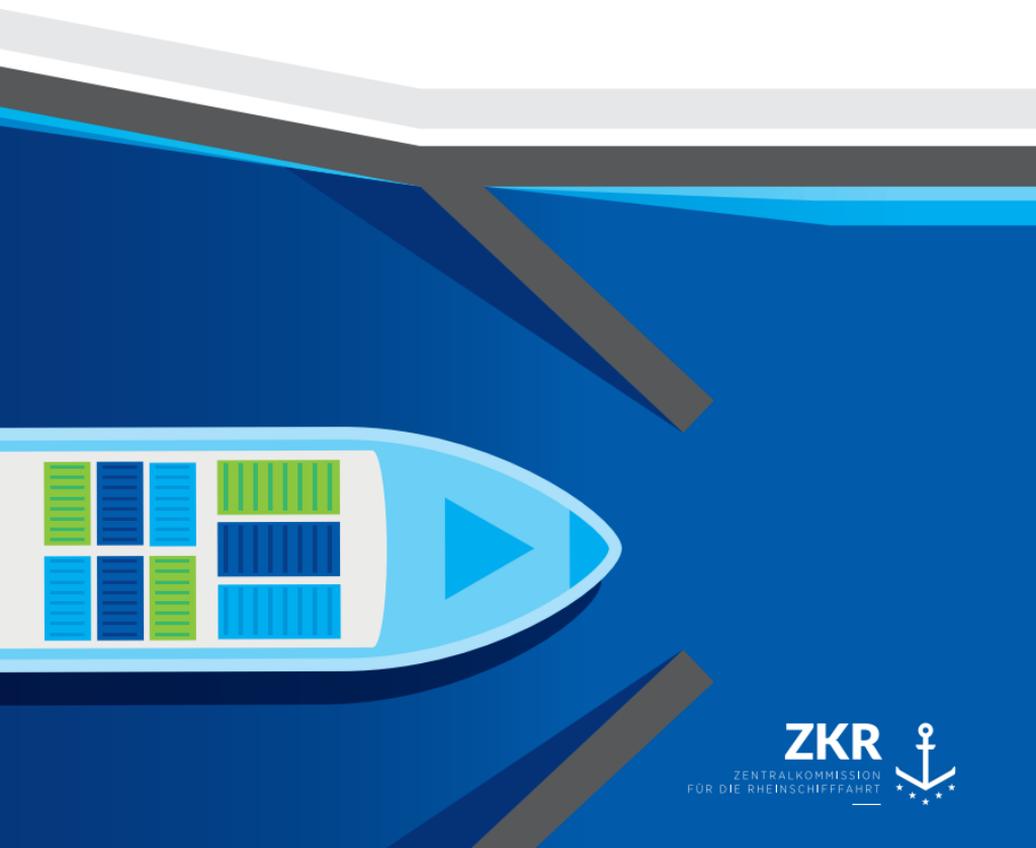


# MARKET INSIGHT

## EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM

# FRÜHJAHR 2018



**Market Insight**  
EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im  
**Frühjahr 2018**

Sie finden sämtliche Daten unter:  
[www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org)





# INHALTSVERZEICHNIS

## 01

### **WIRTSCHAFTLICHES UMFELD (S.5)**

Wirtschaftliches Umfeld in Europa **(S.6)**

Industrieaktivität & Binnenschifffahrt **(S.8)**

Wirtschaftslage der Sektoren mit Bezug zur Binnenschifffahrt **(S.10)**

## 02

### **GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN (S.15)**

Verkehrsleistung in Europa **(S.16)**

Verkehrsleistung in wichtigen europäischen Binnenschifffahrtsländern **(S.20)**

Trockengut-, Flüssiggut und Containertransport **(S.22)**

Wasserseitiger Umschlag in europäischen Häfen **(S.24)**

Containerumschlag in europäischen Häfen **(S.26)**

## 03

### **BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.31)**

Umsatzentwicklung in Europa **(S.32)**

Frachtraten **(S.34)**

## 04

### **HAFENDATENBLÄTTER ZU BIOMASSE UND AUSBLICK (S.39)**

Biomasse im Hafen Lüttich **(S.40)**

Biomasse im Hafen Straubing-Sand **(S.42)**

Aussichten für den Welthandel und Trends **(S.44)**



# 01

WIRTSCHAFTLICHES  
UMFELD

## WIRTSCHAFTLICHES UMFELD IN EUROPA

### VIERTELJÄHRLICHES REALES BIP-WACHSTUM UND VORAUSSCHÄTZUNG FÜR DEN EURORAUM (%)

Quelle: OECD – Economic outlook Januar 2017, Juni 2017 and Dezember 2017

■ Ausblick Januar 2017      ■ Ausblick Dezember 2017  
■ Ausblick Juni 2017

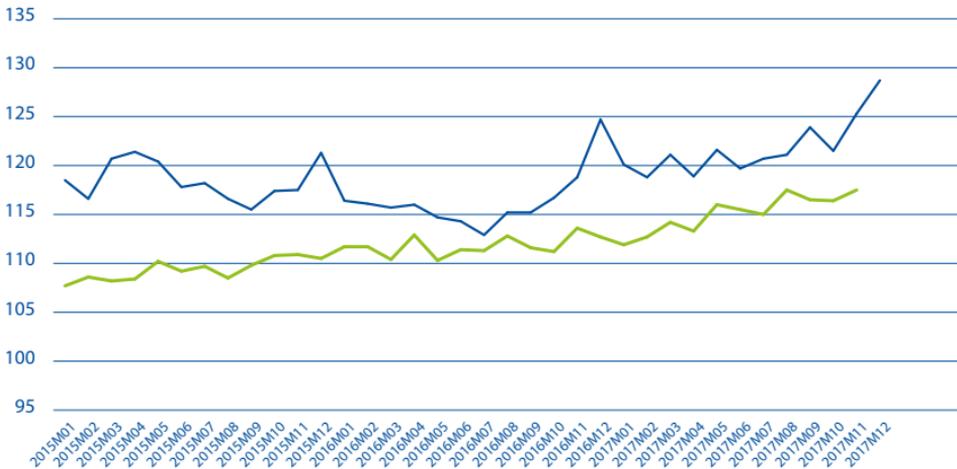


- Im dritten Quartal 2017 war das BIP-Wachstum in der EU und in der Eurozone im Vergleich zum Vorjahr auf dem höchsten Stand seit dem ersten Quartal 2011. Die starken Auftriebskräfte im gegenwärtig weltweit synchron verlaufenden Aufschwung wurden in den früheren Vorhersagen eindeutig unterschätzt.
- Das BIP-Wachstum in der Eurozone wird in den Jahren 2018 und 2019 voraussichtlich nachlassen, teils wegen der Abwärts-Risiken im Zusammenhang mit den unsicheren Handelsmustern nach dem Brexit (davon ist besonders der Handel zwischen den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich betroffen) und teils wegen der schrittweisen Verlangsamung des Wachstums in China.

## AUSFUHREN AUS LÄNDERN DER EUROPÄISCHEN UNION (EU) IN LÄNDER AUSSERHALB (EXTRA-EU-28) UND INNERHALB (INTRA-EU-28) DER EU (INDEX 2010 = 100)

Quelle: Eurostat

■ Extra-EU-28 ■ Intra-EU-28



- Die seit Mitte 2016 zu beobachtende Belebung des Handels ist Asien zu verdanken; die hohen Investitionen in die Infrastruktur in China in den Jahren 2016 und 2017 sind ein zentraler Antriebsfaktor für den Aufschwung, da sie die Wirtschaftstätigkeit im Ausland antreiben und zu höheren Rohstoffpreisen führen.
- Durch die höheren Rohstoffpreise verbessern sich die Handelsbedingungen für Länder wie Brasilien oder Russland, was den globalen Handel weiter beflügelt und zu einer positiven Wachstumsspirale im globalen Handel und bei den Wirtschaftstätigkeiten führt.<sup>1</sup>
- Ab 2018 dürfte die prognostizierte schrittweise Verlangsamung der Anreizmaßnahmen in China jedoch auch das allgemeine Tempo des Handelswachstums bremsen.

<sup>1</sup> Die positive Wachstumsspirale im globalen Handel erklärt großteils die Dynamiken des realen BIP-Wachstums (siehe vorherige Seite)

## INDUSTRIEAKTIVITÄT UND BINNENSCHIFFFAHRT

### INDUSTRIEPRODUKTIONSINDEX IN DER EU-28 UND GÜTERVERKEHR IN DER EU



- Parallel zu den Ausfuhren legte 2017 auch die Industrieproduktion an Tempo zu: die Wachstumsrate betrug im ersten Quartal 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2 %, im zweiten Quartal 2017 3 %, im dritten Quartal 2017 4 % und im vierten Quartal 2017 5 %.
- Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union erreichte im dritten Quartal des Jahres 2017 37,7 Mrd. TKM, verglichen mit 37,0 Mrd. TKM im dritten Quartal 2016. Die Wachstumsrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum lag im zweiten Quartal 2017 bei 1,2 % und im dritten Quartal 2017 bei 1,9 %.
- Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt wuchs im dritten Quartal 2017 etwa halb so schnell wie die Industrieproduktion, die relative Differenz zwischen den Wachstumsraten wurde im Vergleich zum zweiten Quartal 2017 jedoch etwas kleiner.

Quelle: Eurostat

— Industriekaktivität (Index 100 im Jahr 2010)  
— Vierteljährliche Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in der EU (Mio TKM)



**ANSTIEG  
DER INDUSTRIE-  
PRODUKTION  
IN DER EU**



**4%**

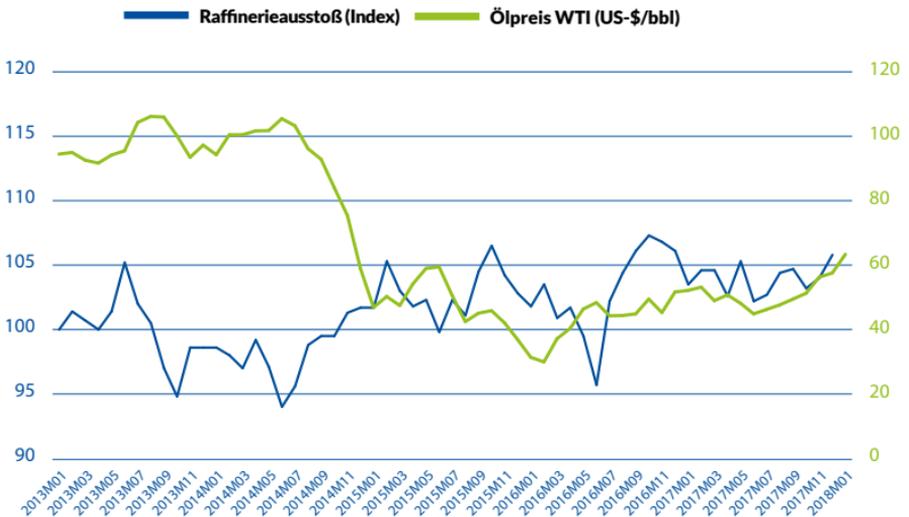
**IM DRITTEN QUARTAL DES  
JAHRES 2017 GEGENÜBER  
DEM DRITTEN QUARTAL 2016**

# WIRTSCHAFTSLAGE DER SEKTOREN MIT BEZUG ZUR BINNENSCHIFFFAHRT

## Segment Mineralölerzeugnisse

### RAFFINERIEPRODUKTION IN DER EU UND ROHÖLPREIS

Quelle: Eurostat (Raffinerieproduktion) und Federal Reserve Bank of St. Louis (Ölpreis)



- Angetrieben durch die steigende Ölnachfrage und aufgrund der fortgesetzten Produktionskürzungen in den OPEC-Staaten und Russland stiegen die Ölpreise im Januar 2018 auf über 60 USD.
- Weitere Preiserhöhungen werden in den Jahren 2018 und 2019 voraussichtlich geringer ausfallen, da die steigende Nicht-OPEC-Ölproduktion in den USA einen weiteren Preisanstieg verhindern dürfte.<sup>2</sup>
- Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt waren im dritten Quartal 2017 um 4 % höher als im Vorjahreszeitraum. Im vierten Quartal 2017 betrug die Differenz zum vierten Quartal 2016 10 %.

<sup>2</sup> Europäische Wirtschaftsprognose - Winter (Zwischenbericht) 2018, veröffentlicht im Januar 2018

## ENTWICKLUNG DER TREIBSTOFFPREISE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (€/100L)

Quelle: CBRB



## Segment Stahlindustrie

### WACHSTUMSRATEN DER STAHLPRODUKTION IM VERGLEICH ZUM VORJAHRESZEITRAUM (Q<sub>t</sub>/Q<sub>t-4</sub>)

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der World Steel Association

	Q1 2017	Q2 2017	Q3 2017	Q4 2017
Deutschland	2%	2%	5%	6%
Frankreich	4%	18%	13%	0%
Österreich	6%	12%	13%	6%
Ungarn	82%	72%	30%	33%
Serbien	77%	29%	16%	3%

- Ein starker Anstieg in den Donaustaaten und die Stabilisierung im Rheingebiet wirkten sich positiv auf die Transportnachfrage auf europäischen Wasserstraßen aus (siehe Kapitel 2).
- Serbien/Ungarn: die hohen Wachstumsraten der Stahlproduktion erklären sich durch die Übernahme des Stahlwerks Smederovo an der Donau durch einen chinesischen Stahlkonzern. Das Unternehmen strebt im Jahr 2018 eine weitere Steigerung der Stahlproduktion in Serbien an.<sup>3</sup>

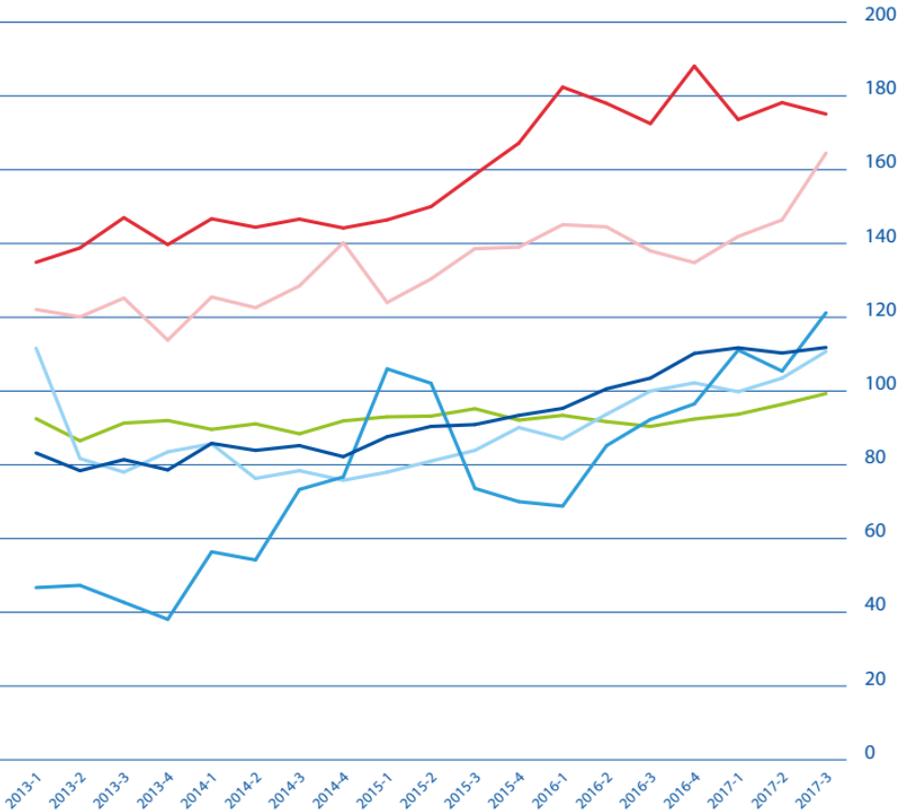
<sup>3</sup> Quelle: <http://uk.businessinsider.com/Serbia's-Smederevo-steel-mill-boosts-revenue> (18.12.2017)

## Segment Bauwirtschaft

ENTWICKLUNG DER BAUGENEHMIGUNGEN FÜR WOHNUNGEN  
IN DER EU (INDEX 2010=100)

Quelle: Eurostat

■ Deutschland    ■ Österreich    ■ EU-28  
■ Rumänien    ■ Niederlande    ■ Frankreich



- Der Transport von Sand, Kies und anderen Baustoffen auf Binnenwasserstraßen wird gefördert durch niedrige Zinsen auf dem Wohnungsmarkt und das Bestreben der Anleger nach Gewinnorientierung.
- Die Zinsen werden 2018 voraussichtlich steigen, dieses Segment wird jedoch auch strukturell gefördert, dank der Initiativen für den Modal Shift in den Häfen (siehe auch Kapitel 2/Wasserseitiger Verkehr in europäischen Häfen).

### Segment Landwirtschaftliche Erzeugnisse

- Die Getreideernte in Frankreich im Juli 2017 lag um 60 % höher als die (sehr niedrigen) Erträge im Juli 2016. Im dritten und vierten Quartal 2017 war der Anstieg insgesamt etwas geringer (Q3: +13 %, Q4: +11,5 %).<sup>4</sup>
- Die Trockenheit in den Monaten August und September verhinderte in der zweiten Hälfte 2017 ein noch besseres Ergebnis. Nach den Informationen des französischen Landwirtschaftsministeriums waren vor allem die Regionen im Osten Frankreichs in diesem Zeitraum von den trockenen Witterungsbedingungen betroffen.
- Im Donaauraum fielen die Ernteergebnisse für das Jahr 2017 schlechter aus als im Jahr 2016. Dies wurde deutlich beim Blick auf die Transportnachfrage in den mittleren Donaustaaten wie Serbien, wo der Getreidetransport auf der Donau im dritten Quartal 2017 stark zurückging (siehe Kapitel 2).

**+60%**  
**ANSTIEG DER  
FRANZÖSISCHEN  
GETREIDEERNTE IM JULI 2017  
GEGENÜBER JULI 2016**

<sup>4</sup> Quelle: <http://agreste.agriculture.gouv.fr>



# 02

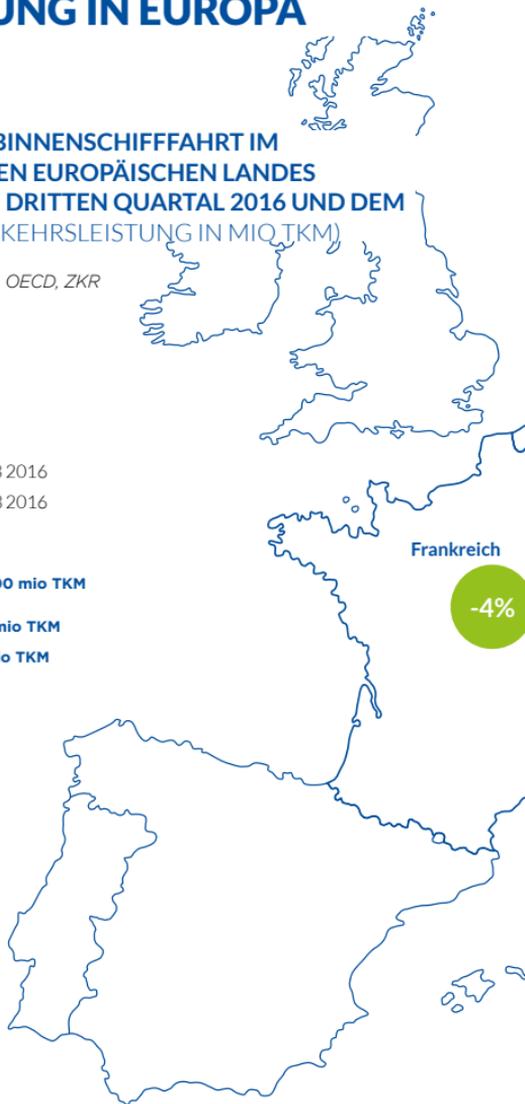
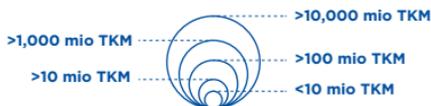
GÜTERVERKEHR  
AUF BINNEN-  
WASSERSTRASSEN  
UND IN HÄFEN

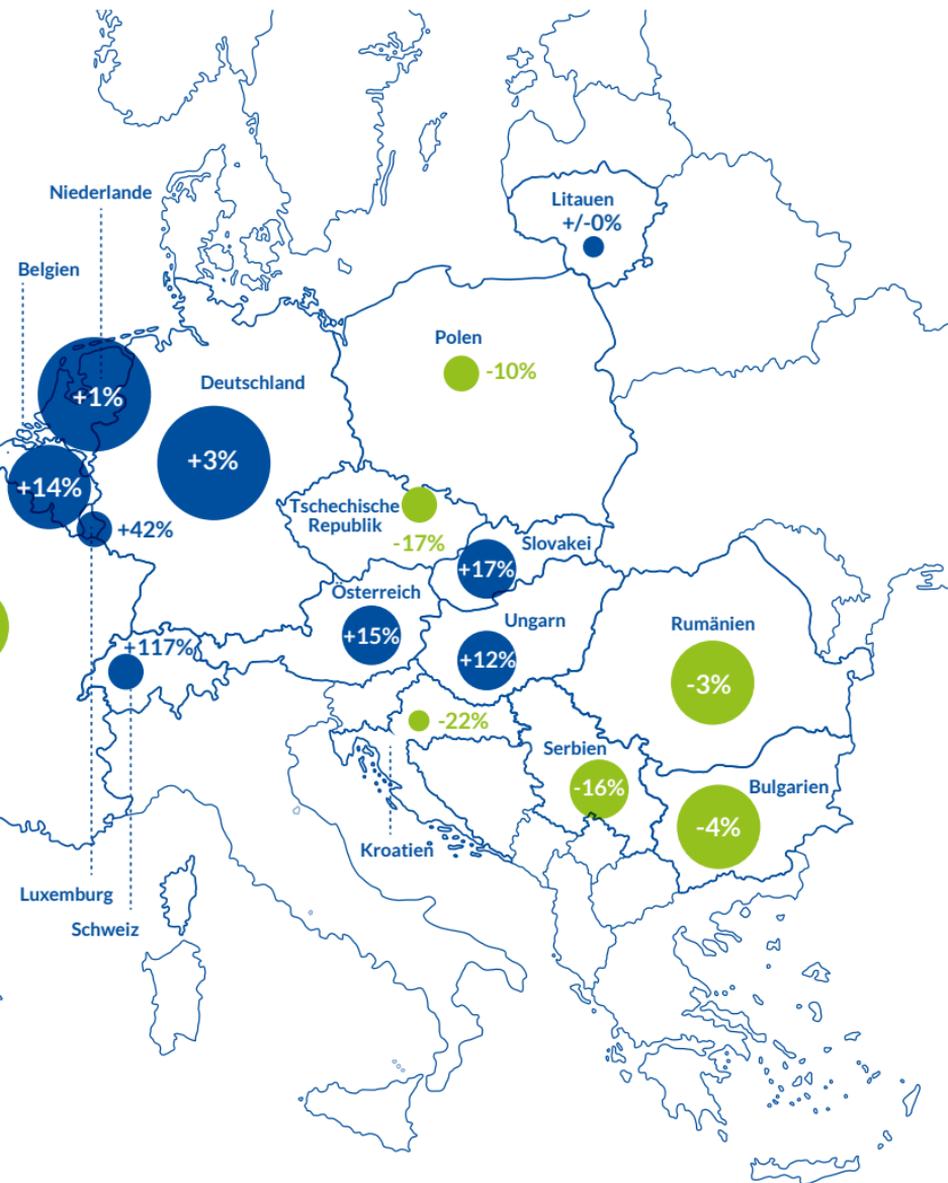
## VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

### VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET DES JEWEILIGEN EUROPÄISCHEN LANDES - VERGLEICH ZWISCHEN DEM DRITTEN QUARTAL 2016 UND DEM DRITTEN QUARTAL 2017 (VERKEHRSLEISTUNG IN MIO TKM)

Quelle: Nationale Statistikämter, Eurostat, OECD, ZKR

- Zunahme des Verkehrs in Q3 2017 vs Q3 2016
- Rückgang des Verkehrs in Q3 2017 vs Q3 2016

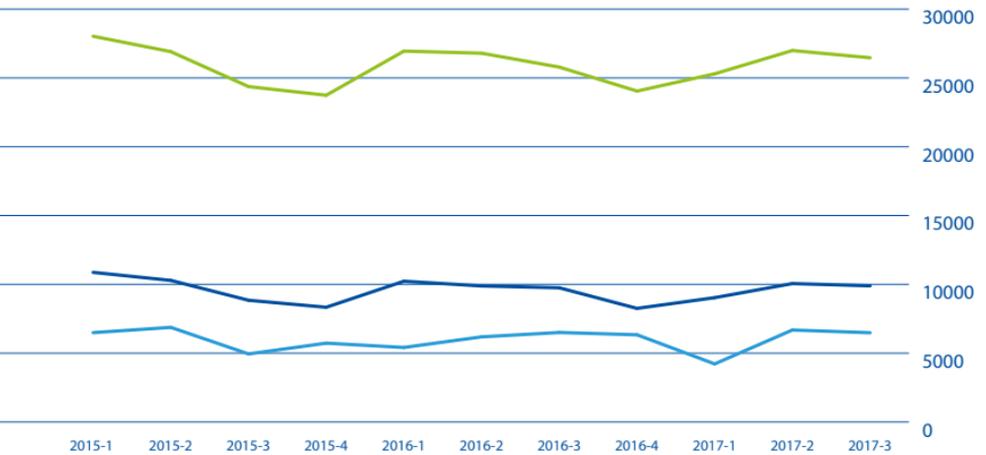




## ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLAISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT AUF RHEIN UND DONAU (VERKEHRSLAISTUNG IN MILLIONEN TKM)

Quelle: Destatis, Nationale Statistikämter

■ Traditioneller Rhein    ■ Donau  
■ Rhein, Nebenflüsse und Nord-Süd-Achse



# +1,5%

**STEIGERUNG DER  
TRANSPORTLEISTUNG AUF  
DEM TRADITIONELLEN  
RHEIN IN Q3 2017 VS  
Q3 2016**

- Auf dem traditionellen Rhein konnte sich die Verkehrsleistung nach der deutlichen Erholung (+11 %) zwischen dem ersten und dem zweiten Quartal 2017 auf einem hohen Niveau stabilisieren. Sie lag im dritten Quartal 2017 nur um 2 % unter dem Wert des zweiten Quartals 2017. Im Vergleich mit dem Vorjahr verzeichnete sie einen Zuwachs von 1,5 %. Den größten Beitrag leistete hierzu der Containertransport (+12,5 % basierend auf TKM), der einen Anteil von 18 % der Verkehrsleistung ausmacht.
- Der Verkehr auf den Zuflüssen des Rheins wurde durch die boomende Stahlproduktion, bessere Ernteergebnisse und auch durch die besseren Schifffahrtsbedingungen begünstigt. Im Vergleich zum dritten Quartal 2016 profitierten Mosel (+31 %) und Saar (+46 %) im dritten Quartal 2017 am stärksten, dank des hohen Transportaufkommens bei Eisenerz (und Getreide auf der Mosel) auf diesen Flüssen.
- Die Donauschifffahrt war vor allem durch zwei Hauptfaktoren beeinflusst. Erfreulich waren eine steigende Stahlproduktion und damit ein Anstieg beim Transport von Eisenerz und Metallen, der sich äußerst positiv auf die Transportnachfrage auf der oberen Donau auswirkte. Auf der anderen Seite führten schlechte Ernteergebnisse im Donaauraum zu weniger Getreidetransporten, dem zweiten Standbein der Donauschifffahrt.

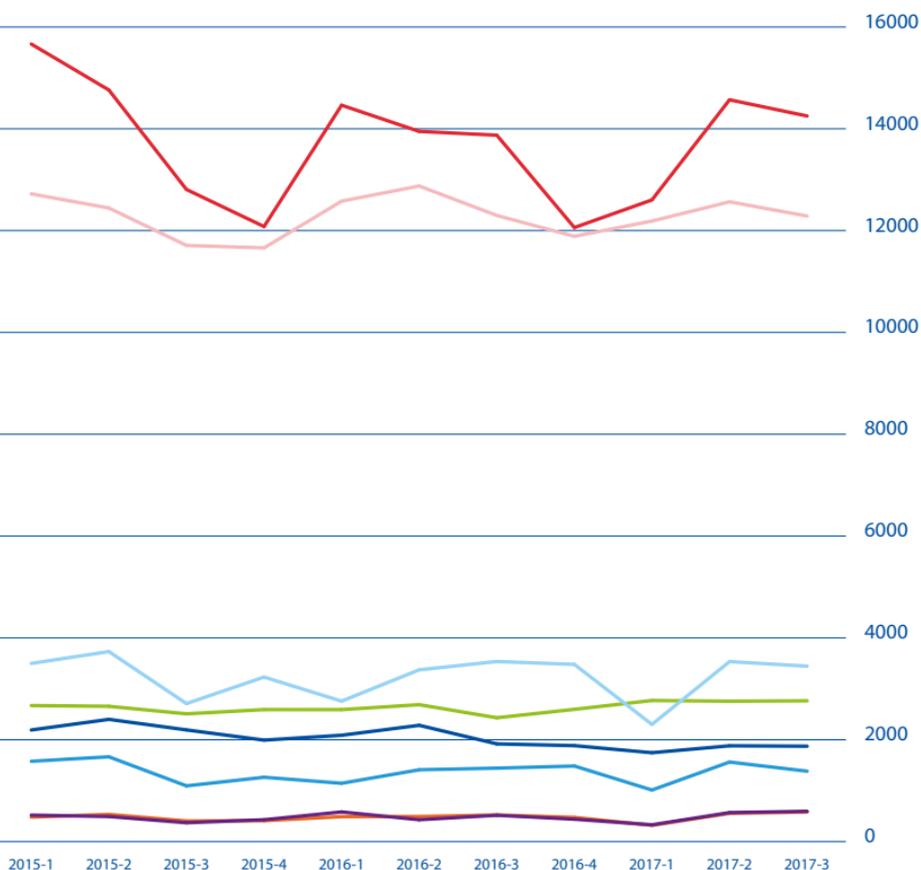


## VERKEHRSLEISTUNG IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN (QUARTALSDATEN - MILLIONEN TKM)

Quelle: Eurostat und Nationale Statistikämter

■ Deutschland    ■ Niederlande    ■ Rumänien    ■ Belgien  
■ Frankreich    ■ Bulgarien    ■ Österreich    ■ Ungarn



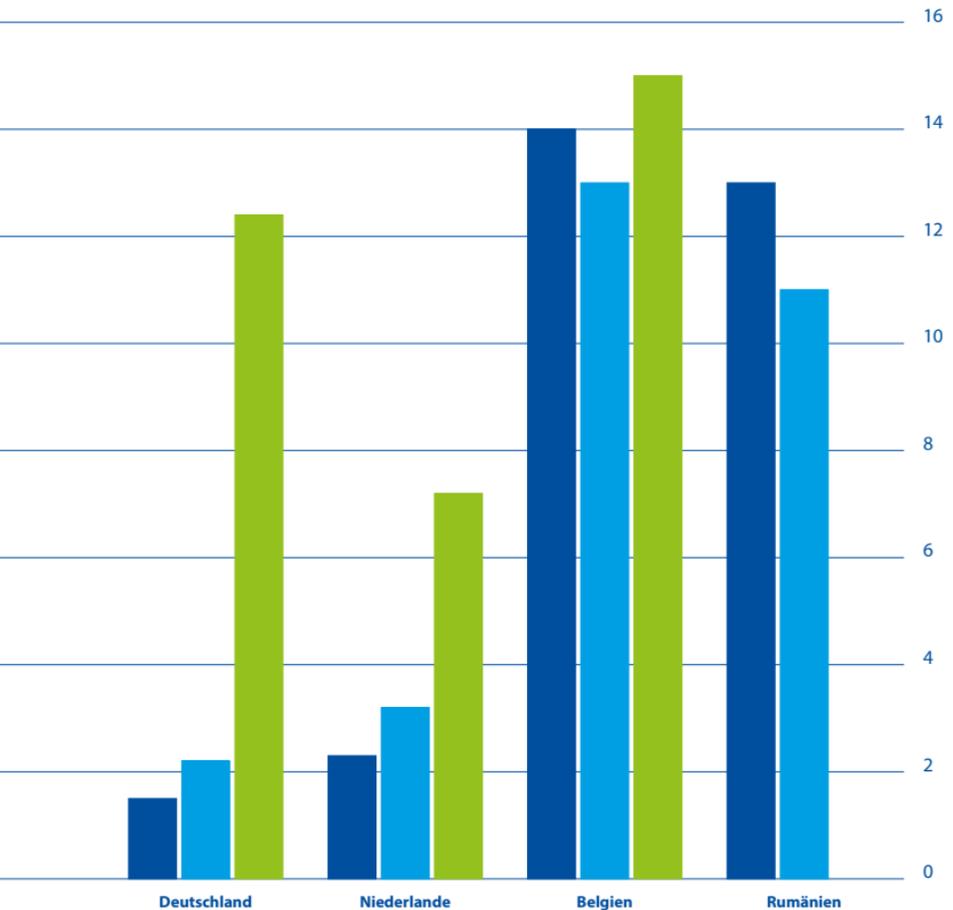
- Sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden fand nach den starken Erholungseffekten im zweiten Quartal 2017 eine gewisse Konsolidierung statt. Die bessere Wirtschaftslage, besonders im Bausektor, hatte positive Auswirkungen auf das Trockengütersegment. Auch die kurz- und mittelfristigen Aussichten sind in diesem Bereich besonders gut. Das stärkste Wachstum war im Containersegment zu beobachten.
- In Belgien verzeichneten alle wichtigen Gütersegmente eine positive Entwicklung - die höchste Wachstumsrate erreichten landwirtschaftliche Erzeugnisse, dank der guten Ernteergebnisse in Westeuropa im Jahr 2017. Ein Segment, das die Hälfte aller Trockengütertransporte in Belgien ausmacht, ist Sande, Steine und Baustoffe. Die Verkehrsleistung in diesem Bereich lag im dritten Quartal 2017 strukturell und zyklisch bedingt um 7 % höher als im dritten Quartal 2016 (siehe Kapitel 1 und den Abschnitt über den Hafenverkehr).
- In Frankreich kam es zu einem Anstieg der beiden größten Gütersegmente, d. h. von landwirtschaftlichen Erzeugnissen um 6 %, und von Sanden, Steinen und Baustoffen um 10 %. Zugleich ist in Frankreich das zuletzt genannte Segment sehr wichtig (mit einem Anteil von mehr als einem Drittel an der Gesamtverkehrsleistung). Negative Entwicklungen wurden bei der Kohlebeförderung (Dekarbonisierung) und auch beim Containertransport beobachtet.
- In Österreich ist das dominierende Produktsegment das Stahlsegment (Eisenerze, Metalle) mit einem Anteil von 40 % am Gesamtverkehr. Der Transport von Eisenerz und Metallen legte aufgrund einer steigenden Stahlproduktion erheblich zu: Die Zahlen der österreichischen Stahlproduktion waren im dritten Quartal 2017 um 13 % höher als im Vorjahreszeitraum.
- In Rumänien dämpfte der rückläufige Getreidetransport aus der mittleren Donauregion die Transportnachfrage im dritten Quartal 2017, aber eine steigende Stahlproduktion in der Donauregion wirkte als stabilisierende Kraft.

# TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT- UND CONTAINERTRANSPORT

ÄNDERUNGSRATE DER VERKEHRSLEISTUNG DER  
BINNENSCHIFFFAHRT IN VIER WICHTIGEN BINNEN-  
SCHIFFFAHRTSLÄNDERN (Q3 2017 VS Q3 2016 - %)

Quelle: Nationale Statistikämter

**Trockengüter** **Flüssiggüter** **Container**



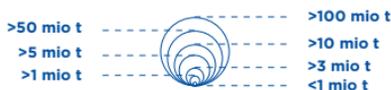
- In Deutschland profitierte der Containertransport stark von einer Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs für sieben Wochen im August und September 2017, aufgrund eines Unfalls bei Gleisbauarbeiten (Unfall in Rastatt<sup>5</sup>). Die Binnenschifffahrt auf dem Rhein bewies ihre freien Kapazitäten und ihre Zuverlässigkeit durch die Übernahme einer hohen Zahl an Containern, um die Logistikketten aufrecht zu erhalten.
- In den Niederlanden wurde der stärkste Anstieg (+12 %) bei der Ausfuhr von Waren in Containern in andere Länder beobachtet: 55 % dieser Containerströme gingen nach Deutschland, 37 % nach Belgien und 4 % nach Frankreich. Der zweitgrößte Anstieg war beim Containertransport innerhalb des Landes zu verzeichnen (+9 %).
- In Belgien wurden die Trockengütertransporte stark von den besseren Ernteergebnissen des Jahres 2017 unterstützt: die Verkehrsleistung bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen stieg um 36 %. Auch das größte Trockengütersegment (Sande, Steine, Baustoffe, mit einem Anteil von 50 % aller Trockengütertransporte im dritten Quartal 2017) verzeichnete einen signifikanten Anstieg (+7 %), aufgrund der wachsenden Aktivität im Bausektor.
- In Rumänien wiesen die beiden Hauptsegmente bei der Trockengüterbeförderung (landwirtschaftliche Erzeugnisse, Eisenerze und Metalle) unterschiedliche Ergebnisse auf. Während das Stahlsegment von der ansteigenden Stahlproduktion im Donauraum profitierte, litt der Getreidetransport unter einer Verschlechterung der Ernteergebnisse im mittleren Donauraum. Die Beförderung von Flüssiggütern hat einen sehr kleinen Anteil von nur 4 %, der Containertransport sogar nur 0,02 %.

<sup>5</sup>In der Nähe der deutschen Stadt Rastatt am Oberrhein war der Eisenbahnverkehr entlang der Rheinachse für sieben Wochen zwischen dem 12. August 2017 und dem 2. Oktober 2017 unterbrochen, weil ein Tunnel eingestürzt war.

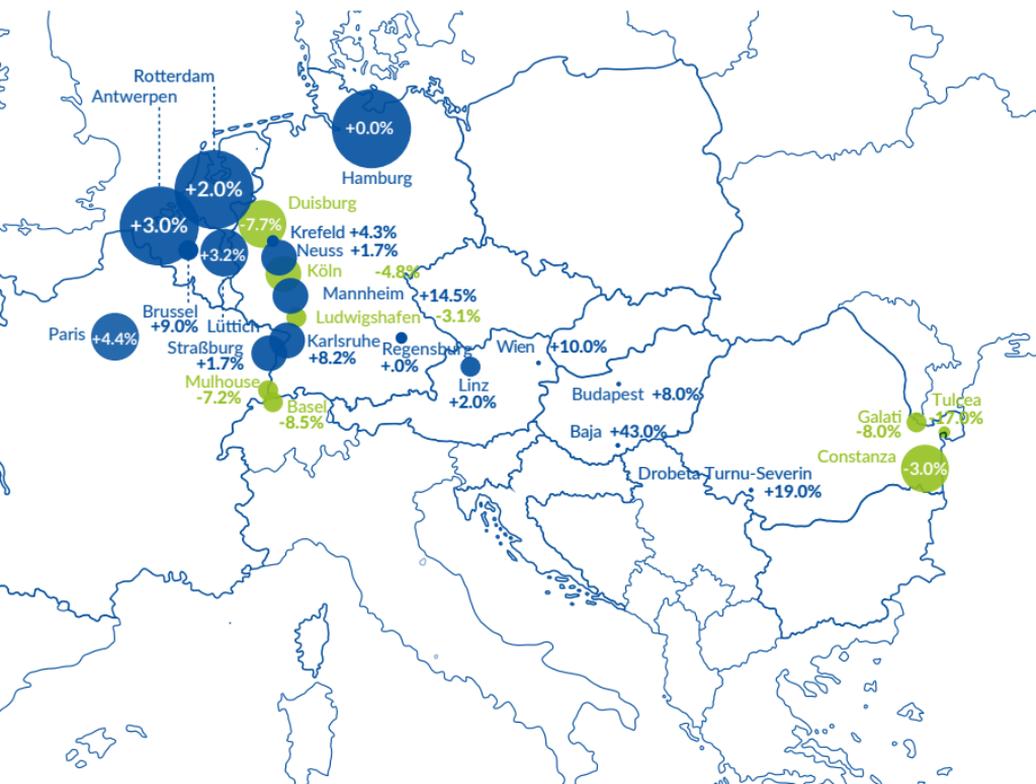
# WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN

## WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN (Q1+Q2+Q3) 2017, WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN (Q1+Q2+Q3) 2016 UND ÄNDERUNGSRATE ZWISCHEN BEIDEN ZEITRÄUMEN

Quelle: Destatis, Statistik Austria, Ungarisches Zentrales Statistikamt,  
Nationales Institut für die Statistik Rumäniens und Häfen genannt



- Anstieg des Verkehrs zwischen (Q1+Q2+Q3) 2016 und (Q1+Q2+Q3) 2017
- Rückgang des Verkehrs zwischen (Q1+Q2+Q3) 2016 und (Q1+Q2+Q3) 2017



- Die zehn größten Rheinhäfen: wasserseitiger Verkehr von 85,7 Millionen Tonnen in den ersten neun Monaten des Jahres 2017, verglichen mit 90 Millionen Tonnen im gleichen Zeitraum des Jahres 2016 - ein Rückgang von 5 %, verglichen mit einem Rückgang von 2 % beim Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein. Der Unterschied kann durch besondere Effekte in bestimmten Häfen erklärt werden.<sup>6</sup>
- Hafen Paris: der gesamte Wasserstraßenverkehr legte um 5 % zu. Sande, Steine und Baustoffe stiegen auch im Jahr 2017 weiterhin an, um insgesamt 9 %. Ihr Anteil am Gesamtverkehr wuchs innerhalb eines Jahres von 74 % auf 77 % - ein Ergebnis der günstigen wirtschaftlichen Bedingungen in diesem Segment und der zusätzlichen Bautätigkeit im Raum Ile-de-France (Projekt Grand Paris Express).
- Hafen Brüssel: Anstieg des Wasserstraßenverkehrs um 9 % aufgrund der positiven Entwicklung bei Sanden, Steinen und Baustoffen (eine Parallele zu den Ergebnissen auf nationaler Ebene in Belgien, den Niederlanden und Frankreich). Das Wachstum im Jahr 2017 kann auch durch die Bemühungen der Behörden des Hafens Brüssel erklärt werden, Unternehmen davon zu überzeugen, mehr Sande und Steine über Binnenwasserstraßen zu befördern (Initiativen für den Modal Shift).
- Hafen Lüttich: Anstieg des Wasserstraßenverkehrs um 3 %. Die beiden Produktsegmente mit den höchsten Wachstumsraten waren Holz/ Holzprodukte (+21 %) und Industrieerzeugnisse (+21 %). Die Kategorie Holz enthält Holzpellets, die von einem Kraftwerk zur Stromerzeugung verwendet werden. Dieses Kraftwerk war im Jahr 2005 weltweit das erste Kraftwerk, das von Kohle zu Biomasse umgewandelt wurde (siehe auch Kapitel 4).
- Hafen Linz: die Verkehrszahlen in einem der größten Donauhäfen stiegen im Lauf des Jahres stark an. Nach den Frachtverlusten im ersten Quartal 2017 aufgrund von Eis und Niedrigwasserständen waren die Transportergebnisse im zweiten Quartal um 18 % höher als im Vorjahr. Im dritten Quartal 2017 lag die Differenz sogar bei 35 %, begünstigt durch die ansteigende Stahlproduktion. In der Summe lag die Wachstumsrate für die ersten neun Monate des Jahres 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aufgrund der negativen Auswirkungen im ersten Quartal 2017 nur bei 2 %.

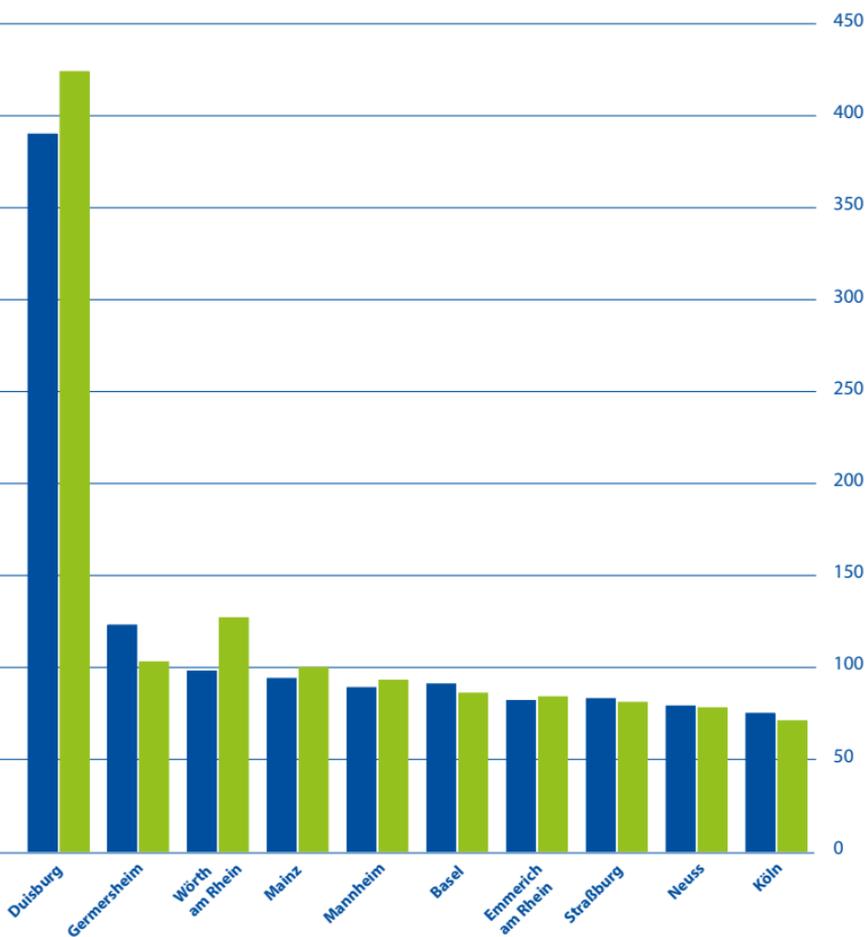
<sup>6</sup>Ein wichtiger Sondereffekt war ein Unfall im Hafen von Ludwigshafen im Oktober 2016, der zu einem starken Rückgang des Hafenverkehrs im Jahr 2017 führte.

## CONTAINERUMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN

WASSERSEITIGER UMSCHLAG VON CONTAINERN IN  
EUROPÄISCHEN BINNENHÄFEN (Q1+Q2+Q3) 2016 UND  
(Q1+Q2+Q3) 2017 (1000 TEU)

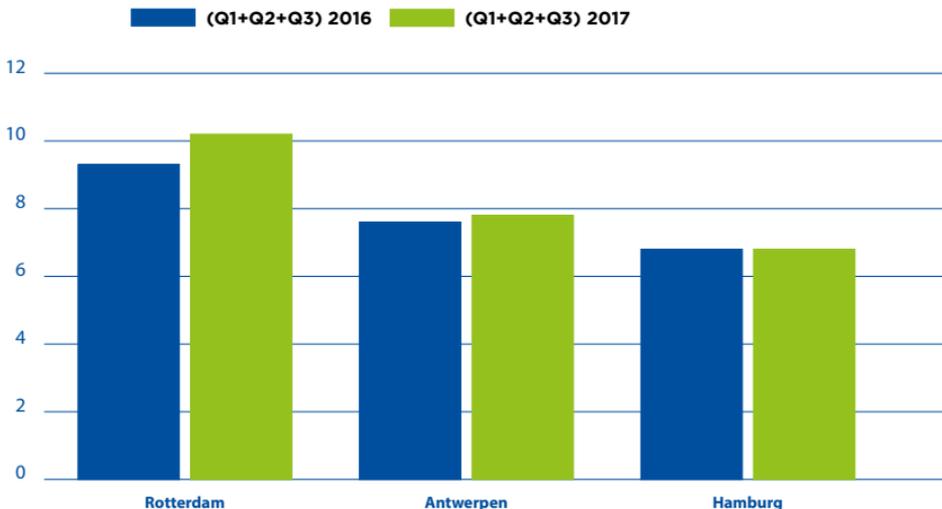
Quelle: Destatis, Port autonome de Strasbourg, Schweizerische Rheinhäfen

■ (Q1+Q2+Q3) 2016 ■ (Q1+Q2+Q3) 2017



**SEEUMSCHLAG VON CONTAINERN IN EUROPÄISCHEN SEEHÄFEN  
 IN (Q1+Q2+Q3) 2016 UND (Q1+Q2+Q3) 2017 (IN MIO TEU)**

Source: Hafen Rotterdam, Hafen Antwerpen, Hafen Hamburg



- Hafen Duisburg: im größten europäischen Binnenhafen, am Niederrhein gelegen, wurden in den ersten neun Monaten rund 265.000 Containerboxen mit einem Gesamtgewicht von 4 Millionen Tonnen durch Binnenschiffe umgeschlagen, im Vergleich zu 250.000 Boxen und 4,1 Millionen Tonnen Fracht im Vorjahreszeitraum.
- Hafen Duisburg: 67 % aller von Binnenschiffen in Q1-Q3 2017 umgeschlagenen Container waren beladen; dieser Anteil lag ein Jahr zuvor bei 64 %.
- Schweizerische Rheinhäfen: nach einem schwachen ersten Quartal im Jahr 2017 aufgrund der Niedrigwasserstände auf dem Rhein erlebte der wasserseitige Containerumschlag im dritten Quartal einen starken Impuls – der Unfall in Rastatt führte zu einer Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs entlang der Oberrheinschiene für sieben Wochen, was zu einem starken Modal Shift hin zur Binnenschifffahrt führte.

- Schweizerische Rheinhäfen: im September 2017 waren die TEU-Mengen um 36 % höher als im September 2016. Selbst als die Eisenbahnstrecken wieder in Betrieb genommen wurden, wies der Rheinverkehr ähnliche Wachstumsraten auf (Oktober: +31 %, November: 34 %). Es kann daher vermutet werden, dass große Teile des zusätzlichen Schiffsverkehrs, der durch den Unfall in Rastatt erzeugt wurde, auf dem Rhein bleiben werden.
- Die zehn größten Rheinhäfen: die Summe des wasserseitigen Containerumschlags in Q1-Q3 2017 war um 4 % höher als im Vorjahreszeitraum. Das Ergebnis für das gesamte Jahr 2017 wird noch wesentlich besser ausfallen, da die Auswirkungen des Unfalls in Rastatt im vierten Quartal immer noch spürbar waren.
- Hafen Paris: der Containerumschlag durch die Binnenschifffahrt stagnierte im Jahr 2017 auf einem hohem Niveau (162.000 TEU), aber innerhalb dieser Zahl stieg das Segment der städtischen Logistik - Containertransport mit Ursprung und Ziel innerhalb der Ile-de-France - deutlich an (+14 %) und erreichte 33.500 TEU.
- Hafen Brüssel: der Containerumschlag bestätigte sein Rekordniveau aus dem Jahr 2016, stieg weiter um 4 % und erreichte 31.000 TEU. Aufgrund dieses Wachstums denken die Hafenbehörden bereits über eine weitere Erweiterung des Containerterminals nach.

# +14%

**STÄDTISCHER  
WASSERSEITIGER  
CONTAINERVERKEHR IN  
PARIS 2017 IM VERGLEICH  
ZU 2016**





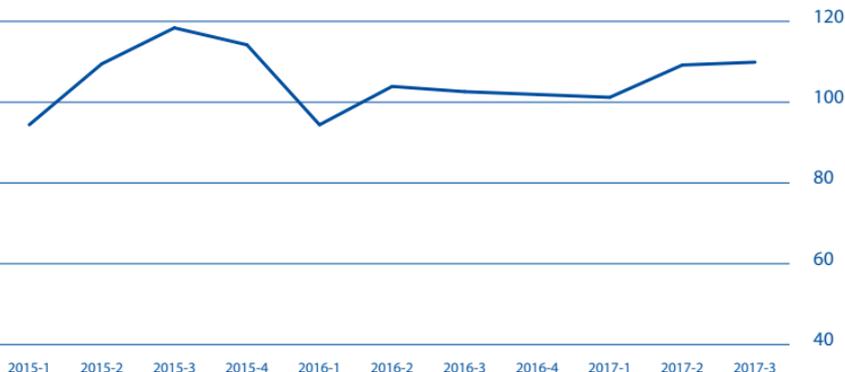
# 03

BETRIEBS-  
BEDINGUNGEN

## ■ UMSATZENTWICKLUNG IN EUROPA<sup>7</sup>

### UMSATZENTWICKLUNG IN DEN NIEDERLANDEN (2010=100) RHEINSTAAT MIT SCHWERPUNKT GÜTERSCHIFFFAHRT

Quelle: CBS



### UMSATZENTWICKLUNG IN UNGARN (2010=100) DONAUSTAAT MIT SCHWERPUNKT GÜTERSCHIFFFAHRT

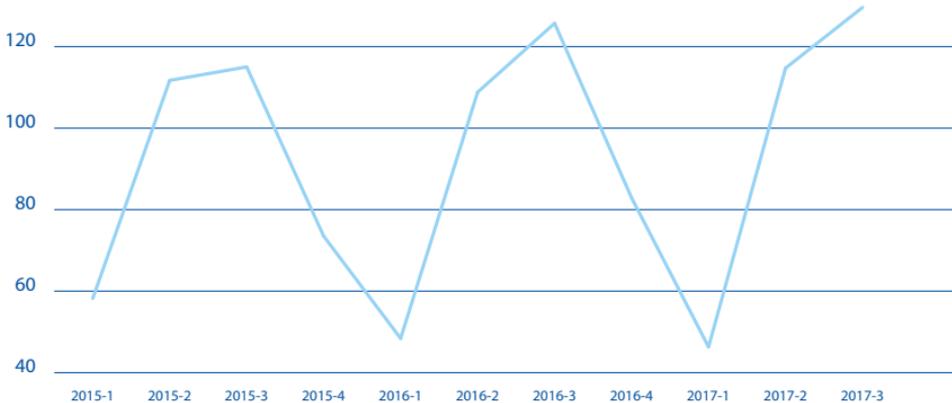
Quelle: Eurostat



<sup>7</sup> Aufgrund statistischer Einschränkungen sind Quartalsdaten zur Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt gegenwärtig nur für sehr wenige Länder verfügbar; EUROSTAT präsentiert Daten für den NACE-Sektor H50 (Water transport), der See- und Binnenschifffahrtsverkehr zusammen abdeckt. Basierend auf diesem Datensatz kann die Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt nur für Länder mit nahezu keiner Seeschifffahrt (Österreich, Ungarn) ermittelt werden. Für die Niederlande werden Umsatzdaten auf Quartalsbasis vom nationalen Statistikbüro (CBS) bereitgestellt.

## UMSATZENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH (2010=100) DONAUSTAAT MIT SCHWERPUNKT FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Quelle: Statistik Austria



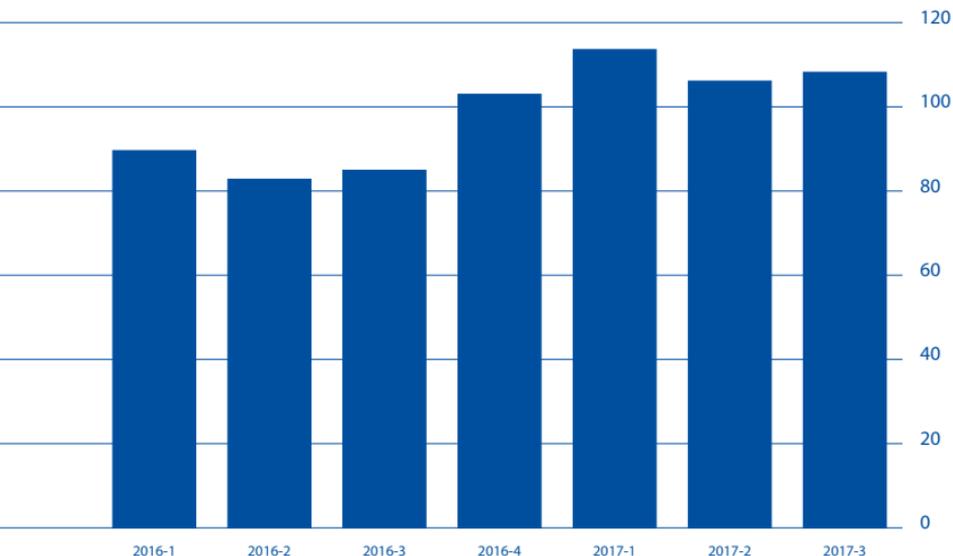
- Der Umsatz der Binnenschifffahrt in den Niederlanden lag im dritten Quartal 2017 um 7 % höher als im Vorjahreszeitraum. Dieser Anstieg war weit weniger stark als der Anstieg der Transportpreise, da die Gesamtverkehrsleistung im dritten Quartal 2017 nahezu stagnierte. Die Umsatzentwicklung bei anderen Verkehrsträgern in den Niederlanden im dritten Quartal 2017 war: Seeschifffahrt (+6, %), Straße (+5,5 %), Schiene (+4,1 %), gesamter Verkehrssektor (+ 4,8 %).
- Ungarn ist ein Land der mittleren Donau, in dem der Güterverkehr einen hohen Anteil am Umsatz der Binnenschifffahrt (fast 3/4) ausmacht. Der Umsatzanstieg im dritten Quartal 2017 (+18 % im Vergleich zum dritten Quartal 2016) verläuft parallel zum starken Anstieg der Transportnachfrage in diesem Quartal (+11,5 %), wenn auch in einer höheren Größenordnung.
- Österreich ist ein Land der oberen Donau, in dem die Fahrgastbeförderung einen sehr hohen Anteil am Umsatz (fast 2/3) ausmacht. Dies erklärt die saisonal starken Schwankungen, ein Muster, das typisch für die Fahrgastbeförderung ist. Der Umsatz im dritten Quartal 2017 lag um 3 % höher als im Vorjahreszeitraum. Eine Erklärung hierfür findet sich im Anstieg der Nachfrage nach Güterverkehr. Eine weitere Rolle spielt der Aufwärtstrend bei der Fahrgastbeförderung, sowohl hinsichtlich der Zahl der Unternehmen als auch ihres Anteils am Umsatz.

## FRACHTRATEN

### ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN\* IN DEN NIEDERLANDEN (JAHRESMITTEL 2015 = 100)

Quelle: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek

\*Hinweis: Durchschnittliche Entwicklung der Frachtraten für den Trockengüter-, Flüssiggüter- und Containerverkehr in den Niederlanden



- Die durchschnittlichen Transportpreise im Güterverkehr der Binnenschifffahrt in den Niederlanden blieben im dritten Quartal 2017 ungefähr auf dem gleichen Niveau wie im ersten und zweiten Quartal 2017. Während die Ursache für das hohe Niveau der Frachtraten im ersten Quartal 2017 in den Niedrigwasserständen gesehen werden kann, ist die Erklärung für das hohe Niveau der Frachtraten im zweiten und dritten Quartal 2017 stärker ökonomischen Gründen geschuldet.
- Tatsächlich brachten das zweite und dritte Quartal 2017 eine Erholung des Frachtverkehrs in den Niederlanden, während das Niedrigwasserphänomen auf einen sehr kurzen Zeitraum im Juli begrenzt war. Daher war das ziemlich hohe Niveau der Frachtraten im zweiten und dritten Quartal 2017 hauptsächlich der hohen Transportnachfrage geschuldet.

## ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN IM DONAURAUM (JAHRESMITTEL 2015 = 100)

Quelle: Donaukommission

\*Hinweis: Die Frachtraten basieren auf der Beförderung von Getreide und chemischen Erzeugnissen von Häfen der mittleren Donau

160

140

120

100

80

60

40

20

0

2016-1

2016-2

2016-3

2016-4

2017-1

2017-2

2017-3

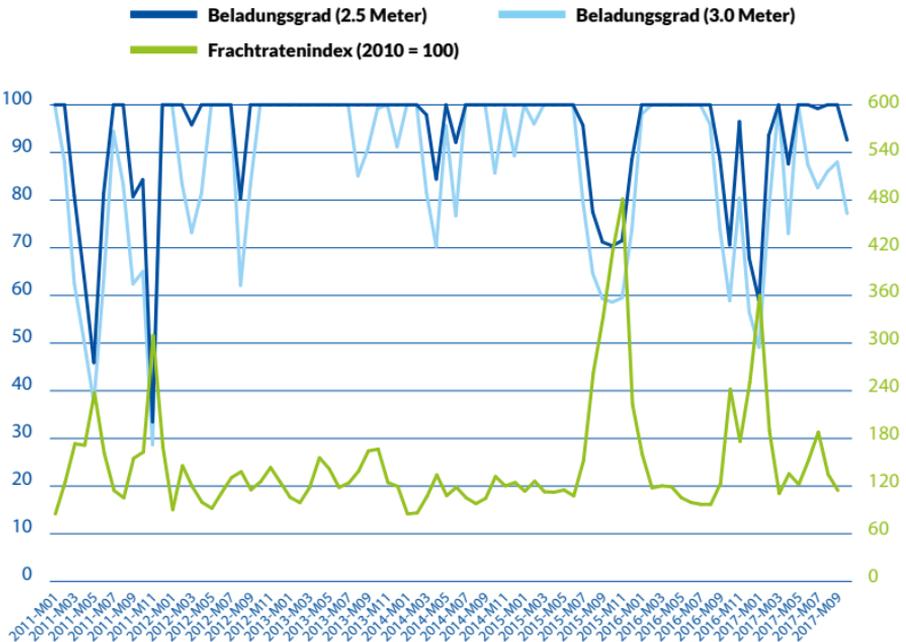
- Auf der Donau lagen die Frachtraten im dritten Quartal 2017 für die Beförderung von Getreide und Düngemittel von der mittleren Donauregion zu den Häfen am Schwarzen Meer unter dem Niveau des zweiten Quartals 2017. Der Einbruch bei den Getreidetransporten aufgrund schwächerer Ernteergebnisse erklärt diese Entwicklung nur teilweise. Ein weiterer Aspekt, der berücksichtigt werden muss, ist, dass die Frachtraten auch durch die Bunkertreibstoffkosten bestimmt werden, und diese Kosten stiegen auf der Donau im dritten Quartal 2017 stark an (um 7 % im Vergleich zum zweiten Quartal 2017).

- Die Frachtraten bei der Tankschifffahrt auf dem Rhein waren im Juli 2017 durch temporäre Produktionsbeschränkungen deutscher Raffinerien beeinflusst. Dies führte zu mehr Einfuhren über den Rhein und daher zu höheren Frachtraten. Niedrige Wasserstände im Juli spielten eine weitere Rolle. In den Monaten August und September sanken die Frachtraten wieder auf ein niedrigeres Niveau, aufgrund eines Wechsels von einer Contango- zu einer Backwardation-Situation auf dem Ölterminmarkt und der daraus resultierenden geringeren Transportnachfrage.

### MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD BEI KAUB AM MITTLERHEIN FÜR SCHIFFE MIT EINEM TIEFGANG VON 2,5 UND 3 METERN IM VERGLEICH ZUM FRACHTRATENINDEX\*

Quelle: ZKR und PJK International

\* Frachtraten in der Tankschifffahrt auf dem Rhein







# 04

HAFENDATENBLÄTTER  
ZU BIOMASSE UND  
AUSBLICK

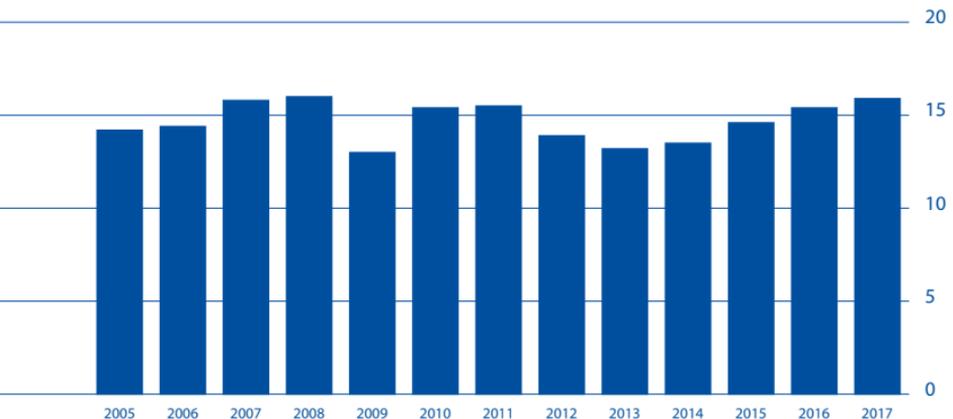
## ■ BIOMASSE IM HAFEN LÜTTICH



Der Hafen Lüttich wurde 1937 gegründet und ist der größte Binnenhafen in Belgien, sowie der drittgrößte Binnenhafen Europas. Ungeachtet eines Verkehrsrückgangs im Jahr 2012 (-10 % im Vergleich zu 2011) sowohl aufgrund einer makroökonomischen Rezession als auch der Stahlkrise, gelang es dem Hafen Lüttich, seine Aktivitäten umzustrukturieren, indem er den Güterverkehr aus den traditionellen Segmenten hin zu Containern und erneuerbaren Energien verlagerte. Das aktuelle Mengenwachstum erklärt sich hauptsächlich durch den Anstieg des Containerverkehrs und, in einem geringeren Maße, durch die steigende Bedeutung der Biomasse.

### ENTWICKLUNG DES WASSERSEITIGEN GÜTERVERKEHRS IM HAFEN LÜTTICH (IN MIO T)

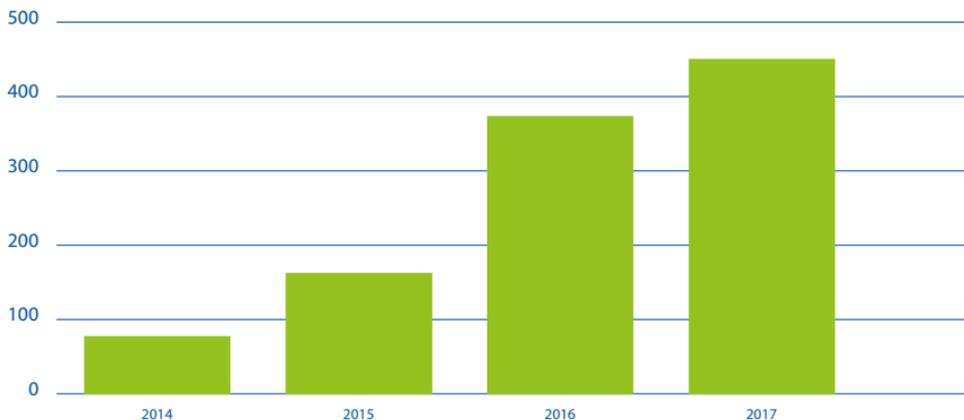
Quelle: Hafen Lüttich



- Ein wesentliches Element des Umstrukturierungsprozesses betrifft den Transport von Biomasse im Hafen Lüttich. Im Jahr 2005 wurde ein bestehendes Kohlekraftwerk an der Maas vollständig in ein Biomassekraftwerk umgewandelt. Diese Umwandlung war der erste 100-prozentige Wechsel von Kohle zu Biomasse weltweit.
- Nach einer schwierigen Periode, die mit einer niedrigen Profitabilität und hohen Holzpelletpreisen zusammenhing, nahm die Aktivität seit 2013 stark zu. Dies verursachte einen enormen Anstieg an zu transportierenden Holzprodukten: in Jahr 2016 stieg die Beförderung von Holzpellets um 130 % im Vergleich zu 2015, und im Jahr 2017 konnte ein Wachstum von 20 % im Vergleich zu 2016 verzeichnet werden.

### ENTWICKLUNG DER BEFÖRDERUNG VON HOLZPRODUKTEN IM HAFEN VON LÜTTICH (IN 1000 T)

Quelle: Hafen Lüttich



- Eine weitere Aktivität in Lüttich auf dem Feld der erneuerbaren Energien ist die Produktion von Biotreibstoff auf der Basis von Agrargütern. Für deren Logistik nutzt dieses Werk sowohl die Binnenschifffahrt als auch die Straße, wobei die Binnenschifffahrt für die Langstreckenbeförderung bevorzugt wird.

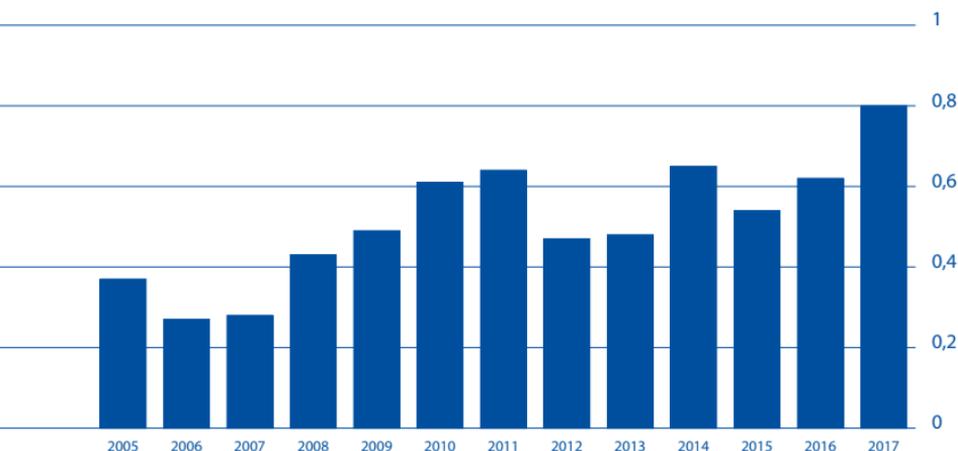
## BIOMASSE IM HAFEN STRAUBING-SAND



Der Hafen Straubing in Süddeutschland an der Donau (gegründet 1996) liegt in einer Region, in der landwirtschaftliche Erzeugnisse, Wälder und Holz reichlich vorhanden sind. Dies war einer der Hauptgründe, weshalb der Hafen die Strategie entwickelte, ein Zentrum der «grünen» Chemie zu werden. Die positive Entwicklung des wasserseitigen Güterverkehrs, der sich zwischen 2007 und 2017 nahezu verdreifachte, bestätigt das Potential der erneuerbaren Energien als ein Tätigkeitssegment für Binnenhäfen.

### ENTWICKLUNG DES WASSERSEITIGEN GÜTERVERKEHRS IM HAFEN STRAUBING (IN MIO T)

Quelle: Hafen Straubing

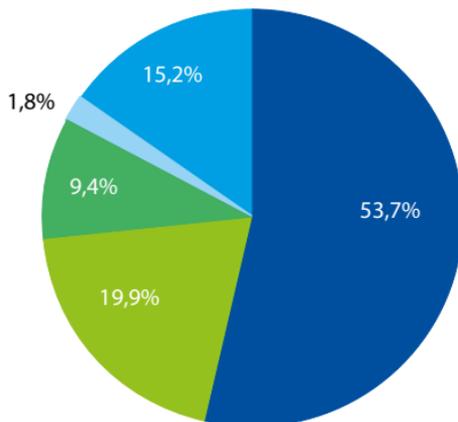


- Innerhalb des wasserseitigen Güterverkehrs ist der Anteil der Biomasse sehr hoch (85 %). Der größte Teil der Biomasse wird von einem Unternehmen für die Produktion von Rapsöl und zerkleinerter Rapssaat als Nebenprodukt verwendet. Das Öl wird auf der Schiene zu Unternehmen in Österreich und der Rheinregion transportiert, wo es weiter zu Biodiesel verarbeitet wird. Die zerkleinerten Rapssaaten sind ein Beitrag für die Nahrungsmittelindustrie in den Niederlanden und in Belgien.
- Abgesehen von dem reichen regionalen Angebot an Biomasse importiert der Hafen große Mengen von Biomasse mit dem Schiff auf der Donau aus Ungarn, Österreich und anderen Donaustaaten. Im Jahr 2016 hatten alle Donaustaaten zusammengenommen einen Anteil von 56 % an den gesamten wasserseitigen Verkehrsbeziehungen.
- Der Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt in Straubing stand im Jahr 2017 bei 19,8 %; dies ist deutlich über dem durchschnittlichen Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt in Deutschland.

### WASSERSEITIGER GÜTERVERKEHR IM HAFEN STRAUBING

(IM JAHR 2017, IN %)

Quelle: Hafen Straubing



## AUSSICHTEN FÜR DEN WELTHANDEL UND TRENDS

### RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAGINDEX

Quelle: Berechnungen des RWI und ISL basierend auf den Daten von 82 Häfen

■ Ursprüngliche Daten     ■ Saisonal und arbeitstäglich bereinigt  
■ Trend-Zyklus-Komponente



- Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index basiert auf Daten aus 81 Weltcontainerhäfen, auf die 60 % des weltweiten Containerumschlags entfallen. Dieser Index ist ein Frühindikator für den Welthandel und die Seecontainerschifffahrt.
- Dieser Index legte im Lauf des Jahres 2017 um 5,4 % zu. Sein Wachstum war ähnlich stark wie im Jahr 2016. Die Steigerung im Jahr 2016 und 2017 zeigt an, dass die Schwäche des Welthandels, die 2015 zu beobachten war, überwunden ist.



## TRENDS FÜR DIE BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE 2018 IN RHEINSTAATEN

Quelle: ZKR-Analyse auf der Basis von makroökonomischen und sektorbezogenen Daten

	Haupttreiber	Nachfragetrend für Beförderungen 2018 vs. 2017
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	Ernteergebnisse	Anstieg
Eisenerze	Stahlproduktion	Anstieg
Metalle	Stahlproduktion	Anstieg
Kohle	Wetter und Energiepolitik, teilweise Stahlproduktion	Rückgang
Sande, Erden und Baustoffe	Bautätigkeit	Anstieg
Container	Welthandel	Anstieg
Mineralölprodukte	Ölpreise und Raffinerieausstoß	Rückgang
Chemikalien	Chemieproduktion	Stabil



- Die einzige Änderung im Ausblick im Vergleich zum vorherigen Bericht betrifft die Mineralölprodukte. Selbst wenn davon ausgegangen wird, dass die Ölpreise im Jahr 2018 in einem begrenzten Umfang steigen, wird erwartet, dass die Transportnachfrage für Mineralölprodukte im Jahr 2018 leicht zurückgehen wird. Gründe sind nicht nur die steigenden Preise auf den Spotmärkten, sondern auch der Wechsel von einer Contango- zu einer Backwardation-Situation auf dem Ölterminmarkt, eine Entwicklung, die normalerweise eine sinkende Transportnachfrage nach sich zieht.<sup>8</sup>
- Im Jahr 2017 haben sich die Ernteergebnisse in Frankreich von dem sehr niedrigen Niveau des Jahres 2016 erholt. Dies wird daher die Transportnachfrage in diesem Segment im Jahr 2018 auf den französischen Wasserstraßen, der Mosel und dem Rhein, ansteigen lassen. Im Donaauraum ist jedoch die Transportnachfrage im Jahr 2018 aufgrund der dort schlechteren Ernteergebnisse schwächer als im Vorjahr.
- Für die Stahlindustrie waren die Produktionszahlen für das Jahr 2017 insgesamt sehr positiv, und der weitere Ausblick für die Stahlindustrie hat sich, dank eines synchronisierten globalen Aufschwungs (siehe Kapitel 1) aufgehellt, was sich in einem starken Anstieg der Stahlproduktion ausdrückt.
- Der Rückgang des Kohleverbrauchs beschleunigt sich. In Deutschland sank der Kohleverbrauch im Jahr 2017 um 10,4 %. Im Elektrizitätssektor wurde Kohle durch mehr erneuerbare Energien und mehr Erdgas ersetzt. Darüber hinaus wurden mehrere Kohlekraftwerke vom Netz genommen. Nur in der Stahlindustrie stieg der Kohleverbrauch im Jahr 2017 leicht an, um 0,6 %.
- Die Aufwärtsentwicklung bei der Bauindustrie setzt sich fort, wie neue Zahlen bestätigen, besonders in den Niederlanden. Die Beförderung von Sanden, Steinen und Baustoffen wird durch diese Entwicklung weiter gefördert. Es wird angenommen, dass selbst steigende Hypothekenzinsen diesen Aufwärtstrend der Bauindustrie nicht stoppen werden.
- Der Indikator für den Welthandel (RWI/ISL-Index) zeigte im Jahr 2017 ein Wachstum von 5,4 % und weist auf eine klare Beschleunigung beim Welthandel hin. Der Ausblick auf den Welthandel für das Jahr 2018 und 2019 ist im Wesentlichen positiv.
- Es wird erwartet, dass die chemische Produktion im Jahr 2018 nur sehr langsam wächst. Daher ist der Ausblick für die chemische Industrie ebenfalls stabil, mit der Möglichkeit eines leichten Anstiegs.

<sup>8</sup> Contango ist eine Situation, die den zukünftigen Ölmarkt betrachtet, wenn Kontrakte für den Kauf und Verkauf von Öl in der Zukunft einen steigenden Ölpreis andeuten (ausgedrückt durch das Verhalten der Ölhändler). In diesem Fall wächst der Transport von Ölprodukten, da mehr Ölprodukte in Speicherdepots geliefert werden. Von diesen Depots werden die Ölprodukte an die Kunden geliefert, sobald der Preisanstieg stattgefunden hat. Ein Wechsel des Musters am Ölterminmarkt, von Contango zu Backwardation, schwächt jedoch das Profitpotential dieses Handels und senkt die damit zusammenhängenden Transportaktivitäten.

## ■ GLOSSAR

**MRD:** Milliarde

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

**EU:** Europäische Union

**EUROPA:** Die europäische Binnenschifffahrt im Sinne dieses Berichts bezieht zwei Länder, die nicht der Europäischen Union angehören, nämlich die Schweiz und Serbien, mit ein

**FRACHTRATE:** Preis für die Beförderung eines Gutes zwischen zwei Orten

**BIP:** Bruttoinlandsprodukt

**IWT (INLAND WATERWAY TRANSPORT):** Transport auf Binnenwasserstraßen

**BELADUNGSGRAD:** Prozentsatz der maximalen Schiffsbeladung

**MIO:** Million

**OECD:** Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

**PP:** Prozentpunkte

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

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

**RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX:** Index des weltweiten Containerumschlags in Häfen

**TKM:** Tonnenkilometer (Verkehrsleistungseinheit, die sich aus dem Produkt der beförderten Gütermenge und der zurückgelegten Transportstrecke ergibt)

**TRADITIONELLER RHEIN:** Rhein von Basel bis zur Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland

**UMSATZ:** Umsatzvolumen abzüglich Umsatzsteuer

**WTI:** West Texas Intermediate (Rohölsorte, die als Maßstab zur Festlegung von Erdölpreisen verwendet wird)

## NATIONALE STATISTIKÄMTER

Kurzbezeichnung	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Statistik	Statistik Austria	Bundesanstalt Statistik Österreich	Österreich
Statbel	Algemene Directie Statistiek / Direction générale Statistique	Generaldirektion Statistik Belgien	Belgien
NSI	НАЦИОНАЛЕН СТАТИСТИЧЕСКИ ИНСТИТУТ	Nationales Statistisches Institut	Bulgarien
DZS	Državni Zavodza Statistiku	Zentrales Statistikaamt Kroatiens	Kroatien
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky	Verkehrsministerium der Tschechischen Republik	Tschechische Republik
FTA	Liikennevirasto	Finnisches Verkehrsamt	Finnland
VNF	Voies Navigables de France	Staatl. Wasserstraßenverwaltung in Frankreich	Frankreich
destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt Deutschland	Deutschland
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Ungarisches Zentrales Statistikaamt	Ungarn
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministerium für Infrastruktur und Verkehr	Italien
AIPo	Agenzia Interregionale per il fiume Po	Interregionale Agentur für den Fluss Po	Italien
OPS	Oficialiosios Statistikos Portalas	Statistik Litauen (Amtliches Statistikportal)	Litauen
STATEC	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	Nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsstudien des Großherzogtums Luxemburg	Luxemburg
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Statistik Niederlande	Niederlande
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Statistisches Zentralamt Polen	Polen
P3C	Републички завод за статистику	Statistikaamt der Republik Serbien	Republik Serbien
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationales Institut für Statistik	Rumänien
Slovstat	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Statistikaamt der Slowakischen Republik	Slowakische Republik
Trafa	Trafikanalys	Amt für Verkehrsanalyse	Schweden
DfT	Department for Transport	Ministerium für Verkehr	Vereinigtes Königreich

## WEITERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
European Commission	Europäische Kommission	EU
Ports mentioned in the report	Im Bericht genannte Häfen	EU
International Monetary Fund (IMF)	Internationaler Währungsfond (IWF)	Welt
OECD	OECD	Welt
World Steel Association	Weltstahlverband	Welt
AG Energiebilanzen	AG Energiebilanzen	Deutschland
Bundesamt für Güterverkehr	Bundesamt für Güterverkehr	Deutschland
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt	Niederlande
Federal Reserve Bank of St. Louis	US-Amerikanische Notenbank / Distrikt St. Louis	USA
Agreste	Agreste	Frankreich
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Deutschland
PJK International	PJK International	Niederlande
Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung	RWI - Leibniz-Institute for Economic Research	Deutschland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Wirtschaftsvereinigung Stahl	Deutschland
Oilprice.com	Oilprice.com	Vereinigtes Königreich

## ■ METHODOLOGIE

### **Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und in Häfen**

Europa im Sinne des Kapitels 2 umfasst alle europäischen Länder, die Quartalsdaten zum Binnenschiffsverkehr bereitstellen. Diese Länder sind auf der Karte zur Verkehrsleistung in Europa (siehe Karte in Kapitel 2) 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.

Soweit vorhanden, wird Stückgut den Trockengütern zugerechnet.

## ■ HAFTUNGSAUSSCHLUSSERKLÄRUNG

Die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, erfolgt auf eigenes Risiko des Nutzers. Die Europäische Kommission, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihr Sekretariat haften in keiner Weise für die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, oder für sich daraus ergebende Konsequenzen.

Die in der Studie dargestellten Tatsachen und ausgedrückten Meinungen sind jene der Autoren und repräsentieren nicht zwangsläufig auch die Position der Europäischen Kommission, ihrer Dienststellen oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu dem betreffenden Thema.

Diese Mitteilung stellt keine förmliche Verpflichtung für die genannten Organisationen dar.

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

## **MITWIRKENDE**

### **SEKRETARIAT DER ZKR**

**Norbert KRIEDEL** (Ökonom)

**Lucie FAHRNER** (Kommunikation)

**Angelika ESPENHAHN** (Projektkoordination)

**Kenza BOUSEDRA** (Praktikantin Marktbeobachtung)

**Victoire NAGY** (Praktikantin Kommunikation)

Kontakt: [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

## **IN PARTNERSCHAFT MIT**

**Donaukommission**

**Moselkommission**

**Savakommission**

**EBU**

**ESO**

**IVR**

## **DESIGN VON PRESS-AGRUM**

**Nicolas LAURENT** (Koordination)

**Lucie GANGLOFF** (Design)

[www.press-agrum.com](http://www.press-agrum.com)

## **ÜBERSETZUNG**

**Christophe HENER** (Französisch)

**Barbara VOLLATH-SOMMER** (Deutsch)

**Pauline de ZINGER** (Niederländisch)

**Veronica SCHAUINGER-HORNE** (Englisch-Korrekturlesen)

---

Impressum: April 2018

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

In Partnerschaft  
mit

