

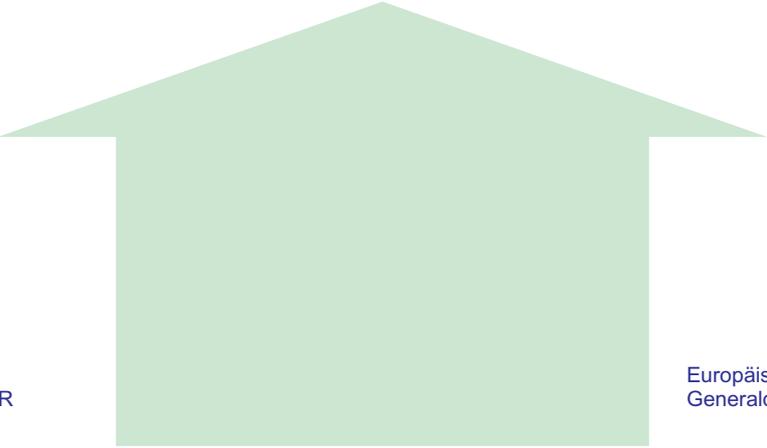
**MARKTBEOBACHTUNG  
DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT  
2005 - II**



Herausgeber: Sekretariat der ZKR



Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr





## Vorwort

Nachdem in der ersten Publikation zur Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt vor allem die methodische Vorgehensweise abgesteckt und im Rückblick auf drei Jahre eine Bewertung der wirtschaftlichen Lage der Binnenschifffahrt vorgenommen wurde, verlagert sich in der vorliegenden zweiten Publikation das Gewicht stärker auf die Funktion als Instrument zur Konjunkturbeobachtung. Vorliegende Veröffentlichung fällt insgesamt weniger detailliert aus als die vorhergehende und die folgende, da zum Zeitpunkt der Erstellung noch keine vollständigen Daten zu den Flotten und zu den beförderten Gütern insgesamt für das Jahr 2005 vorliegen. Die vollständigen Daten zu Angebot und Nachfrage 2005 enthält dann die auf Ende des ersten Halbjahres 2006 angesetzte nächste Publikation.

Hier werden nun auf der Grundlage der bisher vorliegenden Angaben die Entwicklung von Beförderungsangebot und –nachfrage in der unmittelbaren Vergangenheit erörtert und die betriebswirtschaftlichen Daten für das Geschäftsjahr 2004 ausgewertet. In Bezug auf Angebot und Nachfrage werden die ersten 9 Monate des Jahres 2005 bzw. sofern möglich das gesamte Jahr bewertet. Räumlich beschränkt sich das Beobachtungsgebiet nach wie vor auf die Rheinanliegerstaaten sowie Belgien und Österreich.

Zweck der betriebswirtschaftlichen Analyse auf der Grundlage des Geschäftsjahres 2004 ist zum einen dessen Bewertung, zum anderen jedoch auch der Versuch, bereits jetzt eine Einschätzung zu versuchen, wie sich die Bedingungen für den Schiffsbetrieb 2005 entwickeln konnten und was sich für den Schiffsbetrieb 2006 abzeichnet. Die Stichprobe, die für das Geschäftsjahr 2004 ausgewertet wurde, ist doppelt so umfangreich wie die Stichprobe des Jahres 2003. Bedauerlicherweise beschränkt sich die Stichprobe nach wie vor auf Schiffe, die in den Niederlanden betrieben werden. Für dieses Geschäftsjahr und ebenso für die Auswertung der Frachtpreise ist die Unterstützung durch die Gewerbeverbände unerlässlich, deren Vertreter unmittelbar auf dem Markt aktiv sind.



# Inhalt

## Allgemeine Einleitung

### Kapitel 1: Analyse der Beförderungsnachfrage

#### A. Entwicklung des Wirtschaftswachstums in Europa

#### B. Entwicklung der Binnenschifffahrt in den Staaten

#### C. Entwicklung der Binnenschifffahrt nach Gebieten und Güterkategorien:

- a) Aktivität in den Seehäfen der Benelux-Länder
- b) Wasserstraßennetz Frankreich
- c) Wasserstraßennetz Flandern
- d) Wasserstraßennetz Niederlande
- e) Wasserstraßennetz Deutschland
  - 1) Landwirtschaftliche Erzeugnisse
  - 2) Kohle
  - 3) Erdölerzeugnisse
  - 4) Metallindustrie
  - 5) Baustoffe
  - 6) Fertigwaren und Containerbeförderungen
  - 7) Chemische Stoffe

### Kapitel 2: Analyse des Beförderungsangebots

#### Neuer Schiffsraum auf dem Markt

### Kapitel 3: Navigation

#### Wasserführung

### Kapitel 4: Betriebswirtschaftliche Analyse

#### Bewertung der mikroökonomischen Situation im Jahr 2004

- 1) Frachtniveau im Verhältnis zu den Leistungen und zur Wasserführung
- 2) Umsatzentwicklung im Jahr 2004
- 3) Analyse der Veränderung der verschiedenen Aufwandskosten

#### Ergebnisse und Vorausschau



## Allgemeine Einleitung

Im Rahmen des Projekts Marktbeobachtung ist es Ziel der vorliegenden zweiten Publikation, der ersten Publikation aktuellere Daten und insbesondere Angaben zu den betriebswirtschaftlichen Aspekten des Geschäftsjahres 2004 hinzuzufügen.

Zum Jahresbeginn 2006 ist eindeutig festzustellen, dass die wirtschaftliche Aktivität in Europa und insbesondere der Handel mit Südostasien auf hohem Niveau liegen. Ohne die weltweite Nachfrage, die mit Blick auf die Wachstumsraten und das Entwicklungspotenzial in jenem Teil der Welt noch einige Jahre lang anhalten dürfte, gäbe es keine vergleichbare Beförderungsnachfrage von und zu den Seehäfen in Europa und in der Binnenschifffahrt. Dies betrifft insbesondere den Transport von Erzeugnissen, die in unmittelbarem oder mittelbarem Bezug zur Eisen- und Stahlindustrie stehen, sowie den Containerverkehr.

Für die Binnenschifffahrt kommt es derzeit entscheidend darauf an, dass sie sich dieser Nachfrage gewachsen zeigt und so Marktanteile gewinnt, insbesondere im Bereich der Containerbeförderung.

Probleme im Zusammenhang mit unterdurchschnittlicher Wasserführung des Rheins über längere Zeiträume sind außerdem ein Hinweis darauf, dass die Binnenschifffahrt trotz aller Anstrengungen im Bereich der Infrastruktur doch bis zu einem gewissen Punkt den meteorologischen Einflüssen unterliegt. Dies ist eine Schwachstelle, die sich hinsichtlich der Zuverlässigkeit nachteilig auf das Image der Binnenschifffahrt auswirkt.

Dieser Faktor ist bei Investitionsentscheidungen und auch in technischer Hinsicht bei der Konzeption der Schiffe entsprechend zu berücksichtigen. Denn mit großen Schiffen lassen sich zwar bei guten Bedingungen erheblich Einsparungen erzielen, bei von der Norm abweichender Wasserführung entstehen jedoch dadurch erhebliche Nachteile, denn dann sie können dann nur mit reduzierter Kapazität und geringerer Produktivität fahren.



## Kapitel 1: Analyse der Beförderungsnachfrage

### A. Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung

Bei der Abfassung des vorliegenden Kommentars Anfang März 2006 standen sowohl seitens der OECD als auch von EUROSTAT nur Schätzwerte zur Entwicklung des BIP in den europäischen Staaten zur Verfügung; diese wiesen allerdings auf eine Verlangsamung des Wachstums des BIP in Europa sowohl in der Eurozone als auch im erweiterten Europa. Die Wachstumsraten lagen 2005 in der Eurozone bei +1,3 % (gegenüber +2,1 % im Jahr 2004) und im erweiterten Europa bei +1,6 % (gegenüber +2,4 % im Jahr 2004).

Allgemein ist auch im letzten Quartal 2005 ein deutlicher Wachstumsrückgang zu verzeichnen.

Bei den wichtigsten Handelspartnern hatten Japan und die USA 2005 eine deutliche Steigerung ihres BIP zu verzeichnen, wobei sogar eine Steigerung im vierten Quartal zu beobachten war.

Dies bedeutet wohl, dass die Beförderungsnachfrage in Europa vor allem an den Import und Export gekoppelt ist. Auf der unten dargestellten Tabelle fällt auf, dass die Steigerungsrate der nationalen Güterbeförderungen in den meisten Fällen höher ist als die der internationalen Güterbeförderungen. Man kann dies durch die starke Entwicklung der Gütertransporte auf den Wasserstraßen erklären, die bis vor kurzem nur wenig ausgelastet waren. Dazu kommt auch noch die Tatsache, dass sich diese Steigerungsraten auf bedeutend kleinere Mengen beziehen, als die, die im internationalen Verkehr befördert werden.

### B. Entwicklung der Binnenschifffahrt in den Staaten

(in 1000 000 tkm)

(Übersichtstabelle)

Land	Art der Beförderung	Jan. – Sept. 2004	Janv. – Sept. 2005	Entwicklung in %
<b>Deutschland</b>				
	national	8258,30	9192,5	11,31 %
	international	39163,00	41677,70	6,42 %
	<b>gesamt</b>	<b>47421,30</b>	<b>50870,20</b>	<b>7,27 %</b>
<b>Österreich</b>				
	national	27,40	29,00	5,84 %
	international	1405,60	1247,80	-11,23 %
	<b>gesamt</b>	<b>1433,00</b>	<b>1276,80</b>	<b>-10,90 %</b>
<b>Belgien</b>				
	national	2277,00		
	international	4004,00		
	<b>gesamt</b>	<b>6281,00</b>		
<b>Frankreich</b>				
	national	2958,00	3485,00	17,82 %
	international	2307,00	2475,00	7,28 %
	<b>gesamt</b>	<b>5265,00</b>	<b>5960,00</b>	<b>13,20 %</b>
<b>Ungarn</b>				
	National	3,00	4,10	36,67 %
	International	1407,30	1659,60	17,93 %
	<b>gesamt</b>	<b>1410,30</b>	<b>1663,70</b>	<b>17,97 %</b>

Land	Art der Beförderung	Jan. – Sept. 2004	Janv. – Sept. 2005	Entwicklung in %
<b>Luxemburg</b>				
	National	-		
	International	-		
	<b>Total</b>	-		
<b>Niederlande</b>				
	National	6590,00		
	International	21486,00		
	<b>Total</b>	<b>28076,00</b>		
<b>Polen</b>				
	National	454,80	459,20	
	International			
	<b>Total</b>	<b>454,80</b>	<b>459,20</b>	<b>0,97 %</b>
<b>Tschechische Republik</b>				
	National	16,30	29,00	77,91 %
	International	16,50	19,40	17,58 %
	<b>Total</b>	<b>32,80</b>	<b>48,40</b>	<b>47,56 %</b>
<b>Slovaakey</b>				
	National	0,40	3,00	650,00 %
	International	535,90	598,50	11,68 %
	<b>Total</b>	<b>536,30</b>	<b>601,50</b>	<b>12,16 %</b>
<b>Schweiz</b>				
	National	34,10	36,30	6,45 %
	International	0,80	1,10	37,50 %
	<b>Total</b>	<b>34,90</b>	<b>37,40</b>	<b>7,16 %</b>
<b>Total wenn Angaben für beide Jahre vorhanden</b>		<b>56588,40</b>	<b>60917,20</b>	<b>7,65%</b>

Die genannten Daten belegen eine deutliche Steigerung der tkm auf den europäischen Binnenwasserstraßen in den ersten neun Monaten des Jahres 2005. Auch wenn endgültige Daten für das letzte Quartal 2005 noch nicht vorliegen, ist bereits jetzt allgemein bekannt, dass wegen nachhaltig geringer Wasserführung in diesem Zeitraum der Zuwachs der tkm-Leistung zum Ende des Jahres abgebrochen ist.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegt leider kein ausreichend vollständiges Datenmaterial vor, um den Vergleich mit anderen Verkehrsträgern anzustellen. Dies erfolgt erst in der nächsten Publikation.

In nachstehendem Abschnitt folgt eine verfeinerte Analyse der Entwicklung nach der Art der Güter, die auf den europäischen Hauptbinnenwasserwegen und insbesondere auf dem Rhein befördert wurden.

### C. Entwicklung der Binnenschifffahrt nach Gebieten und Güterkategorien

Anhand der zum Zeitpunkt dieser Publikation vorhandenen Daten ist leider eine detaillierte Bewertung nach Güterkategorien für das 1.-3. Quartal 2005 bezogen auf Deutschland nicht möglich. Auf Grund der zentralen Lage der deutschen Binnenwasserstraßen in Europa, erweist sich die Entwicklung der Güterbeförderungen in dieser Zone als aussagekräftig für die Tendenzen in Westeuropa. Deshalb haben wir beschlossen, für diese Ausgabe die Analyse der konjunkturellen Entwicklung der

beförderten Gütermengen und Verkehrsleistungen nach Industriesektoren auf diesen geografischen Bereich zu beziehen. Für das französische Binnenwasserwegenetz stehen jetzt bereits Daten für das gesamte Vorjahr zur Verfügung. Auch für die Binnenwasserstraßen in Flandern sind in bestimmtem Umfang Daten vorhanden. Als zusätzliches Material zur Bewertung der Beförderungsnachfrage in den wichtigsten relevanten Industriesektoren sind Daten zur Entwicklung des Umschlags in den Seehäfen der Benelux-Staaten vorhanden.

**a) *Aktivität in den Seehäfen der Benelux-Länder:***

Der Umschlag in den Seehäfen nahm mit + 2,9 % in Antwerpen, + 5 % in Rotterdam und + 2,3 % in Amsterdam weiter zu. Der größte Zuwachs ist dabei beim Containerumschlag mit + 13 %, + 12 % bzw. + 25 % in TEU zu verzeichnen. Der Umschlag von Erdölprodukten hat ebenfalls mit 27 % erheblich zugelegt, vor allem in Rotterdam, dem diesbezüglich wichtigsten Hafen der Welt. Der Umschlag von Gütern in loser Schüttung entwickelte sich kontrastreich, dennoch liegen hier die Volumen insgesamt im Aufwärtstrend. Dieser Trend, der sich 2006 voraussichtlich fortsetzen wird und für den die Nachfrage auf dem Weltmarkt und der Export ausschlaggebend sind, sorgt auch in Zukunft für Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt, für die es darauf ankommt, diese optimal zu nutzen.

Da genaue Daten zur Entwicklung der Beförderung in der Binnenschifffahrt noch nicht vorliegen, beruht der Schluss, dass die Beförderungsmengen insbesondere im Containerbereich auf den Binnenwasserstraßen in den Niederlanden und in Belgien insgesamt zugenommen haben, zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf der bedeutenden Aktivität in den Seehäfen und auf der Entwicklung, die in Nordfrankreich, Flandern und auf dem Rhein beobachtet zu beobachten waren.

**b) *Wasserstraßennetz Frankreich:***

Das Wachstum der Beförderungsmengen erreichte insgesamt 2,6 % und 7,4 % tkm. Am stärksten war die Zunahme im Bereich der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und der Düngemittel mit + 10,9 % bzw. + 9,7 %. Auf der Saône und der Rhône war ein Mengenzuwachs von bis zu 42,5 % bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu verzeichnen, nachdem ein Umschlagplatz für den Export dieser Produkte eingerichtet wurde.

Die Transporte im Zusammenhang mit dem Bausektor haben auf den französischen Binnenwasserstraßen weiter zugenommen.

Auch bei der Containerbeförderung stiegen die Volumen um 8,3 %. Der Zuwachs der Beförderungsmengen hätte noch höher ausfallen können, wenn sich hier nicht die geringe Wasserführung auf Rhein und Mosel einschränkend ausgewirkt hätte. Die Perspektiven für die Güterbeförderung auf dem Wasserstraßennetz Frankreichs sind gut, insbesondere in Anbetracht der laufenden Modernisierungsmaßnahmen, des Betriebs und des Einsatzes aller Akteure der Binnenschifffahrt.

**c) *Wasserstraßennetz Flandern:***

Repräsentative Daten zur Binnenschifffahrt in Belgien liegen zwar zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor, für die Entwicklung der Beförderung auf den Wasserstraßen Flanderns im Jahr 2005 ist jedoch Datenmaterial vorhanden. Auf diesem Netz ist eine Zunahme im Containerverkehr zu verzeichnen, insbesondere in Verbindung mit den Seehäfen. Insgesamt hat die Containerbeförderung um ca. 13 % zugelegt, wenn man hier die Angaben zum Umschlag in den Seehäfen zugrunde legt. Bei den Mengen der in Containern zu den Seehäfen beförderten Waren ist eine

stärkere Zunahme zu verzeichnen als bei den Mengen der von dort kommenden Güter. Dies zeigt, dass in dieser Region die Binnenschifffahrt zunehmend für den Export in Anspruch genommen wird.

**d) Wasserstraßennetz Niederlande:**

Nach deutschen statistischen Angaben konnte bei den Gütermengen, die über die deutsch-niederländische Rheingrenze befördert wurden, eine Steigerung von 3,10 % festgestellt werden. Beim Containerverkehr ist dieser Anstieg sogar größer als 10 %. Da es sich um Verkehre handelt, die hauptsächlich für die Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen bestimmt sind, oder von diesen kommen, spiegelt deren Entwicklung die Lage des Güterverkehrs wieder.

**e) Wasserstraßennetz Deutschland**

In den ersten 9 Monaten des Jahres 2005 erhöhten sich die Beförderungsmengen auf dem deutschen Wasserstraßennetz um über 3% und die Beförderungsleistung um 7% im Vergleich zum selben Vorjahreszeitraum. Es ist daran zu erinnern, dass die Beförderungsmengen auf dem Rhein ca. 85% der Gesamtbeförderungsmengen in Deutschland ausmachen. Der allgemeine Beförderungsanstieg spiegelt vor allem die anhaltende wirtschaftliche Entwicklung Europas angesichts der Nachfrage aus den Ländern Südostasiens wider. So konnten die Stahlindustrie, der Chemiesektor und die Containertransporte einen starken Anstieg verzeichnen. Gleiches gilt für die Beförderung von Erdölerzeugnissen.

Im letzten Quartal 2005 wurde dieser Anstieg auf Rhein und Mosel unterbrochen, hauptsächlich weil die Flüsse nicht ausreichend Wasser führten und somit die verfügbaren Betriebskapazitäten beschränkt waren.

**1) Landwirtschaftliche Erzeugnisse**

Bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Nahrungs- und Futtermitteln auf sämtlichen europäischen Wasserstraßen, die üblicherweise von dieser Beförderungsart betroffen sind, ist ein deutlicher Anstieg feststellbar. Auf dem deutschen Wasserstraßennetz beläuft sich der Anstieg in diesem Bereich auf 40 %. Hauptsächlich handelt es sich um die Beförderung von Getreide aus der mengenmäßig guten Vorjahresernte. Auf deutschen Wasserstraßen ist die Beförderung von Düngemitteln um ungefähr 1% zurückgegangen.

**2) Kohle**

Der Anstieg bei der Beförderung von Kohle hat sich verlangsamt mit einem Wachstum, das jedoch mengenmäßig auf dem deutschen Wasserstraßennetz noch immer bei über 2 % liegt. Dies ist der weiterhin günstigen Konjunktur in der Stahlindustrie und dem wachsenden Verbrauch an Kesselkohle infolge der ständig steigenden Erdölpreise im Laufe des ersten Halbjahres 2005 zu verdanken. Spürbar zugenommen hat die Beförderung von Steinkohlekoks; ihr ist auch die Erhöhung der in diesem Sektor beförderten Mengen zuzuschreiben. Eine leicht rückläufige Nachfrage nach Kohle war am Anfang des Jahres 2006 zu verzeichnen.

**3) Erdölerzeugnisse**

Die Beförderungsmengen von Erdölerzeugnissen stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um fast 6 %, wobei letzterer auch von einer schwachen Beförderungsnachfrage gekennzeichnet war. Der Umfang der Geschäftstätigkeit auf diesem Markt lässt sich zum einen mit einer Situation erklären, die seit über einem Jahr anhält und in der die Verbraucher die Lager auf einem sehr niedrigen Niveau halten, auf günstige Kaufgelegenheiten warten

und nur unbedingt notwendige Käufe tätigen. Die Beförderungsnachfrage hat in diesem Herbst, als Heizölkäufe für den Winter getätigt wurden, leicht angezogen. Bereits ab Mitte November wies der Rhein so niedrige Wasserstände auf, dass gewisse Stromabschnitte von Doppelhüllentankern nicht mehr befahren werden konnten. Dies hatte natürlich in den letzten Monaten von 2005 / Anfang 2006 eine einschränkende Wirkung auf diese Beförderungsart.

#### 4) *Metallindustrie*

In den ersten 9 Monaten 2005 stiegen die Beförderungen von Erzeugnissen der Metallindustrie auf dem deutschen Verkehrsnetz um fast 6,5 %. Diese Entwicklung gründet insbesondere auf dem Einfuhranstieg bestimmter Halbfertigwaren. Die Beförderung von Erzen und sonstigen Rohstoffen für die Metallindustrie sank hingegen in der Größenordnung von 5 % auf dem Gesamtnetz in Westeuropa. Dieser Rückgang lässt sich mit einem Phänomen erklären, das der Industriesektor als „Konsolidierung“ der Tätigkeit bezeichnet, die in einer temporär leicht nachlassenden Nachfrage nach Stahl auf den Weltmärkten besteht. Trotz dieser momentanen Lage bleibt die Tätigkeit in diesem Sektor auf einem sehr hohen Niveau, und die weltweite Nachfrage nach Stahl dürfte 2006 erneut stärker steigen. Dies lässt darauf hoffen, dass die Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor dann zumindest gleichwertig mit der des Berichtszeitraums sein wird.

#### 5) *Baustoffe*

Trotz einer konjunkturellen Wiederbelebung des deutschen Bausektors wird gewissermaßen eine Stagnation der Beförderungen von Baustoffen auf dem deutschen Wasserstraßennetz festgestellt. Auf dem Rhein wird insbesondere ein Rückgang von 1,8 % bei der Beförderungen von Sand und Kies verzeichnet. Dies geschieht strukturell, denn die versiegenden Gruben am Oberrhein werden zugunsten der Gruben in Nordseehäfen aufgegeben. Die Beförderungen von Zement und Kalk nahmen um etwa 3,5 % ab. Nur bei den Schwefelderivaten kam es zu einem Anstieg von 3,5 %.

#### 6) *Fertigwaren und Container*

Bei den Beförderungen von containerisierten Gütern auf dem traditionellen Rhein wird ein Anstieg von 10% verzeichnet, auf dem deutschen Wasserstraßennetz beträgt er 9%. Die Zuwächse bei den leeren Containern erreichen 8,2 % und bei den beladenen Containern fast 9,5 %. Wie bereits zuvor beschrieben weist die Aktivität in den Seehäfen in diesem Bereich weiter Zuwächse auf. Da infolge der Wasserstände nur eine teilweise Abladung der Schiffe möglich ist, die zuweilen nur 20 % der normalen Ladekapazität erreichen, kam es im Herbst zu Schiffsraumverknappung auf dem Rhein. Festzustellen ist ferner, dass als Folge dieser unzureichenden Wasserstände auch leere Container auf dem Markt mangelten. Unter Berücksichtigung der weltweit anhaltenden Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit, gestützt durch die starke Nachfrage aus China und Südostasien, wird die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt 2006 beständig bleiben. Es ist wichtig, dass die Binnenschifffahrt sich hierfür die notwendigen Mittel an die Hand gibt.

#### 7) *Chemische Stoffe*

Dank des weltweiten konjunkturellen Wachstums in diesem Industriesektor sind die Beförderungsmengen auf den Wasserstraßen Deutschlands ebenfalls um über 8 % gestiegen. Die Entwicklung im Chemiesektor verläuft allerdings zyklisch, so dass sich das Wachstum in diesem Sektor im Laufe des Jahres 2005 verlangsamte. So beschränkte sich die Gesamtwachstumsrate dieses Sektors 2005 auf 1,6% gegenüber 2,6% im Jahre 2004. Für 2006 wird eine Wachstumsrate von 2,3% erwartet. Dies lässt darauf hoffen, dass sich der günstige Trend für die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt in diesem Industriesektor 2006 fortsetzt.

Tabelle 1 : Güterbeförderungen auf dem deutschen Wasserstraßennetz

Güterarten	Januar – September 2005		
	Menge	Leistung	Container
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	6125	2722	
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	11301	4281	
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	25441	6510	
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	28249	7738	
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	28579	5033	
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	9582	3033	
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	34407	8294	
<b>7 Düngemittel</b>	4799	2023	
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	12777	3044	
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	14770	4728	
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	13608	4445	944226
<b>insgesamt</b>	<b>176030</b>	<b>47405</b>	<b>944226</b>
Güterarten	Januar – September 2004		
	Menge	Leistung	Container
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	8589	4143	
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	11409	4634	
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	26010	6917	
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	29899	8433	
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	27226	4978	
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	10201	3147	
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	34328	8246	
<b>7 Düngemittel</b>	4743	2052	
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	13830	3268	
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	16248	5050	
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	15029	4750	1031392
<b>insgesamt</b>	<b>182484</b>	<b>50868</b>	<b>1031392</b>
Güterarten	Entwicklung 2005 / 2004 (Januar – September)		
	Menge	Leistung	Container
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	40,22%	52,18%	
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	0,95%	8,24%	
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	2,23%	6,26%	
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	5,84%	8,98%	
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	-4,73%	-1,11%	
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	6,46%	3,79%	
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	-0,23%	-0,57%	
<b>7 Düngemittel</b>	-1,17%	1,43%	
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	8,25%	7,36%	
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	10,01%	6,82%	
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	10,45%	6,86%	9,23%
<b>insgesamt</b>	<b>3,67%</b>	<b>7,31%</b>	<b>9,23%</b>

**Tabelle 2 : Güterbeförderungen, die die deutsch-niederländische Grenze überquert haben** (Quelle Statistisches Bundesamt)

Güterarten	Januar – September 2005		
	Menge	Leistung	Container
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	5041	1497	
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	6578	1785	
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	19303	4307	
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	16634	5276	
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	23721	2847	
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	7773	1410	
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	19810	4400	
<b>7 Düngemittel</b>	2698	748	
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	9208	2252	
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	14378	4598	
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	13597	4427	1437220
<b>insgesamt</b>	<b>125144</b>	<b>29121</b>	<b>1437220</b>
Güterarten	Januar – September 2004		
	Menge	Leistung	Container
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	3528	1010	
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	6573	1725	
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	18725	3910	
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	15799	4886	
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	24905	2922	
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	7380	1418	
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	20237	4633	
<b>7 Düngemittel</b>	2767	814	
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	8546	2083	
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	12923	4303	
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	12201	4151	1303487
<b>insgesamt</b>	<b>121382</b>	<b>27704</b>	<b>1303487</b>
Güterarten	Entwicklung 2005 / 2004 (Januar – September)		
	Menge	Leistung	Container
	in 1000 t	in Mio. TKM	in TEU
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	42,91%	48,17%	
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	0,08%	3,53%	
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	3,09%	10,14%	
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	5,29%	8,00%	
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	-4,76%	-2,58%	
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	5,32%	-0,56%	
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	-2,11%	-5,03%	
<b>7 Düngemittel</b>	-2,50%	-8,10%	
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	7,75%	8,09%	
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	11,26%	6,86%	
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	11,44%	6,66%	10,26%
<b>insgesamt</b>	<b>3,10%</b>	<b>5,11%</b>	<b>10,26%</b>

## Laderaumangebot : Tabelle der Neubauten am 31.12.2005

### Neuer Laderaum dem Markt (Vorläufige Zahlen vom 31.12.2005)

Schiffstyp	2002			2003			2004		
	Anzahl	Tonnage	KW	Anzahl	Tonnage	KW	Anzahl	Tonnage	KW
<b>Gütermotorschiffe</b>	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
<b>Schubleichter</b>	29	37180		28	78156		14	23636	
<b>Insgesamt</b>	<b>74</b>	<b>150294</b>	<b>56138</b>	<b>62</b>	<b>167832</b>	<b>41894</b>	<b>42</b>	<b>94962</b>	<b>34400</b>
<b>Tankmotorschiffe</b>	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
<b>Tankschubleichter</b>	2	178		1	1800		3	2427	
<b>insgesamt</b>	<b>24</b>	<b>65726</b>	<b>30547</b>	<b>46</b>	<b>133255</b>	<b>50332</b>	<b>57</b>	<b>142145</b>	<b>61236</b>
<b>Schubboote</b>	2		1276	0		0	1		992
<b>Schleppboote</b>	3		11670	1		279	1		177
<b>insgesamt</b>	<b>5</b>		<b>12946</b>	<b>1</b>		<b>279</b>	<b>2</b>		<b>1169</b>
		Fahrgäste			Fahrgäste			Fahrgäste	
<b>Kabinenschiffe</b>	17		13251	10		7238	5		4021
<b>Tagesausflugschiffe</b>	9		4834	1		1566	1		662
<b>insgesamt</b>	<b>26</b>		<b>18085</b>	<b>11</b>		<b>8804</b>	<b>6</b>		<b>4683</b>

Schiffstyp	2005			insgesamt 2002 - 2005		
	Anzahl	Tonnage	KW	Anzahl	Tonnage	KW
<b>Gütermotorschiffe</b>	10	27491		117	301607	132432
<b>Schubleichter</b>	4	2781		75	141753	0
<b>Insgesamt</b>	<b>14</b>	<b>30272</b>	<b>0</b>	<b>192</b>	<b>443360</b>	<b>132432</b>
<b>Tankmotorschiffe</b>	34	90606		155	427327	142115
<b>Tankschubleichter</b>	3			9	4405	0
<b>insgesamt</b>	<b>37</b>	<b>90606</b>	<b>0</b>	<b>164</b>	<b>431732</b>	<b>142115</b>
<b>Schubboote</b>	0		0	3	0	2268
<b>Schleppboote</b>	1		129	6	0	12255
<b>insgesamt</b>	<b>1</b>		<b>129</b>	<b>9</b>		<b>14523</b>
		Fahrgäste				
<b>Kabinenschiffe</b>	2		0	34		24510
<b>Tagesausflugschiffe</b>	4	550	1904	15	550	8966
<b>insgesamt</b>	<b>6</b>		<b>1904</b>	<b>49</b>		<b>33476</b>

Quelle : IVR

## Kapitel 2: Analyse des Beförderungsangebots

Im Rahmen dieser Veröffentlichung kann auf das Beförderungsangebot lediglich auf der Grundlage des seit 2005 in den Verkehr gebrachten neuen Schiffsraums sowie der Zuwachsraten und Typen der neu auf dem Markt befindlichen Schiffe eingegangen werden. Eine Übersichtstabelle mit den entsprechenden Zahlen gegenüber zu diesem Text zu finden.

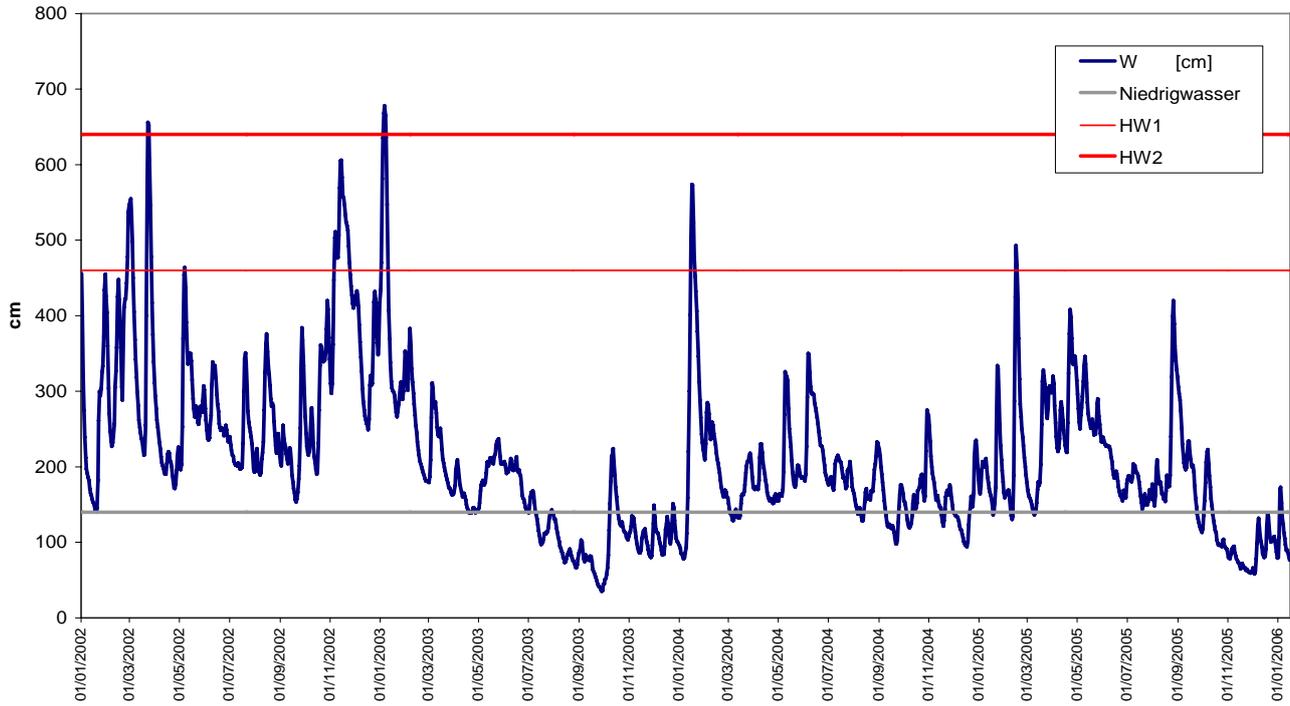
Die Zahlen zeigen, dass trotz der scheinbar rückläufigen Ziffern bei Neubauten im Trockengüterbereich keine sicheren Rückschlüsse auf eine ähnliche Entwicklung bei den Tankschiffen gezogen werden können. Eine solche wäre hingegen zu begrüßen, da sie einen Hinweis auf eine realistischere Einschätzung der Lage bei Investitionsentscheidungen in diesem Sektor bedeutete.

Die neuen in Verkehr gebrachten Schiffe sind im Allgemeinen groß und werden 24 Stunden pro Tag genutzt. Die Produktivität dieses neuen Schiffsraums und ihre Auswirkungen auf das Beförderungsangebot hat sich deutlich erhöht; zumindest, wenn die Wasserführung eine Vollausslastung der Ladekapazitäten der Schiffe erlaubt.

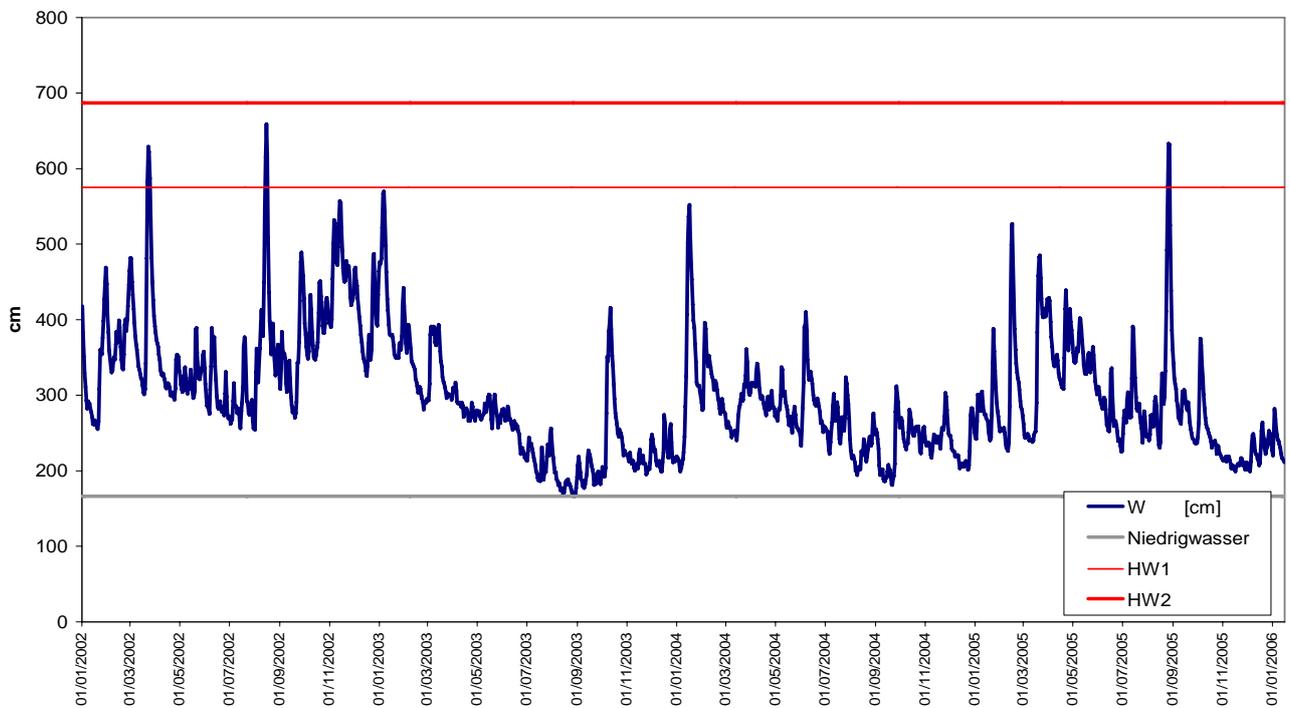
Im Übrigen ist die Marktkapazität seit Ende der Strukturanpassungspolitik in der Trockenschifffahrt um 4,8 % und in der Tankschifffahrt um 23 % gestiegen. Gleichzeitig muss gesagt werden, dass trotz eines vergleichbaren Anstiegs der Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt die Nachfrage in der Tankschifffahrt praktisch auf dem alten Niveau stagniert.

Obwohl es zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich ist, genaue Zahlenangaben zu den Schiffen zu machen, die aus dem Verkehr gezogen werden, kann man angesichts der massiven Abwrackmaßnahmen über 10 Jahre hinweg sowie der Tatsache, dass es heutzutage überhaupt keine Anreize zum Abwracken gibt, davon ausgehen dass die Anzahl der vom Markt entzogenen Einheiten nicht bedeutsam ist.

## Pegelstände für den Rhein in Kaub



## Pegelstände für die Donau in Hofkirchen



## Kapitel 3: Navigationsbedingungen

### **Wasserführung:**

Im Herbst 2005 machte sich insbesondere ein Wassermangel auf dem Rhein bemerkbar. Diese Situation führte zunächst zu einer Anhebung der Frachtpreise auf dem Rhein. Die nach Wochen immer noch ausbleibenden Niederschläge zogen eine weitere Verschlechterung der Lage nach sich. Die negativen Auswirkungen auf die Beförderungsmengen im 4. Quartal 2005 aufgrund des fortgesetzten Wassermangels über mehrere Monate hinweg beweisen dies. Erst am Ende des Jahres setzten die Niederschläge wieder ein und die Lage entspannte sich etwas. Auch zu Beginn des Jahres 2006 war der Wasserstand auf dem Rhein bis Ende Januar noch unzureichend. Die Folgen der Schneeschmelze in den Alpen und auch im Flachland wurden erst im Laufe des Frühjahrs spürbar. Die starken Schneefälle im Februar und März führten in den letzten Wochen zu Hochwasser.

Ein Vergleich der hydrologischen Kurven zwischen der Niedrigwasserlage im Herbst 2005 und der Situation im Sommer 2003 zeigt Parallelen sowohl im Umfang sowie in der Dauer dieses Phänomens. Das immer häufigere Auftreten solcher Niedrigwasserperioden sollte dazu anregen, sich über technische Maßnahmen im Bereich Infrastrukturen, sowie zu den Strukturen der Schiffe Gedanken zu machen.

In betrieblicher Hinsicht verfügen in solchen Situationen die kleinen Schiffe über einen klaren Vorteil, da sie als einzige noch unter guten Bedingungen und zu für den Schiffer interessanten Frachtsätzen fahren können, die sich aus der vorübergehenden Verknappung des verfügbaren Laderaumangebots ergeben. Umgekehrt wird sich eine Wiederholung solcher Situationen, sollte sie auftreten, negativ auf die durchschnittliche Produktivität der großen Schiffe und insbesondere der Doppelhüllenschiffe auswirken. Diesem Umstand muss bei Investitionsentscheidungen über neuen Schiffsraum Rechnung getragen werden.

### **Eisgang:**

Aufgrund nachhaltiger Tiefsttemperaturen kam es auf dem Main-Donau-Kanal Ende Januar und Anfang Februar 2006 zu Verkehrsbehinderungen durch Eisgang. Schätzungen gehen davon aus, dass der oberen Donau in dieser Zeit über 300 Schiffe wegen diesem Eis auf dem Kanal festlagen. Auch die Elbe und die Kanäle im Norden waren in diesem Zeitraum mehrere Tage nicht befahrbar.



## Kapitel 4: Betriebswirtschaftliche Analyse

### **Bewertung der betriebswirtschaftlichen Situation im Jahr 2004:**

Eine Bewertung der mikroökonomischen Lage in der europäischen Binnenschifffahrt beruht auf mehreren Indikatoren:

#### **1) Frachtniveau im Verhältnis zu den Leistungen und zur Wasserführung:**

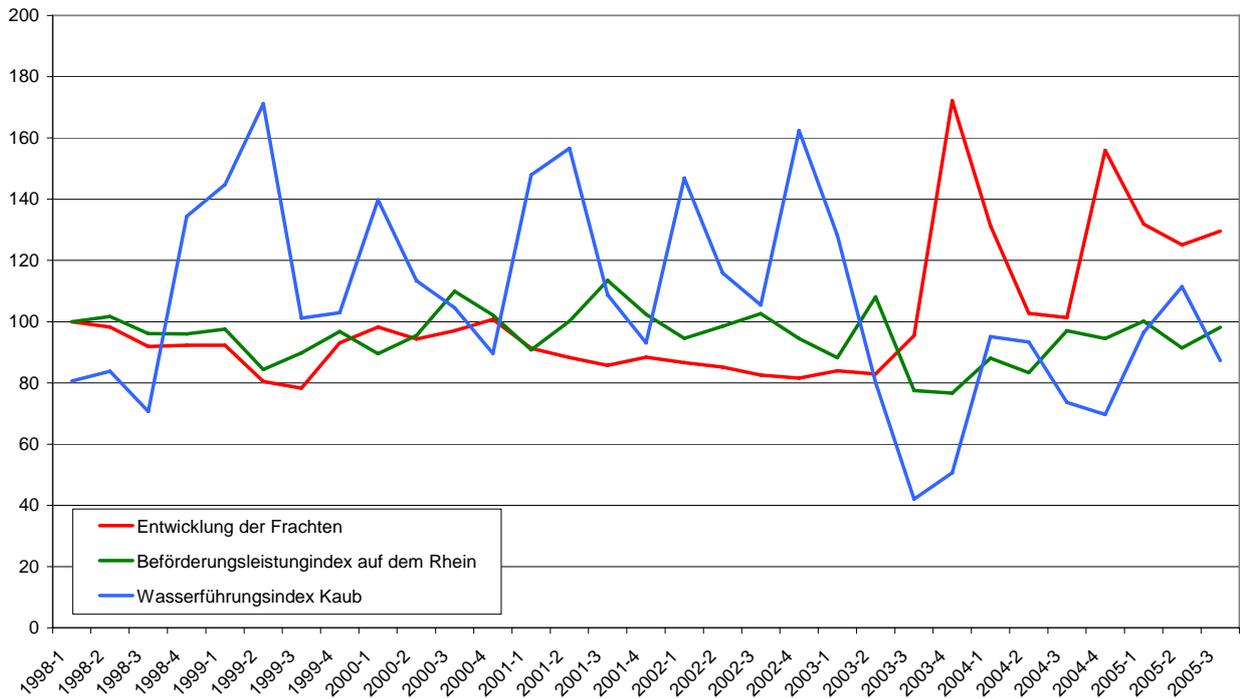
Entwicklung der Frachtpreise:

In der Trockenschifffahrt entwickelten sich die Preise vor dem Hintergrund einer anhaltenden Nachfrage in den meisten Sektoren auf einem durchschnittlichen Niveau, wobei Abweichungen in engem Zusammenhang mit der Wasserführung ebenfalls zu verzeichnen waren. Ende April wurde bei den Frachtsätzen die Talsohle erreicht; anschließend war die Tendenz wieder steigend, wie sich der untenstehenden Graphik entnehmen lässt. Hierbei darf jedoch nicht vernachlässigt werden, dass bei der Angabe des Frachtniveaus die Niedrigwasserzulage und die Auswirkung der Gasölklausel inbegriffen sind. Die hohen Werte konnten also ausschließlich zu Niedrigwasserzeiten verzeichnet werden und wurden durch den jeweiligen Treibstoffpreis zusätzlich belastet. Deshalb ist bei der Interpretation der Auswirkungen auf die Produktivität der Unternehmen Vorsicht geboten, denn insbesondere bei den großen Schiffen gehen hohe Frachtpreise mit einer oft sehr geringen Beladung des Schiffes einher. Nur kleinere Schiffe konnten also in gewisser Weise von dieser Situation profitieren. Auch wenn die Frachtsätze in den meisten Fällen durch Jahresverträge festgelegt sind, ist die Festsetzung dieser Festfrachten in den Verträgen weiterhin von der Entwicklung der Tageskurse abhängig.

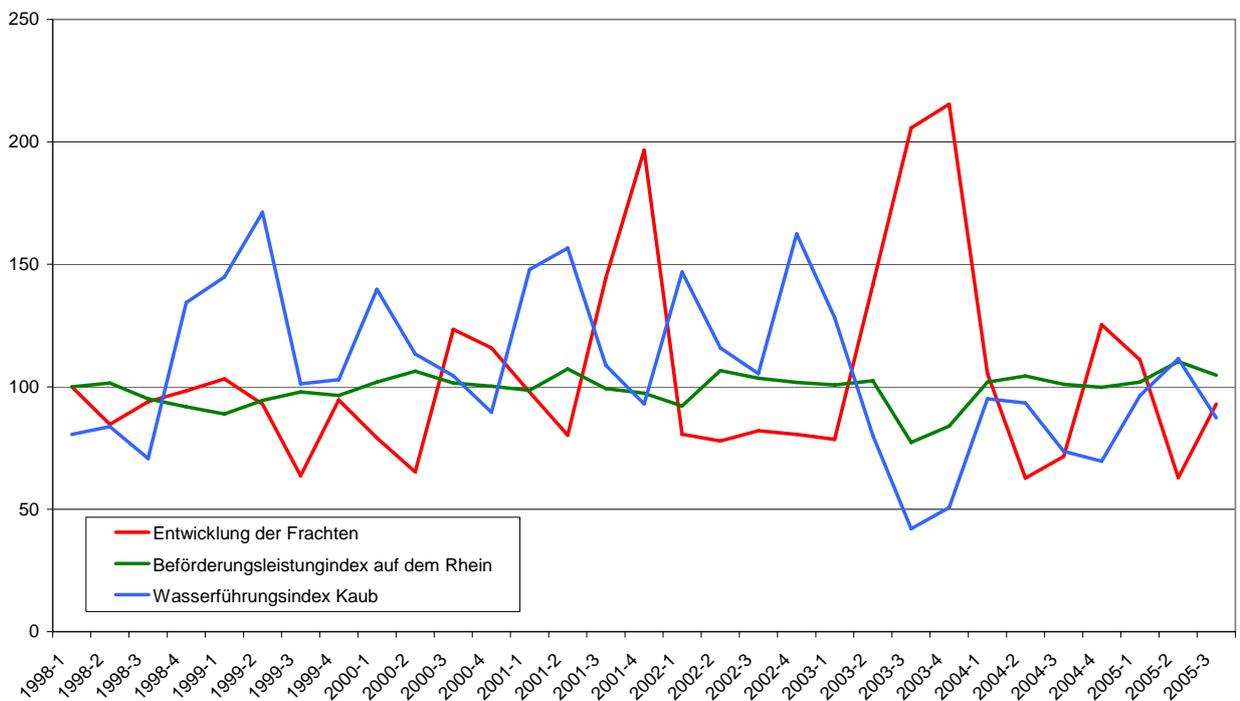
In der Tankschifffahrt war zwar das erste Halbjahr 2004 von einer rückläufigen Tendenz bei den Frachtsätzen gekennzeichnet, aber zu Herbstbeginn mit seinem saisonal bedingten Versorgungsbedarf und vor allem die Verknappung des Schiffsraums aufgrund der Wasserführung führten zu einem starken Anstieg der in diesem Sektor traditionell schwankenden Frachtpreise.

Die beiden untenstehenden Kurven zeigen anschaulich, dass sehr häufig ein Anstieg bei den Frachtpreisen mit einem Rückgang der Beförderungsleistung einhergeht, weil die Wasserführung eine optimale Beladung der Schiffe nicht zulässt. So bedeutet für den Frachtführer ein „Anstieg der Frachtpreise“ nicht automatisch eine Produktivitätssteigerung. Um die unmittelbare Produktivität zu einem bestimmten Zeitpunkt besser messen zu können, müsste man eine Korrelation zwischen der erbrachten Beförderungsleistung und den im Durchschnitt praktizierten Frachtpreisen herstellen.

### Trockenschiffahrtmarkt auf dem Rhein



### Tankschiffahrtmarkt auf dem Rhein



## 2) Umsatzentwicklung im Jahr 2004:

Bei der Trockenschiffahrt lässt sich eine Umsatzsteigerung von 2 % bis 5 % in den verschiedenen Schiffskategorien verzeichnen. Dieser Anstieg erklärt sich vor allem durch ein aufgrund der Beförderungsnachfrage erhöhtes Frachtniveau bei einer Wasserführung, die im Vergleich zu 2003, als der Wassermangel vor allem auf Rhein und Mosel sehr lange andauerte, eine bessere Beförderungsleistung ermöglichte.

In der Tankschiffahrt ging der Umsatz bei allen Schiffen unter 2500 Tonnen zwischen 3 % und 6 % zurück. Für die großen Einheiten ist es nicht möglich diese Entwicklungsrate zu errechnen, da sich in dieser Umfrage neue Schiffe befinden, die nicht das ganze Jahr 2003 im Einsatz waren. Dadurch ist die durchschnittliche Entwicklungsrate von Umsatz und Kosten für die Jahre 2003 auf 2004 beeinflusst.

Die Wasserführung des Jahres 2004 ermöglichte dementsprechend den verstärkten Einsatz von großen Schiffen, was einerseits zu Lasten der praktizierten Frachtsätze und andererseits zu Lasten der kleineren Schiffe mit einfacher Hülle ging.

## 3) Analyse der Veränderung der verschiedenen Aufwandskosten:

Die Analyse der Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Frachtführer wurde zur Erleichterung von Vergleichen anhand des Verhaltens des Deckungsbeitrags bei den verschiedenen Schiffsklassen pro Tonne Schiffsraum erstellt.

### a) Personalkosten:

Die Personalkosten wurden pauschal im Verhältnis zur Inflationsrate angepasst. Ihre Berechnung erfolgte wie oben beschrieben und für Partikulierschiffe auf den effektiven Gewinn nach Zahlung der Sozialabgaben beschränkt. In der Wirklichkeit liegt der Lohn des Schiffsbetreibers oft unter dem der Pauschalrechnung.

Angesichts der unterschiedlichen Verbuchungsmethoden bei Personalkosten und Einkommen je nach Schiffsgröße und Betriebsart einigte man sich darauf, den Deckungsbeitrag vor Personalkosten als Grundlage zu nehmen, da sich letztere aus verschiedenen Elementen wie Löhne der Beschäftigten sowie die Sozialabgaben zusammensetzen. Die Beobachtung der real in den Büchern vorhandenen Beträge lässt darauf schließen, dass insbesondere bei den kleinen Schiffen oft nur die Sozialabgaben verbucht werden. Wenn der Eigner das Schiff als Einzelunternehmen betreibt, besteht seine Vergütung aus dem Gewinn nach Abzug aller anderen Aufwandskosten. Von diesem Einkommen muss er seinen Lebensunterhalt bestreiten und seine Investitionen finanzieren. Bei den großen Schiffen ist die Situation verschieden, insbesondere wenn diese im Rahmen einer Reederei verwaltet werden.

Geht man von einer theoretischen, mit Bezug auf die gesetzlich vorgeschriebene Mindestbesatzung errechneten Vergütung aus, entfernt sich das Ergebnis stark von der Realität. In den meisten Fällen weist der Jahresabschluss hohe und wiederholte Verluste auf, die im Realfall ein Fortbestehen des Unternehmens nicht erlauben würden.

Die Anzahl der effektiven Arbeitsstunden nimmt theoretisch mit wachsender Schiffsgröße zu, wobei 14 Std/Tag bei kleineren Schiffen und 24 Std/Tag bei größeren Schiffen sowohl in der Trockenschiffahrt als auch in der Tankschiffahrt gelten. In der untersuchten Stichprobe ist diese Progression jedoch nicht sehr

regelmäßig. Dies erklärt sich aus dem Umstand, dass diese Angaben vom Schiffer selbst gemacht werden und die Prüfung der verfügbaren Datensätze bei dieser Stichprobe ergab, dass manche Angaben eindeutig falsch waren. Nach Korrektur dieser Fehlangaben ergibt sich wieder eine lineare Progression.

Die Entwicklung des Deckungsbeitrags vor Personalkosten im Vergleich zwischen 2003 und 2004 ergibt Diskrepanzen zwischen den Schiffskategorien, die auf eine unterschiedliche Entwicklung bestimmter Kostenarten zurückführen lassen.

**b) Versicherung:**

Bei den kleineren Schiffen stiegen die Versicherungsbeiträge im Durchschnitt um 2%, was einem Inflationsausgleich entspricht. Bei den größeren Schiffen liegt der Anstieg bei diesem Aufwandsposten eher bei 4 %, da er sowohl den Inflationsausgleich, als auch den durchschnittlichen Anstieg von 2 % des Versicherungswertes der Schiffe umfasst. Man stellt fest, dass der durchschnittliche Versicherungswert der Schiffe ist bei den kleinen Schiffen gleich geblieben und folgt bei den größeren der Inflationsrate.

**c) Abschreibung:**

Der Aufwandsposten Rückstellungen für Abschreibungen steigt mit den getätigten Investitionen. Es handelt sich also um einen relativ linearen Anstieg im Verhältnis zur Schiffsgröße, wobei die neuesten und am besten in Stand gehaltenen Schiffe meistens auch die größten sind. Aus diesem Grund steigt dieser Aufwandsposten auch bei den kleinen, älteren Schiffen nur sehr gering an, wo höchstens Nachrüstungen noch abgeschrieben werden können; bei den mittleren Schiffen, in die häufiger investiert wird, ist dieser Posten ein wenig höher. Am meisten stiegen die Abschreibungen im Zeitraum zwischen 2003 und 2004 bei den Kategorien mit den größten Schiffen (mit bis zu + 1,5 % und + 2,7 % in der Trockenschiffahrt), da die neu in Verkehr gebrachten Schiffe diesen Kategorien angehören.

**d) Reparatur und Wartung:**

Diese Kosten steigen für alle Schiffskategorien um 3 bis 4 %, so dass man keine Schlussfolgerungen bezüglich der Merkmale der verschiedenen Schiffskategorien ziehen kann. Es scheint, dass dieser relativ homogene Anstieg auf Preiserhöhungen bei den Reparaturbetrieben zurückzuführen ist.

**e) Sonstige Aufwendungen:**

In allen Schiffskategorien lässt sich eine Erhöhung dieser Kosten um 4 % feststellen. In der Trockenschiffahrt und insbesondere bei kleineren Schiffen macht sich diese Tendenz stärker bemerkbar als in der Tankschiffahrt. Es handelt sich hier vor allem um Verwaltungskosten im Zusammenhang mit dem Schiffsmanagement. Die Auswirkung dieser Steigerung auf die Deckungskosten ist bei den kleineren Schiffen deutlicher als bei den großen, wenn man daran denkt, dass durch Einsparungen aufgrund des Größeneffekts der Anteil dieses Postens innerhalb der Festkosten von der Schiffsgröße abhängig ist.

**f) Zinskosten:**

Ein Rückgang von 3 % bis 5 % lässt sich je nach Schiffstyp und Größenklasse sowie abhängig von der Restlaufzeit der Verschuldung in dieser Kategorie feststellen. Diese Entwicklung ist auf die sinkenden Kreditzinsen auf dem Markt zurückzuführen.

### g) Entwicklung bei den Treibstoffkosten:

Genau wie die Preise am Erdölmarkt stiegen auch die Treibstoffpreise zunächst langsam, im ersten Quartal 2004, dann in den darauffolgenden Monaten schneller. Im Durchschnitt erhöhte sich der Treibstoffpreis im Laufe des Jahres 2004 um knapp 40 %. Auch wenn im Oktober 2004 eine leichte Entspannung bei den Gasölpreisen beobachtet werden konnte, hielt diese nicht lange an und der Preisanstieg setzte sich während des gesamten Jahres 2005 fort.

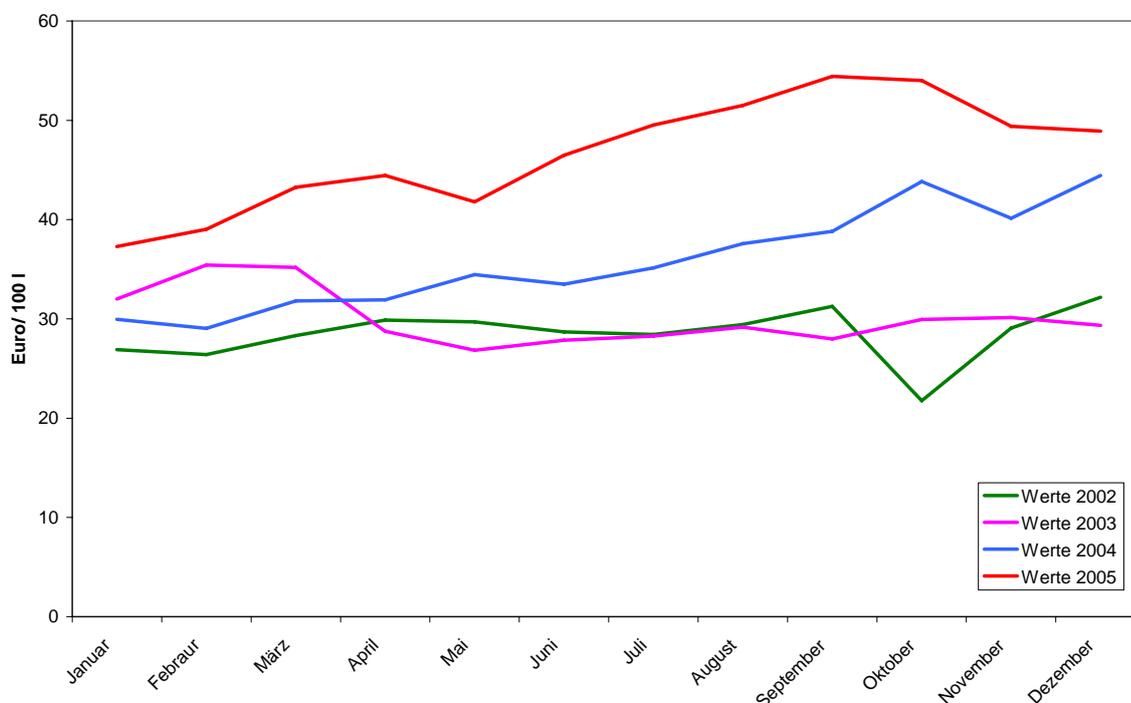
Der Umfang dieser Hausse, die sich angesichts der Lage auf dem Weltmarkt für Erdöl fortzusetzen droht, führt dazu, dass dieser Aufwandsposten sich 2005 von allen Aufwandskosten am negativsten auf die Rentabilität der Schiffsbetriebe auswirken wird, da die Gasölklauseln längst nicht in der Lage waren, hier ausgleichend zu wirken.

Genauer betrachtet litten im Geschäftsjahr 2004 vor allem die größten Schiffe und insbesondere die Tankmotorschiffe, die in dieser Tonnageklasse im Allgemeinen über eine Doppelhülle verfügen, unter dieser Entwicklung. Dieser Aufwandsposten hat zwischen 2003 und 2004 um mehr als 60 % zugenommen und fällt im Vergleich mit den anderen Aufwandskosten nunmehr mit 18,6 % gegenüber 12,7 % im Vorjahr ins Gewicht.

Bei den kleinen Schiffen liegt die Erhöhung lediglich zwischen 15 % und 20%.

In der Trockenschifffahrt waren die Auswirkungen für diesen Ausgabenposten weniger stark. Die Steigerung betrug bei den kleinen Schiffen 11 % und bei den größeren 19 %.

Entwicklung der Gasölpreise



### Jahresdurchschnittspreis

Jahr	2002	2003	2004	2005
Betrag für 100l in Euro	28,50	30,07	35,88	46,67

Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen und obwohl die Zahlen für das Jahr 2005 noch nicht vorliegen, ist eine weitere Erhöhung dieses Aufwandspostens im Jahr 2005 absehbar. Die Treibstoffkosten lagen im Jahresdurchschnitt 2005 um 30 % über denjenigen des Vorjahres 2004.

Auch für das Jahr 2006 ist ein Rückgang bei den Treibstoffkosten kaum zu vermuten, da der Weltmarkt für Erdöl strukturell auf Haussen ausgerichtet ist. Langfristig wird dieser Aufwandsposten trotz vorübergehender Schwankungen der Konjunktur strukturell weiter ansteigen.

**i) Sonstige variable Kosten:**

Dieser Aufwandsposten stieg mit ca. 1% insgesamt nur geringfügig an.

**Betriebswirtschaftlicher Ansatz :****Gütermotorschiffe im Zeitraum 2003-2004**

Tonnageklassen	400 +/- 300 t 100-700 t	Entwicklung
	2004	2004 / 2003 (%)
Durchschnitts Baujahr	1960	
Effektive Arbeitsstunden im Durchschnitt	3625	
Kalendertage / Jahr	284	
Durchschnittsarbeitsstunden / Tag	max. 14 St.	
Durchschnittlicher Schiffswert in Euro	185169	0
	Anteil an den Kosten %	(%)
Personalaufwand	54	2
Versicherung	2	2
Abschreibung	8	0
Reparatur- und Wartungskosten	7	4
Sonstige Aufwendungen	8	6
Finanzaufwand	5	-5
<b>Gesamt Jahresfixkosten (errechnet)</b>	<b>84</b>	<b>2</b>
Treibstoff	15	11
Sonstige variable Kosten	2	1
<b>Variable Kosten Insgesamt</b>	<b>16</b>	<b>6</b>
<b>Kosten insgesamt (errechnet)</b>	<b>100</b>	<b>3</b>
<b>Umsatz</b>		<b>5</b>

Tonnageklassen	1100 +/- 400 t 700-1500 t	Entwicklung
	2004	2004 / 2003 (%)
Durchschnitts Baujahr	1963	
Effektive Arbeitsstunden im Durchschnitt	3591	
Kalendertage / Jahr	284	
Durchschnittsarbeitsstunden / Tag	max. 14 St.	
Durchschnittlicher Schiffswert in Euro	524467	1
	Anteil an den Kosten % %	(%)
Personalaufwand	43	2
Versicherung	4	2
Abschreibung	13	1
Reparatur- und Wartungskosten	5	4
Sonstige Aufwendungen	7	5
Finanzaufwand	9	-5
<b>Gesamt Jahresfixkosten (errechnet)</b>	<b>81</b>	<b>2</b>
Treibstoff	17	15
Sonstige variable Kosten	2	1
<b>Variable Kosten Insgesamt</b>	<b>19</b>	<b>13</b>
<b>Kosten insgesamt (errechnet)</b>	<b>100</b>	<b>4</b>
<b>Umsatz</b>		<b>2</b>

Tonnageklassen	2000 +/- 500 t 1500-2500 t	Entwicklung
	2004	2004 / 2003 (%)
Durchschnitts Baujahr	1980	1
Effektive Arbeitsstunden im Durchschnitt	4547	
Kalendertage / Jahr	293	
Durchschnittsarbeitsstunden / Tag	= < 16 St.	
Durchschnittlicher Schiffswert in Euro	1205928	
	Anteil an den Kosten %%	(%)
Personalaufwand	41	2
Versicherung	5	3
Abschreibung	14	1
Reparatur- und Wartungskosten	4	3
Sonstige Aufwendungen	6	4
Finanzaufwand	12	-4
<b>Gesamt Jahresfixkosten (errechnet)</b>	<b>82</b>	<b>1</b>
Treibstoff	15	12
Sonstige variable Kosten	2	2
<b>Variable Kosten Insgesamt</b>	<b>18</b>	<b>11</b>
<b>Kosten insgesamt (errechnet)</b>	<b>100</b>	<b>3</b>
<b>Umsatz</b>		<b>4</b>

Tonnageklassen	3000 +/- 500 t 2500-3500 t	Entwicklung
	2004	2004 / 2003 (%)
Durchschnitts Baujahr	1990	2
Effektive Arbeitsstunden im Durchschnitt	4362	
Kalendertage / Jahr	310	
Durchschnittsarbeitsstunden / Tag	> 16 St.	
Durchschnittlicher Schiffswert in Euro	2034164	
	Anteil an den Kosten %%	(%)
Personalaufwand	43	2
Versicherung	5	4
Abschreibung	13	2
Reparatur- und Wartungskosten	4	3
Sonstige Aufwendungen	5	4
Finanzaufwand	12	-3
<b>Gesamt Jahresfixkosten (errechnet)</b>	<b>81</b>	<b>2</b>
Treibstoff	16	19
Sonstige variable Kosten	3	3
<b>Variable Kosten Insgesamt</b>	<b>19</b>	<b>16</b>
<b>Kosten insgesamt (errechnet)</b>	<b>100</b>	<b>4</b>
<b>Umsatz</b>		<b>2</b>

## Tankmotorschiffe im Zeitraum 2003-2004

Tonnageklassen	400 +/- 300 t 100-700 t	Entwicklung 2004 / 2003 (%)
	2004	
Durchschnitts Baujahr	1964	
Effektive Arbeitsstunden im Durchschnitt	3500	
Kalendertage / Jahr	284	
Durchschnittsarbeitsstunden / Tag	max. 14 St.	
Durchschnittlicher Schiffswert in Euro	247096	
	Anteil an den Kosten %	(%)
Personalaufwand	47	2
Versicherung	4	2
Abschreibung	9	0
Reparatur- und Wartungskosten	6	4
Sonstige Aufwendungen	12	4
Finanzaufwand	7	-5
<b>Gesamt Jahresfixkosten (errechnet)</b>	<b>84</b>	<b>2</b>
Treibstoff	14	22
Sonstige variable Kosten	2	1
<b>Variable Kosten Insgesamt</b>	<b>16</b>	<b>19</b>
<b>Kosten insgesamt (errechnet)</b>	<b>100</b>	<b>4</b>
<b>Umsatz</b>		<b>-3</b>

Tonnageklassen	1100 +/- 400 t 700-1500 t	Entwicklung 2004 / 2003 (%)
	2004	
Durchschnitts Baujahr	1970	
Effektive Arbeitsstunden im Durchschnitt	5969	
Kalendertage / Jahr	314	
Durchschnittsarbeitsstunden / Tag	+ 16 St.	
Durchschnittlicher Schiffswert in Euro	796597	
	Anteil an den Kosten %	(%)
Personalaufwand	50	2
Versicherung	5	2
Abschreibung	11	1
Reparatur- und Wartungskosten	5	4
Sonstige Aufwendungen	9	4
Finanzaufwand	8	-4
<b>Gesamt Jahresfixkosten (errechnet)</b>	<b>87</b>	<b>2</b>
Treibstoff	11	19
Sonstige variable Kosten	2	10
<b>Variable Kosten Insgesamt</b>	<b>13</b>	<b>18</b>
<b>Kosten insgesamt (errechnet)</b>	<b>100</b>	<b>4</b>
<b>Umsatz</b>		<b>-6</b>

Tonnageklassen	2000 +/- 500 t	Entwicklung 2004 / 2003 (%)
	1500-2500 t	
	2004	
Durchschnitts Baujahr	1968	
Effektive Arbeitsstunden im Durchschnitt	4880	
Kalendertage / Jahr	320	
Durchschnittsarbeitsstunden / Tag	ungefär 24 St.	
Durchschnittlicher Schiffswert in Euro	802302	2
	Anteil an den Kosten %	(%)
Personalaufwand	49	2
Versicherung	4	3
Abschreibung	10	2
Reparatur- und Wartungskosten	4	3
Sonstige Aufwendungen	8	4
Finanzaufwand	7	-3
<b>Gesamt Jahresfixkosten (errechnet)</b>	<b>83</b>	<b>2</b>
Treibstoff	16	16
Sonstige variable Kosten	2	2
<b>Variable Kosten Insgesamt</b>	<b>17</b>	<b>15</b>
<b>Kosten insgesamt (errechnet)</b>	<b>100</b>	<b>5</b>
<b>Umsatz</b>		<b>-4</b>

Tonnageklassen	3000 +/- 500 t	Entwicklung 2004 / 2003 (%)
	2500-3500 t	
	2004	
Durchschnitts Baujahr	1998	
Effektive Arbeitsstunden im Durchschnitt	5529	
Kalendertage / Jahr	314	
Durchschnittsarbeitsstunden / Tag	ungefär 24 St.	
Durchschnittlicher Schiffswert in Euro	2666288	3
	Anteil an den Kosten %	(%)
Personalaufwand	39	(*)
Versicherung	7	
Abschreibung	10	
Reparatur- und Wartungskosten	4	
Sonstige Aufwendungen	7	
Finanzaufwand	13	
<b>Gesamt Jahresfixkosten (errechnet)</b>	<b>80</b>	
Treibstoff	19	
Sonstige variable Kosten	2	
<b>Variable Kosten Insgesamt</b>	<b>20</b>	
<b>Kosten insgesamt (errechnet)</b>	<b>100</b>	
<b>Umsatz</b>		

(\*) : Für die großen Einheiten ist es nicht möglich diese Entwicklungsrate zu errechnen, da sich in dieser Umfrage neue Schiffe befinden, die nicht das ganze Jahr 2003 im Einsatz waren. Dadurch ist die durchschnittliche Entwicklungsrate von Umsatz und Kosten für die Jahre 2003 auf 2004 beeinflusst.

## Ergebnisse und Vorausschau

Bei der Beförderungsnachfrage konnte während der ersten drei Quartale 2005 ein Zuwachs von 7% (in TKM) bei der Güterbeförderung auf dem deutschen Wasserstraßennetz und insbesondere auf dem Rhein beobachtet werden. Auf den übrigen europäischen Wasserstraßen war die Steigerungsrate deutlich höher, so z.B. in Nordfrankreich und Belgien.

Die Entwicklung bei der Beförderungsnachfrage spiegelt die Wirtschaftstätigkeit in Westeuropa eindeutig wider, die nach wie vor durch die weltweite Nachfrage getragen wird. Die Tätigkeit der Seehäfen zeigt, dass der internationale Handel sich weiter entwickelt und dadurch die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt weiter anregt. Diese sieht sich nun vor die Aufgabe gestellt, effizient auf diese Nachfrage einzugehen und keine Marktanteile aufs Spiel zu setzen.

Obwohl noch nicht alle Zahlenangaben für die letzten drei Monate 2005 vorliegen, kann man bereits davon ausgehen, dass die außergewöhnlich niedrige Wasserführung über eine ungewöhnlich lange Zeit zu einer deutlichen Beschränkung der Beförderungsleistung der europäischen Binnenschifffahrt insbesondere auf Rhein und Mosel geführt hat. Die Wasserführung Anfang 2006 und insbesondere die massive Schneeschmelze im März lassen den Schluss zu, dass im ersten Halbjahr 2006 kein Wassermangel zu befürchten sein wird.

Auf betriebswirtschaftlicher Ebene haben diese anhaltende Niedrigwasserlage und die daraus resultierende Verknappung des verfügbaren Schiffsraums natürlicherweise zu einem Anstieg der Frachtpreise geführt. Auch wenn diese Lage sich zum Nachteil der großen Schiffe und insbesondere der Doppelhüllenschiffe auswirkte, die vorübergehend nicht mehr verkehren konnten, bescherte sie den kleineren Schiffen eine anhaltende Beförderungsnachfrage zu und dem Schiffsbetreiber dazu noch attraktive Frachtsätze.

Die Lage in diesem Herbst lässt sich durchaus mit dem Sommer 2003 vergleichen. Das wiederholte Auftreten von Perioden niedriger Wasserführung weist darauf hin, wie sinnvoll es sein kann, in einer Flotte über entsprechend kleinere und deshalb für solche Zeiten besser geeignete Schiffe zu verfügen, und dies auch in einer Zeit, zu der mit Blick auf Einsparungen durch Größeneffekte nur noch große Schiffe in Verkehr gebracht werden.

Die Beförderung von Containergut hat im ersten Halbjahr 2005 auf dem Rhein weiter zugenommen, jedoch weniger rasch als im Vorjahreszeitraum. Wie seit mehreren Jahren festgestellt wird, ist die Wachstumsrate in Nordfrankreich und Belgien, wo diese Beförderungsform noch nicht so lange eingeführt ist wie auf dem Rhein, deutlich höher. Das Containergeschäft ist auch in den Seehäfen nach wie vor gut vertreten, und die Engpässe bei den Schnittstellen zwischen See- und Binnenschiffen konnten dank der gemeinsamen Anstrengungen von Seehäfen - durch die Bereitstellung von Infrastrukturen und Personal sowie von der Binnenschifffahrt durch organisatorische Verbesserungen gemildert werden. Auch dieser Sektor hatte Ende 2005 unter den Auswirkungen des Wassermangels zu leiden.

Bei der Inbetriebnahme von neuen Schiffen lässt sich in der Trockenschifffahrt eine Verlangsamung verzeichnen, von der die Tankschifffahrt jedoch unberührt bleibt. Die laufende Aufzaddierung neuen Schiffsraums, die seit der Abschaffung des Grundsatzes „Alt für Neu“ um sich greift, schafft angesichts der mittelfristig mangelnden Wachstumsaussichten bei der Beförderungsnachfrage in den betroffenen Sektoren sowie der Tatsache, dass unter den heutigen Umständen wenig alte Schiffe aus dem Verkehr gezogen werden, den Ansatz zu einer strukturellen Überkapazität in der Tankschifffahrt.

Im Bereich des Schiffsbetriebs geht die starke Preissteigerung beim Erdöl, und dementsprechend beim Treibstoff, in den Jahren 2004 und 2005 unweigerlich zu Lasten der Rentabilität der Frachtführer, woran auch die so genannten « Gasölklauseln » nichts ändern, die diese Preisexplosion nur teilweise abfangen können. Diese Tendenz nach oben wird sich angesichts der Entwicklungen auf dem Weltmarkt für Erdöl strukturell fortsetzen. Aufgrund dieser Tatsache nehmen die Ausgaben für Treibstoff einen immer größeren Platz unter den Betriebskosten ein.

Der Umsatz in der Trockenschifffahrt konnte 2004 aufgrund der gesteigerten Beförderungsleistung in Kombination mit einem insgesamt im Vergleich zu den Vorjahren erhöhten Frachtniveau gesteigert werden. Diese Umsatzzunahme von 2 bis zu 5% je nach Kategorie muss jedoch vor dem Hintergrund eines Rückgangs von 4 bis 21% beim Deckungsbeitrag gesehen werden. Nur die Schiffskategorie von 1 500 bis 2 500 t war unter diesen Umständen in der Lage, ihren Deckungsbeitrag leicht zu steigern. Diese Situation ist im Wesentlichen auf die starken Erhöhungen bei den Treibstoffpreisen zurückzuführen.

\*