HAFENVERKEHR IN UNGARN



*In Budapest gibt es zwei Häfen, einen öffentlichen und einen privaten.

TABELLE 1: WASSERSEITIGER HAFENVERKEHR IN DEN DONAULÄNDERN 2019 (Q1 + Q2 + Q3) IM VERGLEICH ZU 2018 (Q1 + Q2 + Q3)

Quelle: Donaukommission (Marktbeobachtungsbericht für die ersten neun Monate 2019). Deutsche Häfen sind die Donauhäfen in Deutschland. Für moldauische Häfen liegen keine Daten zur Änderungsrate vor.

Land	Wasserseitiger Verkehr 2019 (Q1 + Q2 + Q3) in 1000 t	Steigerungsrate gegenüber 2018 (Q1 + Q2 + Q3)
Rumänische Häfen	21 724	+17,8%
Serbische Häfen	7 221	+28,8%
Österreichische Häfen	5 497	+30,6%
Ungarische Häfen	4 785	+10,7%
Ukrainische Häfen	4 332	-9,0%
Deutsche Häfen	2 791	+9,5%
Slowakische Häfen	1 295	+6,2%
Moldauische Häfen	948	-

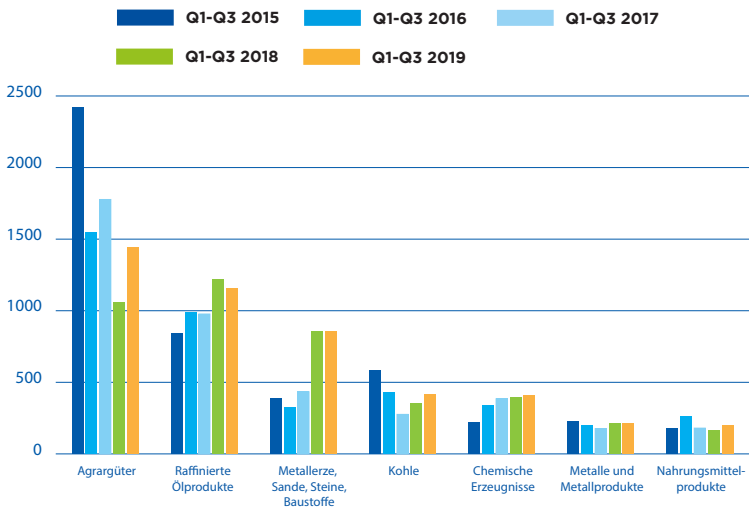
TABELLE 2: WASSERSEITIGER HAFENVERKEHR IN UNGARN 2017-2019 (IN TONNEN)

Quelle: Ungarisches Statistikkamt

Zeit- raum	Nationaler öffentlicher Hafen von Baja	Nationaler öffentlicher Hafen von Csepel	Nationaler öffentlicher Hafen von Győr- Gönyű	Häfen von Dunaújváros	Häfen von Komárom	Häfen von Mohács	Andere ungarische Binnen- häfen	Gesamt
2017	644 304	1 122 411	167 431	841 980	237 704	225 088	2 559 926	5 798 845
2018	346 749	918 209	105 647	1 044 702	315 972	189 079	2 279 228	5 199 586
2019	505 138	1 129 625	225 420	1 390 978	262 244	266 819	2 284 087	6 064 312

ABBILDUNG 1: BINNENSCHIFFFAHRT AN DER UNGARISCHEN DONAU NACH GÜTERSEGMENTEN (IN 1000 T)

Quelle: Ungarisches Statistikamt, https://www.ksh.hu/stadat_infra_4_6



- Nach Angaben der Donaukommission nutzt das ungarische Stahlwerk Dunaujváros bei Budapest den Schiffsverkehr für Teile seiner Eisenerzanlieferung. Die ungarische Hauptraffinerie befindet sich in der Nähe von Budapest und gehört zur MOL-Gruppe. Diese Gruppe betreibt drei eigene Häfen, von denen aus Depots und Kunden im Donauraum per Schiff, Schiene und LKW beliefert werden, während das Rohöl für die Raffinerie per Pipeline aus Russland kommt.¹⁸
- Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Binnenschiffahrts-Verkehrsbeziehungen zwischen Ungarn und dem Ausland. Rund die Hälfte aller in Ungarn verladenen und nach Deutschland verschickten Waren kommt auf dem deutschen Donauabschnitt an, die andere Hälfte geht weiter nach Westen zum Main, zum Main-Donau-Kanal und zum Rhein.

¹⁸ Siehe: <https://molgroup.info/en/our-business/downstream/logistics>

TABELLE 3: HAUPTIMPORT- UND EXPORTZIELE DER BINNENSCHIFFFAHRT ZWISCHEN UNGARN UND DEM AUSLAND (Q1 + Q2 + Q3 2019)

Quelle: Ungarisches Statistikkamt, Reihe 4.6.13. Die Mengen in der Tabelle repräsentieren 87% des gesamten internationalen Güterverkehrs in der ungarischen Binnenschifffahrt.

Transportbeziehung	Millionen Tonnen
Eingeladen in Ungarn → → → ausgeladen in Deutschland	0,724
Eingeladen in Rumänien → → → ausgeladen in Ungarn	0,647
Eingeladen in Österreich → → → ausgeladen in Ungarn	0,594
Eingeladen in Ungarn → → → ausgeladen in Rumänien	0,560
Eingeladen in Ungarn → → → ausgeladen in Österreich	0,540
Eingeladen in Serbien → → → ausgeladen in Ungarn	0,387
Eingeladen in Ungarn → → → ausgeladen in Serbien	0,278

- In Bezug auf den Main als einem der wichtigsten Zugänge zwischen der Donau- und der Rhein-Region ist Folgendes zu beobachten: In den ersten neun Monaten des Jahres 2019 wurden 0,47 Millionen Tonnen Güter auf dem Main transportiert, wobei Ungarn das Einladeland war. 85% dieses Volumens wurden in Deutschland ausgeladen, 11% in den Niederlanden, 3% in Belgien, 1% in Frankreich; und innerhalb der in Deutschland ausgeladenen Mengen bestanden 94% oder 0,37 Millionen Tonnen aus Ölsaaten, Futterpflanzen und verwandten Materialien.¹⁹

UNGARN EXPORTIERT ÖLSAATEN, FUTTERPFLANZEN UND VERWANDTE MATERIALIEN ÜBER DIE DONAU UND DEN MAIN NACH MITTEL- UND WESTEUROPA.

¹⁹ Quelle: ZKR-Berechnung basierend auf detaillierten Daten von Destatis

FACTSHEET BINNENSCHIFFFAHRT IN UNGARN - JAHRESWERTE

ABSOLUTER WERT²⁰ FÜR UNGARN VS ANTEIL AN GESAMTER EU

Hinweise zum Informationsblatt - Siehe Seite 50

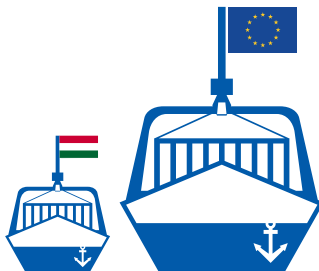
TRANSPORTLEISTUNG INSGESAMT

1 608 Mio. TKM

1,2% ANTEIL AN GESAMTER EU

VOLUMEN DER GESAMTEN GÜTERBEFÖRDERUNG

6,926 Mio. Tonnen (# - Siehe Seite 50)

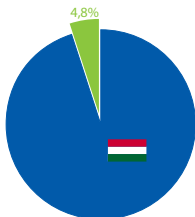


GÜTERSEGMENT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

1. Erze, Sande, Steine: 407 Mio. TKM
1,2% ANTEIL AN GESAMTER EU
2. Landwirtschaftliche Erzeugnisse: 366 Mio. TKM
2,5% ANTEIL AN GESAMTER EU
3. Metalle und Metallprodukte: 268 Mio. TKM
3,1% ANTEIL AN GESAMTER EU

MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT - GESAMTVERKEHRSLEISTUNG

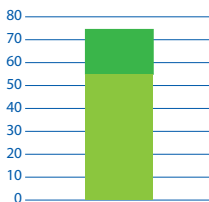
IWT

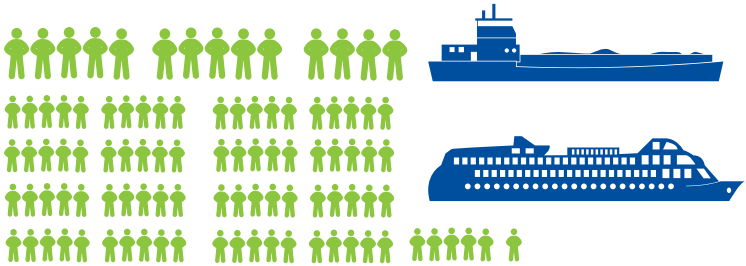


HÖHE DES UMSATZES DER BINNENSCHIFFFAHRT

74,5 Mio. € 1% ANTEIL AN GESAMTER EU

- Güterverkehr: 54,9 Mio. € 1%
- Fahrgastbeförderung: 19,6 Mio. € 1%





IN DER BINNENSCHIFFFAHRT BESCHÄFTIGTE PERSONEN

772

Güterverkehr: 109

Fahrgastbeförderung: 663

1,9%

0,5%

3,6%

ANTEIL AN
GESAMTER
EU

ANZAHL DER BINNEN- SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN

104

Güterverkehr: 29

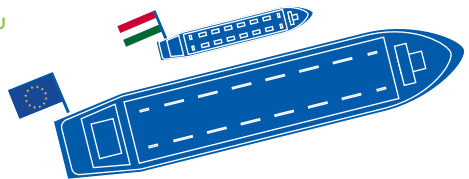
Fahrgastbeförderung: 75

1,1%

0,5%

1,8%

ANZAHL DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE

Trockengüter: 310 **2,8% ANTEIL AN GESAMTER EU**Schub- und Schleppschiffe: 58
2,8% ANTEIL AN GESAMTER EU

TONNAGE VON AKTIVEN FRACHTSCHIFFEN

Trockengüter: 0,38 Mio. Tonnen

2,8% ANTEIL AN GESAMTER EU

²⁰ Die Daten zur Transportnachfrage beziehen sich auf 2018; Daten zu Flotte, Modal Split, Beschäftigung, Umsatz und Unternehmen beziehen sich auf 2017 (und auf 2016 in Bezug auf die Fahrgastbeförderung).

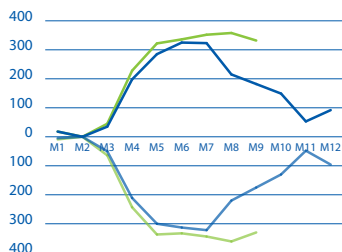
Quelle: ZKR-Analyse basierend auf Eurostat-Daten [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_frmo], [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], ZKR-Flottendatenbank

FAHRGASTBEFÖRDERUNG: FLUSSKREUZFARTVERKEHR AUF DER UNGARISCHEN DONAU

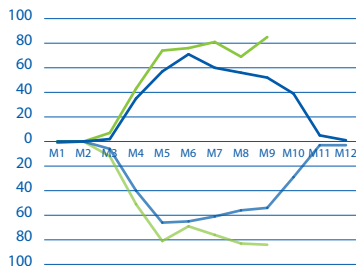
ABBILDUNGEN 2 UND 3: VERKEHRSZAHLEN VON
FLUSSKREUZFARTSCHIFFEN AUF DER DONAU (ANZAHL DER
SCHIFFE) PRO MONAT IN DEN JAHREN 2018 UND 2019

Quelle: Donaukommission (Marktbeobachtungsbericht für die ersten neun Monate 2019). Werte von 1 bis 12 auf der x-Achse gehen über 12 Monate.

GABCIKOVO, GRENZE ZWISCHEN DER SLOWAKEI UND UNGARN



MOHACS, SÜDUNGARN



- Der Verkehr von Flusskreuzfahrtschiffen auf der ungarischen Donau nahm in den ersten neun Monaten des Jahres 2019 zu: In diesem Zeitraum passierten 4.012 Kabinenschiffe die Schleuse von Gabčíkovo an der Nordgrenze Ungarns (Grenze zur Slowakei). Dies bedeutete eine Zunahme von 835 grenzüberschreitenden Schiffsfahrten (+26%) gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2018.

- Am Grenzpunkt Mohacs in Südungarn (Grenze zwischen Kroatien und Serbien) war die Anzahl der grenzüberschreitenden Schiffsfahrten in den ersten drei Quartalen von 2019 mit 891 Schiffen ebenfalls höher als im Vorjahr (682 Schiffe), was eine Steigerung um 209 Fahrten oder 31% darstellt.
- Die unterschiedliche Verkehrsintensität zwischen Nord- und Südungarn ist auf die hohe Anzahl von Donaukreuzfahrten zurückzuführen, die von Passau oder von Wien nach Budapest (und zurück) fahren und daher im Norden die Schleuse von Gabčíkovo passieren, nicht jedoch den Grenzpunkt von Mohacs im Süden.
- Neuerdings werden zunehmend neue Flusskreuzfahrtschiffe mit den folgenden Abmessungen am Donaumarkt beobachtet: Länge 135 m, Breite 11,4 m und maximaler Tiefgang 1,8 m. Diese Schiffe sind aus nautischer Sicht gut für Fahrten auf der Donau geeignet.



■ GLOSSAR

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

20XX-2/20XX-Q2: Zweites Quartal

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

ABLADETIEFE EINES SCHIFFS: Abladetiefe = Tauchtiefe des Schiffes im Ruhezustand

ARA REGION: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

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

GLEICHWERTIGER WASSERSTAND (GLW): Der gleichwertige Wasserstand ist ein Niedrigwasserstand, der im mehrjährigen Mittel an nicht mehr als 20 eisfreien Tagen im Jahr unterschritten wird.

IWT: Binnenschifffahrt

IWW: Binnenwasserstraßen

MIO: Million

MODAL-SPLIT-INDIKATOR: Der prozentuale Anteil des Binnenschiffsverkehrs (Tonnenkilometer) an der gesamten Güterverkehrsleistung im Inland (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt)

MRD: Milliarden

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

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

RUHRGEBIET: Ein dicht besiedelter Ballungsraum in Westdeutschland und das größte Industriegebiet in Westeuropa

TEU: Zwanzig-Fuß Äquivalent

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

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

UMSATZ: Bruttoumsatz abzüglich Umsatzsteuer

VERKEHRSTRÄGER IM INLANDSGÜTERVERKEHR: Hierzu gehören Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen

WASSERSEITIGER HAFENVERKEHR: Umschlagsvolumen, gemessen in Tonnen, der folgenden Umschlagsaktivitäten: Umschlag „Schiff – Schiff“, „Schiff – LKW“, „Schiff – Eisenbahnwaggon“, „Schiff – Hafenkai“

■ NATIONALE STATISTIKÄMTER

Akronym	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
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Zentrales Ungarisches Statistisches Bureau	Ungarn
P3C	Републички завод за статистику Србије	Statistikamt der Republik Serbien	Serbien
Statbel	Statistics Belgium	Belgisches Statistikamt	Belgien
Statistik Austria	Bundesanstalt Statistik Österreich	Bundesanstalt Statistik Österreich	Österreich

■ ANDERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen	Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen	Deutschland
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Bundesanstalt für Gewässerkunde	Deutschland
CCNR/ZKR/CCR	ZKR	Europa
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Zentralbureau für die Rhein- und Binnenschifffahrt (CBRB)	Niederlande
COCERAL	COCERAL	Europa
Danube Commission	Donaukommission	Europa
De Vlaamse Waterweg	Wasserstraßenverwaltung in Flandern	Belgien
Eidgenössische Steuerverwaltung	Eidgenössische Steuerverwaltung	Schweiz
European Commission	Europäische Kommission	EU
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Land Niederösterreich	Land Niederösterreich	Österreich
Mineralöl Wirtschaftsverband e.V.	Mineralöl Wirtschaftsverband e.V.	Deutschland
Ministère de la transition écologique et solidaire	Ministerium für den ökologischen und solidarischen Übergang	Frankreich
OECD	OECD	Welt
Oxford Economics	Oxford Economics	Vereinigtes Königreich
Panteia	Panteia	Niederlande
PJK International	PJK International	Niederlande
Ports mentioned in the report	im Bericht genannte Häfen	Europa
SPW Service Public de Wallonie	Öffentlicher Dienst der Wallonie	Belgien
Statistikamt Nord	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein	Deutschland

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Voies Navigables de France	Französische Wasserstraßenverwaltung	Frankreich
World Steel Association	Weltstahlverband	Welt

ZEITSCHRIFTEN-ARTIKEL UND BERICHTE/STUDIEN

Originalbezeichnung	Land
"As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, With Strings Attached" published on 9 September, 2017, The New York Times	Vereinigte Staaten
Bundesverband deutsche Binnenschifffahrt (2020), Pläne zum Ausstieg aus der Kohleverstromung belasten Schifffahrt und Häfen (press release 24 January 2020)	Deutschland
Commission Opinion issued at the request of Germany pursuant to the second subparagraph of Article 6(4) of Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 regarding the deepening the Danube waterway between Straubing and Vilshofen; section Straubing-Deggendorf (Germany/Bavaria)	EU
Danube Commission market observation	Europa
Die Binnenschifffahrt, EU-Kommission macht Weg zum Donauausbau frei, 29 November 2019	Deutschland
European Union : https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2019-economic-forecast-challenging-road-ahead_en#economic-forecast-documents	EU
Gevolgen grote Transitie en wereldhandel voor de binnenvaart - 2020-2040, Royal Haskoning DHV (December 2019)	Niederlande
Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Februar 2019	Deutschland
Molgroup : https://molgroup.info/en/our-business/downstream/logistics	Ungarn
Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik (8/2019), Logistik folgt auf Kohle.	Deutschland
Swiss Association for Navigation and Port Economics, SVS aktuell, Dec. / January 2019, pages 7 - 8	Schweiz
Via Donau, Annual report 2018	Österreich
Weekblad Schuttevaer (2020): Wegvallen kolen is rampsenario, 29 January 2020	Niederlande

■ ANMERKUNGEN ZUM FACTSHEET

- 1) „Anteil in der EU insgesamt“ enthält Zahlen für die EU sowie die Schweiz und Serbien.
- 2) Beim Containertransport veröffentlicht Eurostat keine Daten für Ungarn.

Im Gegensatz zur Transportleistung kann für das Transportvolumen kein länderspezifischer Anteil berechnet werden.

Der Modal Split-Indikator ist definiert als der Prozentsatz des Binnenschiffsverkehrs an der gesamten landseitigen Güterverkehrsleistung im Inland. Zu den landseitigen Verkehrsträgern werden hierbei Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen gezählt. Der Straßentransport berücksichtigt die TKM, die auf ungarischem Gebiet von im Ausland zugelassenen Lastkraftwagen zurückgelegt werden, nach der neuen Eurostat-Methode in der Reihe [tran_hv_frmod].

■ 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.

■ 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 (ZKR) 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

Christophe HENER (Französisch)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Deutsch)

Pauline de ZINGER (Niederländisch)

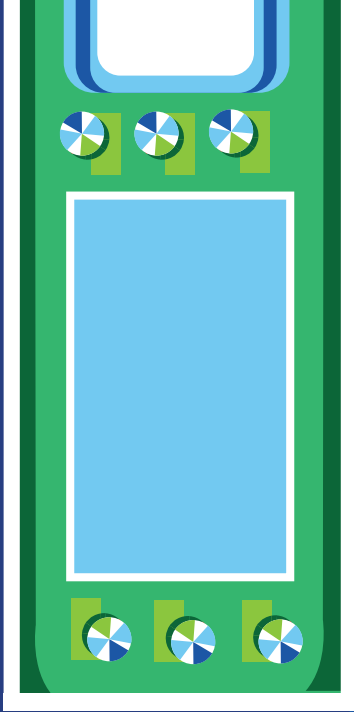
Veronica SCHAUINGER-HORNE (Englisch-Korrekturlesen)

Impressum: April 2020

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



Danaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

