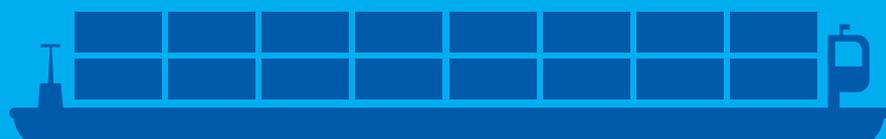


EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT MARKTBEOBACHTUNG

QUARTALSBERICHT
2016 | Q1



In Partnerschaft
mit



ZKR
ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



HAFTUNGSAUSSCHLUSSEKLRUNG

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 Rheinschiffahrt 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 Rheinschiffahrt zu dem betreffenden Thema. Diese Mitteilung stellt keine förmliche Verpflichtung für die genannten Organisationen dar.

März 2016

VORWORT

Die Marktbeobachtung beabsichtigt, für die Binnenschifffahrt in Europa einen Beitrag zur strategischen Entscheidungsfindung sowohl auf der Ebene des Gewerbes und der Unternehmen als auch auf der Ebene der Verkehrspolitik und der Verwaltungen zu leisten. Eine beständige Überwachung der wirtschaftlichen Leistung sowie deren struktureller und zyklischer Trends hat sich in Anbetracht der Risiken, mit denen sich dieser Transportzweig auseinandersetzen hat, als wichtig erwiesen. Insofern ist die Marktbeobachtung auch als Instrument der Kapazitätspolitik der Europäischen Union, welche in der Verordnung des Rates EC/718/1999 zum Ausdruck kommt, zu verstehen. In gleicher Weise spricht die Mitteilung von NAIADES II (COM(2013-623)) der Europäischen Kommission von einer ständigen Marktbeobachtung, die es ermöglichen sollte, Angaben zu den verschiedenen Aspekten des Binnenschiffsverkehrs zu liefern. Diese Angaben betreffen unter anderem Verkehrs- und Transportvolumina, dazu mögliche Modal-Shifts, Angebots- und Nachfrageverhältnisse, den Arbeitsmarkt, die Integration neuer Technologien und Innovationen sowie die Integration des Binnenschifftransports in die multimodalen logistischen Ketten.

Die Marktbeobachtung ist weiterhin als eine Fortsetzung der ständigen Überwachung des Rheinschifffahrtmarktes durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zu verstehen. Als weitgehend wichtigster Markt spielt die Rheinschifffahrt in Europa eine herausragende Rolle. Manche neuen logistischen Konzepte haben in diesem Markt ihren Ursprung genommen.

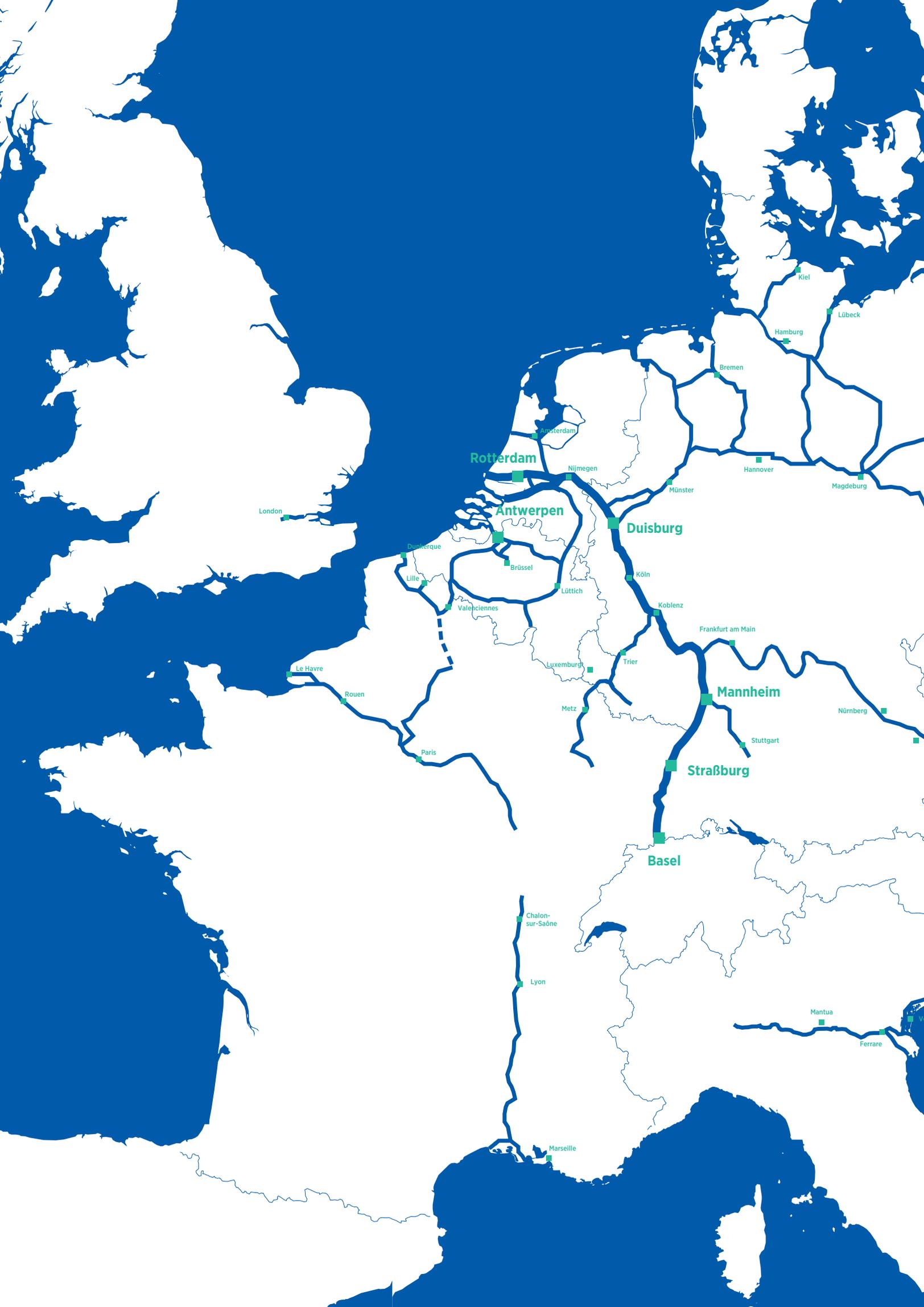
Die vorliegende Publikation basiert auf der Zusammenarbeit zwischen der EU-Kommission und der ZKR. Eine Kooperationsvereinbarung dazu wurde im Jahre 2013 zwischen der DG-Move (Directorate General for Mobility and Transport) und dem Sekretariat der ZKR abgeschlossen, die für die Zeitspanne 2016-2018 ein Projekt für die Fortführung der bereits seit 2005 zugesicherten Europäischen Marktbeobachtung vorsieht. Dieses neue Projekt basiert auf der ständig weiterentwickelten Methodologie. Die Publikationen werden jedoch die angesprochenen Themen erweitern und vertiefen, um insbesondere der Aktualität der Zahlen und Tendenzen Rechnung zu tragen und dem Leser gleichzeitig eine weitergehende Analyse für individuelle Zwecke zu ermöglichen. In diesem Rahmen wird auch die Veröffentlichung als solche Gegenstand einer weiteren Erneuerung sein, indem vermehrt Daten elektronisch bereitgestellt werden.

Die Frequenz der Veröffentlichungen ist auch weiter an die Bedürfnisse angepasst worden und sieht ein Erscheinen im Quartalsrhythmus vor. Pro Jahr werden drei Quartalsberichte erscheinen, die sich thematisch auf den westeuropäischen Markt (Rheinschifffahrt, Niederlande, Deutschland) konzentrieren. Somit werden für die mengenmäßig wichtigsten Regionen der europäischen Binnenschifffahrt regelmäßige Aktualisierungen ermöglicht.

Zur Jahresmitte erscheint ein Globalbericht, der die Trends und Entwicklungen in ganz Europa enthält. In diesem Bericht wird auch umfassend auf die aktuellen Marktentwicklungen in der Donauschifffahrt eingegangen. Der Globalbericht wird als ausführlichere Veröffentlichung einen vollständigen Rückblick auf das vergangene Jahr sowie einen mittelfristigen Ausblick bieten.

Weiterhin wurde die enge Zusammenarbeit mit den beiden europäischen Gewerbeorganisationen der Binnenschifffahrt fortgesetzt und deren Sachkundige stets mit einbezogen. Außerdem konnte auch die Zusammenarbeit mit den Flusskommissionen konsolidiert werden. So wird das Sekretariat der Donaukommission regelmäßig über die strukturellen Entwicklungen berichten und die von der Moselkommission erfassten Angaben zur Verkehrsentwicklung dieses Verkehrsabschnittes werden integriert. Eine ähnliche Arbeitsweise mit der International Sava River Basin Commission (ISRBC) ist noch vorgesehen.





London

Rotterdam

Antwerpen

Duisburg

Mannheim

Straßburg

Basel

Chalon-sur-Saône

Lyon

Marseille

Mantua

Ferrare

Kiel

Lübeck

Hamburg

Bremen

Amsterdam

Nijmegen

Münster

Hannover

Magdeburg

Dunkerque

Lille

Brüssel

Valelciennes

Lüttich

Köln

Koblenz

Frankfurt am Main

Trier

Le Havre

Rouen

Paris

Luxemburg

Metz

Nürnberg

Stuttgart

Regensburg



Stettin

Berlin

Dresden

Prag

Regensburg

Linz

Wien

Bratislava

Budapest

Belgrad

Ruse

Constantia

Venedig

- 
- 01** WIRTSCHAFTLICHE
RAHMENBEDINGUNGEN (P.9)
- 02** BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE
AUF DEM RHEIN (P.13)
- 03** BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE
IN DEUTSCHLAND
UND DEN NIEDERLANDEN (P.17)
- 04** TRANSPORTNACHFRAGE NACH
GÜTERGRUPPEN AUF DEM RHEIN (P.23)
- Landwirtschaftliche Produkte sowie
Nahrungs- und Futtermittel **(p.24)**
 - Erze und Metalle sowie
Metallprodukte **(p.25)**
 - Kohle **(p.26)**
 - Container **(p.27)**
 - Sande, Kies, Steine, Erden
und Baustoffe **(p.29)**
 - Chemische Erzeugnisse **(p.30)**
 - Mineralölprodukte **(p.30)**

- 
- 05** **ENTWICKLUNG
DER FRACHTRATEN** (P.33)
Trockenschiffahrt **(p.34)**
Tankschiffahrt **(p.35)**
- 06** **WASSERFÜHRUNG** (P.37)
- 07** **ENTWICKLUNG DES
LADERAUMANGEBOTS** (P.43)
Trockenschiffahrt **(p.44)**
Tankschiffahrt **(p.44)**
Fahrgastschiffahrt **(p.48)**
- 08** **NACHFRAGE IN DER
PASSAGIERSCHIFFFAHRT** (P.51)

- 09** **BETRIEBSBEDINGUNGEN** (P.55)
Umsatzentwicklung **(p.56)**
Kostenentwicklung
und -struktur **(p.60)**

- 10** **ENTWICKLUNG
DES HAFENUMSCHLAGS** (P.65)

- 11** **PERSPEKTIVEN FÜR 2016** (P.69)
Beförderungsnachfrage
in der Trockenschiffahrt **(p.70)**
Beförderungsnachfrage
in der Tankschiffahrt **(p.71)**

PROGNOSEN FÜR 2016 (P.72)

ANLAGE (P.74)





01

WIRTSCHAFTLICHE
RAHMEN-
BEDINGUNGEN

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die konjunkturelle Erholung in Europa schreitet zwar weiter voran, allerdings nicht so schnell wie erwartet. Die OECD rechnet in ihrer letzten Prognose vom November 2015 dennoch mit einer Erhöhung der Wachstumsrate des BIP im Euroraum, und speziell auch in Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden.

Durch den konjunkturellen „Rückenwind“, der von den gesunkenen Ölpreisen und von der Abwertung des Euro ausging, dürfte das reale Bruttoinlandsprodukt im Euroraum in 2016 um etwa 1,8% steigen, gegenüber nur 0,9% in 2014 und 1,5% in 2015. Für das Jahr 2017 prognostiziert die OECD dann 1,9%.

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgien	0,1	0,3	1,1	1,3	1,5	1,6
Frankreich	0,2	0,7	0,2	1,1	1,3	1,6
Deutschland	0,6	0,2	1,6	1,6	1,8	2,0
Niederlande	-1,6	-0,7	0,9	2,0	2,5	2,7
Schweiz	1,1	1,9	2,0	0,8	1,1	1,6
Euro-Raum	-0,8	-0,3	0,9	1,4	1,8	1,9

Quelle: OECD Economic Outlook (November 2015).
Werte für 2016 und 2017 sind Prognosen

Die Erholung in Europa geht dennoch langsamer vonstatten als in den USA, wo für 2016 ein Plus von 2,6% vorausgesagt wird. Grund für diesen Rückstand Europas gegenüber den USA ist die schwache Investitionsnachfrage.



VERÄNDERUNGSRATE DES REALEN BIP GEGENÜBER DEM VORJAHR IN%
(DEUTSCHLAND, FRANKREICH, SCHWEIZ)*



Quelle: OECD Economic Outlook (November 2015).
*Werte für 2016 und 2017 sind Prognosen

Schweiz
Deutschland
Frankreich

VERÄNDERUNGSRATE DES REALEN BIP GEGENÜBER DEM VORJAHR IN%
(BELGIEN, NIEDERLANDE)*



Quelle: OECD Economic Outlook (November 2015).
*Werte für 2016 und 2017 sind Prognosen

Belgien
Niederlande







02

BEFÖRDERUNGS-
NACHFRAGE
AUF DEM RHEIN

BEFÖRDERUNGS- NACHFRAGE

AUF DEM RHEIN

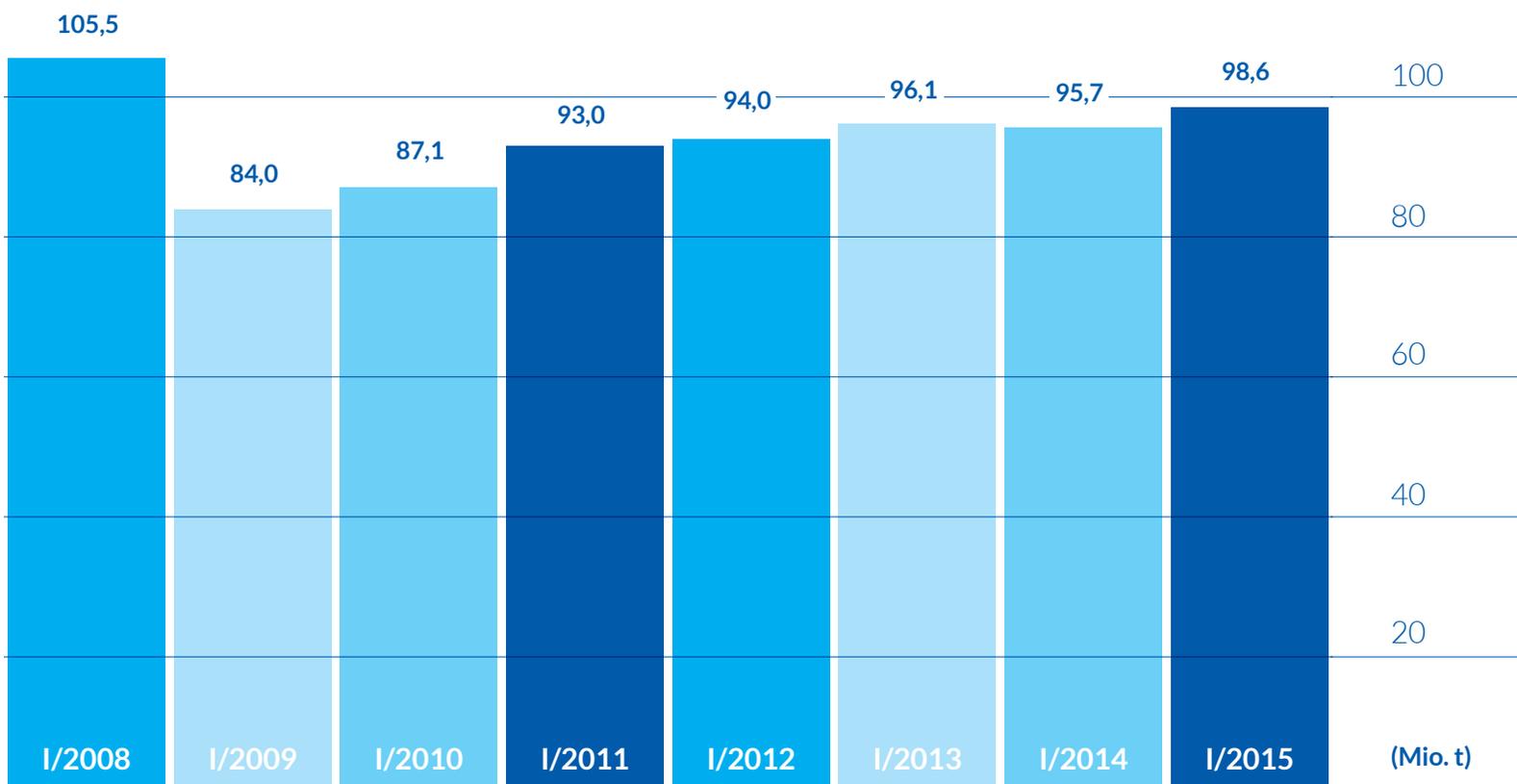
Die Transportnachfrage wurde durch die makroökonomischen Rahmendaten stimuliert, sodass es zu einem Zuwachs des Beförderungsaufkommens auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2015 kam. Auf dem traditionellen Rhein wurden 98,6 Mio. t transportiert und damit 3% mehr als im ersten Halbjahr 2014 (95,7 Mio. t). Zum Vergleich: Der Bahnverkehr ist im ersten Halbjahr in Deutschland um 3% gesunken, was sich mit den Streiks im April und Mai erklärt. Noch stärker als das Gesamtergebnis ging der Containerverkehr per Bahn zurück.¹ Ein allgemeiner Vergleich zwischen dem Containerverkehr per Bahn und per Schiff auf der Rheinachse findet sich auch im Abschnitt zu den Gütergruppen auf dem Rhein.

Das halbjährliche Transportvolumen auf dem Rhein zeigt, über mehrere Jahre betrachtet, seit dem Einbruch in 2009 einen leichten Aufwärtstrend (siehe Grafik), der aber, ähnlich wie die gesamtwirtschaftliche Aktivität, von einem langsameren Wachstum geprägt ist als noch vor einigen Jahren erwartet und erhofft.

GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN NACH HALBJAHREN

120

(2008-2015) Quellen: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

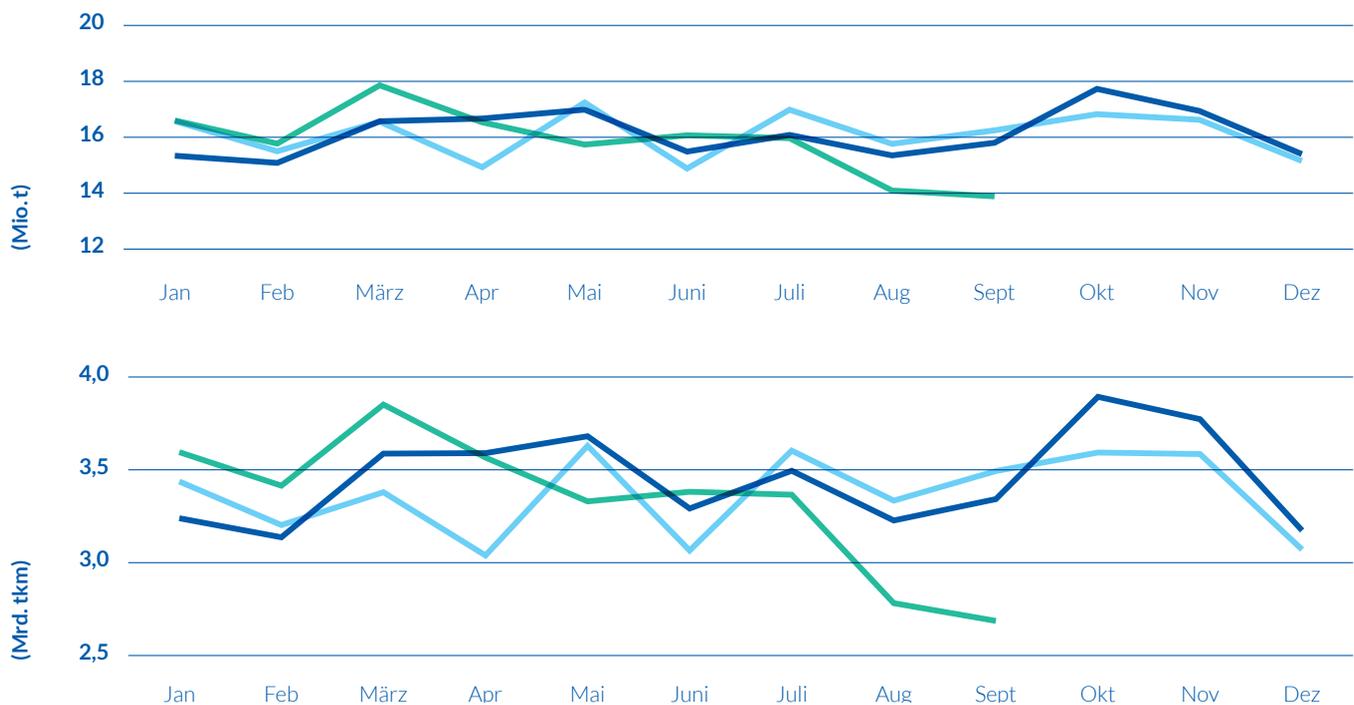


Die Verkehrsleistung auf dem traditionellen Rhein ist um einiges stärker gestiegen als die Beförderungsmenge. Das Produkt aus beförderter Menge und zurück gelegter Distanz belief sich im ersten Halbjahr auf 21,1 Milliarden Tonnenkilometer, was einem Plus von 7% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Mehr als die Hälfte dieser Verkehrsleistung (54%) wurde auf dem Niederrhein erbracht, ein Drittel entfiel auf den Mittelrhein und etwas mehr als ein Achtel auf den Oberrhein. Aus dem monatlichen Verlauf geht hervor, dass sowohl die Beförderungsmenge, als auch die Beförderungsleistung im Monat März einen vorläufigen Jahreshöchstwert erreichten.

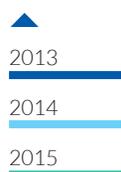
Auf Grund des im August beginnenden, und sich bis November zuspitzenden Niedrigwassers kam die positive Entwicklung zu einem Ende. Das beförderte Volumen im dritten Quartal 2015 war um 10% geringer als im dritten Quartal 2014. Die Beförderungsleistung ging sogar um 15% zurück.

BEFÖRDERUNGSaufKOMMEN UND BEFÖRDERUNGSLEISTUNG

AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM MONATSVERLAUF



Quelle: destatis



Wie aus den Tabellen in der Anlage hervorgeht, hat sich, bedingt durch das Niedrigwasser, die gesamte Beförderungsmenge in den ersten drei Quartalen 2015 im Vergleich zum Vorjahr verringert, und zwar um 1,5%. Die Beförderungsleistung betrug in den ersten drei Quartalen 30 Mrd. tkm, und war ebenfalls etwas geringer als im Vorjahreszeitraum (-1%). Am stärksten wurde das Segment der trockenen Massengüter durch das Niedrigwasser in Mitleidenschaft gezogen (siehe hierzu den Abschnitt zur Wasserführung).

¹Quelle: Statistisches Bundesamt (destatis), Pressemitteilung vom 1. September 2015 - 319/15. Der Containerverkehr per Bahn erreichte im ersten Halbjahr 2,8 Mio. TEU (-13,7%), gegenüber 1,26 Mio. TEU in der Binnenschifffahrt (+7%).





03

BEFÖRDERUNGS-
NACHFRAGE
IN DEUTSCHLAND
UND DEN
NIEDERLANDEN

In den folgenden Grafiken ist die Transportentwicklung in den beiden Ländern nach einzelnen Teilbereichen dargestellt. Das dritte Quartal 2015 ist von einem Rückgang geprägt, der mit den Einschränkungen durch das Niedrigwasser im Herbst 2015 erklärt werden kann.

In den Niederlanden gab es beim Gesamtverkehr im dritten Quartal einen Rückgang um 5% gegenüber dem dritten Quartal 2014. Am stärksten war die Abnahme bei den trockenen Massengütern (-7%), gefolgt vom Container-Segment (-5%), während der Bereich der flüssigen Massengüter deutlichen Widerstand gegenüber einer Abnahme zeigte (-1%).

TRANSPORTVOLUMEN PRO QUARTAL IN DEN NIEDERLANDEN (MIO. T)



Quelle: CBS



Quellen: CBS und destatis

(Mio. t)

TRANSPORTVOLUMEN PRO QUARTAL IN DEUTSCHLAND (MIO. T)



Quelle: destatis

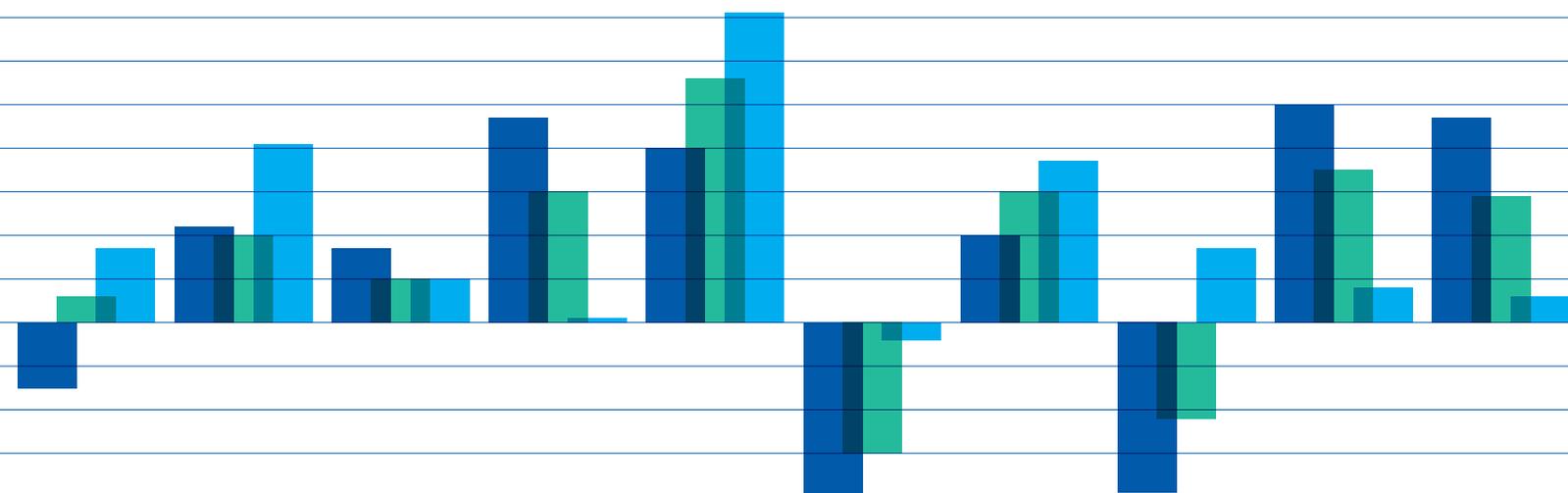
Die Entwicklung der absoluten Volumina lässt die bestehenden Entwicklungstrends, und auch den Einfluss des Niedrigwassers erkennen. Sie vermag jedoch weniger gut den Zusammenhang zwischen der Entwicklung in verschiedenen Ländern auszudrücken.

Hierfür eignet sich die Darstellung der Veränderungsraten besser. Letztere sind, auf Quartalsbasis, (Veränderung je Quartal gegenüber dem Vorjahresquartal) in folgenden drei Grafiken abgebildet. Es zeigen sich deutliche Zusammenhänge zwischen der Entwicklung der Rheinschifffahrt und der Binnenschifffahrt in Deutschland und den Niederlanden.

**ÄNDERUNGSRATE DES TRANSPORTVOLUMENS PRO QUARTAL IN %
GEGENÜBER DEM VORJAHRESQUARTAL**

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis und CBS

2013 Q1 2013 Q2 2013 Q3 2013 Q4 2014 Q1 2014 Q2 2014 Q3 2014 Q4 2015 Q1 2015 Q2

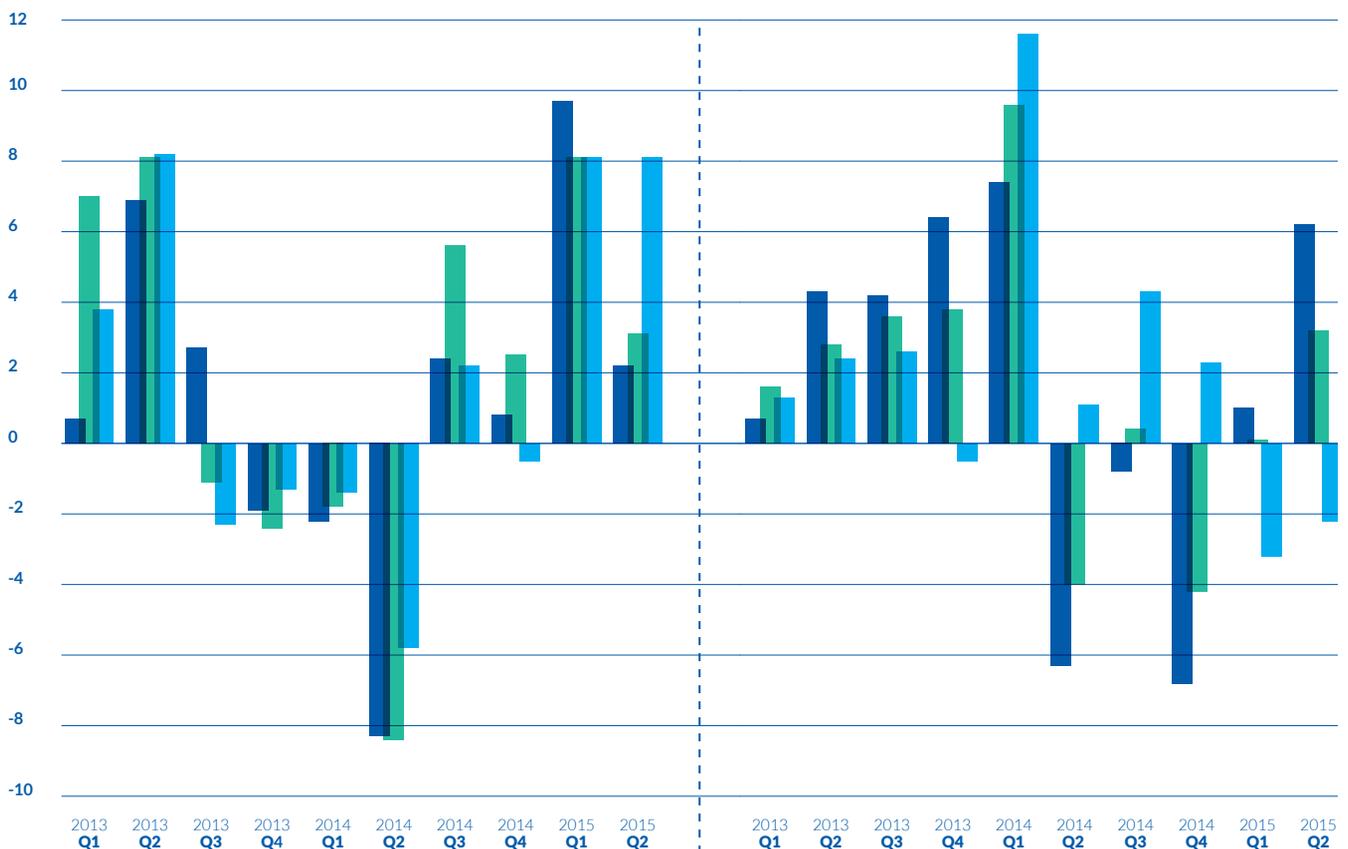


- ◀ Gesamt
- Trockenladung
- Flüssigladung
- in Containern

Bei einer Differenzierung nach flüssigen und trockenen Massengütern zeigen sich unterschiedlich starke Zusammenhänge. Statistische Berechnungen zeigen, dass beim Transport flüssiger Massengüter ein sehr hoher Zusammenhang zwischen der Entwicklung auf dem Rhein, in Deutschland und in den Niederlanden besteht. Beim Transport trockener Massengüter ist der Zusammenhang zwischen dem Rhein bzw. Deutschland und den Niederlanden allerdings schwächer.

ÄNDERUNGSRATE DES TRANSPORTVOLUMENS PRO QUARTAL IN %

GEGÜBER DEM VORJAHRESQUARTAL, FÜR DEN TRANSPORT FLÜSSIGER MASSENGÜTER (LINKS) UND TROCKENER MASSENGÜTER (RECHTS)



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis und CBS

- ▲ 8
 - 7
 - 6
 - 5
 - 4
 - 3
 - 2
 - 1
 - 0
 - 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
- ◀ Rhein
 - Deutschland
 - Niederlande

**Anstieg Transporte
in Q2 2015**

Deutschland
+2,9%
Niederlande
+0,6%





04

TRANSPORT-
NACHFRAGE NACH
GÜTERGRUPPEN
AUF DEM RHEIN

TRANSPORT- NACHFRAGE

NACH GÜTERGRUPPEN AUF DEM RHEIN

Im Folgenden wird die Entwicklung der Beförderungsnachfrage auf dem Rhein in den ersten drei Quartalen des Jahres 2015 beschrieben. Es wird hier bewusst nicht explizit auf die Effekte des Niedrigwassers im dritten Quartal eingegangen, obwohl diese Effekte natürlich zu einer Eintrübung der Entwicklung geführt haben. Um jedoch Wiederholungen zu vermeiden, wird vorab festgestellt, dass sich das Niedrigwasser auf die Beförderungsvolumina bei so gut wie allen Gütersegmenten negativ ausgewirkt hat.

Dies zeigen die beiden Tabellen in der Anlage, in denen die genauen Zahlen zum Beförderungsvolumen im 1. Halbjahr für alle Gütersegmente verzeichnet sind, sowie die entsprechenden Zahlen für die Summe der ersten drei Quartale.

30 % der Transporte in der deutschen **Stahlindustrie** erfolgen auf der Binnenwasserstraße

LANDWIRTSCHAFTLICHE PRODUKTE SOWIE NAHRUNGS- UND FUTTERMittel

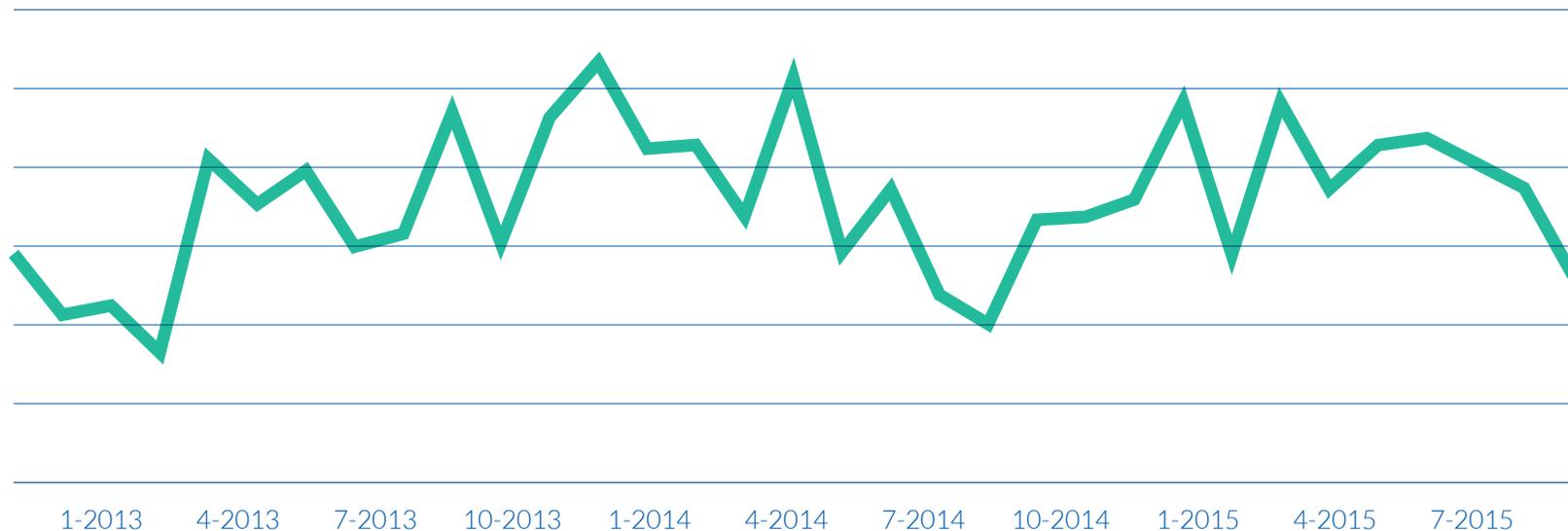
Im ersten Halbjahr 2015 wurden rund 6,2 Mio. t an land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen transportiert, was einem Zuwachs um 11% gegenüber 2014 entspricht. Im mehrjährigen Vergleich werden die höchsten Beförderungsmengen im Oktober erreicht. Die Beförderung von Nahrungs- und Futtermitteln zeigte im bisherigen Jahresverlauf keine Abweichungen gegenüber dem Vorjahr. Es wurden in den Monaten Januar bis Juni insgesamt 3,5 Mio. t befördert, und damit genauso viel wie im Vorjahreszeitraum. Insgesamt wurden in der Summe beider Segmente rund 9,7 Mio. t befördert, gegenüber 9,1 Mio. im Vorjahr und 9,8 Mio. t in 2013. Das Volumen im ersten Halbjahr 2015 liegt damit im Bereich des mehrjährigen Durchschnitts (im Zeitraum 2002 bis 2013).

2,6
2,4
2,2
2,0
1,8
1,6
1,4

ERZE UND METALLE SOWIE METALLPRODUKTE

Der Erzverkehr auf dem Rhein erreichte im ersten Halbjahr mit 13,4 Mio. t ein ähnlich hohes Volumen wie im Vorjahreszeitraum. Es lässt sich in den ersten sechs Monaten eine leichte Aufwärtstendenz feststellen, die in der zweiten Jahreshälfte jedoch in einen Rückgang mündete.

MONATLICHER ERZVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN (MIO. T)



Quellen: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Der Transport von Metallen und Metallprodukten erhöhte sich wie bereits im ersten Halbjahr 2014 (diesmal um 7%) und setzte seinen leichten Aufwärtstrend damit fort. Es wurden 6,1 Mio. t befördert. Auch hier gab es ab dem Monat August merkliche Rückgänge, um etwa 10-20% gegenüber den Vormonaten.

Beim Modal Split innerhalb der logistischen Aktivitäten der Stahlindustrie konnte die Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren etwas Marktanteile gewinnen. Nach Angaben der Wirtschaftsvereinigung Stahl, des Verbandes der deutschen Stahlindustrie, beträgt ihr Modal Split derzeit für die gesamte deutsche Stahllogistik (Erze, Kohle, Schrott, Fertigprodukte) etwa 30%. Der Anteil ist seit dem Jahr 2003 um rund 5 Prozentpunkte gestiegen. Der Großteil der deutschen Stahlproduktion befindet sich im Westen des Landes und ist an das Wasserstraßennetz angebunden.

Die Rohstahlerzeugung in Deutschland ist im Zeitraum von Januar bis einschließlich Oktober im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stabil geblieben. Die Zahlen zum Auftragseingang deuten jedoch auf eine Abschwächung im kommenden Jahr hin. Die Auftragseingänge sind in den ersten drei Quartalen 2015 um 6% gesunken, die Auslieferungen von Stahlprodukten um 3%. Der deutsche Stahlverband rechnet für das Jahr 2016 mit keiner durchgreifenden Verbesserung.



I KOHLE

Die Transporte fester Brennstoffe beliefen sich im ersten Halbjahr auf 15,6 Mio. t, was einem leichten Rückgang um 2,6 % gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr entspricht. Dies ist der zweite Rückgang in Folge, da es bereits im ersten Halbjahr 2014 zu einer Abnahme gegenüber dem entsprechenden Zeitraum in 2013 gekommen war.

Als Erklärung hierfür lässt sich ein Rückgang des Steinkohleverbrauchs in Deutschland nennen, der im ersten Halbjahr 2015 rund 3 % betrug. Gemäß der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen ist dies eine Folge des weiteren Ausbaus der Windkraftanlagen und günstiger Windverhältnisse.² Dadurch sank der Bedarf an Steinkohle in der Energiewirtschaft (Stromerzeugung), was den Rückgang der Importe und der Transporte auf dem Rhein erklärt. Weitere Gründe sind in der Wartung von Kohlekraftwerken zu sehen.

Etwa die Hälfte der Steinkohleimporte Deutschlands (47 %) gelangen per Binnenschiff von den ARA-Seehäfen über den Rhein ins Land. Allerdings ist die per Eisenbahn importierte Steinkohle in den Jahren 2012 bis 2014 von 9,7 Mio. t auf 15,9 Mio. t gestiegen, und damit stärker als die auf dem Rhein eingeführten Mengen (Anstieg von 24,4 Mio. t auf 26 Mio. t).³

Im Seehafen Rotterdam wurden im ersten Halbjahr 2015 15,6 Mio. t Kohle umgeschlagen. Auch hier war das Ergebnis niedriger als im Vorjahreszeitraum (-2,2%). Im Gesamtjahr resultierten 30,7 Mio. t und damit ein leichtes Plus von 1%.

Der Ausblick ist sehr verhalten. Der Verein der deutschen Kohleimporteure erwartet stagnierende bis leicht rückläufige Steinkohleimporte. Dies würde sich entsprechend negativ auf die Kohlebeförderung auf dem Rhein auswirken.

Von Seiten der Stahlindustrie kommen ebenfalls eher negative Nachrichten (siehe oben). Somit stehen die Zeichen auf eine leicht sinkende Transportnachfrage bei Kohle für das Jahr 2016. Mitentscheidend werden hierbei allerdings die Witterungsverhältnisse sein, die sich nicht prognostizieren lassen.

Die Hälfte der Steinkohlenimporte Deutschlands wird auf dem Rhein importiert

² Siehe: AG Energiebilanzen (2015), Zuwachs beim Energieverbrauch / Kohleverbrauch erneut gesunken / Erneuerbare und Erdgas legen zu. Pressemeldung vom 4. August 2015.

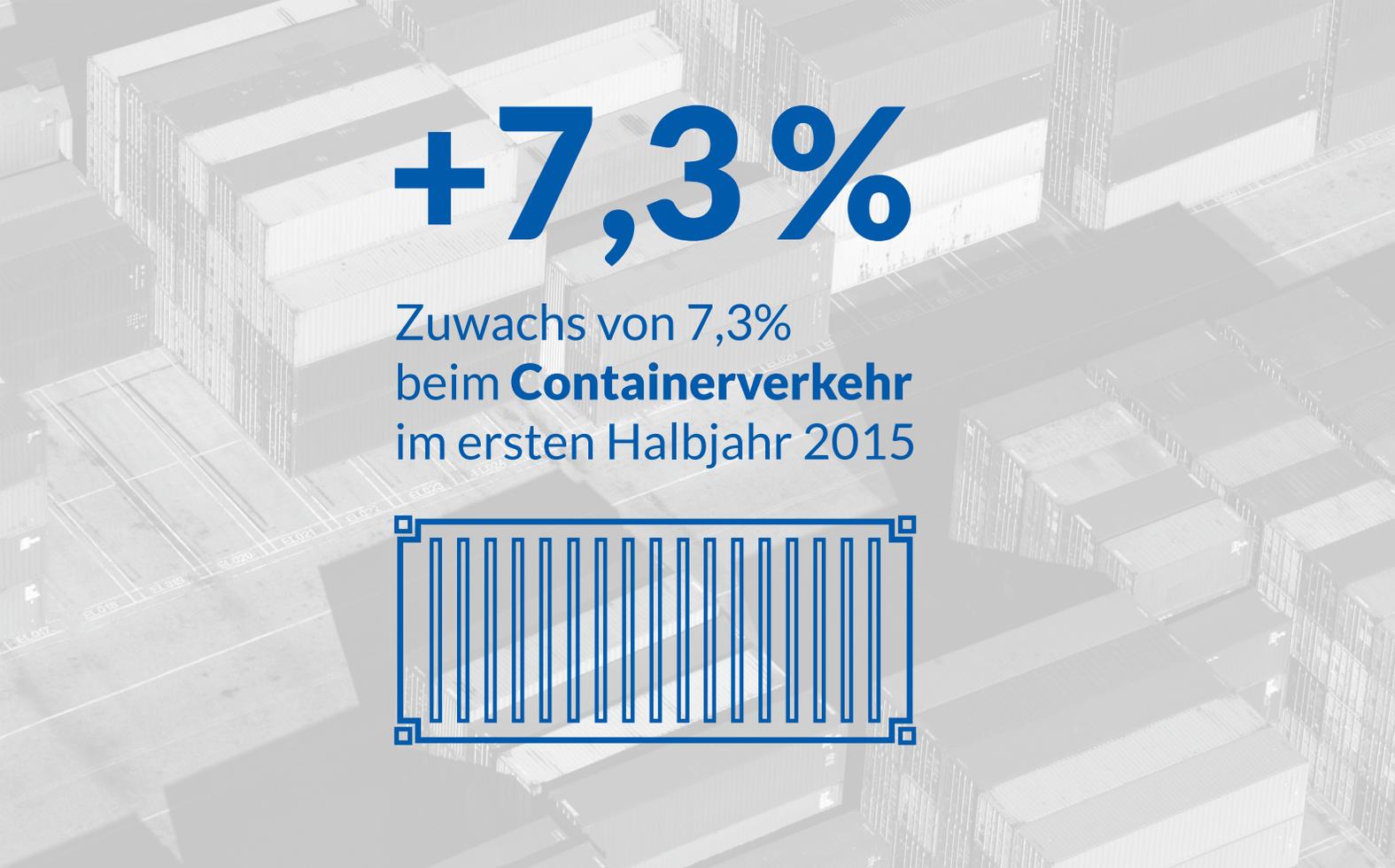
³ Quelle: Verein deutscher Kohleimporteure (VDKI)

Containerverkehr auf dem Rhein erreicht sehr hohe Marktanteile zwischen den Niederlanden und der Region Niederrhein in Deutschland

CONTAINER

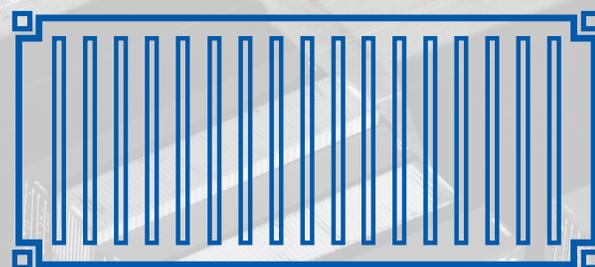
Der Containerverkehr übertraf zum dritten Mal in Folge innerhalb eines Halbjahres die 1.000.000 TEU Marke. Die Zuwächse bei der Anzahl der Container und bei den TEU waren, wie schon im Vorjahr, höher als bei der beförderten Gütermenge. Dennoch lässt sich auch beim beförderten Gütergewicht von einer Beschleunigung des Wachstums sprechen, angesichts einer Erhöhung der Wachstumsrate von 2,5% in 2014 auf 3,5% in 2015.

Beim Seehafenumschlag von Containern gab es in Rotterdam im 1. Halbjahr einen Zuwachs um 3,7% bei den TEU-Mengen um 2,3% bei der beförderten Gütermenge. Im 3. Quartal 2015 kam es dann zu einem Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal um 6%.



+7,3%

Zuwachs von 7,3%
beim **Containerverkehr**
im ersten Halbjahr 2015



CONTAINERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN

IM ERSTEN HALBJAHR 2013 - 2015

Anzahl Container	1.000 TEU	In Containern befördertes Gütergewicht (Mio. t)	
665.213	1.019	7,7	1. Halbjahr 2013
700.285	1.085	7,9	1. Halbjahr 2014
745.169	1.165	8,2	1. Halbjahr 2015
+5,3%	+6,5%	+2,5%	Veränderungsrate 2014 / 2013 (%)
+6,4%	+7,3%	+3,5%	Veränderungsrate 2015 / 2014 (%)

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

Nach einer Studie des deutschen Bundesamtes für Güterverkehr⁴ befördert die Binnenschifffahrt im gesamten Rhein-Alpen-Korridor (einschließlich Italiens) etwas mehr TEU als die Eisenbahn. Innerhalb dieser beiden Verkehrsträger beträgt ihr durchschnittlicher Marktanteil 52%. Auf den Relationen, die nicht Italien betreffen, erreicht sie jedoch weitaus höhere Anteile.

Dies betrifft die aufkommensstärksten Relationen des gesamten multimodalen Rhein-Alpen-Korridors, etwa jene zwischen den Niederlanden und Belgien einerseits, und der Region Düsseldorf andererseits. Eine weitere aufkommensstarke Relation, bei der die Rheinschifffahrt sehr hohe Marktanteile hat, ist die Relation zwischen Belgien und den Niederlanden einerseits, und der Region Rheinhessen-Pfalz andererseits. Bei diesen Relationen liegt der Anteil der Binnenschifffahrt bei über 80% (siehe Tabelle unten).

Diese hohen Marktanteile spiegeln den Seehafen-Hinterlandverkehr von Rotterdam und Antwerpen wider. Die Regionen Düsseldorf und Rheinhessen-Pfalz gehören zum bevorzugten Hinterland dieser Seehäfen, welche stark auf die Binnenschifffahrt ausgerichtet sind.

⁴Bundesamt für Güterverkehr (2014), Analyse des Modal Splits im Rheinkorridor unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt; Stand des Berichtes Dezember 2014



RELATIONEN MIT DEN MEISTEN CONTAINERBEFÖRDERUNGEN IM RHEINKORRIDOR
(RELATIONEN MIT GÜTERAUFKOMMEN > 100.000 TEU PRO JAHR) UND ANTEILE DER
BINNENSCHIFFFAHRT GEGENÜBER DEM SCHIENENGÜTERVERKEHR*

Versandregion/Staat	Empfangsregion/Staat	Beförderungen in 1.000 TEU	Anteil Binnenschifffahrt
Niederlande	Düsseldorf	367	83%
Düsseldorf	Niederlande	287	81%
Belgien	Italien	193	0%
Italien	Belgien	177	0%
Rheinhausen-Pfalz	Belgien	158	84%
Düsseldorf	Belgien	150	84%
Niederlande	Italien	145	0%
Belgien	Rheinhausen-Pfalz	130	77%
Niederlande	Rheinhausen-Pfalz	121	91%
Niederlande	Schweiz	121	61%
Italien	Niederlande	113	0%
Belgien	Düsseldorf	112	73%
Rheinhausen-Pfalz	Niederlande	111	91%

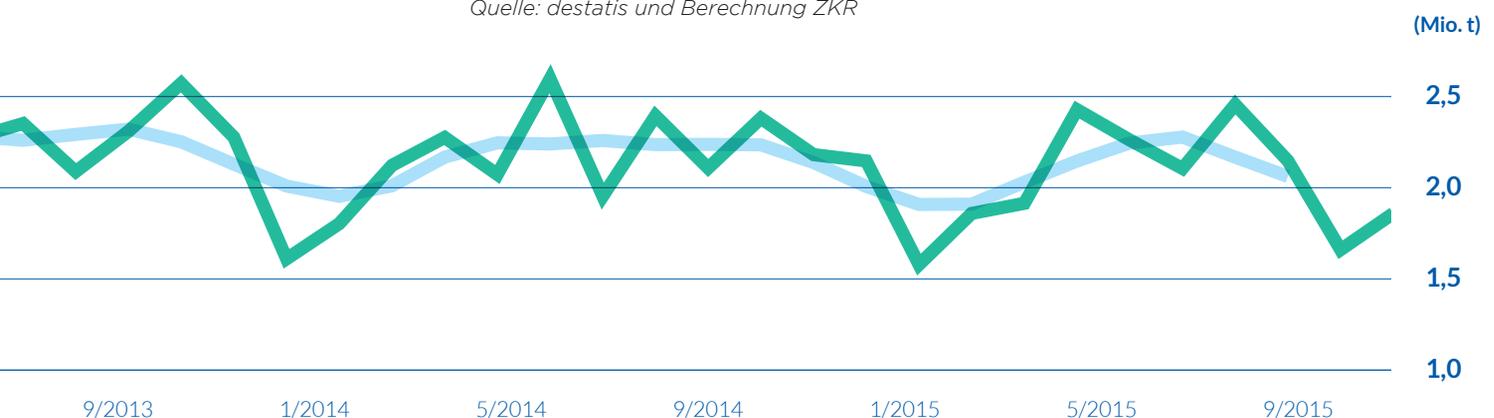
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr. * Zahlen für 2013

SANDE, KIES, STEINE, ERDEN UND BAUSTOFFE

Es wurden im ersten Halbjahr 13 Mio.t befördert, was einen leichten Zuwachs um 1,5% bedeutet. Folgende Grafik zeigt, dass die Beförderung von Sanden, Erden & Baustoffen, trotz starker Saisonschwankungen, einem leicht aufwärts gerichteten Trend folgt.

MONATLICHE TRANSPORTE VON SANDEN, ERDEN UND BAUSTOFFEN AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN

Quelle: destatis und Berechnung ZKR



■ CHEMISCHE ERZEUGNISSE

Mit einem Volumen von 10,4 Mio. t wurden in den ersten 6 Monaten des laufenden Jahres 2,8% weniger an chemischen Erzeugnissen auf dem traditionellen Rhein befördert als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dieses relativ schwache Ergebnis wird widerspiegelt durch die ebenso schwache Konjunktorentwicklung in der chemischen Industrie.

Der Rhein stellt für die chemische Industrie dennoch einen essenziellen Verkehrsträger dar, ohne den sie ihre gesamten wirtschaftlichen Aktivitäten in Mittel- und Westeuropa nicht durchführen könnte. Dies zeigt sich am Beispiel des weltgrößten Chemieparcs in Ludwigshafen, wo jährlich 16 Mio. t an Gütern umgeschlagen werden, davon 40% per Schiff. Eine Ausweitung der Umschlagsmengen ist geplant, wobei der Anteil der Binnenschifffahrt mindestens beibehalten werden soll.

Die chemische Industrie ist sehr daran interessiert, dass die Effizienz der Transporte auf der Wasserstraße noch weiter gesteigert wird. Dies betrifft auch die Umschlagsprozesse in den Seehäfen, wo es auf Grund knapper Terminkapazitäten, und einer demzufolge prioritären Behandlung von Seeschiffen oft zu Verzögerungen für Binnenschiffe kommt. Die folgenden Wartezeiten veranlassen Liegegelder, was mit wirtschaftlichen Einbußen für die Verloader verbunden ist.

■ MINERALÖLPRODUKTE

Die Transporte flüssiger Mineralölprodukte bewegten sich, gestützt durch rückläufige Ölpreise, im Laufe des Jahres 2014 und zu Beginn des Jahres 2015 nach oben. Wie bei den übrigen Gütersegmenten war das dritte Quartal dann von einer Abschwächung geprägt.

Das beförderte Volumen betrug in der ersten Jahreshälfte 2015 15,3 Mio. t und war damit um 12% höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Es scheint zunächst naheliegend, dies auf einen gestiegenen Verbrauch von Mineralölprodukten der Verbraucher zurückzuführen, auf Grund gesunkener Preise. Allerdings lassen die Daten zum Absatz von Mineralölprodukten keine derartigen Nachfrageeffekte erkennen. So ist der Absatz von Ottokraftstoff (Super Benzin) in Deutschland im ersten Halbjahr 2015 sogar leicht zurückgegangen (-1,7%), der Diesel-Absatz nur um 1% gestiegen.⁵ Es zeigt sich hier die geringe Preiselastizität der Nachfrage auf dem Mineralölmarkt, der bereits seit Jahren von Sättigungstendenzen beim Verbrauch geprägt ist.

Es lässt sich für Deutschland eine Erhöhung der Raffinerie-Erzeugung im ersten Halbjahr feststellen (+5,7%), was auf günstigere Raffinerie-Margen im Zuge niedriger Ölpreise zurückzuführen ist. Dies erklärt jedoch nur einen Teil des Anstiegs bei der Beförderung. Vielmehr ist es vor allem auf Grund von Sonderfaktoren, sowie auf Grund der Trendänderungen an den Öl-Terminmärkten zu einem Anstieg der Transportnachfrage gekommen.

⁵ Quelle: AG Energiebilanzen (2015), Energieverbrauch in Deutschland – Daten für das 1. Halbjahr 2015.

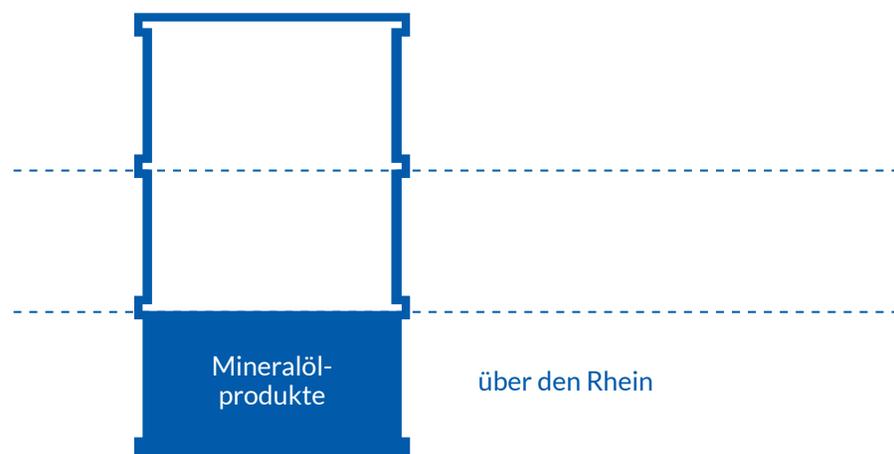
In der ersten Jahreshälfte 2015 stellte sich am Terminmarkt, auf Grund der rasanten Preiseinbrüche, wieder ein leichtes Contango ein. Dies bedeutet, dass langfristig mit steigenden Ölpreisen gerechnet wird, was die Lagerhaltung von Ölprodukten profitabel macht. Für die Beförderung der Produkte in die Lager wird die Tankschifffahrt genutzt.

Weitere positive Faktoren sind in der wohl definitiven Schließung einer der beiden schweizerischen Raffinerien zu sehen. Diese Raffinerie (in Collombey / Kanton Wallis) stellte im März 2015 ihren Betrieb ein, und eine Wiederaufnahme ist nicht zu erwarten. Die zweite schweizerische Raffinerie (in Cressier / Kanton Neuenburg) wurde im Mai und Juni sechs Wochen lang gewartet, was ebenfalls zu Produktionsausfällen führte.

Als Folge dieser Ausfälle erhöhte die Schweiz die per Binnenschiff ins Land eingeführten Mengen deutlich. Der Umschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen bei Basel erhöhte sich um 75%, und betrug im ersten Halbjahr 1,6 Mio. t (gegenüber 0,9 Mio. t im Vergleichszeitraum des Vorjahres).⁶

Der Anteil der Rheinschifffahrt innerhalb des Modal Splits lag in 2014, was die Importe von Rohöl und Mineralölprodukte der Schweiz anbelangt, bei 18,7%.⁷ Rechnet man die Rohölimporte heraus, und betrachtet nur die Importe von Mineralölprodukten, so betrug der Modal Split Anteil etwa 32%. Auf Grund der Schließung der Raffinerie in Collombey ist nun mit einer Erhöhung des Modal Split Anteils der Rheinschifffahrt zu rechnen, und zwar bei beiden Modal-Split-Indikatoren.

1/3



Die Schweiz bezieht **ein Drittel** ihrer Importe von **Mineralölprodukten** über den Rhein

⁶ Quelle: SVS aktuell - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft - Nr. 6 Juli/August 2015

⁷ Quelle: Schweizerische Erdöl-Vereinigung (2015); Erdöl in der Schweiz - Transport, Verarbeitung und Verteilung.





05

ENTWICKLUNG
DER FRACHTRATEN

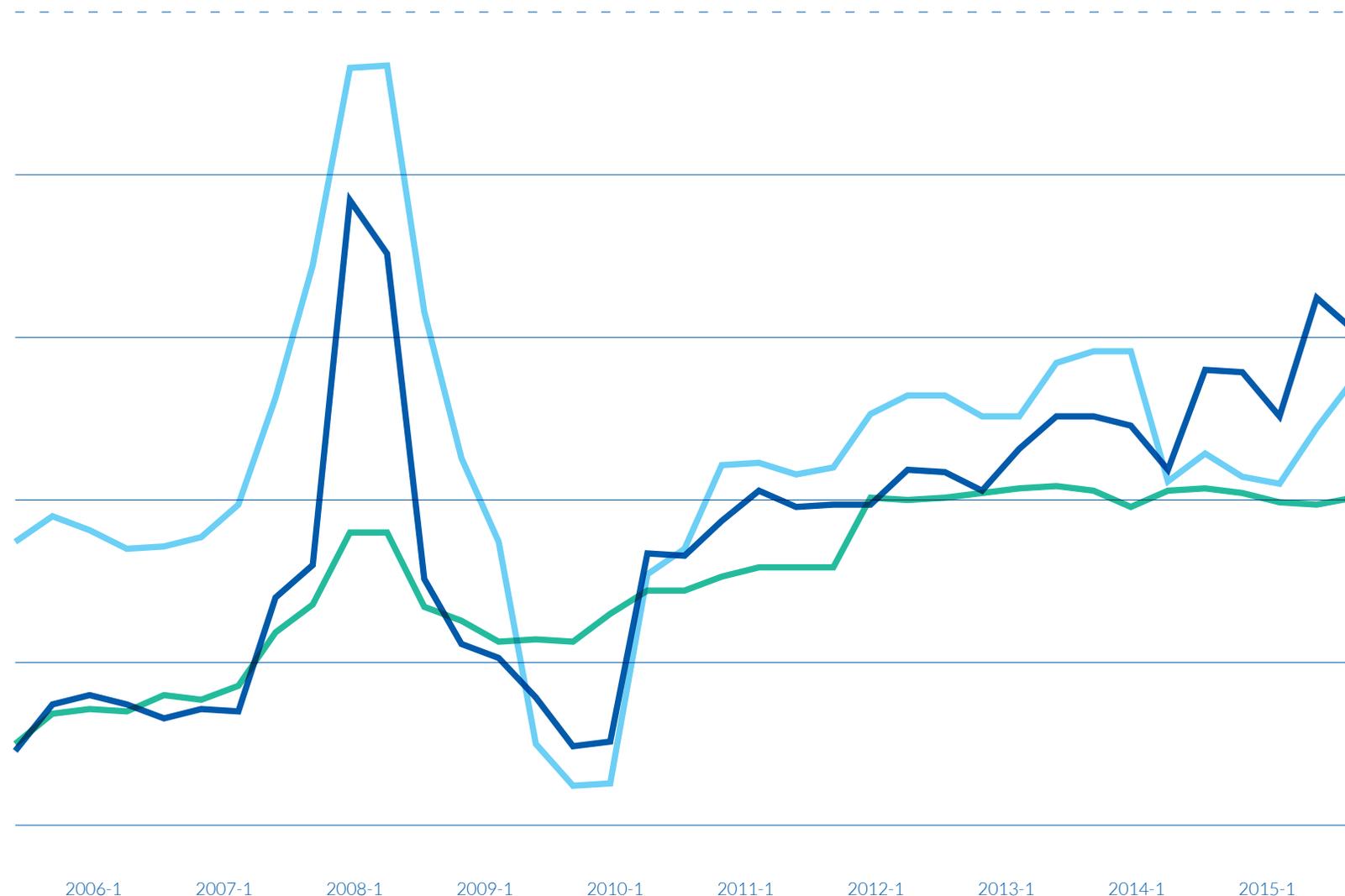
ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN

TROCKENSCHIFFFAHRT

Die Beförderungspreise im internationalen Rheinverkehr und in Deutschland waren in der ersten Jahreshälfte relativ niedrig, und zeigten wenig Bewegung nach oben.⁸ Durch das Niedrigwasser kam es in der zweiten Jahreshälfte zu steigenden Frachtraten. Die Erhebungen für die Binnenschifffahrt in Frankreich zeigen einen Anstieg, und zwar bei den Frachtraten für den Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Hingegen haben die Preise bei der Beförderung von Sanden, Erden & Baustoffen weiterhin stagniert, wie schon in den letzten Jahren.

INDEX DER BEFÖRDERUNGSPREISE IN DER FRANZÖSISCHEN GÜTERSCHIFFFAHRT

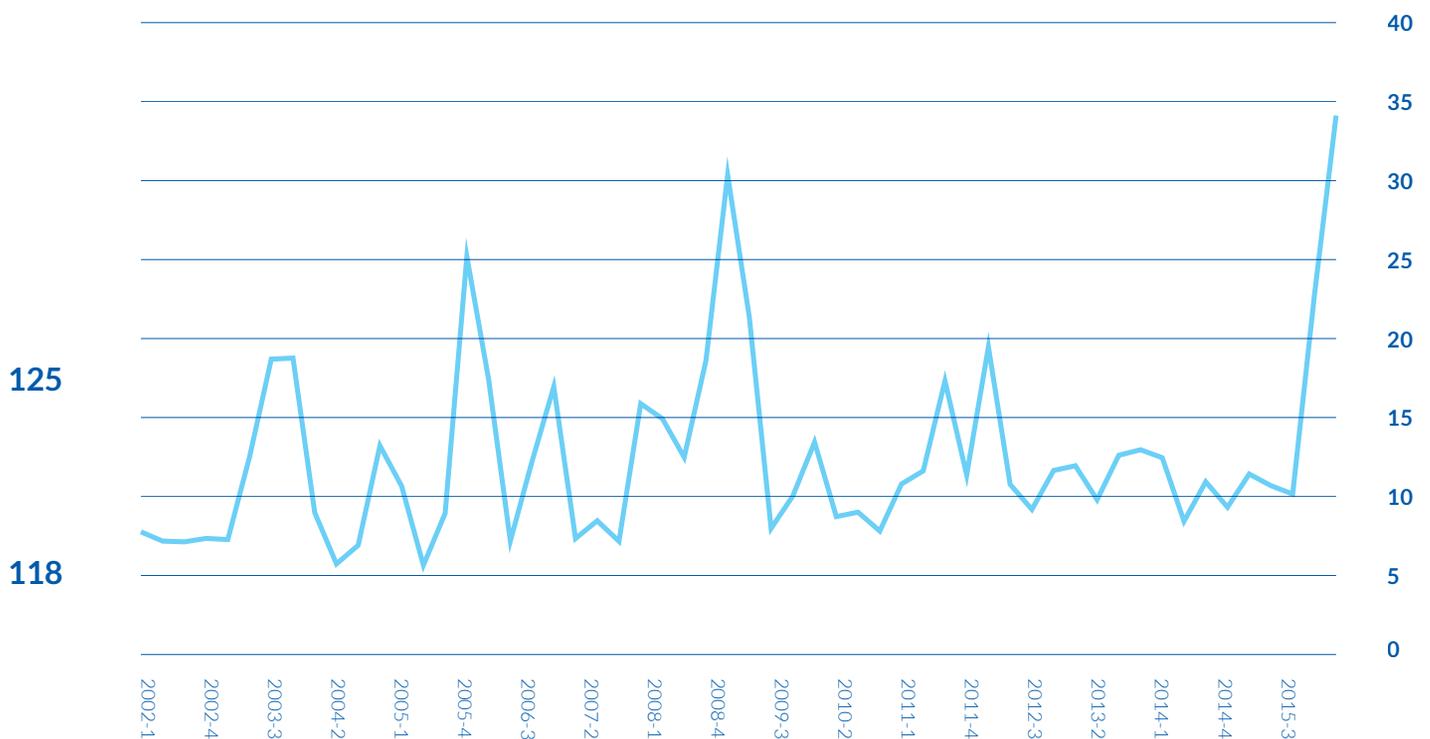
(2010 = 100) *Quelle: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie*



TANKSCHIFFFAHRT

Das Frachtrateniveau in der Tankschiffahrt lag in den ersten zwei Quartalen des Jahres 2015 auf einem relativ niedrigen Niveau. Im dritten Quartal kam es jedoch zu einem sehr starken Anstieg, der vor allem im August einsetzte und sich im September bestätigte (siehe Grafik unten). Die Erklärung hierfür ergibt sich vor allem aus der im selben Zeitraum einsetzenden Niedrigwasserperiode auf dem Rhein. Der Höhepunkt der Frachtraten wurde dann in der zweiten Woche des Monats November erreicht. Von da an fielen die Raten wieder stark zurück, angesichts der Erholung der Pegelstände.

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



Quelle: Berechnung Sekretariat ZKR nach Daten von PJK International.

*Mittelwert aus den Frachten nach Duisburg, Dortmund, Köln, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Basel.

Metric ton = metrische Tonne

Agrarprodukte / nationaler Verkehr

Agrarprodukte / internationaler Verkehr

Sande, Erden & Baustoffe

Wie oben erläutert, ist es in der ersten Jahreshälfte 2015 am Rohöl-Terminmarkt zu einer Rückkehr von Contango gekommen. Es wurde also auf Sicht wieder mit steigenden Ölpreisen gerechnet. Dieses Contango stimulierte den Handel mit Ölprodukten, und damit auch die Beförderungen in der Tankschiffahrt und die Höhe der Frachtraten. Es wird geschätzt, dass der Handel mit Mineralölprodukten in den Niederlanden einen Anteil von fast 30% an der gesamten Beförderungsnachfrage in der Tankschiffahrt hat.⁹

⁸ Vgl. die Zeitschrift „Schuttevaer“, verschiedene Ausgaben in 2015

⁹ Quelle: ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.

111

104

97

90





06

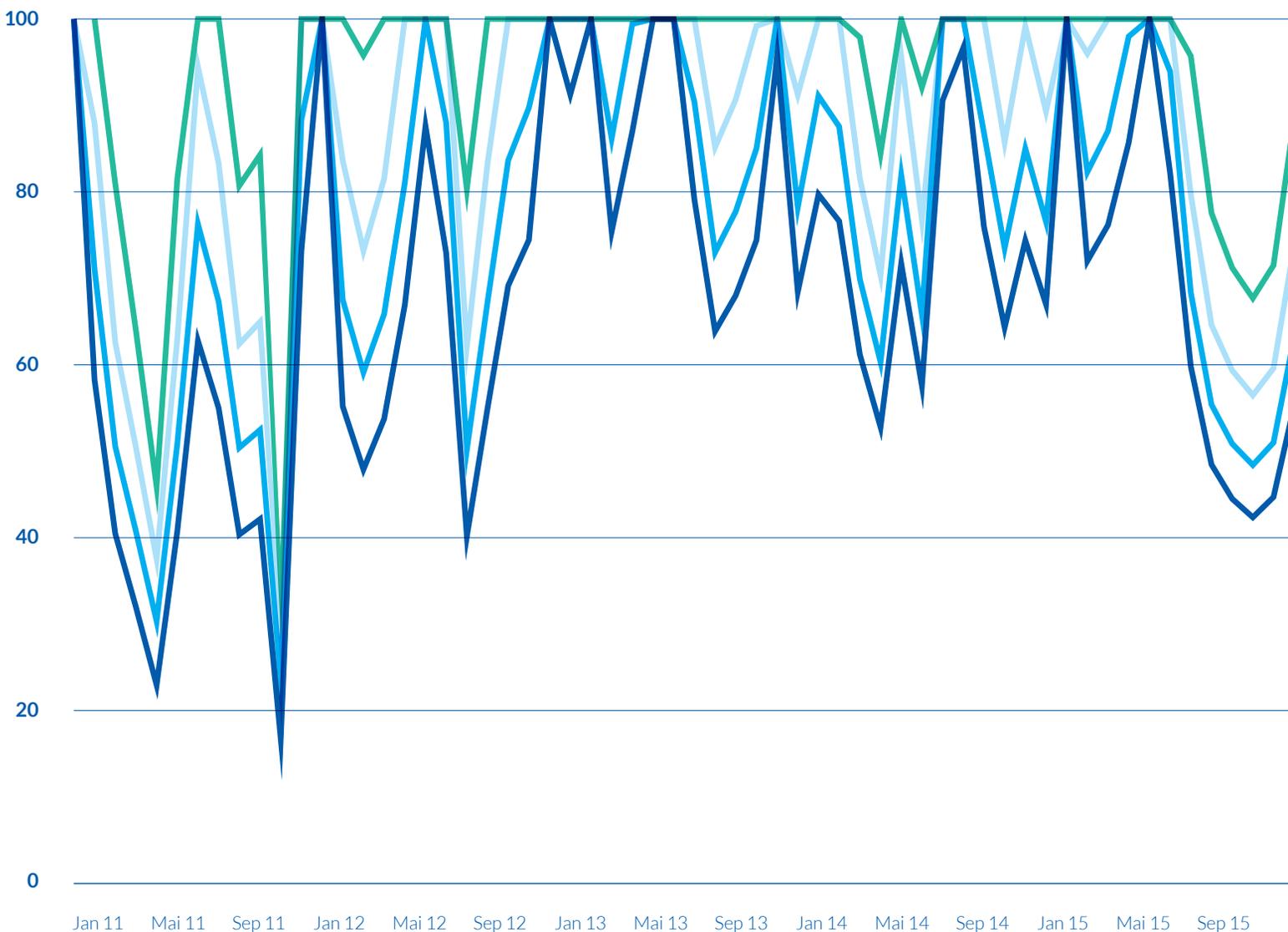
WASSERFÜHRUNG

WASSERFÜHRUNG

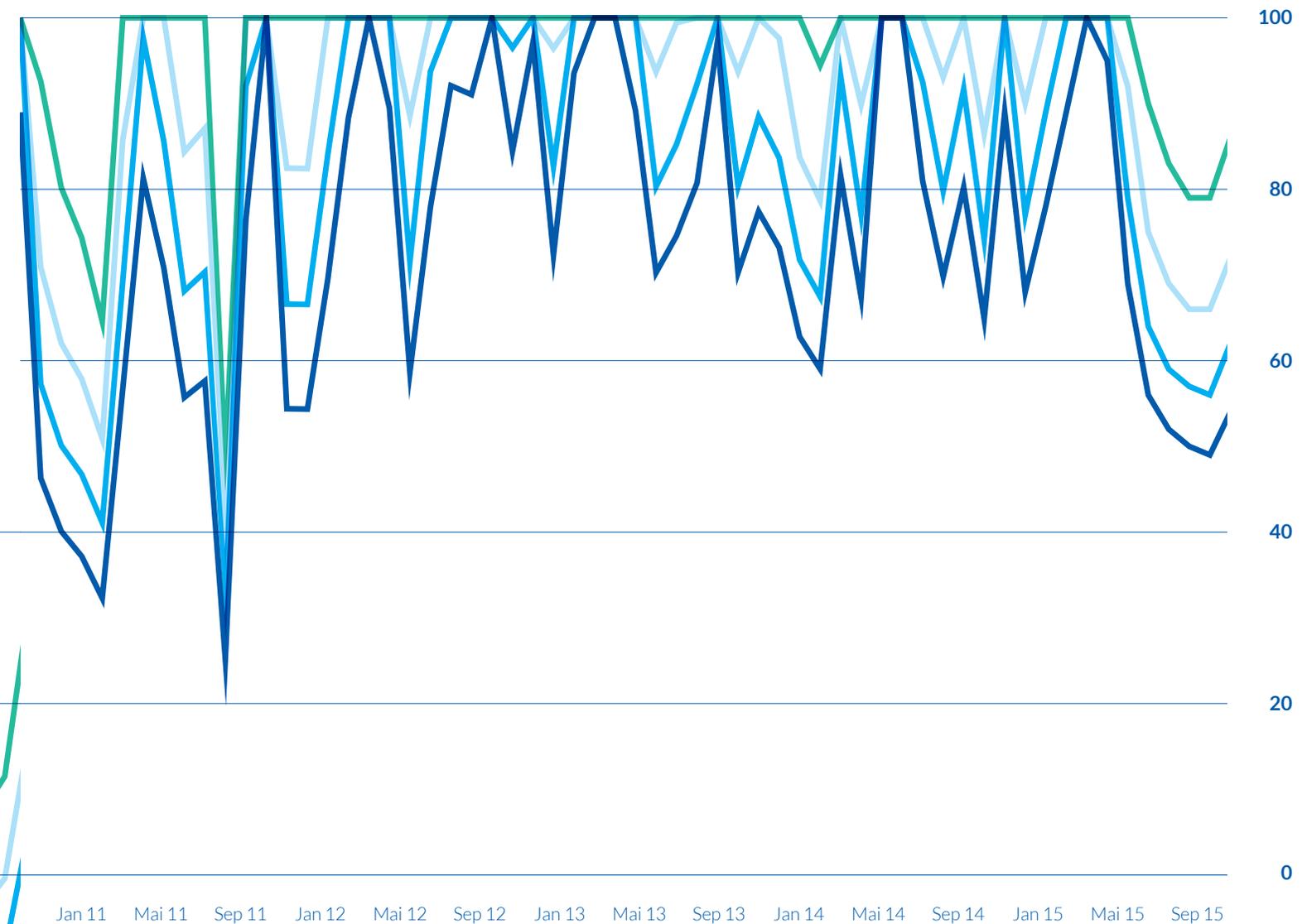
In den ersten Monaten des Jahres 2015 bewegten sich die Pegelwerte an Mittel- und Oberrhein zunächst im üblichen mehrjährigen Rahmen. Gegen Anfang Mai kam es dann auf Grund intensiver Regenfälle zu einer kurzen, aber starken Hochwasserperiode. Der Rhein führte zeitweise so viel Wasser, dass die Schifffahrt am Oberrhein temporär eingestellt werden musste.¹⁰ Nach dem Nachlassen der Niederschläge sanken auch die Pegelwerte am Rhein wieder rasch ab.

Die zweite Jahreshälfte 2015 war geprägt von einer starken und langanhaltenden Niedrigwasserphase. Diese hat zu einer Absenkung des Beladungsgrads der Schiffe geführt.

MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD BEI KAUB AM MITTELRHEIN FÜR SCHIFFE MIT VERSCHIEDENEM TIEFGANG (2,5 M - 4 M) IN %



MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD BEI MAXAU AM OBERRHEIN
FÜR SCHIFFE MIT VERSCHIEDENEM TIEFGANG (2,5 M – 4 M) IN %



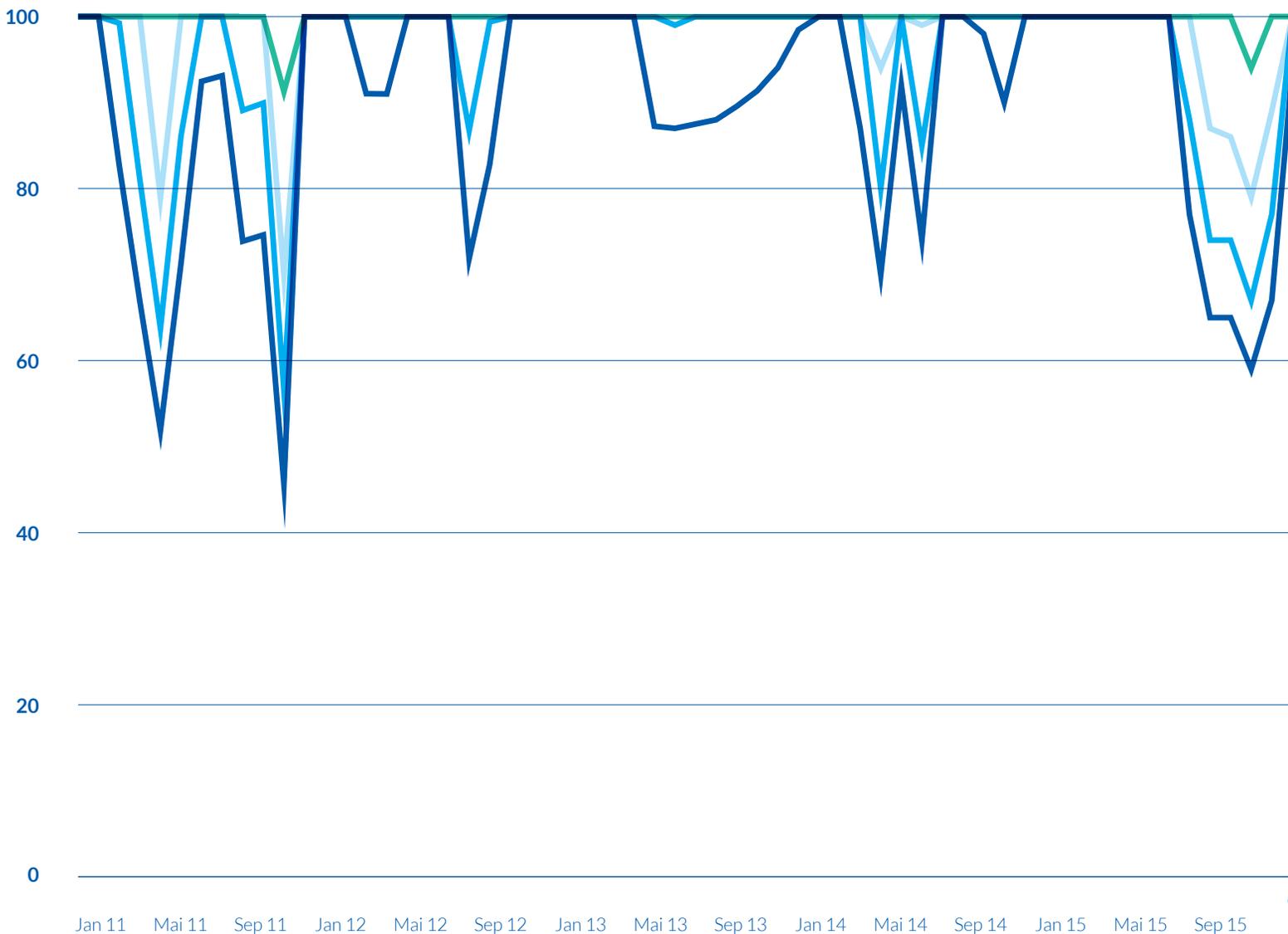
- ▲ 2.5 Meter
- 3 Meter
- 3.5 Meter
- ◀ 4 Meter

Der Rückgang des Beladungsgrads am Niederrhein war zwar weniger stark als am Mitterrhein und am Oberrhein. Nichtsdestotrotz war die Abnahme für den Rheinverkehr und für die Logistik einzelner Industriezweige sehr relevant, da mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung des traditionellen Rheins auf den Rheinabschnitt zwischen der niederländischen Grenze und Köln (Niederrhein) entfällt.

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

¹⁰ Quelle: Schweizerisches Bundesamt für Umwelt (2015), Hydrologischer Spezialbericht des Bundesamtes für Umwelt vom 26.5.2015.

MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD BEI RUHRORT AM NIEDERRHEIN FÜR SCHIFFE MIT VERSCHIEDENEM TIEFGANG (2,5 M – 4 M) IN %



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

2.5 Meter

3 Meter

3.5 Meter

4 Meter

Auf dem Niederrhein werden umfangreiche Massengut-Transporte durchgeführt, etwa Kohle- und Erzbeförderungen zwischen Rotterdam und Duisburg. Gemäß der Verladerorganisation EVO sind die Lagerbestände einiger deutscher Kohlekraftwerke im Verlauf der Niedrigwassersituation deutlich geschrumpft.

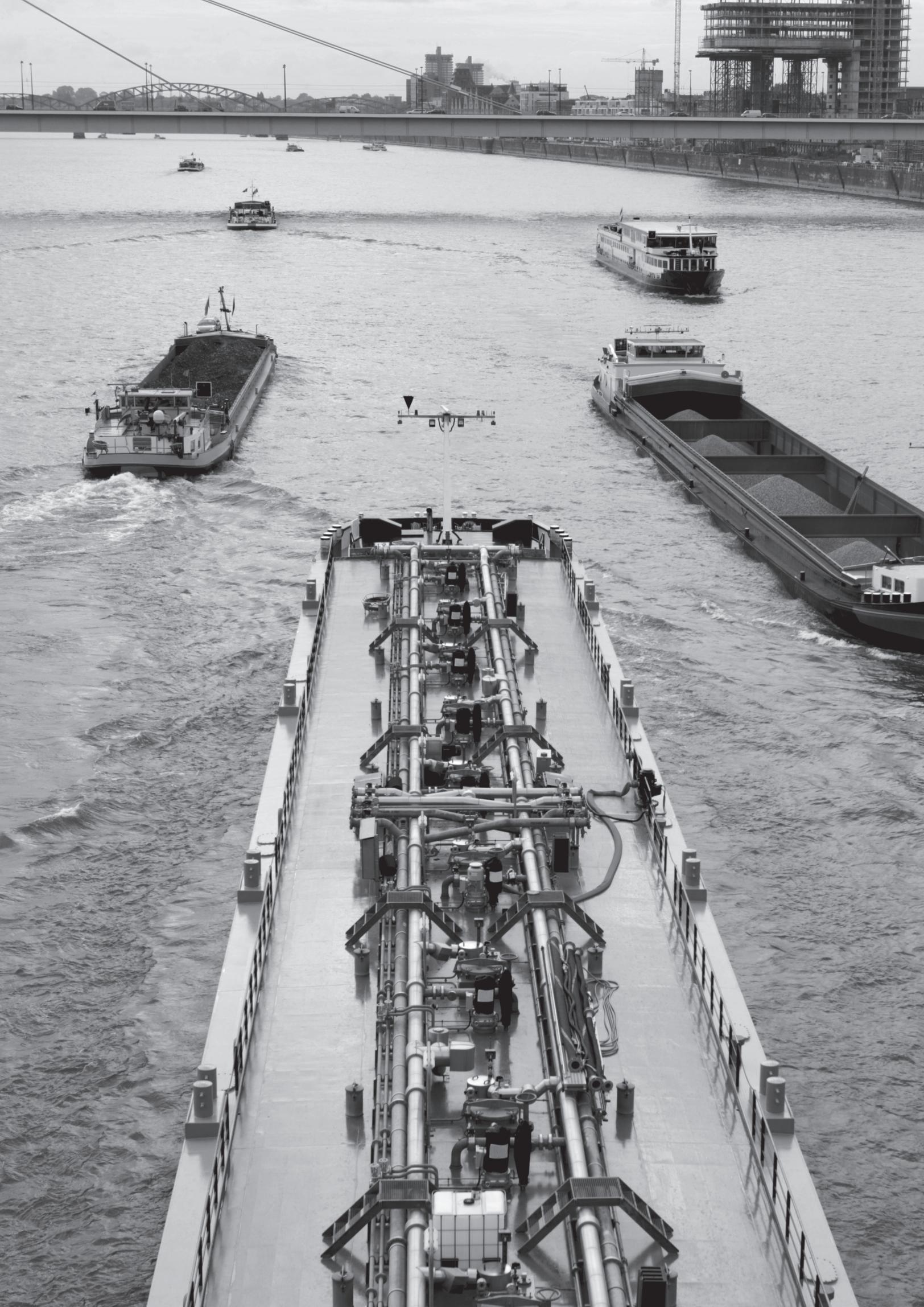
Dies deutet auf stark abnehmende Kohletransporte im Zuge des Niedrigwassers hin. Gestützt wird diese Einschätzung durch Angaben des niederländischen Central Bureau voor de Statistiek (CBS), nachdem die Beförderung von trockenem Massengut am stärksten vom Niedrigwasser betroffen war. Im Oktober reduzierten sich die Beförderungen von trockenem Massengut - vor allem beim Export nach Deutschland - um

12%, und damit deutlich stärker als bei flüssigem Massengut (-6%) und bei Containern (-7,6%). Insgesamt gab es im Oktober 2015 einen Rückgang der beförderten Gesamtmenge in den Niederlanden um 10%.

Durch die erzwungene Reduzierung des Beladungsgrads der Schiffe musste mehr Schiffsraum eingesetzt werden, was einen logistischen Mehraufwand und somit höhere Kosten bedeutete. Die Kosten steigen hierbei mit fallendem Pegel exponentiell an.¹¹ Bei längeren Niedrigwasserperioden kommt es zudem zu einer Verknappung des am Markt verfügbaren Schiffsraums, was zu einer weiteren Kostensteigerung, und zu einem Anstieg der Frachtraten führt (siehe Kapitel zu den Betriebsbedingungen).



¹¹ Siehe hierzu: Contargo (2015), Broschüre "Kleinwasser"





07

ENTWICKLUNG
DES LADERAUM-
ANGEBOTS

ENTWICKLUNG DES LADERAUMANGEBOTS

TROCKENSCHIFFFAHRT

Nachdem im Jahr 2013 etwa 48.000 Tonnen an Ladekapazität dem Markt hinzugefügt wurde, deuten die endgültigen Zahlen für 2014 auf eine starke weitere Abnahme um 75% hin. Die Neubautonnage in 2014 hat ein Niveau von nur noch 12.000 Tonnen. Dabei handelt es sich um etwa zehn bis fünfzehn neue Einheiten, vor allem um Schubleichter und Gütermotorschiffe, die in den Niederlanden in den Markt eingeführt wurden. Ferner sind ein RoRo-Schiff, ein Schubboot und ein Schleppboot auf den Markt gekommen.

Die Schiffsdatenbank der IVR verzeichnete im Jahr 2015 zehn neue Gütermotorschiffe und Schubleichter. Diese Einheiten haben eine gesamte Ladekapazität von rund 36.800 Tonnen, die mittlere Ladekapazität beträgt demnach 3.680 Tonnen. Somit deuten die Zahlen auf eine leichte Erhöhung der dem Markt hinzugefügten Tonnage im Jahre 2015 hin.

NEUBAUTEN IN DER TROCKENSCHIFFFAHRT NACH FLAGGEN, GESAMTE UND MITTLERE TONNAGE IN 2015

Quelle: IVR und www.vlootschouw.nl

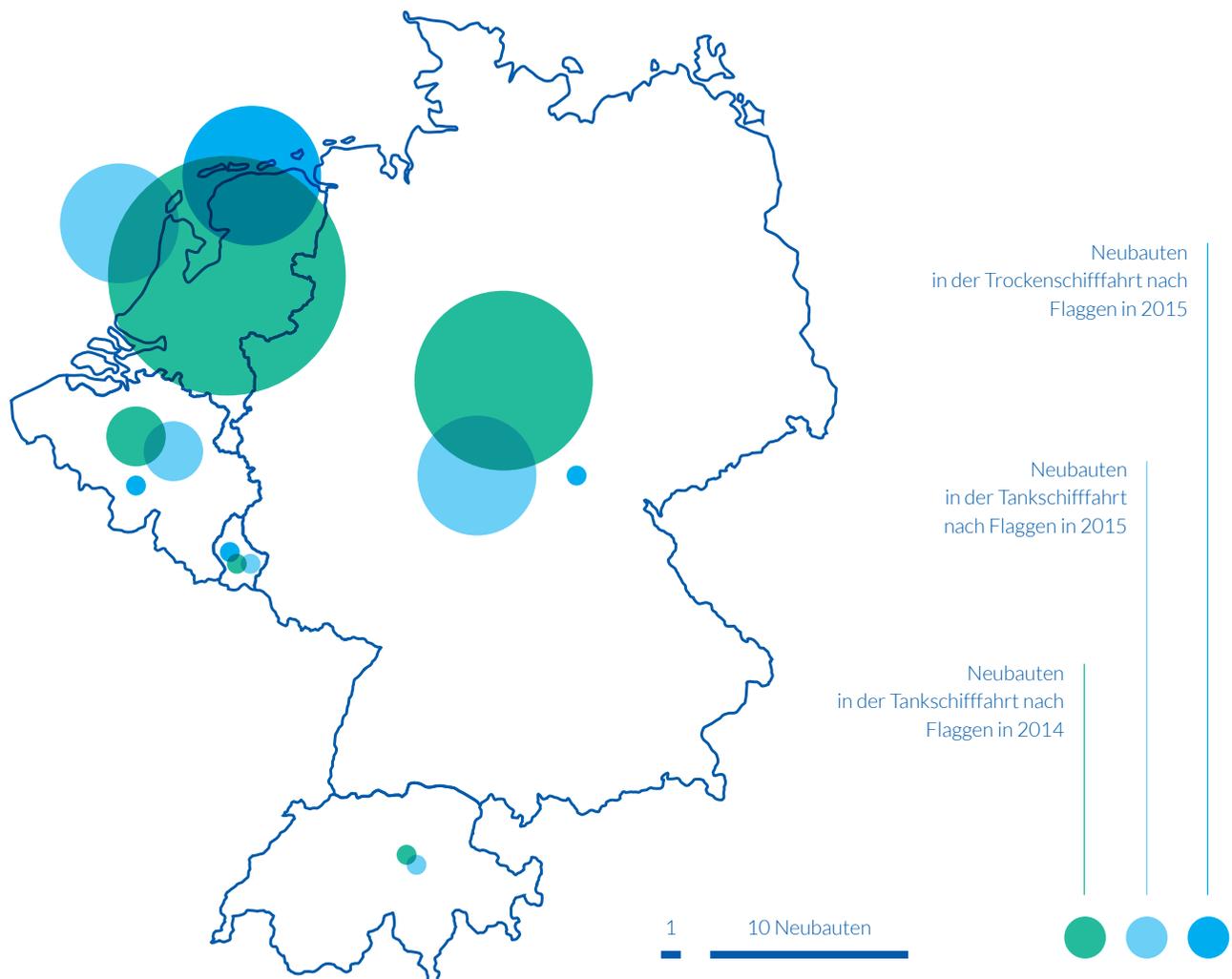
	Anzahl	Gesamte Tonnage	Mittlere Tonnage
Niederlande	7	27.822	3.974
Deutschland	1	2.858	2.858
Belgien	1	3.250	3.250
Schweiz	0	-	-
Luxemburg	1	2.865	2.865
Gesamt	10	36.795	3.679

Dennoch sind die Neubauraten in den letzten drei Jahren, im Vergleich mit früheren Jahren, und im Verhältnis zur Flottenkapazität äußerst gering. Die Summe der in den Jahren 2013, 2014 und 2015 auf den Markt gekommenen Tonnage (96.800 t) macht nur knapp ein Prozent der westeuropäischen Flottenkapazität

in der Trockenschiffahrt (rund 10,5 Mio. t) aus. Dies spiegelt die sehr eingeschränkten Investitionsmöglichkeiten in diesem Segment wider, was unter anderem eine Folge der über Jahre hinweg geringen Frachteinahmen und der restriktiveren Kreditvergabe ist.

TANKSCHIFFFAHRT

Die neuen Einheiten der Tankschiffahrt, die in der Schiffsdatenbank der IVR im Jahre 2015 aufgenommen wurden, belaufen sich auf 17 Tankschiffe, ferner ein Bunkerboot. Im Vorjahr wurden 26 Markteinführungen registriert, in 2013 waren es noch 33.



Für das Jahr 2015 resultiert eine neue Tonnage von 70.439 Tonnen (=2,5% der bestehenden Flottenkapazität), gegenüber 84.400 Tonnen in 2014 (3% der Flottenkapazität) und 73.000 t in 2013.

NEUBAUTEN IN DER TANKSCHIFFFAHRT NACH FLAGGEN, GESAMTE UND MITTLERE TONNAGE

	2014			2015		
	Anzahl	Gesamte Tonnage	Mittlere Tonnage	Anzahl	Gesamte Tonnage	Mittlere Tonnage
Niederlande	12	48.984	4.082	6	29.816	4.969
Deutschland	9	18.136	2.015	6	11.681	1.947
Belgien	3	11.377	3.792	3	17.491	5.830
Schweiz	1	4.193	4.193	1	2.861	2.861
Luxemburg	1	1.693	1.693	1	8.590	8.590
Gesamt	26	84.383	3.245	17	70.439	4.143

Quelle: IVR und Berechnung ZKR

Der Trend zu immer größeren Tankschiffen setzt sich weiter fort. So liegt die mittlere Tonnage der im Jahr 2014 auf den Markt gekommenen Einheiten bei 3.245 Tonnen. Die Ergebnisse für 2015 deuten auf einen weiteren Anstieg hin (mittleres Ladevermögen der neuen Tankschiffe in 2015: 4.143 Tonnen).

NEUBAUTEN IN DER EUROPÄISCHEN TANKSCHIFFFAHRT

NACH TONNAGEKLASSEN

+31

2013

+26

2014

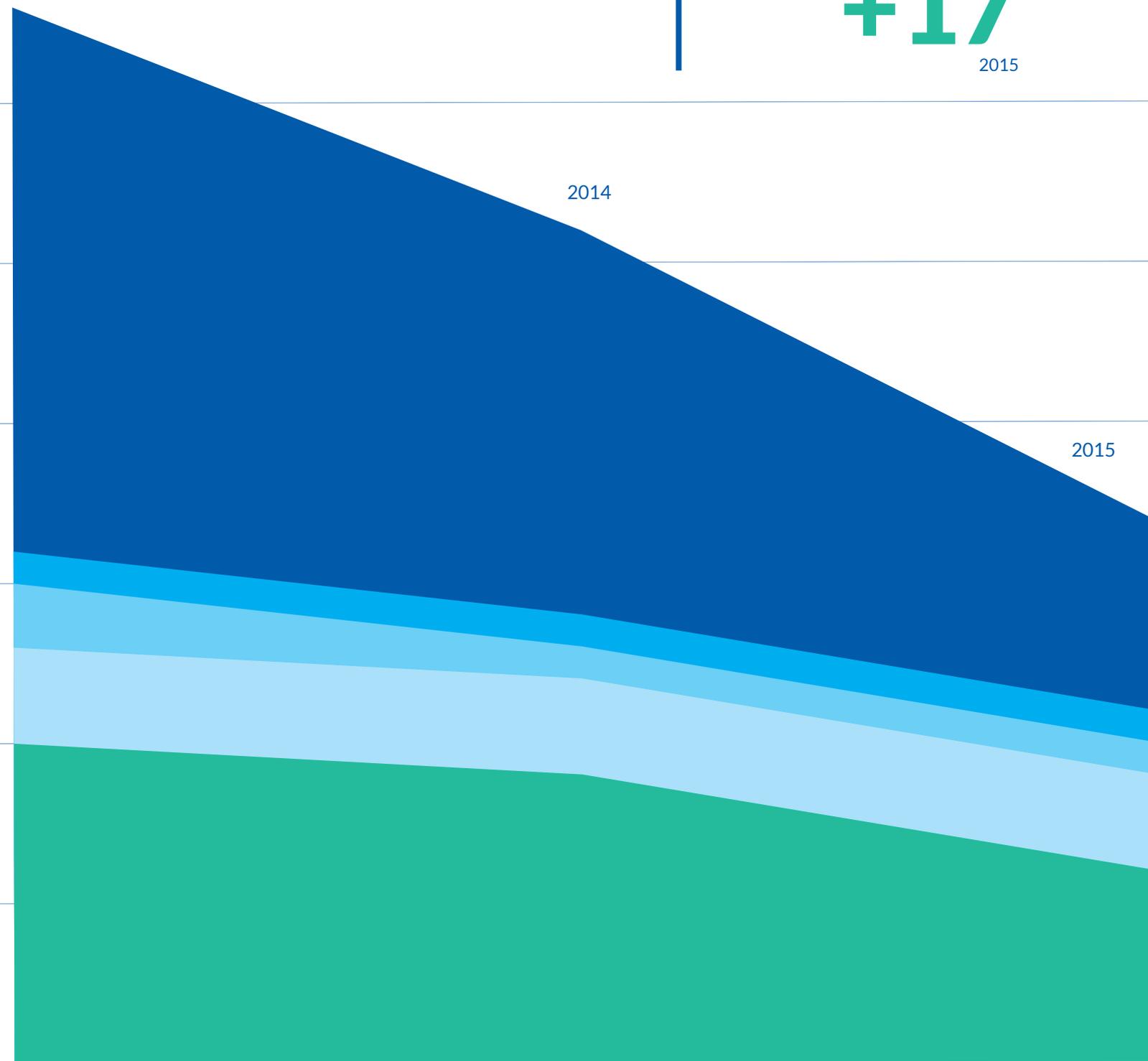
+17

2015

2013

2014

2015



NEUBAUTEN IN DER EUROPÄISCHEN TANKSCHIFFFAHRT NACH TONNAGEKLASSEN

Tonnage (t)	2013	2014	2015
1000-2000	13	10	4
2000-3000	15	7	6
3000-4000	2	1	2
4000 - 6000	1	3	0
> 6000	0	5	5
Gesamt	31	26	17

Quelle: IVR und www.vlootschouw.nl

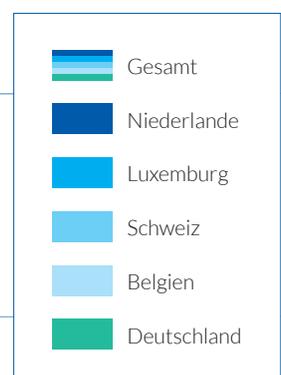
Es fällt auf, dass die in den Niederlanden und in Belgien neu eingesetzten Tankschiffe ein wesentlich höheres Ladevermögen haben als die deutschen Tankschiffe. Dies spiegelt sich auch in den Abmessungen der Schiffe wider. Tankschiffe mit einer Länge von 135 Metern fahren meist unter niederländischer Flagge, und haben ihr Einsatzgebiet oft im ARA-Raum, wo sie auch zur Bunkerung von Seeschiffen, zum „Floating Storage“ (schwimmendes Lager) und für Verkehre zwischen großen Umschlagsplätzen eingesetzt werden.¹²

Neben diesen größeren Tankschiffen finden sich unter den Neubauten der Jahre 2014 und 2015 aber auch einige 110-Meter-Schiffe und 86-Meter-Schiffe (unter deutscher, aber auch niederländischer Flagge), die auch auf deutschen Kanälen eingesetzt werden können.

Die obigen Daten, die der Schiffsdatenbank der IVR entnommen sind, decken sich zu einem sehr großen Teil mit den Daten der Organisation EBIS. So hat es gemäß IVR in 2014 26 Markteinführungen in der Tankschiffahrt gegeben, gemäß EBIS 27. Aus beiden Datenquellen geht eine deutliche Verminderung der Neubaurate seit dem Jahr 2011 hervor.

NEUBAUTEN IN DER EUROPÄISCHEN TANKSCHIFFFAHRT NACH FLAGGEN (2013 - 2015)

(LINKS) Quelle: IVR und www.vlootschouw.nl



¹² Siehe auch: ING Economisch Bureau (2015), *Binnentankvaart verliest koers*.

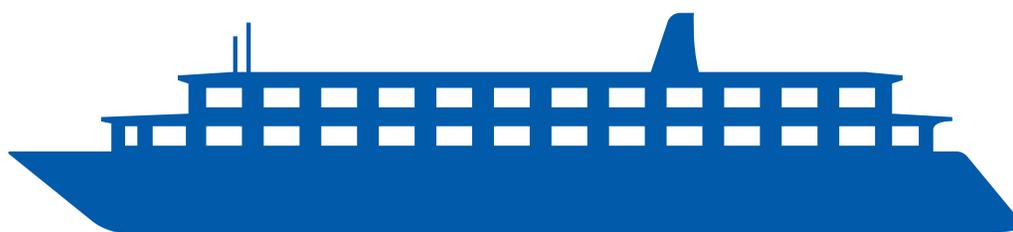
FAHRGASTSCHIFFFARHT

Im Jahre 2014 kamen rund 30 neue Kreuzfahrtschiffe für Europas Flüsse auf den Markt. Für das Jahr 2015 wurde, gemäß einer wichtigen Quelle¹³ von einem Rückgang ausgegangen. Diese Einschätzung lässt sich jedoch, auf Grund neuester Zahlen der IVR, so nicht mehr aufrechterhalten.

Vielmehr deuten die IVR-Zahlen für 2015 auf eine ähnlich hohe Neubaurate hin. Es wurden nämlich 28 neue Kreuzfahrtschiffe in die Datenbank aufgenommen.

Bei der Verteilung dieser Schiffe auf einzelne Flaggenstaaten entfällt auf die Schweiz der weit überwiegende Anteil (rund 70 bis 75%). Weitere Flaggenstaaten in 2014 und 2015 waren die Niederlande, Deutschland, Frankreich, Malta und Zypern.

Der Großteil der in 2014 und 2015 neu auf den Markt gekommenen Schiffe hat eine Länge von 135 Metern und eine Breite von 11 bis 11,50 Meter. Dieser auch als „Long Ship“ bezeichnete Schiffstyp verfügt über eine Passagierkapazität von etwa 190 Personen. Neben diesen „Long Ships“ tauchen unter den Neubauten aber auch noch einige wenige 110 Meter Schiffe auf.



135 m

„Long Ships“

2/3



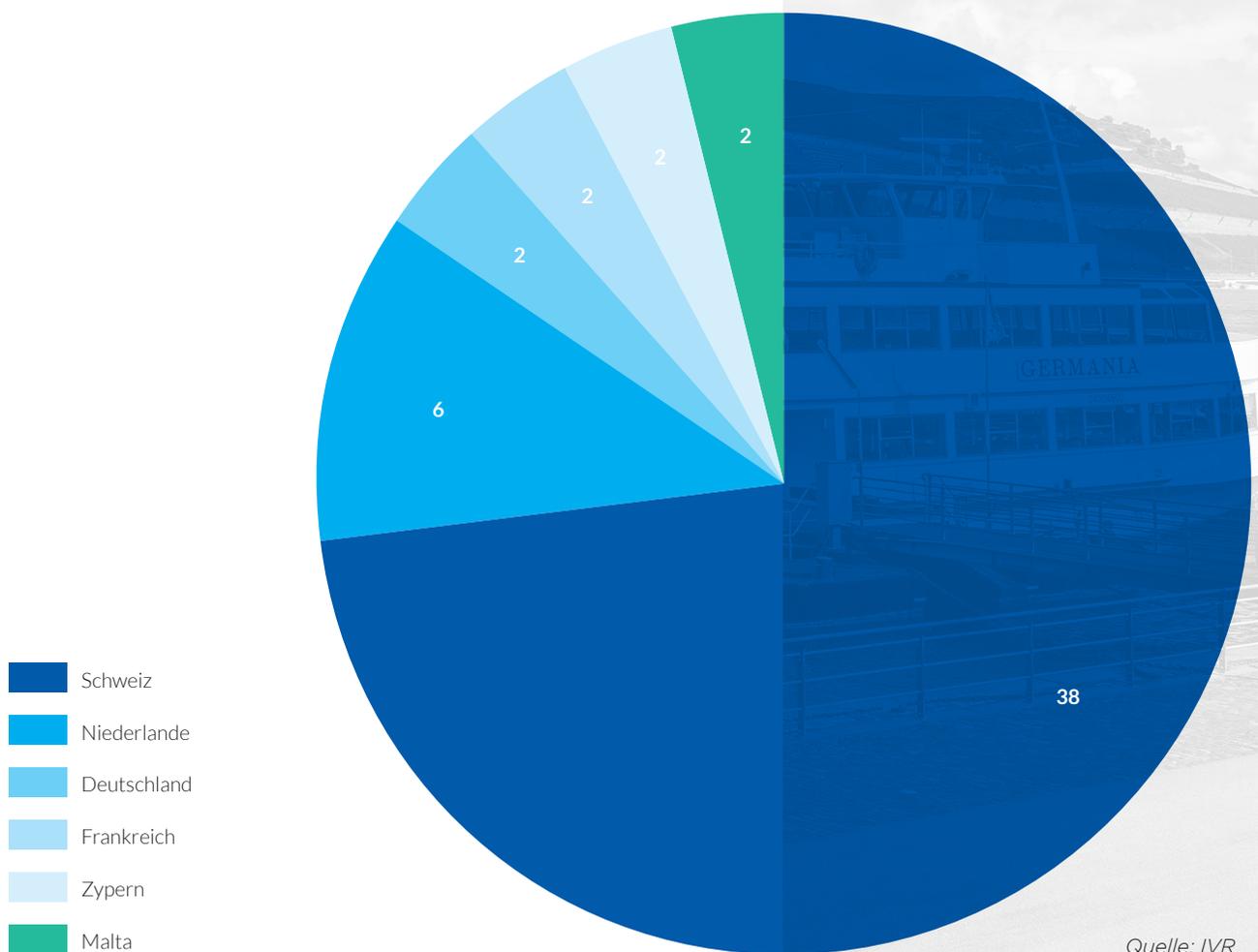
Zwei Drittel der rund 320 aktiven Flusskreuzfahrtschiffe in Europa wurden **nach dem Jahr 2000 gebaut**

¹³ Hader & Hader (2014), *The River Cruise Fleet Handbook 2014/15*

Die beiden unter französischer Flagge im Jahr 2015 auf den Markt gekommenen Schiffe sind deutlich kleiner (Länge von 80 bzw. 89 Metern) und haben eine geringere Passagierkapazität (96 bzw. 132 Passagiere), was eher den Gegebenheiten und Traditionen des französischen Marktes entspricht. Eines dieser Schiffe wird auf der Loire, dem längsten Fluss Frankreichs, fahren und damit einen weiteren europäischen Wasserweg für die sich dynamisch entwickelnde Branche erschließen. Die geringeren Abmessungen dieser Schiffe ergeben sich aus den eingeschränkteren Navigationsbedingungen auf der Loire.

Neben den Kreuzfahrtschiffen nimmt sich die Neubaurate bei den Tagesausflugsschiffen sehr bescheiden aus. Lediglich die Flotte der Rundfahrboote in Amsterdam ist (nach Angaben der IVR) um ein Ausflugsschiff angewachsen.

AUF DEN MARKT GEKOMMENE FLUSSKREUZFARTSCHIFFE IN 2014 UND 2015
ANZAHL DER SCHIFFE NACH FLAGGEN



Quelle: IVR



ROVENPICK HOTEL

PAK

Sea Tel

JRC

20
19



© SeaConsult HAM GmbH

08

NACHFRAGE
IN DER PASSAGIER-
SCHIFFFAHRT

NACHFRAGE IN DER PASSAGIERSCHIFFFAHRT

1,13 Mio. Personen haben im Jahre 2014 auf europäischen Flüssen eine Flusskreuzfahrt unternommen.¹⁴ Flusskreuzfahrten auf dem Rhein und der Donau gehören weiterhin zu den meistgebuchten Reisen. Mit 30,4% bzw. 40,9% finden zwei Drittel der Flusskreuzfahrten auf diesen Flüssen statt.

Nach Nationalitäten untergliedert stellen die deutschen Passagiere (noch) die größte Gruppe, mit einem Anteil von rund 36%. An zweiter Position befinden sich die USA und Kanada (insgesamt 32%), mit steigender Tendenz. Diese beiden Länder dürften den deutschen Quellmarkt aller Voraussicht nach in 2016 bzw. 2017 überholen. Flussreisen wurden und werden in den USA intensiv über verschiedene Massenmedien beworben. Dies erklärt das rasante Wachstum dieser Reiseform auf dem US-Markt. Ein weiterer englischsprachiger Quellmarkt, das Vereinigte Königreich, befindet sich beim Passagieraufkommen in Europa auf Rang drei (13%), gefolgt von Frankreich auf Platz vier (11%).

Bei den englischsprachigen Touristen stehen sowohl die klassischen Reisen - entlang des romantischen Mittelrheintals - als auch die längeren Reisen, etwa von Amsterdam über Rhein, Main, Donau nach Budapest, hoch im Kurs. Ein neuer erfolgreicher Trend besteht in der Kombination von Kreuzfahrten mit Städtereisen, etwa nach Prag.

Das Passagieraufkommen in Europa ist seit dem Jahr 2003 um rund 30% gewachsen. Dabei hat die Zahl der deutschen Passagiere zwar überproportional zugenommen (+51%). Allerdings sind die Umsätze im deutschen Markt weniger stark gestiegen als im englischsprachigen Markt, wo höhere Margen erzielt werden können. Insgesamt ist somit der deutsche Markt von harten Preiskämpfen geprägt.

In Zukunft dürfte sich das Passagieraufkommen noch stärker in Richtung der USA und Kanada verschieben. Dies wird auch durch die Neubautentwicklung widerspiegelt, da sich bestimmte Unternehmen mit ihrer intensiven Neubautätigkeit nur noch auf den englischsprachigen Markt konzentrieren.

+30%

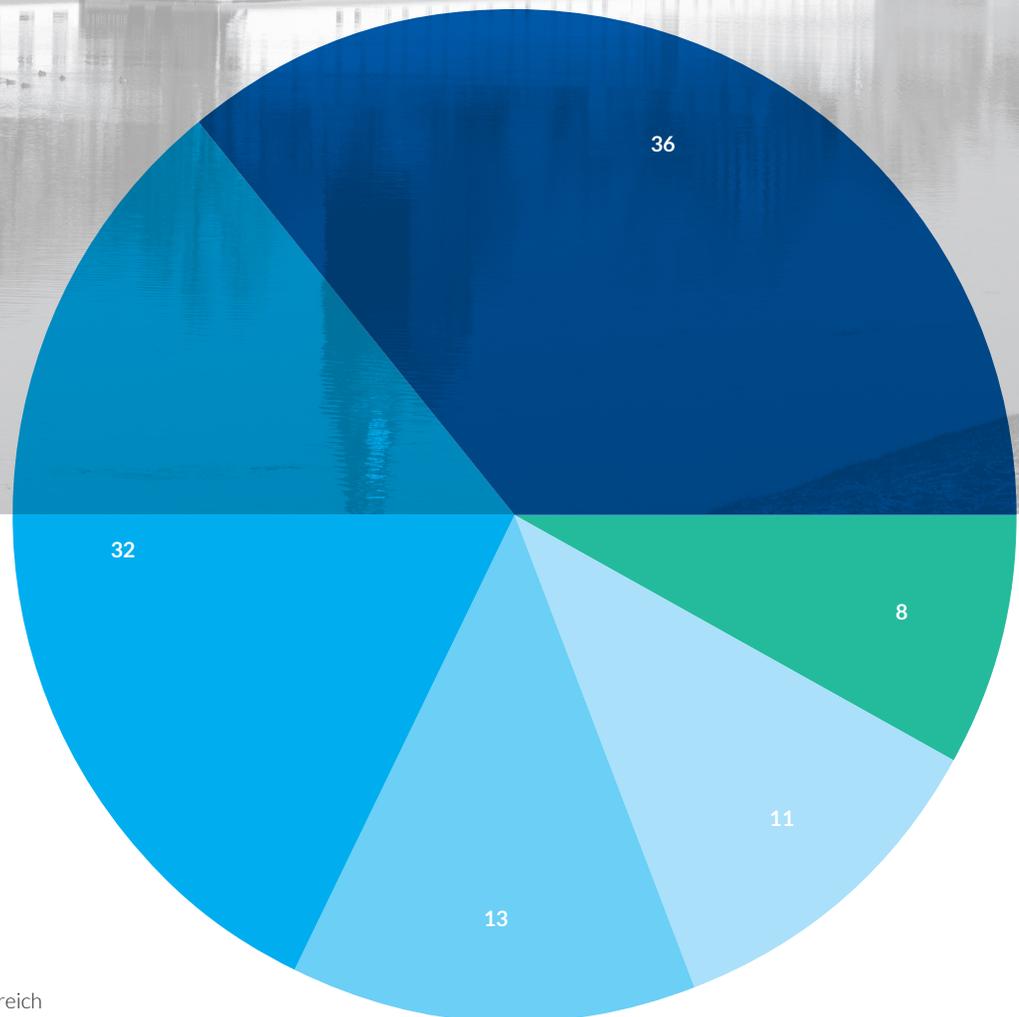
Die Zahl der Passagiere in der europäischen Flusskreuzfahrt ist seit 2003 um 30% gestiegen

¹⁴ Zahlen für 2015 standen bei Abfassung des Berichts noch nicht zur Verfügung.

1.130.000

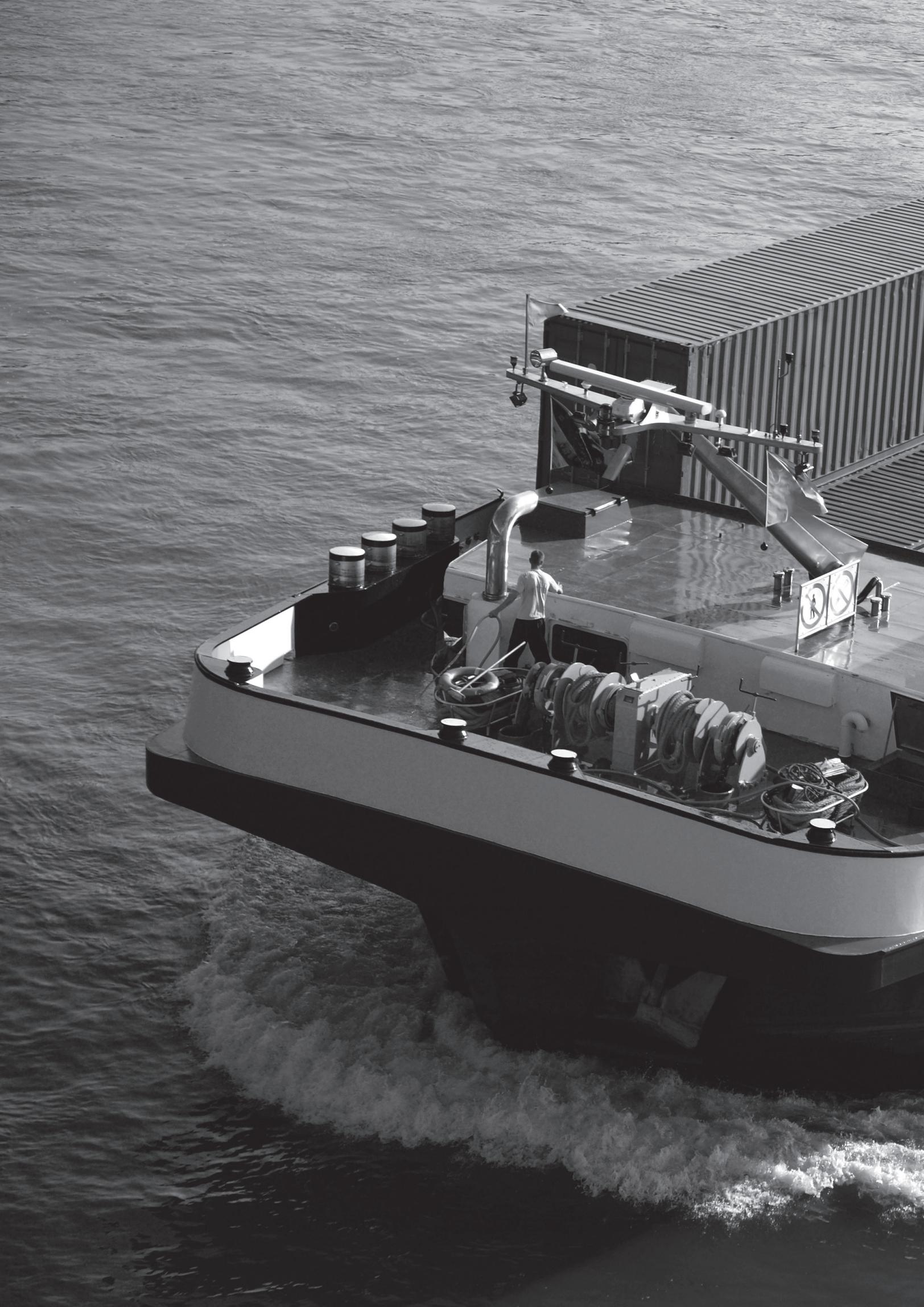
Personen haben im Jahre 2014 auf europäischen Flüssen eine Flusskreuzfahrt unternommen

© SeaConsult HAM GmbH



NATIONALITÄT DER PASSAGIERE (IN %)

- Deutschland
- USA & Kanada
- Vereinigtes Königreich
- Frankreich
- Andere





09

BETRIEBS-
BEDINGUNGEN

BETRIEBS- BEDINGUNGEN

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzentwicklung im Transportgewerbe ist von saisonalen Schwankungen geprägt, die je nach Verkehrsträger unterschiedliche Formen annehmen können. Eine korrekte Interpretation von unterjährigen Entwicklungen beim Umsatz setzt die Kenntnis der saisonalen Schwankungen und der Saisonstruktur voraus.

In der Binnenschifffahrt sind die saisonalen Schwankungen das Ergebnis einer Vielzahl von Einflussfaktoren. In der Güterschifffahrt sind vor allem die jahreszeitlichen Schwankungen des Wasserstands, welche Auswirkungen auf die Frachtraten und damit auf den Umsatz haben, zu nennen.

Ferner ist auch die Mengenentwicklung der Transporte nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt. So werden im Herbst im Allgemeinen die höchsten Beförderungsmengen beobachtet (siehe Abbildungen 4 und 5). Dies geht darauf zurück, dass bei mengenmäßig ins Gewicht fallenden Gütersegmenten (vor allem Mineralölprodukte und landwirtschaftliche Erzeugnisse) im Herbst ein jahreszeitlicher Höhepunkt erreicht wird.

In der Personenschifffahrt sind die saisonalen Schwankungen noch stärker ausgeprägt als in der Güterschifffahrt; ferner unterscheidet sich ihre Struktur auch von jener in der Güterschifffahrt.

Umsatzentwicklung in der Güter-
wie in der Passagierschifffahrt
ist von starken **saisonalen
Schwankungen** geprägt

Saisonbereinigt

Originalreihe



¹⁵ Dies ergibt sich bei einer Auswertung von Quartalsdaten des Umsatzes (Quelle: CBS, destatis) über mehrere Jahre.

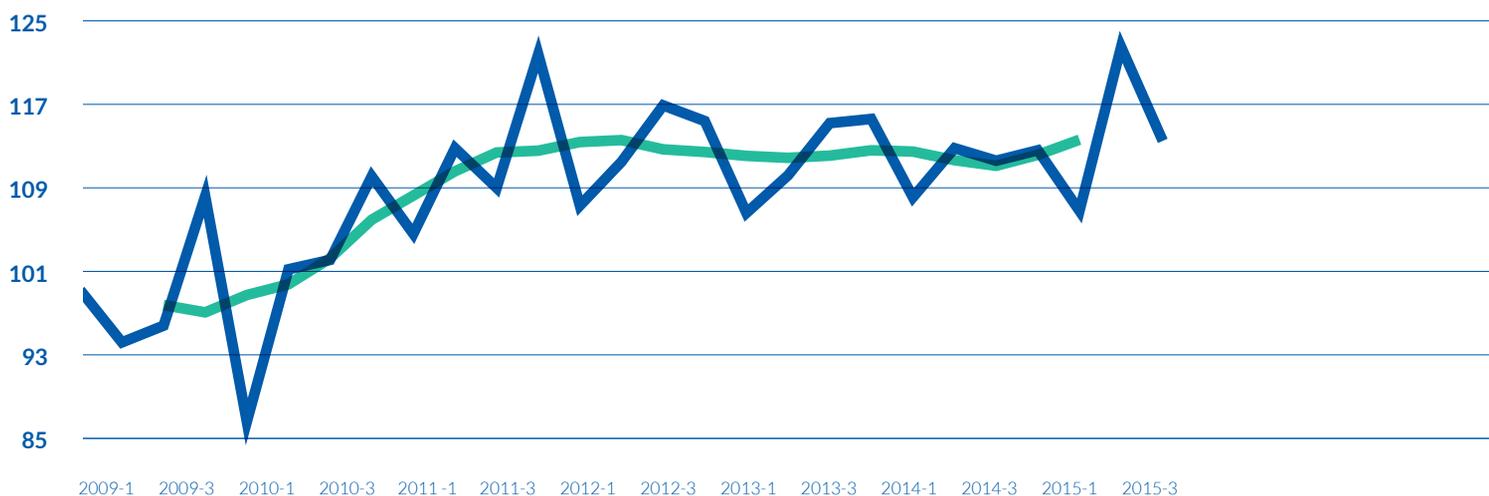
Die Auswertung von Quartalsdaten des Umsatzes für die Niederlande und für Deutschland zeigt, in Übereinstimmung mit obigen allgemeinen Beobachtungen, folgende empirische Regelmäßigkeiten:

- In beiden Ländern stellt der Umsatz im ersten Quartal eines Jahres stets das jahreszeitliche Minimum dar, während im dritten und vierten Quartal die jahreszeitlichen Maxima erreicht werden.¹⁵
- Bei der Passagierschifffahrt sind die saisonalen Zyklen um ein Vielfaches stärker als in der Güterschifffahrt. Dies ergibt sich aus den Charakteristiken der Personenbeförderung, welche, trotz aller Bemühungen, die Saison in den Winter hinein auszudehnen, doch stets noch von einem Aktivitätsschwerpunkt im Sommer geprägt ist.

In den folgenden beiden Abbildungen ist die Umsatzentwicklung für Deutschland dargestellt, nach einzelnen Quartalen, und getrennt für die Güter- und die Passagierschifffahrt. Es zeigt sich die oben erwähnte Saisonstruktur, wobei die weitaus stärkeren Zyklen in der Passagierschifffahrt klar erkennbar sind.

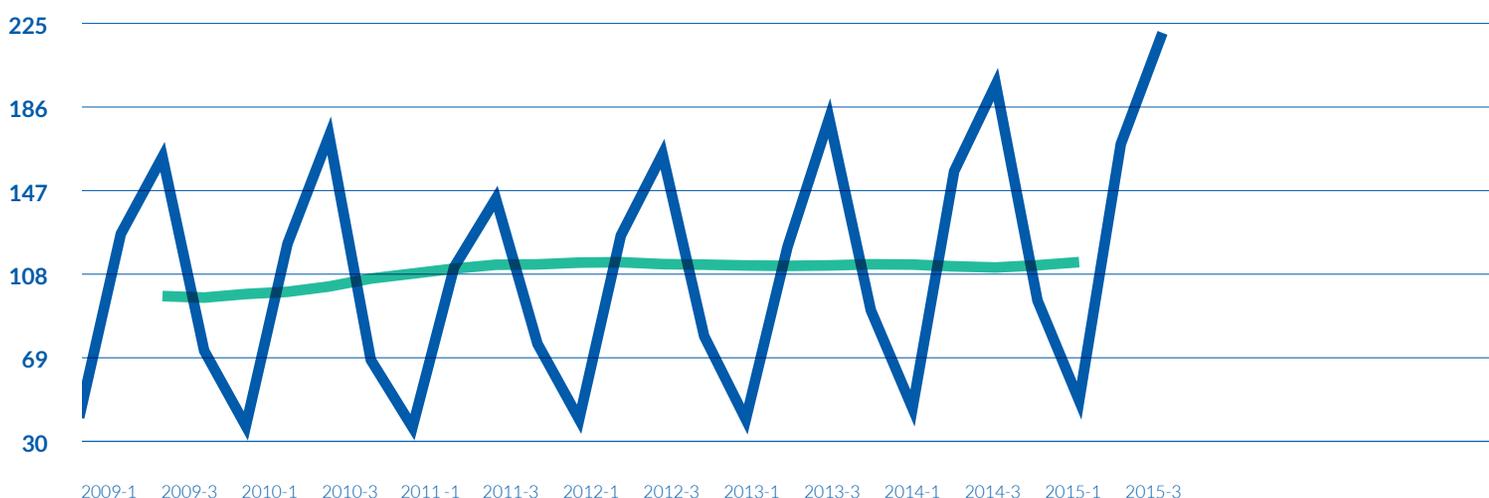
UMSATZENTWICKLUNG IN DER DEUTSCHEN GÜTERSCHIFFFAHRT

(INDEX 2010 = 100) *Quelle: destatis und Berechnung ZKR*



UMSATZENTWICKLUNG IN DER DEUTSCHEN PASSAGIERSCHIFFFAHRT

(INDEX 2010 = 100) *Quelle: destatis und Berechnung ZKR*



Man erkennt hierbei für die deutsche Güterschifffahrt, dass die saisonbereinigte¹⁶ Umsatzentwicklung in den Jahren 2012, 2013 und 2014 einem relativ flachen Trendverlauf folgte. Abgesehen von saisonalen Schwankungen ist der Umsatz also kaum gestiegen. Im zweiten und dritten Quartal des Jahres 2015 kam es hingegen zu einem unerwartet starken Anstieg nach oben. Dieses Plus betrug im Durchschnitt der beiden Quartale Q2/2015 und Q3/2015 rund 5 % gegenüber dem Vorjahr.

In der deutschen Personenschifffahrt ist für den saisonbereinigten Umsatz ein ansteigender Trend erkennbar. Dieser Trendanstieg setzte sich auch im Jahre 2015 fort. Das Ausmaß der Umsatzgewinne ist sehr hoch, gerade im Vergleich zwischen dem Jahr 2015 und früheren Jahren, wie 2011 oder 2012. Zu erklären sind diese Zuwächse vor allem mit dem Boom in der Flusskreuzfahrt.

Für die niederländische Binnenschifffahrt sind die Umsatzdaten nur für die gesamte Branche erhältlich. Der Index basiert auf dem Umsatz im gesamten Gewerbe, es wird hier also keine Unterscheidung nach Güter- und Passagierschifffahrt gemacht. Die folgende Grafik zeigt die Umsatzentwicklung als Index (2010 = 100), über den Zeitraum von 2005 bis zum dritten Quartal 2015. In diesem letztgenannten Quartal ist ein deutlicher Anstieg erkennbar, der mit dem Effekt des Niedrigwassers auf die Frachtraten zu tun hat. Der Umsatz-Zuwachs beträgt 10 % gegenüber dem Vorjahresquartal.

¹⁶ Eine Bereinigung der Werte um die saisonalen Zyklen ergibt die saisonbereinigte Reihe. Sie umfasst den langfristigen Trend und die Konjunktur und wird auch als „glatte Komponente“ bezeichnet.

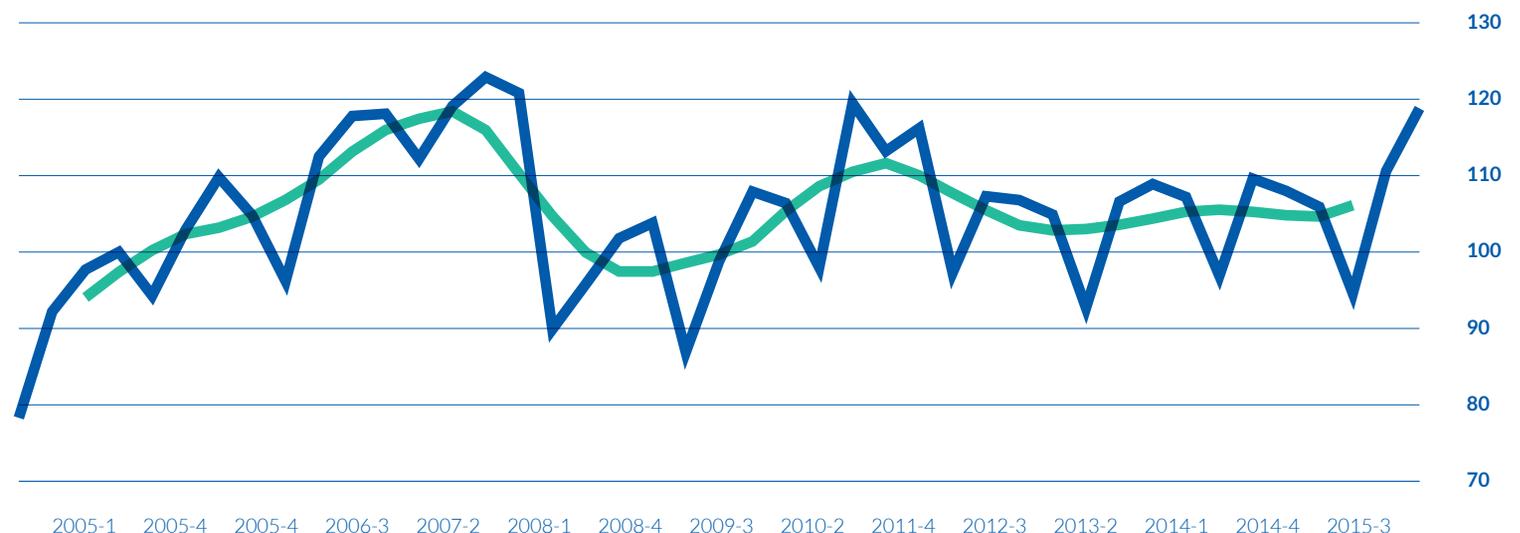
UMSATZENTWICKLUNG IM NIEDERLÄNDISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSGEWERBE

(INDEX 2010 = 100)

Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) und Berechnung ZKR (Saisonbereinigung)

Saisonbereinigt

Originalreihe



Folgende Tabelle enthält die Änderungsraten des Umsatzes nach einzelnen Quartalen.

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

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

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

Quelle: CBS

Hieraus geht hervor, dass der Niedrigwasser-bedingte Umsatzanstieg im dritten Quartal 2015 der erste Anstieg nach einer Serie von Rückgängen in den vorherigen Quartalen darstellte. Diese Periode sinkender Umsätze (Q3/2014 bis Q2/2015) folgte auf eine Periode steigender Umsätze (Q3/2013-Q2/2014).

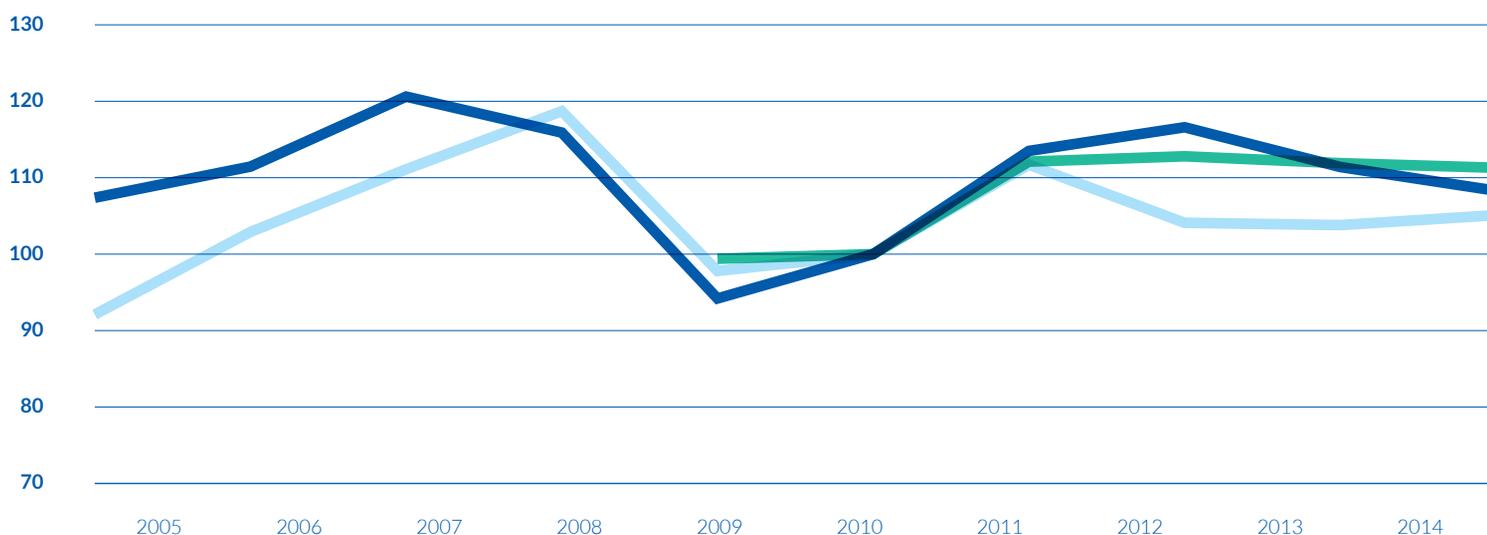
Für die französische Binnenschifffahrt sind Umsatzdaten nur auf Jahresbasis vorhanden, welche, zusammen mit den niederländischen und deutschen Jahresdaten, nachstehend dargestellt werden.

Der Index basiert auf dem Umsatz im gesamten Gewerbe, es wird hier also keine Unterscheidung nach Güter- und Passagierschifffahrt gemacht. Die Jahresdaten, welche bis zum Jahr 2014 reichen, zeigen für die drei Länder eine relativ parallele Entwicklung, mit Stagnationstendenzen in den Jahren 2012, 2013 und 2014.

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

Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS); destatis; INSEE

Frankreich
Niederlande
Deutschland



KOSTENENTWICKLUNG UND -STRUKTUR

KOSTENSTRUKTUR

Die Kostenstruktur in der Binnenschifffahrt unterscheidet sich von der Struktur in anderen Verkehrszweigen. Dies ist, was die Personalkosten betrifft, darauf zurückzuführen, dass in Westeuropa der Großteil der Unternehmen in der Binnenschifffahrt Einzelunternehmer sind. Diese Einzelunternehmer oder Selbständigen beschäftigen in der Regel kaum Personal. Somit ist es erklärbar, dass der Anteil der Personalkosten in der Binnenschifffahrt deutlich niedriger ausfällt als im Straßengüterverkehr.¹⁷

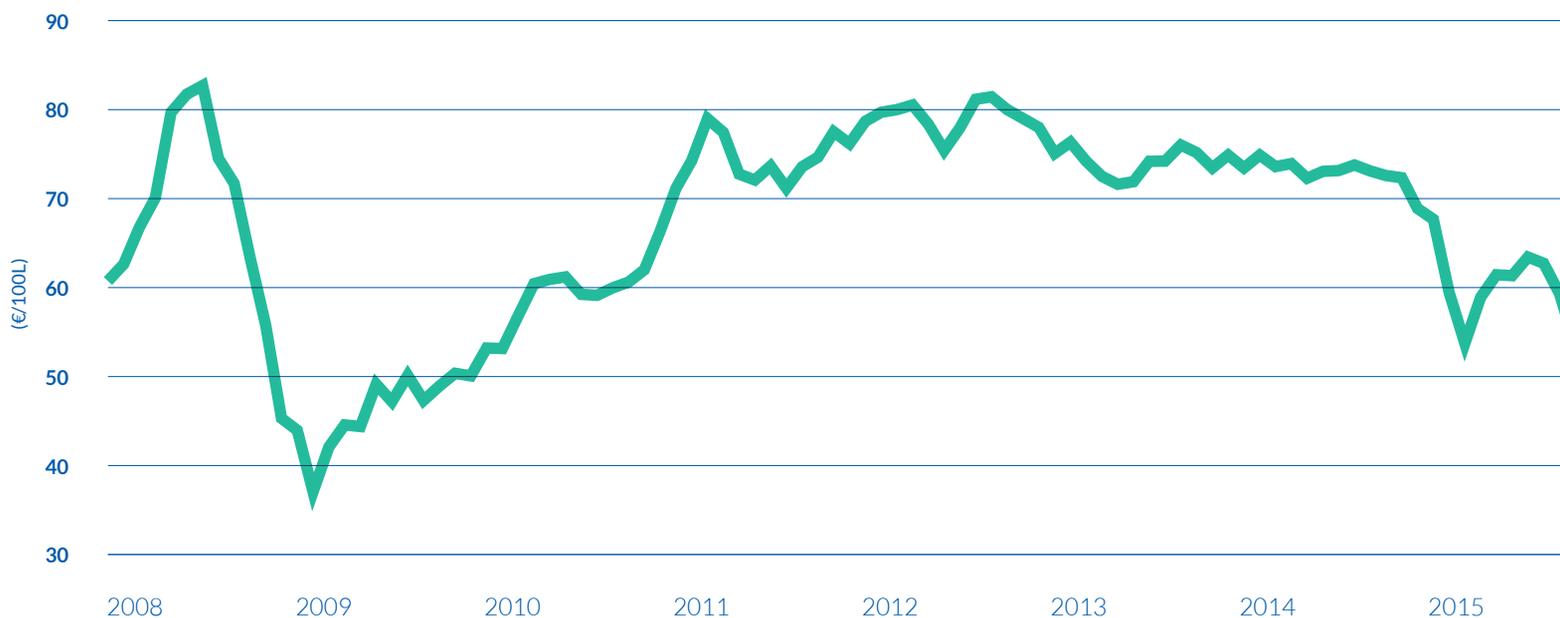
Eine weitere Besonderheit der Binnenschifffahrt ist die sehr hohe Kapitalintensität der Betriebe. Sie resultiert aus dem hohen Wert der Schiffe und der geringen Betriebsgröße. Die Kapitalkosten haben somit einen höheren Anteil als bei anderen Verkehrsträgern.

Die Treibstoffkosten liegen anteilmäßig bei rund 16 %. Einen relativ kleinen Anteil haben die Kosten für Reparatur, Wartung und Unterhalt (nach Angaben des CBS rund 4 %).

TREIBSTOFFKOSTEN

Im Zuge der fallenden Ölpreise in der zweiten Jahreshälfte 2014 kam es, mit einer zeitlichen Verzögerung, zu einem starken Rückgang der Gasölpreise. Letztere waren, gemäß dem CBRB-Gasölindex, in der ersten Hälfte von 2015 um 15 bis 20 % niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

ENTWICKLUNG DER GASÖLPREISE IN DEN NIEDERLANDEN*



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

¹⁷ Für die Niederlande hat das statistische Amt CBS einen Anteilswert von 20 % ermittelt, gegenüber 30 % im Straßengüterverkehr. Quelle: CBS (2015), Transport en mobiliteit 2015.

Dies verschaffte der Binnenschifffahrt eine gewisse Entlastung, auch im Vergleich mit der Bahn, die von dieser Kostenentlastung nicht betroffen war, da sie bezüglich des Antriebs kaum noch von fossilen Brennstoffen abhängig ist.

PERSONALKOSTEN

In den Ländern Westeuropas ist das Niveau der Arbeitskosten in der Binnenschifffahrt nicht überall gleich hoch. Gemäß einer aktuellen Studie bestehen bei der Höhe der gesamten Arbeitskosten Unterschiede von 40 bis zu 60 %. Am höchsten sind die Arbeitskosten in Belgien und Frankreich, am niedrigsten in der Schweiz und in Luxemburg.¹⁸

Das hohe Niveau der Arbeitskosten in Belgien ist auch für die Gesamtwirtschaft insgesamt feststellbar, und erklärt sich durch die sehr hohen Lohnnebenkosten. Gemäß Eurostat haben Frankreich und Belgien zusammen mit Schweden die höchsten Lohnnebenkosten (bezogen auf den Bruttoverdienst) innerhalb der EU.¹⁹ Zu den Lohnnebenkosten gehören die Sozialversicherungsbeiträge des Arbeitgebers, Lohn- und Gehaltsfortzahlungen im Krankheitsfall, und die betriebliche Altersversorgung. Für eine international ausgerichtete Branche wie die Binnenschifffahrt bringen hohe Arbeitskosten für personalintensive Betriebe besonders starke Wettbewerbsnachteile mit sich.

Im ersten Halbjahr 2015 haben sich die Löhne und Gehälter in den Niederlanden und in Deutschland, nach Informationen der deutschen und niederländischen Verbände (BDB bzw. CBRB) nur leicht erhöht. In Deutschland erfolgte eine Erhöhung der Vergütungen in der Güter- und Fahrgastschifffahrt um 1,1% zum 1. Juli 2015. Im Vorjahr hatte es zum 1. Juli einen Anstieg um 2,3% gegeben. Der derzeitige Tarifvertrag, der zwischen dem Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und der Gewerkschaft Verdi ausgehandelt worden war, ist noch bis Ende des Jahres gültig.

In den Niederlanden war gemäß den Lohntabellen des CBRB zum 1. Juli 2015 eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um durchschnittlich 0,5% (im Vergleich zum Vorjahr) eingetreten.

Zum 1. Januar 2015 wurde in Deutschland ein gesetzlicher Mindestlohn in Höhe von 8,50€ brutto je Stunde eingeführt. Für Transitverkehre ist die Anwendung des Mindestlohns nach Einsprüchen seitens der Europäischen Kommission ausgesetzt worden. Für die inländischen Verkehre bleibt er gültig.

Die Höhe der **Lohnnebenkosten** in den Ländern Westeuropas variiert um bis zu 60%

¹⁸ Siehe: Studie «Concurrentiepositie binnenvaart» - Eindrapport ; im Auftrag des ITB; Autoren : RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; erschienen im Oktober 2015.

¹⁹ Siehe: Statistisches Bundesamt (destatis), EU-Vergleich der Arbeitskosten 2014, Meldung vom 4. Mai 2015.

KAPITALKOSTEN

Obwohl das allgemeine Zinsniveau seit einiger Zeit sehr niedrig ist, bleiben die Kapitalkosten für viele Unternehmen hoch. Der Grund besteht in der langen Laufzeit von Krediten in der Schiffsfinanzierung (mindestens 10 Jahre). Gerade bei Tankschiffen sind 15 bis 17 Jahre typisch.²⁰ Somit sind gerade die zahlreichen Neubauten in der Tankschiffahrt aus dem Zeitraum 2006 bis 2012 noch mit einem hohen Zinsniveau belastet (6-7%). Im Vergleich mit der Trockenschiffahrt ist das Niveau der Kapitalkosten in der Tankschiffahrt somit höher, angesichts einer jungen, kapitalintensiven Flotte.

In den Jahren seit der Wirtschafts- und Finanzkrise haben sich die Zugangsmöglichkeiten zu Krediten verschlechtert. Das Problem stellt sich selbst für Kleinkredite bis 250.000€. Diese Kredite werden oft von Selbständigen benötigt, um dringende Investitionen zu tätigen. Die Erschwernis, zu solchen Krediten zu gelangen, kann auch die Unternehmensnachfolge gefährden.²¹ Auch gibt es für kleine Schiffe im Prinzip keinen Neubaumarkt mehr.

Der Eintritt junger Unternehmer in die Binnenschiffahrt wird damit sehr erschwert. Eine weitere, negative Folge, ist die Blockierung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklungsperspektiven im Segment kleiner Schiffe. Dieses Segment ist von großem Nutzen für die Binnenschiffahrt, da es eine Präsenz der Binnenschiffahrt in der geografischen Tiefe ermöglicht.

Auf Grund dieser Hindernisse sind nun nichtgewinnorientierte, genossenschaftliche Kooperationen²² entstanden, die eine Selbst-Finanzierung von Unternehmern für Unternehmer ermöglichen. Kreditanträge werden von einem Gremium erfahrener Unternehmer einer Risikobewertung unterzogen; dem kreditnehmenden Unternehmer wird auch ein „Coach“ zur Seite gestellt, der ihn bei der Umsetzung seines Projektes wirtschaftlich berät.



²⁰ Siehe : Studie « Concurrentiepositie binnenvaart

²¹ Siehe: Navigation, Ports & Intermodalité (2015), Les bateliers néerlandais veulent s'autofinancer, 27.01.2015

²² Zwei Beispiele aus den Niederlanden bzw. aus Frankreich: Die „Binnenvaart Kredietunie Nederland“ (<http://www.binnenvaartkredietunie.nl/over-bkn>), sowie die französische Gesellschaft „Entreprendre pour le fluvial“ (<http://www.entreprendre-fluvial.com/>)

WARTUNGS- UND REPARATURKOSTEN

Die Stahl- und die Energiepreise sind im Jahresverlauf 2015 gesunken. Demzufolge sind auch die Reparaturkosten in der Binnenschifffahrt rückläufig gewesen.

VERSICHERUNGSKOSTEN

Bereits seit mehreren Jahren nimmt die Unfallrate in der Binnenschifffahrt ab. Dies belegen amtliche Zahlen für Deutschland und die Niederlande.²³ Dieser Rückgang der Schadenshäufigkeiten ist eine Erklärung für die zu beobachtende stagnative Tendenz bei den Versicherungsprämien. Weitere Gründe sind in der rückläufigen Entwicklung der Schiffswerte zu sehen.

FAZIT BETRIEBSBEDINGUNGEN

Die Umsätze in der Güterschifffahrt haben in den letzten drei Jahren im Großen und Ganzen stagniert.²⁴ In der Passagierschifffahrt gibt es einen doch merklichen Aufwärtstrend, der sich auch in Form eines Aufbaus an Beschäftigung zeigt.²⁵

Die Kostenentwicklung ist in 2015 und auch in 2016 von sinkenden Kosten geprägt, vor allem dank der Entlastung bei den Brennstoffkosten. Geringere Entlastungen gibt es auch bei den Reparaturkosten, dank gesunkener Energiepreise.

Die Kapitalkosten sind für bestehende Aktiva vom relativ hohen Zinsniveau früherer Jahre bestimmt, und können daher vom derzeit sehr niedrigen Zinsniveau kaum beeinflusst werden. Die Möglichkeiten der Ersatz- und Neubauinvestitionen sind, gerade für kleine Betriebe, trotz sehr niedriger aktueller Zinssätze, stark eingeschränkt, angesichts geringer finanzieller Reserven und einer zurückhaltenden Kreditvergabe. Investitionen in dringend benötigte Maßnahmen, auch zur ökologischen Modernisierung der Flotte, werden dadurch relativ stark gehemmt. Nur in Einzelfällen sind solche Investitionen zu beobachten.²⁶

Die betriebliche Rentabilität ist nach wie vor deutlich niedriger als vor der Krise. Ablesbar ist dies an Hand von Zahlen zum Verhältnis zwischen dem Betriebsergebnis²⁷ und dem Umsatz. Dieses Verhältnis war im Jahr 2012 im niederländischen Gewerbe nur halb so hoch wie in 2008 (als es bei rund 25 % lag), und hat sich seitdem nur sehr langsam erhöht.

Insgesamt haben sich die Betriebsbedingungen im Jahr 2015 nicht wesentlich verbessert, aber die Mengenentwicklung zeigt immerhin wieder etwas mehr nach oben. Dies sollte sich – bei einer Fortsetzung des Wachstums – mittel- bis langfristig auch auf die Frachtraten, die Umsätze und die Investitionsneigung positiv auswirken.

²³ Siehe: ZKR (2014), Unfallgeschehen in der Binnenschifffahrt, ECO-Dokument des Wirtschaftsausschuß.

²⁴ Eine in allerjüngster Zeit (2. Quartal 2015) erfolgte Erhöhung in Deutschland bedarf noch einer Bestätigung.

²⁵ Siehe hierzu das ECO-Dokument ECO (15) 14, „Arbeitsmarkt-Indikatoren in der europäischen Binnenschifffahrt - Vorstellung neuerer Ergebnisse“, April 2015

²⁶ Vgl.: Rabobank (2015), Rabobank Cijfers & Trends, Branche-Informatie Binnenvaart, 29.10.2015 sowie: Kölner Hafenzeitung, Jahrgang 7, September 2015.

²⁷ Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (2015). Das Betriebsergebnis, auch operatives Ergebnis, ist das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, welches den in einer Rechnungsperiode (Monat, Quartal, Jahr) erzielten Erfolg eines Unternehmens in dessen Kerngeschäft ausdrückt.





10

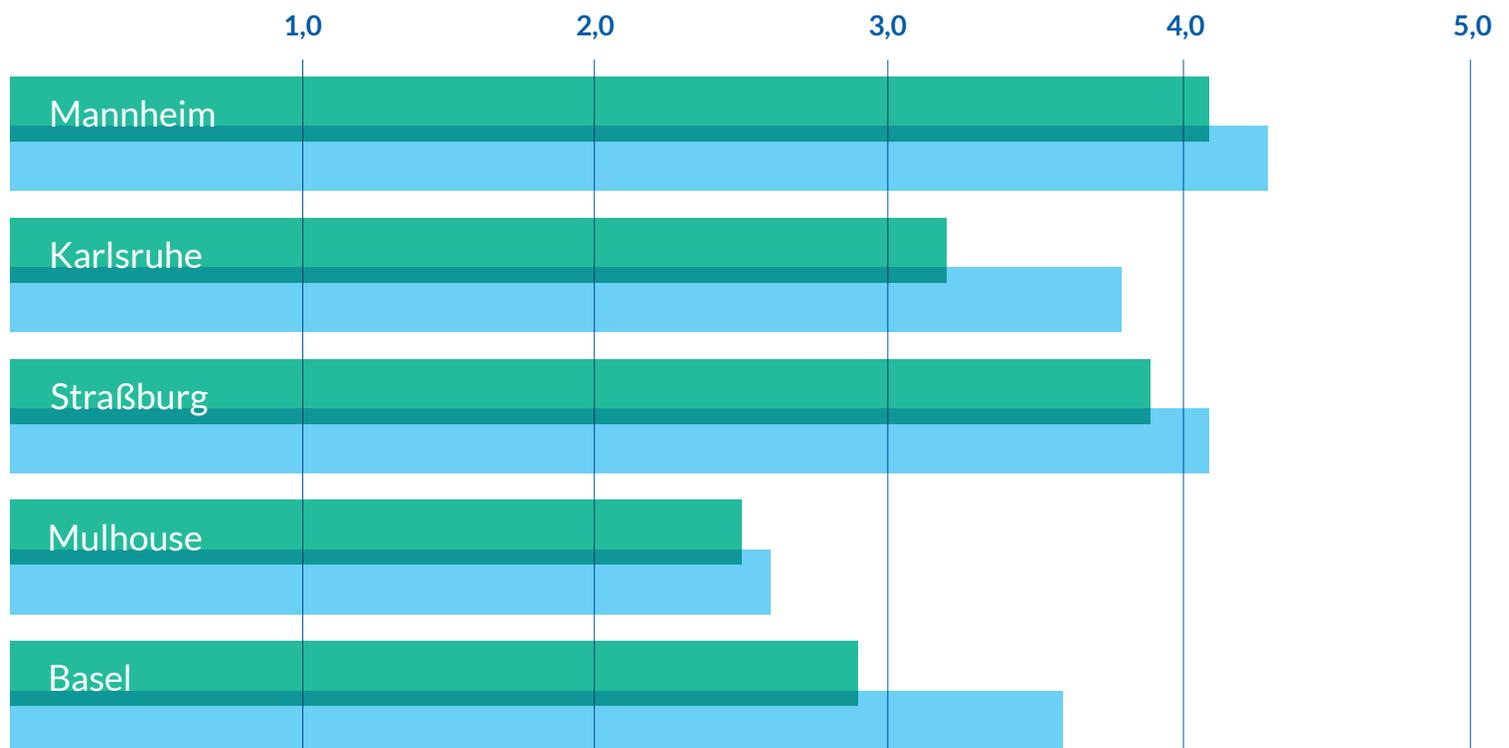
ENTWICKLUNG DES
HAFENUMSCHLAGS

ENTWICKLUNG DES HAFENUMSCHLAGS

Die Entwicklung des wasserseitigen Hafenumschlags wird im Folgenden für eine Reihe von Rheinhäfen betrachtet. Im ersten Halbjahr 2015 erzielten die Häfen Mannheim, Karlsruhe, Straßburg, Mulhouse-Ottmarsheim und Basel deutliche Zuwächse beim Hafenumschlag. Der Zuwachs betrug im Durchschnitt der hier betrachteten Häfen 12% gegenüber dem Vorjahr, wobei einzelne Häfen, wie Basel, einen noch stärkeren Anstieg zu verzeichnen hatten.

WASSERSEITIGER HAFENUMSCHLAG

IN DEN ERSTEN HALBJAHREN 2015 UND 2014 (MIO. T)

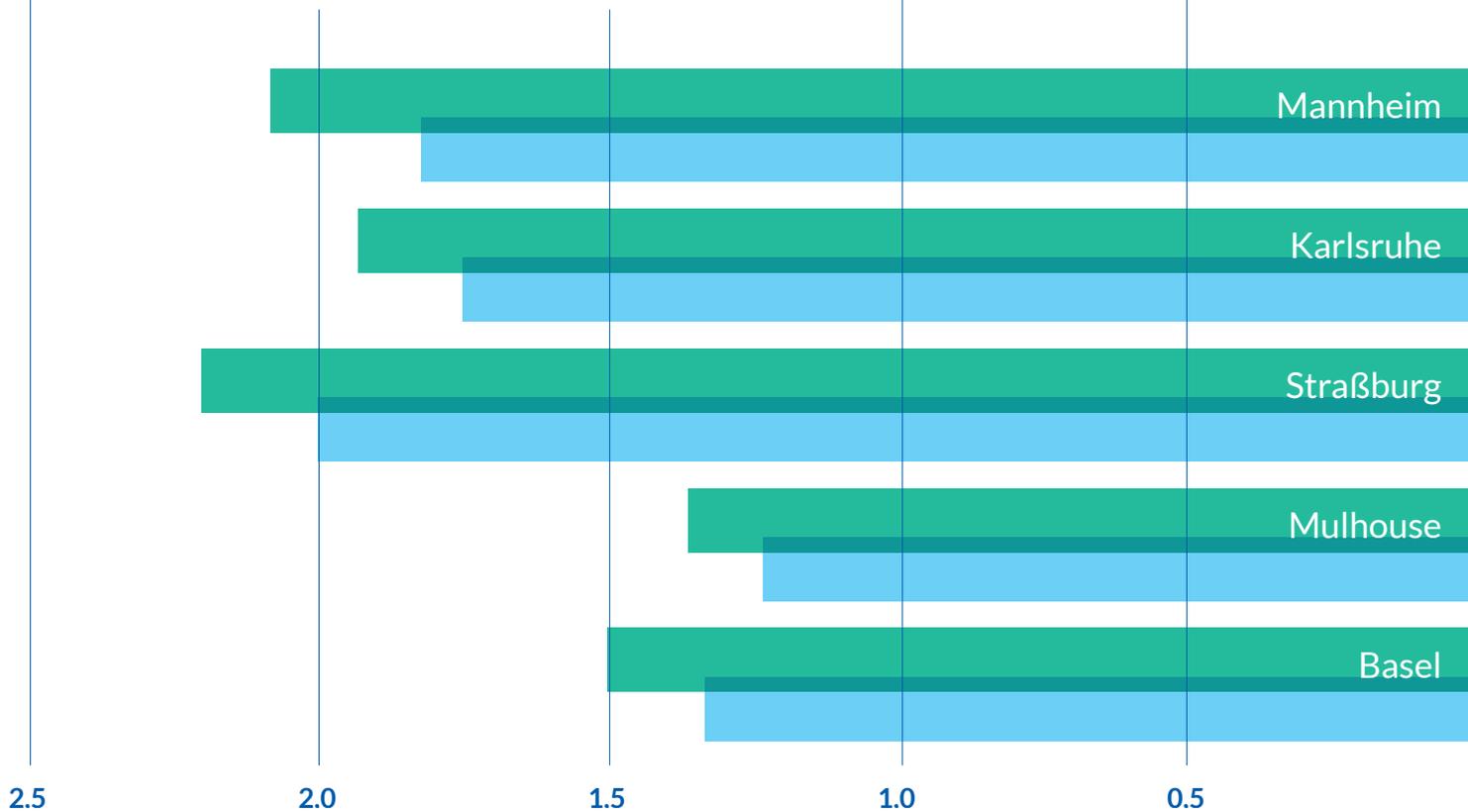


Quelle: genannte Häfen

Im dritten Quartal 2015 kam es zu einer Trendwende. Im Gefolge des einsetzenden Niedrigwassers sanken die monatlich umgeschlagenen Mengen deutlich. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der abgefertigten Schiffseinheiten. So mussten auf Grund der geringeren möglichen Abladetiefe mehr Schiffe eingesetzt werden, die jeweils geringer beladen waren.

Folgende Grafik zeigt, dass es im Zeitraum Juli bis September in allen der fünf ausgewählten Häfen Rückgänge beim Güterverkehr gab. Im Durchschnitt der fünf Häfen betrug das Minus zehn Prozent.

WASSERSEITIGER HAFENUMSCHLAG
IM DRITTEN QUARTAL 2015 UND 2014 (MIO. T)



Quelle: genannte Häfen

- 2014
- 2015

Die Zahl der in den Häfen ankommenden Schiffe stieg im August, September, Oktober und November merklich an. Dieser Effekt verstärkte sich, wie sich am Beispiel des Hafens Karlsruhe erkennen lässt: Dort wurden im September 15% mehr Schiffe registriert als im September 2014. Im Oktober waren es dann schon 18% mehr. Im November, als das Niedrigwasser seinen Höhepunkt erreichte, wurden 28% mehr Schiffe gezählt als ein Jahr zuvor. Für die Häfen Mannheim, Mulhouse-Ottmarsheim, Straßburg und Basel lassen sich ähnliche Effekte registrieren. Hier ist allerdings zu erwähnen, dass in Mannheim der Anstieg der Zahl der Schiffe mit knapp 30% stärker war als in den übrigen vier Häfen.

Auf Grund des Niedrigwassers
wurden im Herbst rund 20-30%
mehr Schiffe eingesetzt





11

PERSPEKTIVEN
FÜR 2016

PERSPEKTIVEN FÜR 2016

BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE IN DER TROCKENSCHIFFFAHRT

Der Ausblick für die Transportkonjunktur im laufenden Jahr ist insgesamt positiv. Zwar trifft dies nicht für alle Teilsegmente der Trockenschiffahrt zu, die Mehrzahl befindet sich jedoch auf einem ansteigenden Trend. Als Beispiel ist hier der Bereich der Sande, Erden & Baustoffe zu nennen, der seit Jahren leichte Zuwächse erzielt. Dies gilt auch für die Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse. Vervollständigt wird das insgesamt positive Bild durch Zuwächse bei Metallen und sonstigen Gütern.

Die sich negativ entwickelnden Teilsegmente sind die festen Brennstoffe (Steinkohle) und - bis zu einem gewissen Grade - auch die Eisenerze. Beide Rohstoffe sind von der Konjunktur in der Stahlindustrie abhängig, die sich jedoch in einer Schwächephase befindet. Rückläufige Auftragseingänge, vor allem aus dem außereuropäischen Ausland, tragen dazu bei. Negativ zu Buche schlägt für die Kohle auch die Ausrichtung der Energiepolitik auf erneuerbare Energien, die sich weiter fortsetzen wird und den Spielraum für Kohletransporte langfristig einengt.

Somit ist für 2016 zu erwarten, dass Zuwächsen im Bereich der Sande, Erden & Baustoffe, Agrarerzeugnisse und Nahrungs- und Futtermittel Verluste bei Erzen und vor allem bei Kohle gegenüber stehen werden. Bei Abwägung der Entwicklungen je Teilsegment, und unter Berücksichtigung der Anteile der Teilsegmente am Gesamtaufkommen, ist insgesamt für das laufende Jahr mit einem verhaltenen Wachstum zu rechnen, das größtmäßig in etwa dem Wachstum des ersten Halbjahres 2015 (also rund 3%) entsprechen dürfte.

Die Transportnachfrage dürfte in 2016
ihren **Aufwärtstrend** fortsetzen



BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE IN DER TANKSCHIFFFAHRT

Die Trends beim Transport von Mineralölprodukten dürften noch einige Zeit anhalten. Der anhaltend niedrige Ölpreis wirkt sich positiv auf die Lagerhaltung, und damit auch auf die Transportnachfrage aus. Weiterhin gibt es strukturelle Veränderungen, wie die Schließung von Raffinerien in der Schweiz. Da die Produktionsmengen dieser Raffinerien per Pipeline ausgeliefert wurden, und die fehlenden Mengen nun durch mehr Importe über den Rhein ausgeglichen werden, lässt sich von einem positiven Struktureffekt für die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein sprechen.

Für die Transporte von chemischen Erzeugnissen ist eine Erholung von der derzeit gedämpften Lage zu erwarten. Dies umso mehr, als dass der Trend sowohl in der chemischen Industrie, als auch bei der Beförderung chemischer Erzeugnisse auf dem Rhein über mehrere Jahre hinweg doch positiv ist. Insgesamt ist für die Tankschiffahrt mit einem Zuwachs von rund 3 bis 5% zu rechnen.

PROGNOSEN FÜR 2016

Bereich	Produktion/ Importe
Landwirtschaft und Nahrungs- und Futtermittel	Leicht positiver Trend der letzten Jahre dürfte sich fortsetzen
Kohle	Stagnation bis Rückgang der Importkohlemengen erwartet
Stahlindustrie: Erze	Konjunkturindikatoren in der Stahlindustrie von Stagnation bzw. Schwächephasen gekennzeichnet
Stahlindustrie: Metalle	Positiver Trend der letzten Jahre dürfte sich fortsetzen
Sande, Erden, Baustoffe	Leicht positiver Trend der letzten Jahre dürfte sich fortsetzen
Übrige Güter (darunter Container)	Wachstum im Containerbereich ist robust und relativ hoch (3-4%)
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt	
Erdölprodukte	Anhaltend niedriger Ölpreis wird erwartet, und dürfte den Mineralölmarkt beleben
Chemie	Produktion und Transporte im Chemie-Bereich langfristig aufwärts gerichtet
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt	

Entwicklung

0%		0
1% bis 5%	-	+
6% bis 10%	--	++
11% bis 15%	---	+++
16% bis 20%	----	++++
über 20%	-----	+++++

Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
13%	+
22%	-
18%	0
8%	+
18%	+
20%	+
	+
60%	+
40%	0
	+

Quellen: Wirtschaftsvereinigung Stahl
Verein deutscher Kohleimporteure
Verband der chemischen Industrie
Prognosen ZKR

ANLAGE

BEFÖRDERUNGSaufKOMMEN AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IN DEN ERSTEN HALBJAHREN 2014 UND 2015 (IN MIO. T BZW. %)

Gütersegment	Beförderung I/2014	Beförderung I/2015	Änderungsrate 2014/2013	Änderungsrate 2015/2014
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	5,5	6,2	-11,5%	+11,5%
Nahrungs- und Futtermittel	3,5	3,5	+5%	+/- 0%
Erze	16,7	13,4	+16,8%	+/- 0%
Metalle	5,7	6,1	+6%	+7%
Sande, Erden & Baustoffe	12,8	13,0	+6%	+1,5%
Kohle	16	15,6	-7%	-2,6%
Mineralölprodukte	13,7	15,3	-13%	+11,7%
Chemische Erzeugnisse	10,7	10,7	+2,6%	-2,8%
Container	7,9	8,2	+2,5%	+3,5%
Übrige Güter	3,2	6,6		
GESAMT	95,7	98,6	-0,5%	+3,0%

Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis

BEFÖRDERUNGSaufKOMMEN AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN
IN DEN ERSTEN DREI QUARTALEN 2014 UND 2015 (IN MIO. T BZW. %)

Gütersegment	Beförderung Q1-Q3/ 2014	Beförderung Q1-Q3/2015	Änderungsrate 2014/2013	Änderungsrate 2015/2014
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	8,6	9,0	-8,7%	+5,4%
Nahrungs- und Futtermittel	5,6	5,3	+11,7%	-6,1%
Erze	19,3	19,7	+1,0%	+2,0%
Metalle	8,5	8,8	+7,9%	+3,2%
Sande, Erden & Baustoffe	19,7	18,7	+4,7%	-5,1%
Kohle	23,6	22,2	-4,0%	-6,0%
Mineralölprodukte	21,4	22,1	-7,0%	+3,3%
Chemische Erzeugnisse	16,1	15,4	+3,5%	-4,4%
Container	12,0	12,0	+3,7%	+/- 0%
Übrige Güter				
GESAMT	144,7	142,7	+0,9%	-1,5%

Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis

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

MITWIRKENDE

SEKRETARIAT DER ZKR

Hans VAN DER WERF (Projektleiter)

Norbert KRIEDEL (Marktbeobachtung)

Clémentine HURBOURQUE (Projektkoordination)

Angelika ESPENHAHN (Projektkoordination)

Kontakt : n.kriedel@ccr-zkr.org

DESIGN VON PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (Koordination)

Lucie GANGLOFF (Design)

www.press-agrum.com

ÜBERSETZUNG

Christophe HENER (ZKR - Französisch)

Pauline de ZINGER (Extern - Niederländisch)

Howard GLEAVE (Extern - Englisch)

DANKSAGUNG

Donaukommission

Moselkommission

Sava Commission

EBU

ESO

IVR

Impressum: März 2016

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die
Rheinschifffahrt

2, place de la République 67082 STRASSBURG cedex – www.ccr-zkr.org

ISSN 2070-6723