

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Marktbeobachtung

2010

2



Marktbeobachtung 12

Konjunkturanalyse Herbst 2010

Haftungsausschluss

Die Verwendung von in der vorliegenden Publikation enthaltenen Kenntnissen, Informationen und Daten erfolgt auf ausschließliches Risiko des Benutzers. Weder die Europäische Kommission noch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihr Sekretariat können im Falle der Nutzung von in der vorliegenden Veröffentlichung enthaltenen Kenntnissen, Informationen und Daten oder eventuell daraus erwachsender Folgen haftbar gemacht werden. Getroffene Feststellungen und Meinungsäußerungen spiegeln nicht notwendigerweise die Auffassung der Europäischen Kommission und ihrer Dienststellen oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bezüglich des behandelten Themas wieder.

Dezember 2010

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort

Thema 1: Arbeitsmarkt

Thema 2: Donaumarkt

Abschnitt 1: Situation der Beförderungsnachfrage im Herbst 2010 und Prognosen für 2011

I. Wirtschaftswachstum: Entwicklung und Aussichten

II. Beförderungsaufkommen: Entwicklung und Aussichten

- 2.1 Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel, Düngemittel
- 2.2 Eisen- und Stahlindustrie
- 2.3 Kohle
- 2.4 Steine, Erden & Baustoffe
- 2.5 Chemische Erzeugnisse
- 2.6 Mineralölerzeugnisse
- 2.7 Container

III. Nachfrage auf dem Markt der Personenbeförderung

Abschnitt 2: Verhältnis von Beförderungsangebot und -nachfrage

Einleitung

I. Entwicklung des Flottenbestandes: Neubauten

- 1. Laderaum in der Trockenschiffahrt
- 2. Laderaum in der Tankschiffahrt
- 3. Passagierschiffe

II. Kapazitätsauslastung

- 1. Trockenladeraum
- 2. Tankladeraum

Abschnitt 3: Situation der Binnenschifffahrtsunternehmen

(Jahr 2009 und 1. Halbjahr 2010)

Einleitung

I. Entwicklung der Geschäftstätigkeit

1. Trockenschifffahrt
2. Tankschifffahrt
3. Einfluss der Wasserführung

II. Kostenentwicklung

1. Allgemeine Kostenentwicklung
2. Treibstoff
3. Personalkosten
4. Unterhaltskosten
5. Finanzierungen und Finanzierungskosten
6. Versicherungen

Fazit

Zusammenfassung und Ausblick

Anlagen

Neubauten

Glossar

Quellennachweis

VORWORT

Mit der vorliegenden Ausgabe der Marktbeobachtung für die europäische Binnenschifffahrt wird ein wesentlicher Schritt in die Richtung einer europäischen Dimension vollzogen. Wenngleich das Bild in einigen Punkten noch unvollständig ist, bietet die vorliegende Publikation einen Blick auf die Donauschifffahrt im Oberlauf und im Donaudelta. Hierbei wurde versucht, besonderes Augenmerk auf die logistischen Beziehungen zu legen, wie die Anlieferung und den Abtransport von Rohstoffen und Erzeugnissen der bedeutenden Industriezweige und der Landwirtschaft. Dabei wird auch der zentrale Stellenwert, den die Seehäfen für die Entwicklung des Transports über Binnengewässer einnehmen, berücksichtigt. Für einen Transportmarkt mit einem großen Potenzial – im Hinblick auf die Kapazität der Wasserstraße – ist es von besonderer Bedeutung, gerade dieses Kernnetzwerk der Transportbeziehungen zu verfolgen, da diese Analyse im Gegensatz zu einer qualitativen Betrachtung es ermöglicht, den komparativen Vorteil der Binnenschifffahrt für das jeweilige Gebiet aufzuzeigen. Hierbei werden allerdings auch mögliche Schwachstellen in diesem Netzwerk identifiziert.

Darüber hinaus wird erneut dem Arbeitsmarkt Aufmerksamkeit gewidmet. Auf dem Gebiet der Beschäftigung können einige wichtige Fragen aufgeworfen werden. So ist die Überalterung, und damit einhergehend die Unternehmensnachfolge innerhalb der Gruppe der selbständigen Partikuliere ein Aspekt, dem Aufmerksamkeit gebührt. Darüber hinaus fordern Internationalisierung und Globalisierung ein aufmerksames Auge bei der Beobachtung der Rahmenbedingungen hinsichtlich der Ausbildung, der erforderlichen Fachkenntnisse, der Arbeits- und Lebensbedingungen sowie der Arbeitsverhältnisse in der Binnenschifffahrt. Im zweiten Themenbericht zum Arbeitsmarkt können nun für die größten Binnenschifffahrtsländer (gemessen an der Anzahl der erwerbstätigen Personen in der Binnenschifffahrt) ergänzende qualitative und quantitative Informationen vorgelegt werden.

Die Entwicklung der Wirtschaft nach Industriezweigen bleibt jedoch gewissermaßen der Hauptgegenstand dieser Marktbeobachtung. Angebot und Nachfrage in der Binnenschifffahrt nehmen darin eine zentrale Stellung ein. Die zuvor geäußerten Erwartungen hinsichtlich einer Erholung der Nachfrage scheinen sich bewahrheitet zu haben, was jedoch nicht unbedingt bedeutet, dass wir die Krise bereits zum

größten Teil hinter uns gelassen hätten. Unsicherheit bleibt noch stets das Gebot der Stunde, und es gibt, neben den im Allgemeinen als positiv zu bewertenden Indikatoren zur industriellen Entwicklung und zum Verbrauchervertrauen – insbesondere in dem für die Binnenschifffahrt zentralen Land Deutschland –, noch ausreichend Bedrohungen, um zumindest mittelfristig äußerste Vorsicht walten zu lassen. Es darf außerdem nicht vergessen werden, dass die Krise in der Finanzwelt begonnen hat, und dass gerade dort von einem Zustand der Stabilität noch nicht gesprochen werden kann. Sowohl die Schuldensituation einiger (EU-) Länder, als auch strukturelle Faktoren, wie die erheblichen Unterschiede zwischen den wichtigsten Wirtschaftsnationen innerhalb der Eurozone, und schließlich der Druck, der vom Währungsmarkt ausgeht, sind hierfür die Ursachen.

Trotzdem ist die Erholung in der Binnenschifffahrt manifest. Das Transportvolumen ist in den meisten Segmenten wieder angestiegen, auch wenn das Niveau des Jahres 2007 noch nicht wieder erreicht wurde. Zumindest in der Trockengüterschifffahrt kann auch bei den Frachten wieder eine steigende Tendenz festgestellt werden. Im Lichte dieser Entwicklung scheint die Diskussion über Krisenmaßnahmen in der Trockengüterschifffahrt einigermaßen in den Hintergrund gerückt zu sein.

Die Tatsache, dass sich in der Tankschifffahrt die Frachten bereits seit geraumer Zeit unverändert auf einem Tiefpunkt befinden, zeigt einmal mehr, dass dieses Segment – zumindest was die Mineralölerzeugnisse angeht – von einer eigenen ökonomischen Entwicklung gekennzeichnet ist, die weniger von der Industriekonjunktur als von spezifischen Faktoren des Mineralölmarktes bestimmt wird. Eine strukturell sinkende Transportnachfrage ist dabei ein wichtiger Aspekt; ferner spielt die Veränderung in der Zusammensetzung der Flotte für dieses Segment eine Rolle.

Thema 1

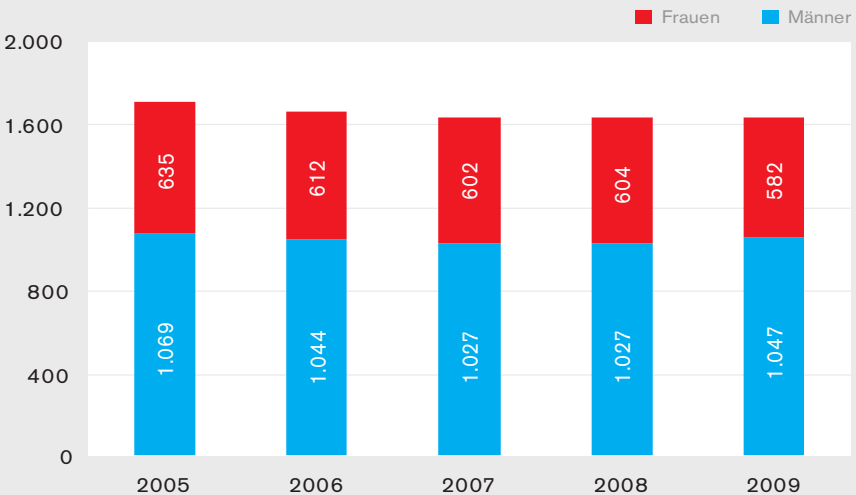
Arbeitsmarkt

Belgien

In Belgien wird die Zahl der Selbständigen in der Binnenschifffahrt vom Landesinstitut der Sozialversicherungen für Selbständige (INASTI auf französisch, RSVZ auf niederländisch) erfasst. Hierbei werden sämtliche Selbständigen gezählt die in Belgien oder im Ausland wohnen und ihre Berufsaktivität in Belgien ausüben. Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten werden hingegen vom Landesamt für Soziale Sicherheit (ONSS auf französisch, RSZ auf niederländisch) registriert.

Die Anzahl der Selbständigen ist in der belgischen Binnenschifffahrt höher als die Zahl der abhängig Beschäftigten. Dies wurde bereits im Marktbericht 2009-1 festgestellt. Ferner ist der allgemeine Trend der Beschäftigung zwischen 1994 und 2007 negativ gewesen. In den letzten drei Jahren hat es aber kaum noch Rückgänge gegeben. So ist die Zahl der Partikuliere in 2009 mit 1.629 genauso hoch gewesen wie in 2007.¹

Abbildung 1: Entwicklung der Zahl selbständiger Binnenschiffer in Belgien



Quelle: INASTI / RSVZ

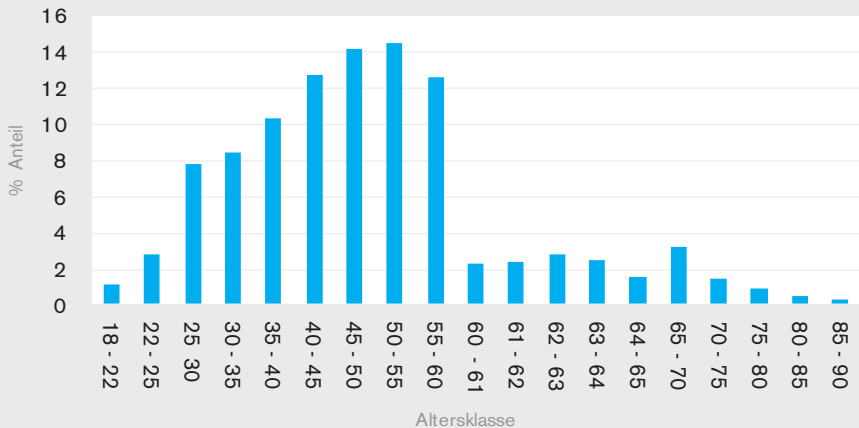
¹ Quelle: INASTI

Der Frauenanteil ist bei den Selbständigen mit etwa 36% sehr hoch, was darauf schließen lässt, dass die Arbeitsform der mithelfenden Familienangehörigen sehr häufig ist.²

Knapp 6% der belgischen Partikuliere waren am 31.12.2009 auch nach Erreichen der Altersgrenze weiterhin in ihrem Unternehmen aktiv. Dieser Anteil, so gering er auch sein mag, ist in den letzten Jahren stetig gestiegen, was eventuell als ein Anzeichen für Nachwuchsprobleme in der belgischen Binnenschifffahrt zu deuten ist. Die unten stehende Grafik zeigt die Altersverteilung der belgischen Partikuliere im Detail.

Wie erkennbar, waren mit jeweils rund 14% die Altersklassen der 45 bis 50 Jährigen und der 50 bis 55 jährigen am häufigsten. Die Summe der Prozentanteile der über 65 Jährigen ergibt knapp 6%. Der Anteil der über 50 Jährigen beträgt 43,5%. Dies ist wesentlich höherer Wert als bei den abhängig Beschäftigten (31,2%). Somit ist bei den Selbständigen die Altersstruktur ungünstiger als bei den Nicht-Selbständigen.

Abbildung 2: Altersverteilung der selbständigen Binnenschiffer in Belgien (%)



Quelle: INASTI / RSVZ

² Seit 2003 werden die mithelfenden Familienangehörigen (in der Praxis oft die Frauen der Binnenschiffer) bei der Zahl der Selbständigen mitgezählt.

Folgende Tabelle zeigt die regionale Verteilung der belgischen Partikuliere nach den einzelnen Provinzen. Antwerpen weist die höchste Anzahl auf, gefolgt von Ost-Flandern. 54 belgische Partikuliere waren Ende 2009 im Ausland ansässig, aber in Belgien aktiv.

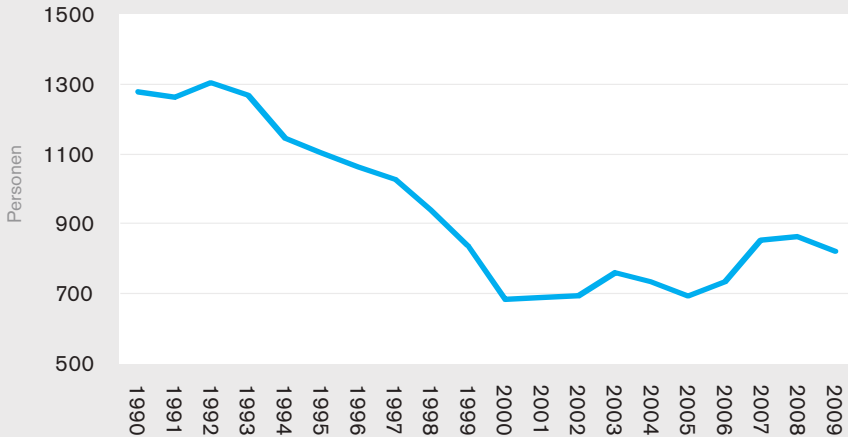
Tabelle 1: Anzahl der Selbständigen Binnenschiffer in Belgien nach Wohnorten 2009

Provinz	Anzahl Selbständige
Antwerpen	667
Ost-Flandern	295
Hennegau	270
West-Flandern	200
Lüttich	73
Ausland	54
Limburg	38
Namur	15
flämisches Brabant	14
wallonisches Brabant	2
Luxembourg	1
Region Brüssel	-

Quelle: INASTI / RSVZ

Während die selbständige Beschäftigung von 2007 bis 2009 in etwa stabil geblieben ist, war die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in Belgien in diesem Zeitraum leicht rückläufig. Allerdings ist dennoch seit dem Beginn des laufenden Jahrzehnts ein aufsteigender Trend festzustellen (siehe Grafik).

Abbildung 3: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in der belgischen Binnenschifffahrt



Quelle: ONSS / RSZ

In der Summe ergibt sich damit folgendes Bild für die Gesamtbeschäftigung in der belgischen Binnenschifffahrt:

Tabelle 2: Gesamte Beschäftigung in der belgischen Binnenschifffahrt nach Beschäftigungsform

Jahr	Selbständige	Abhängig Beschäftigte	Gesamt
2005	1704	690	2394
2006	1656	727	2383
2007	1629	845	2474
2008	1631	860	2491
2009	1629	817	2446

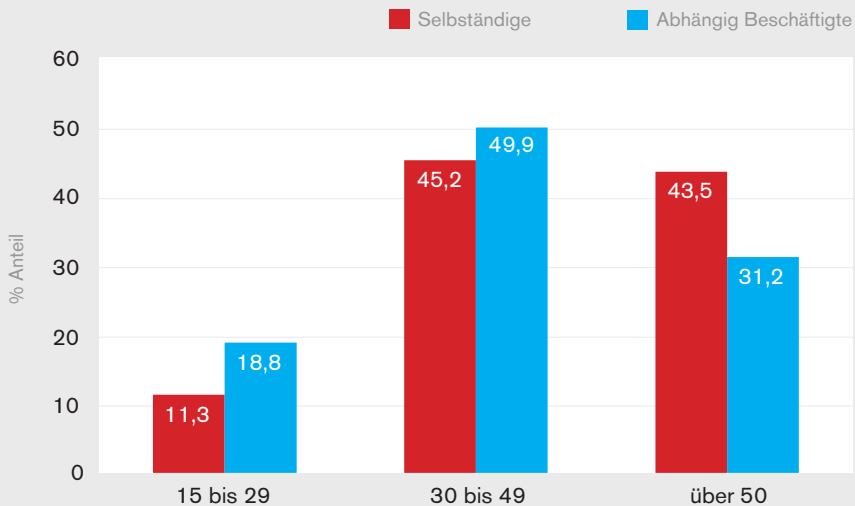
Quelle: Berechnungen Sekretariat der ZKR, auf Basis von: INASTI / RSVZ sowie ONSS / RSZ

Demgemäß hat sich die gesamte Beschäftigung in 2009 etwas reduziert (um 2%), während sie zwischen 2006 und 2008 um 4,5% gestiegen ist. Der Rückgang in 2009 korrespondiert mit der Wirtschaftskrise in der Schifffahrt. Der vorherige

Anstieg spiegelt die Hochkonjunktur und die zunehmende Beförderungsnachfrage in diesen Jahren wider.

Die Altersstruktur und der Frauenanteil unterscheiden sich zwischen der selbständigen und der unselbständigen Beschäftigung deutlich.

Abbildung 4: Altersaufbau der Selbständigen und der abhängig Beschäftigten in der belgischen Binnenschifffahrt im Vergleich (2009)



Quelle: Berechnungen Sekretariat der ZKR, auf Basis von: INASTI / RSVZ sowie ONSS / RSZ

Somit stellt sich die Frage der Überalterung bei den Selbständigen im Vergleich zu den abhängig Beschäftigten in noch drängenderer Weise. Dies wirft die Problematik der Unternehmensnachfolge in der belgischen Binnenschifffahrt, ähnlich wie im deutschen Gewerbe (siehe folgender Abschnitt) auf.

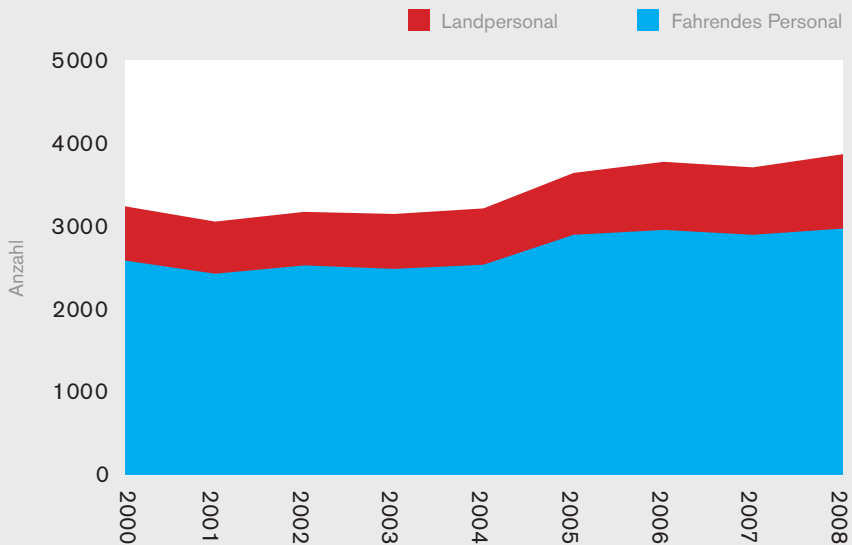
Allerdings muss einschränkend konzediert werden, dass in gewisser Hinsicht das obige Bild dadurch verzerrt wird, dass Selbständige auf Grund einer anderen Berufsbiografie tendenziell älter sind als unselbständig Beschäftigte. So muss mehr Berufserfahrung vorhanden sein um als Schiffsführer tätig zu werden. Dennoch sollten die obigen Indizien im Rahmen von Diskussionen um die Nachwuchsgewinnung nicht außeracht gelassen werden.

Der Frauenanteil lag bei den abhängig Beschäftigten gegen Ende 2009 bei 4,6%. Dies ist bedeutend geringer als bei den Selbständigen, bei denen er bei 36% lag.

Deutschland

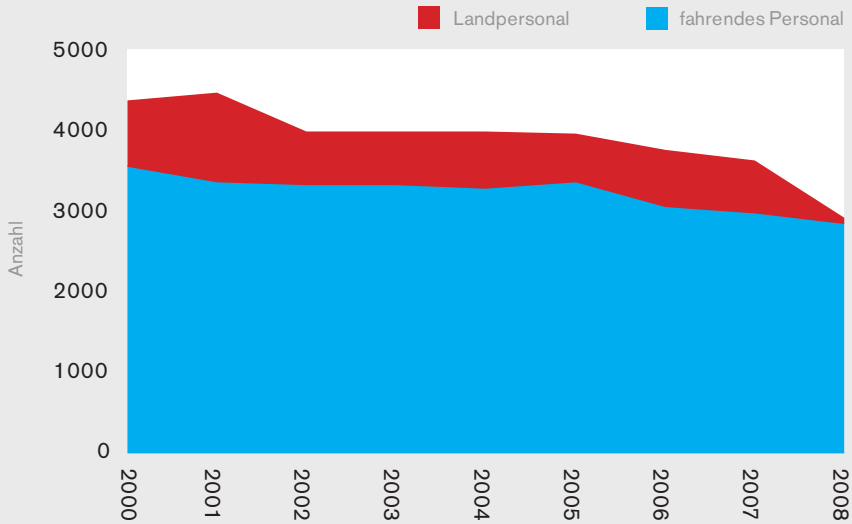
Wie bereits im Marktbeobachtungsbericht 2009-1 dargelegt, weist das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe seit Beginn des Jahrzehnts eine insgesamt stagnierende Beschäftigungsentwicklung auf. Diese Stagnation ist das Resultat zweier sich gegenseitig neutralisierender Trends: einer steigenden Beschäftigung in der Personenschiffahrt und einer sinkenden Entwicklung in der Güterschiffahrt. Seit dem Jahr 2006 ist die Beschäftigung in der Personenschiffahrt höher als in der Güterschiffahrt. Der Anteil des fahrenden Personals am Gesamtpersonal ist in der Personenschiffahrt etwas niedriger als in der Güterschiffahrt. Im Zeitraum 2000 bis 2008 belief sich dieser Anteil in der Personenschiffahrt auf durchschnittlich 78,6%, während er in der Güterschiffahrt bei durchschnittlich 83,3% lag.

Abbildung 5: Beschäftigung in der Personenschiffahrt in Deutschland



Quelle: destatis

Abbildung 6: Beschäftigung in der Güterschifffahrt in Deutschland *



Quelle: destatis. * Im Jahr 2008 wurde in Unternehmen mit einer Ladekapazität ab 10.000 t kein Landpersonal ausgewiesen.

Folgende Tabelle weist die Zahlen für beide Segmente ab dem Jahr 2001 aus.

Tabelle 3: Gesamte Beschäftigung sowie Beschäftigung in Teilbereichen der deutschen Binnenschifffahrt

Jahr	Gesamt	Güterschifffahrt	Personenschifffahrt
2001	7556	4482	3074
2002	7689	3997	3189
2003	7690	4003	3167
2004	7612	4003	3229
2005	8116	3977	3669
2006	7960	3769	3800
2007	7812	3644	3731
2008	7628	2928	3900

Quelle: Destatis, BAG

Die Statistik der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung erlaubt eine weitere Analyse der Beschäftigung, die angesichts fehlender Angaben für die Gesamtzahl der Beschäftigten nicht möglich ist. Auf Basis der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung lassen sich verschiedene Strukturmerkmale (Altersstruktur, Arbeitslosigkeit, Bildungshintergrund, Beschäftigung nach Wirtschaftszweigen, Verdienstmöglichkeiten, Ausländeranteil, Fehlzeiten, etc.) untersuchen.

Ferner lassen sich unterjährige Beschäftigungswerte erheben, die über saisonale Beschäftigungsmuster Aufschluss geben. Es muss in Kauf genommen werden, dass die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung eine wichtige Teilgruppe der Binnenschifffahrt, die Selbständigen, nicht enthält. Ferner sind keine geringfügig Beschäftigten enthalten, was aber weniger schwer wiegt da letztere nicht sehr zahlreich im Gewerbe vertreten sind.

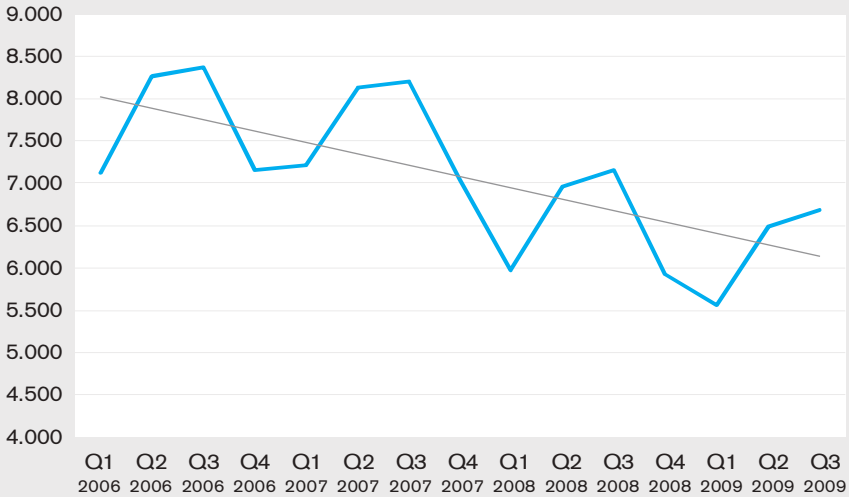
Die folgenden Strukturmerkmale beziehen sich also nur auf die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen in der Binnenschifffahrt.

Die unterjährige Beschäftigungsentwicklung weist über das Jahr hinweg ein relativ reguläres Muster auf. Im vierten und ersten Quartal, also im Wesentlichen in der Zeit zwischen Spätherbst und Ende des Winters, ist die Beschäftigung niedrig. Sie steigt von Frühjahr bis zum Sommer an, und erreicht in der Zeit zwischen Juli und September ihren Höhepunkt. Ein solches Muster ist teilweise mit der Saison in der Fahrgastschifffahrt zu erklären. So endet die Saison im Herbst, was sich auch auf die Beschäftigung des gastronomischen und nautischen Personals auswirken dürfte.³

Aus der Abbildung geht auch hervor, dass der grundlegende Beschäftigungstrend unabhängig von den saisonalen Schwankungen in den letzten Jahren negativ war.

³ Siehe auch: BAG (2009), *Monitoring der Arbeitsbedingungen im Güterverkehr und Logistik 2009-1*, S. 72; erschienen im Juli 2009.

Abbildung 7: Saisonale Schwankungen und Trend in der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung der deutschen Binnenschifffahrt



Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Q1 = 31.03.; Q2 = 30.06.; Q3 = 30.09.; Q4 = 31.12. des jeweiligen Jahres.

Zum Altersaufbau wurde im Marktbeobachtungsbericht 2009-1 bereits festgestellt, dass im Jahr 2008 knapp 40% der in der deutschen Binnenschifffahrt beschäftigten Personen in die Altersgruppe der 50 bis 65 Jährigen fällt. Für das Jahr 2009 ergibt sich nun ein geringfügig höherer Wert von 40,5%.

Tabelle 4: Altersaufbau (Anteile in%) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der deutschen Binnenschifffahrt

	1999	2001	2003	2005	2007	2009
Unter 25	3,4	4,3	5,7	4,7	4,6	4,9
25 bis unter 35	19,7	16,9	16,8	15,4	13,7	13,1
35 bis unter 50	39,5	41,4	41,7	42,8	42,5	41,4
50 Jahre und älter	37,4	37,4	35,9	37,1	39,1	40,5

Quelle: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung IAB

Es gibt Hinweise seitens des Gewerbes, dass sich bei den Selbständigen die Frage des Altersaufbaus mindestens in ähnlich drängender Weise stellt wie bei den abhängig Beschäftigten. So stehen zahlreiche Schiffsführer kurz vor dem Rentenalter.⁴

Der Frauenanteil bewegt sich seit mehreren Jahren relativ konstant bei 9%. Dieser Anteil wird auch bei den derzeitigen Auszubildenden erreicht.

Der Ausländeranteil ist in der deutschen Binnenschifffahrt über mehrere Jahre hinweg gestiegen. Im Jahr 2009 lag er bei rund 20%.⁵ Dabei ist festzuhalten, dass sich der Ausländeranteil zwischen der Personenschifffahrt und der Güterschifffahrt stark unterscheidet. Über den Jahresdurchschnitt 2009 hinweg lag er in der Personenschifffahrt bei 9%, gegenüber 27,6% in der Güterschifffahrt. Beim Gütertransport ist er also wesentlich höher als in der Fahrgastschifffahrt.

Ein bisher nicht untersuchter Indikator ist die Arbeitslosigkeit unter Binnenschiffern. Hierzu liegen Daten aus der Berufsstatistik vor. Dabei werden alle Personen mit dem Zielberuf Binnenschiffer betrachtet, unabhängig von dem Wirtschaftsbereich in dem sie tätig sind.⁶ So waren im Jahre 2009 nur knapp 66% aller Personen mit dem Zielberuf Binnenschiffer im Verkehrssektor tätig waren. 18,7% waren in der öffentlichen Verwaltung tätig, weitere 8% im Produzierenden Gewerbe. Die übrigen Prozent verteilen sich auf den Handel (2,5%), auf das Baugewerbe (2,6%) und einige weitere Wirtschaftszweige.

Die Arbeitslosenquote unter den Personen mit dem Zielberuf Binnenschiffer lag im Jahr 2009 bei 3,4%. Die Quote ist seit dem Jahr 2000 trendmäßig gefallen, sie lag im Jahr 2000 noch bei 8,5%. Dieser Rückgang kann vor allem mit der zunehmenden Personalknappheit in der Binnenschifffahrt erklärt werden.

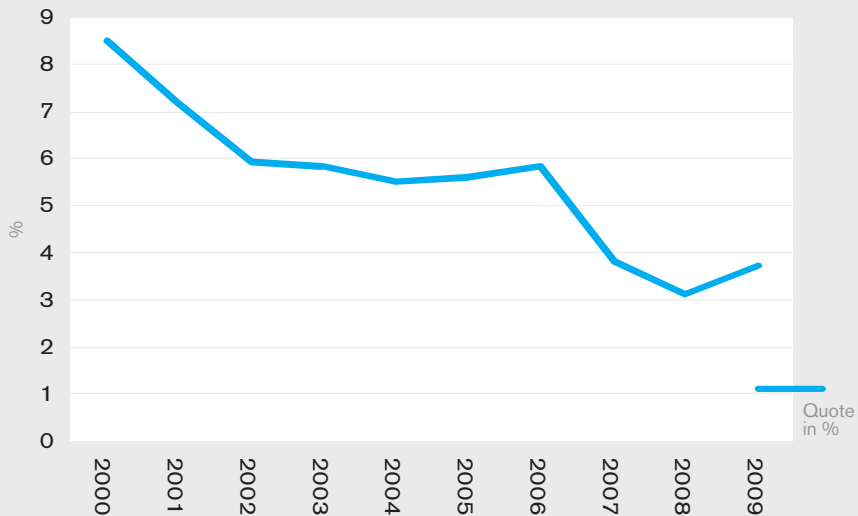
4 *Siehe den Zeitungsartikel „Uns geh'n die Matrosen aus“, der Stimmungen im unterfränkischen Gewerbe schildert. Erschienen in: Main-Netz, am 14.09.2010.*

5 *Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Berechnungen ZKR. Stichtag 31.12.2009.*

6 *Quelle: IAB. Die Berufsstatistik unterscheidet sich somit von der Beschäftigungsstatistik nach Wirtschaftszweigen, die den bisherigen Auswertungen zu Grunde lag.*

Die Wirtschaftskrise hat den Trend der fallenden Arbeitslosigkeit etwas überlagert. So war im Jahr 2009 ein kleiner Anstieg um 0,4 Prozentpunkte zu verzeichnen. Dass dieser Anstieg so moderat ausfiel dürfte an abfedernden Maßnahmen gelegen haben. So wurden in Phasen mit geringem Auftragsvolumen Überstunden abgebaut, die Schiffe zur Wartung geschickt, oder Personal vorübergehend beurlaubt. Auch die Kurzarbeiterregelung hat – vor allem bei Reedereien - Beschäftigungsverhältnisse gesichert.

Abbildung 8: Arbeitslosenquote in der deutschen Binnenschifffahrt*



Quelle: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung IAB;* auf Basis der Personen mit dem Zielberuf Binnenschiffer/innen, Hafenschiffer, Ewerführer, inklusive ausländischer Beschäftigter.

Unter den in Deutschland lebenden ausländischen Personen mit dem Zielberuf Binnenschiffer bewegt sich die Arbeitslosenrate allerdings über dem Durchschnitt, mit 9% im Jahr 2009 und 7,5% im Vorjahr.

Wie die Daten zeigen ist die Arbeitslosenquote unter den älteren Binnenschiffern (50 Jahre und älter) nicht überdurchschnittlich hoch, sondern liegt genau im

Durchschnitt.⁷ Bei den 35 bis 50 Jährigen ist sie sogar unterdurchschnittlich hoch. Überproportional hoch ist sie bei den jüngeren Personen, vor allem trifft dies auf die Altersgruppe der unter 25 Jährigen zu. Diese jüngste Altersgruppe hat an den Beschäftigten einen Anteil von etwa 5%, ihr Anteil an allen arbeitslosen Binnenschiffern ist aber mit 10,5% etwa doppelt so hoch.

Hinweise auf die körperlichen Belastungen, denen Binnenschiffer ausgesetzt sind, sind den Statistiken einzelner Krankenkassenverbände zu entnehmen. Gemäß einem Bericht des Bundesverbands der Betriebskrankenkassen BKK liegt die Zahl der Tage an Arbeitsunfähigkeit bei Binnenschiffern deutlich über dem Durchschnitt aller Berufsgruppen. Mit 22,4 Tagen je Mitglied waren Binnenschiffer ähnlich häufig arbeitsunfähig wie Decksleute in der Seeschifffahrt, Kranführer, Waldarbeiter und Eisenbahnbetriebsregler. Das mittlere Niveau der Arbeitsunfähigkeitstage aller Berufsgruppen betrug im Jahr 2008 12,1 Tage.⁸ Insgesamt lagen die Binnenschiffer bei diesem Vergleich auf Rang 13 von 312 Berufen.

Die Ausbildungsaktivitäten im deutschen Gewerbe, die seit Beginn des Jahrzehnts gestiegen waren, sind zwar weiterhin auf einem hohen Niveau, haben sich aber in 2009 im Vergleich zu den beiden Vorjahren leicht abgeschwächt. Die bundesweite Zahl der neuen Auszubildenden im Jahr 2009 (153) ist zwar im Vergleich der letzten Dekade relativ hoch, aber etwas geringer als in 2008 und 2007.

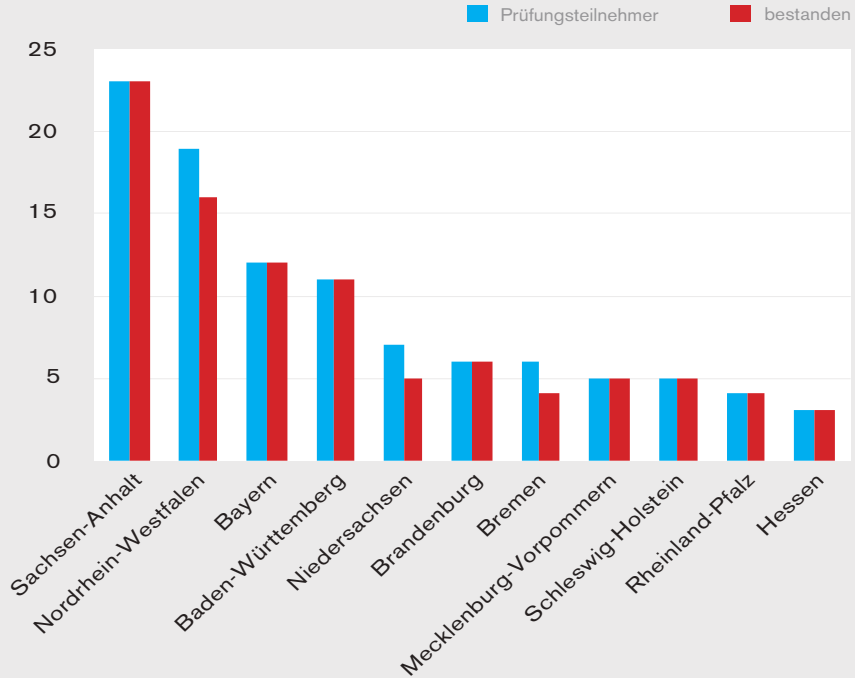
Ferner ist die Zahl der Prüfungsteilnehmer von 169 Personen in 2008 auf 116 Personen im Jahr 2009 zurück gegangen. Auch die Zahl der bestandenen Prüfungen hat sich reduziert.⁹ Die Anzahl der abgeschlossenen Prüfungen zum Binnenschiffer unterschied sich im Sommer 2009 deutlich nach einzelnen Bundesländern. Pro Jahr werden zwei Prüfungen abgehalten, eine im Sommer und eine im Winter. Für den Sommer 2009 ergab sich folgende Verteilung der Prüfungsstatistik nach einzelnen Bundesländern. Die meisten bestandenen Prüfungen gab es in Sachsen-Anhalt, wo sich eine von zwei deutschen Binnenschifffahrtsschulen befindet.

7 *Der Anteil der Arbeitslosen dieser Altersgruppe an allen arbeitslosen Binnenschiffern entspricht nämlich genau dem Anteil den diese Altersgruppe an den Gesamtbeschäftigten der Binnenschifffahrt hat (rund 40%).*

8 *Quelle: Arbeitsunfähigkeit nach Berufen, BKK Bundesverband*

9 *Quelle: DIHK; Arbeitgeberverband der Binnenschifffahrt*

Abbildung 9: Prüfungsteilnehmer und bestandene Prüfungen im Sommer 2009 bei Auszubildenden zum Binnenschiffer in Deutschland

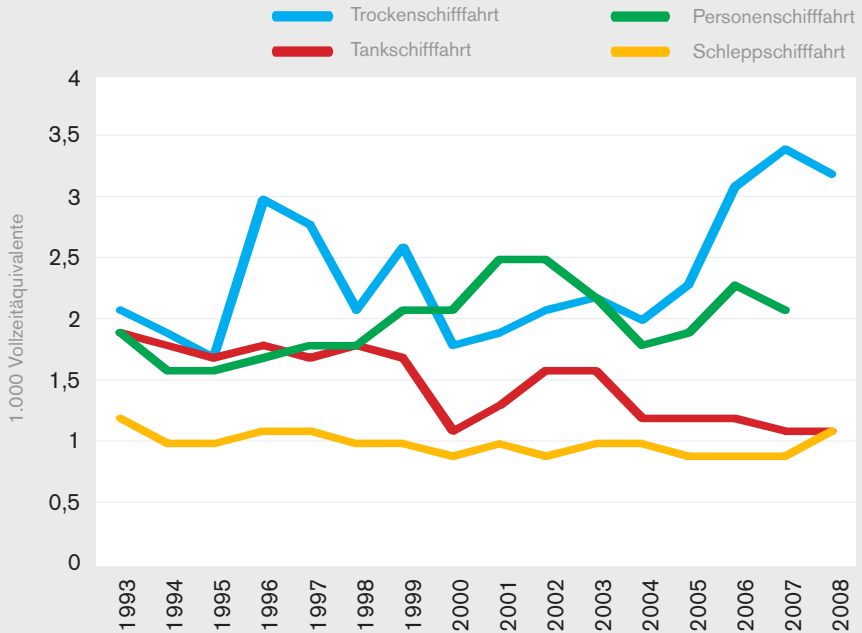


Quelle: IHK Magdeburg; Prüfungsstatistik der Industrie- und Handelskammern bundesweit;
Hinweis: In Berlin, Hamburg, Sachsen, Thüringen und dem Saarland gab es keine Prüfungsteilnehmer

Niederlande

Die Beschäftigungsentwicklung in der niederländischen Binnenschifffahrt weist relativ starke Schwankungen auf. Insgesamt ergibt sich für den Zeitraum seit 1993 aber ein leicht ansteigender Trend. Dieser wird in erster Linie von der Steigerung im Trockenschifffahrtsbereich bestimmt, die vor allem seit dem Jahr 2004 verstärkt zu Tage tritt (siehe Abbildung). Auch die Personenschifffahrt hat insgesamt Zuwächse zu verzeichnen. Hingegen sind in der Tankschifffahrt tendenziell rückläufige Beschäftigungswerte festzustellen.

Abbildung 10: Beschäftigung in der niederländischen Binnenschifffahrt nach Teilbereichen



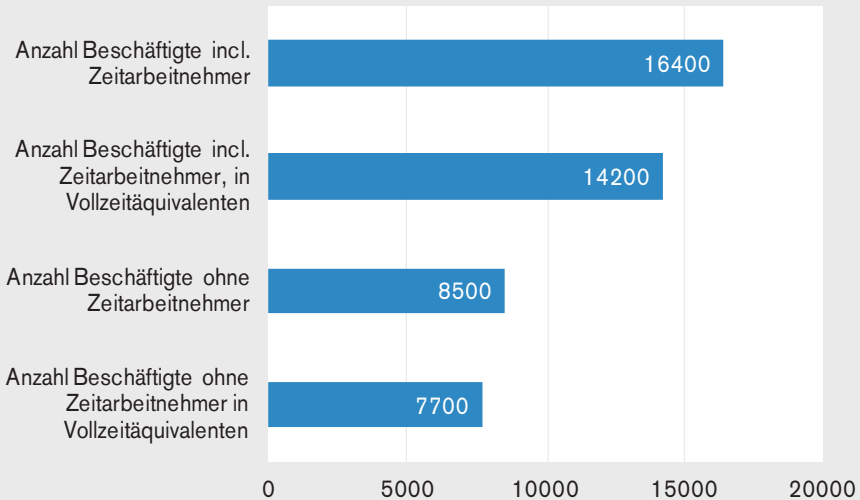
Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek; auf Basis von Vollzeitäquivalenten

Die niederländische Arbeitsmarktstatistik unterscheidet zwischen der Gesamtzahl der Arbeitnehmer und der Anzahl an Vollzeitäquivalenten. Eine Ganztagesstelle entspricht einem Vollzeitäquivalent. Eine Teilzeitstelle entspricht aber nur einem halben Vollzeitäquivalent.

Die in obiger Grafik ausgewiesene Beschäftigung basiert auf Vollzeitäquivalenten und ist somit geringer als die totale Anzahl an Personen die in der niederländischen Binnenschifffahrt tätig sind. So waren im Jahr 2008 insgesamt 8.500 Personen beschäftigt, darunter natürlich zahlreiche Teilzeitkräfte, während es 7.700 Vollzeitäquivalente gab.

Eine noch höhere Beschäftigung ergibt sich wenn auch die Zeitarbeitnehmer hinzugerechnet werden. Nach dieser Rechnung gab es im Jahr 2008 16.400 Beschäftigte. Rechnet man hier die Teilzeitkräfte in Vollzeitäquivalente um, dann waren 14.200 Stellen vorhanden.¹⁰ Folgende Grafik fasst die genannten Zahlen noch einmal zusammen:

Abbildung 11: Beschäftigung in der niederländischen Binnenschifffahrt nach Beschäftigungsart



Quelle: CBS. Werte für 2008

Im Jahr 2008 stieg die gesamte Beschäftigung (Vollzeitäquivalente) um rund 200 Stellen gegenüber dem Vorjahr, auf 7.700 Stellen. Dies war auf einen Anstieg in der Schlepp- und Schubschifffahrt zurückzuführen, während sich bei der Tankschifffahrt keine Änderung ergab und es in der Trockenschifffahrt einen Rückgang gab. Für die Personenschifffahrt waren keine Daten vorhanden.

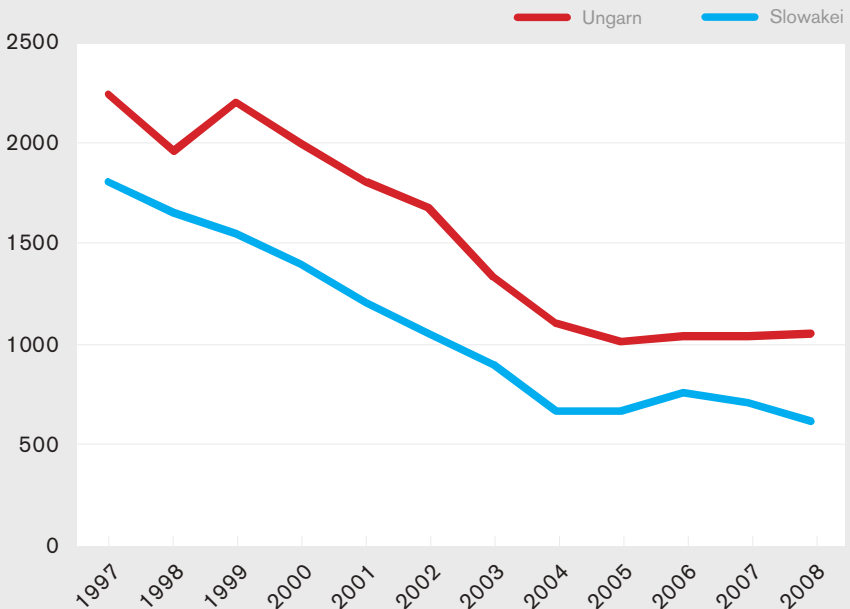
¹⁰ Quelle: CBS

Der Frauenanteil beträgt in der gesamten niederländischen Binnenschifffahrt 18%. Unter der Voraussetzung dass die Berechnungsmethodik in etwa vergleichbar ist, wäre er damit doppelt so hoch wie in der deutschen Binnenschifffahrt.

Slowakei, Ungarn und Rumänien

Der Trend in der Beschäftigung war in der Slowakei und in Ungarn vom Ende der 1990er Jahre bis zur Mitte des laufenden Jahrzehnts rückläufig. Seitdem ist eine Stabilisierung eingetreten, und das Niveau der Beschäftigung hat sich seit etwa 2005 kaum mehr reduziert.

Abbildung 12: Gesamte Beschäftigung in der Binnenschifffahrt in Ungarn und der Slowakei



Quellen: Eurostat (Slowakei, Ungarn vor 2000), Ungarisches Statistikamt (Ungarn ab 2000)

Für Rumänien gibt es von Seiten des Statistischen Amtes folgende Angaben zum Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt.

Tabelle 5: Arbeitsmarkt-Kennzahlen in der rumänischen Binnenschifffahrt

	2008	2009
Anzahl der Unternehmen	112	104
Anzahl Beschäftigte*	2.067	2.112
Mittlere Zahl der Beschäftigten je Unternehmen	18,4	20,3
Personalkosten (Mio. Lei)	61,4	n.a.

Quelle: Rumänisches Statistikamt; * Jahresdurchschnitt

Somit ist die Beschäftigung in Rumänien etwa doppelt so hoch wie in Ungarn. Die Zahl der Unternehmen ist im Krisenjahr relativ deutlich gesunken. Allerdings hat sich dennoch die Beschäftigung erhöht. Ein Grund könnte sein dass vor allem kleine Unternehmen aus dem Markt ausgeschieden sind, und die Beschäftigten dieser Kleinbetriebe bei den verbleibenden Unternehmen eine Anstellung gefunden haben. Zumindest können solche Szenarien auch in Westeuropa beobachtet werden.

Bei den Verdienstmöglichkeiten in der europäischen Binnenschifffahrt besteht ein deutliches regionales Gefälle. Dies ist der Grund weswegen nach Auskunft des ungarischen Schifffahrtsgewerbes zahlreiche ungarische Binnenschiffer ins westeuropäische Ausland gehen um dort zu höheren Löhnen als in ihrer Heimat zu arbeiten. In Ungarn selbst wiederum sind zahlreiche Schiffer aus Rumänien tätig. Die Binnenschiffer aus Moldawien gehen auf Grund vorhandener Russischkenntnisse überwiegend in die Ukraine, während ihre Berufskollegen aus Rumänien schwerpunktmäßig nach Ungarn, Deutschland und in die Niederlande ziehen.

Daher lässt sich für die untere Donau eine zunehmende Knappheit an geschultem Personal feststellen. Es wird daher immer schwieriger komplette Besatzungen zusammenzustellen. Dieser „Brain drain“ ist in Moldawien noch ausgeprägter als in Rumänien.

Nach Auskunft der staatlichen ungarischen Arbeitsverwaltung waren zum Stichtag 30. Juni 2010 genau 400 ausländische Personen beschäftigt. Ein Großteil der ausländischen Beschäftigten dürfte aus Rumänien stammen. Diese Zahl von 400 Personen schließt zu einem erheblichen Teil auch Tätigkeiten an Land, wie den Betrieb von Hafен- und Kaianlagen, Landungsplätzen, Schleusen und Leuchttürmen mit ein. Eine genaue Aufschlüsselung der ausländischen Beschäftigten findet sich in folgender Tabelle:

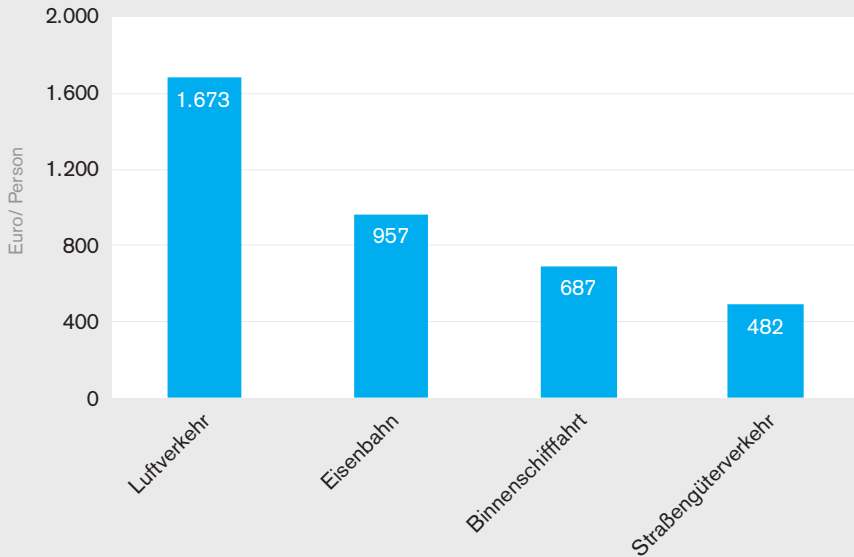
Tabelle 6: Anzahl ausländischer Beschäftigter in der ungarischen Binnenschifffahrt nach Tätigkeitsbereichen

Anzahl ausländischer Beschäftigter in der ungarischen Binnenschifffahrt		
	Aus EU Ländern	Aus übrigen Ländern
Transport auf Binnenwasserstraßen	3	1
Tätigkeiten an Land*	336	60
Gesamt	339	61

*Quelle: Ungarische staatliche Arbeitsverwaltung; * Betrieb von Hafен- und Kaianlagen, Landungsplätzen, Schleusen und Leuchttürmen*

Innerhalb des Transportsektors unterscheiden sich die Gehälter ebenfalls. So sind in Ungarn die Gehälter in der Binnenschifffahrt im Durchschnitt geringer als in der Luftfahrt und als im Eisenbahnwesen, aber höher als im Straßengüterverkehr. Folgende Abbildung illustriert diesen Gehaltsvergleich für das Jahr 2008.

Abbildung 13: Durchschnittliche Bruttomonatsgehälter im ungarischen Transportsektor (2008)



Quelle: Ungarisches Nationales Statistikamt; Werte sind von Forint in Euro umgerechnet, zu Wechselkursen des Jahres 2008

Insgesamt lagen in Ungarn damit die Gehälter in der Luftfahrt um 76% über dem Durchschnitt des gesamten Transportsektors, während sie bei der Eisenbahn exakt dem mittleren Gehaltsniveau des Transportsektors entsprachen. In der Binnenschifffahrt waren sie um 28% geringer, im Straßengüterverkehr sogar um fast 50% unter dem Durchschnitt.

In der Slowakei waren die Gehälter der Binnenschiffer bis zum Jahr 2005 niedriger als in allen übrigen Verkehrszweigen des Landes. Die höchsten Gehälter wurden - wie in Ungarn - in der Luftfahrt gezahlt, gefolgt von der Eisenbahn, dem Straßengüterverkehr und der Binnenschifffahrt. Vergleichbare Zahlen für alle Verkehrsträger für den Zeitraum ab 2005 sind derzeit nicht vorhanden.¹¹

Vergleicht man die Gehälter verschiedener Länder miteinander, so müssen nicht nur unterschiedliche Währungen, sondern auch das unterschiedliche Preisniveau in diesen Ländern berücksichtigt werden, um zu aussagekräftigen Ergebnissen zu kommen. Mit Hilfe der Methodik der Kaufkraftparitäten lassen sich Gehälter zwischen verschiedenen Ländern vergleichbar machen. Dabei werden Unterschiede im Preisniveau (bei Konsumgütern) heraus gerechnet.¹²

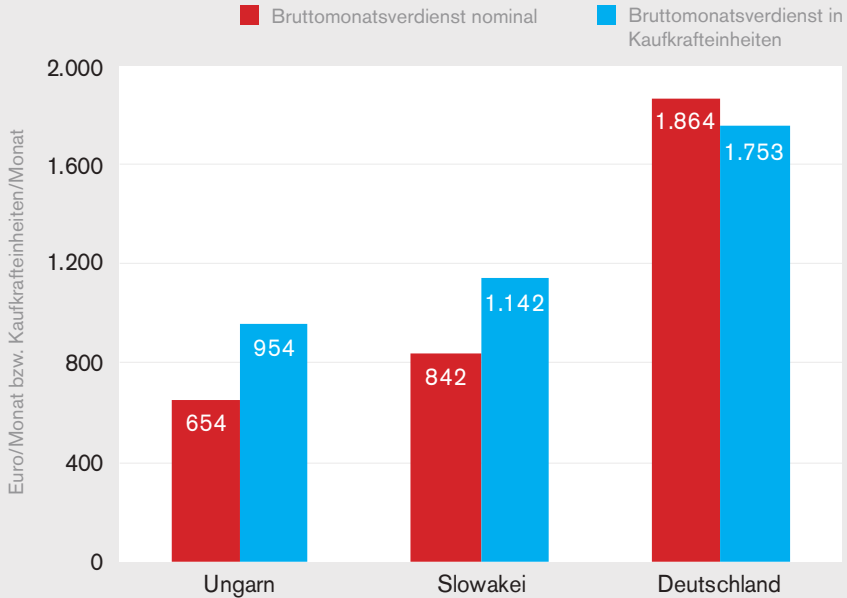
Die auf diese Weise korrigierten Gehälter werden im Folgenden mit dem Matrosengrundgehalt in der deutschen Güterschifffahrt verglichen. Natürlich liegt dieses noch unter dem Durchschnitt der gesamten Binnenschifffahrt.

In folgender Abbildung finden sich zum einen die Bruttomonatsgehälter in Ungarn und der Slowakei (jeweils mittlere Gehälter in Euro) sowie in Deutschland (Matrosengrundgehalt in Euro), zusammen mit den berechneten realen Kaufkraftgrößen. Letztere stellen die bei Berücksichtigung des Preisniveaus im Lande vom Arbeitnehmer tatsächlich erhaltenen „realen“ Gehälter dar. Sie sind darüber hinaus in einer gemeinsamen Währung ausgedrückt.

11 *Quelle: Slowakisches Statistkamt*

12 *Für die EU-27 sind je Land Kaufkraftparitäten berechnet worden. Diese Kaufkraftparitäten wurden auf Basis der Preise für einen breiten Korb an Konsumgütern (vor allem Nahrungsmittel) für sämtliche Länder der EU-27 ermittelt. Zur Methodik, siehe: Eurostat-Pressemitteilung 94/2010 vom 28. Juni 2010, Vergleich der Preisniveaus in der EU-27 im Jahr 2009.*

Abbildung 14: Vergleich der Kaufkraft von Monatsgehältern in der Binnenschifffahrt *



Quelle: Berechnungen Sekretariat der ZKR auf Datenbasis von Eurostat, Arbeitgeberverband der Deutschen Binnenschifffahrt, Statistische Ämter von Ungarn und der Slowakei. * Deutschland: Matrosengrundgehalt

Die Grafik bestätigt die vorab vermuteten Zusammenhänge. So ist das nominale Gehalt in Deutschland höher als in Ungarn und der Slowakei. Ferner ist auch das Preisniveau in Deutschland höher, weil sich bei Berücksichtigung des selbigen das „reale“ Gehalt eines deutschen Binnenschiffers reduziert, während es in der Slowakei und in Ungarn steigt.

Allerdings steigt es dort nicht so stark an, dass die reale Kaufkraft eines ungarischen oder slowakischen Binnenschiffers höher wäre als in Deutschland. Mit anderen Worten wird der Gehaltsunterschied auch bei Berücksichtigung des in Deutschland höheren Preisniveaus nicht aufgezehrt.

Exkurs: Hotelpersonal auf Flusskreuzfahrtschiffen in Europa

Derzeit gibt es etwa 210 Kreuzfahrtschiffe auf europäischen Flüssen, auf denen insgesamt etwa 7.300 Mitarbeiter (nautisches Personal und Hotelpersonal) beschäftigt sind. Dies entspricht einer mittleren Besatzung von 35 Personen je Schiff.

Beim nautischen Personal existieren ähnliche Nachwuchsprobleme wie in der Güterschifffahrt. Die Situation beim Hotelpersonal ist merklich anders. Hier gibt es global betrachtet keine Nachwuchsprobleme, da in diesem Segment viele ungelernete Kräfte arbeiten und die Rekrutierung des Personals beinahe weltweit erfolgt.

So arbeiten als Hotelkräfte derzeit viele Personen aus osteuropäischen Ländern (Bulgaren /-innen, Rumänen /-innen, Ungarn /-innen), aber vermehrt auch aus Nicht-EU-Ländern wie China und den Philippinen.

Für das Hotelpersonal auf Flusskreuzfahrtschiffen gibt es derzeit keine tariflichen Rahmenverträge, sodass die Löhne auf individueller Basis ausgehandelt werden. Da die Saison in der Fahrgastschifffahrt rund acht Monate dauert ist das Personal eine sehr lange Zeit von zu Hause entfernt, sodass der Jahresurlaub im Wesentlichen in der Nachsaison im Winter zu Hause verbracht wird.

Die Beschäftigten in diesem Segment müssen oft sehr lange tägliche Arbeitszeiten hinnehmen, und die dauerhafte Unterkunft in recht kleinen Kabinen mit bis zu drei Zimmergenossen ist ebenfalls kein leichtes Unterfangen.¹³ Aus diesen Gründen streben verschiedene europäische Gewerkschaften danach, hier Tarifverträge einzuführen.

13 Siehe hierzu den Erfahrungsbericht „Rivercruise Campaign Journal“ der European Transport Workers' Federation vom Oktober 2010. (<http://www.itfglobal.org/etf/campaign-journal.cfm>)

Thema 2

Donaumarkt

Die Donau stellt seit langem eine wichtige Handelsroute zwischen Mittel- und Osteuropa dar. In der jüngeren Geschichte hat es allerdings mehrere Brüche gegeben, welche die Donauschifffahrt nachhaltig beeinträchtigt haben. Ein solcher Bruch war sicherlich das Ende der kommunistischen Ära in Mittel- und Osteuropa vor rund 20 Jahren. Als Folge kollabierten zahlreiche Industriezweige in diesen Ländern, mit entsprechenden Folgen für die Transporte auf der Donau.

Der jugoslawische Krieg, der zeitlich direkt auf den Zusammenbruch der kommunistischen Regime folgte, bildete einen weiteren Bruch. Um die Sanktionen gegen den ehemaligen jugoslawischen Teilstaat Serbien durchzusetzen wurde der Schiffsverkehr kontrolliert, vor allem um illegale Öllieferungen an Serbien zu unterbinden. Die Kontrollen verzögerten auch nicht-militärische Transitverkehre auf der Donau und beeinträchtigten die Verlässlichkeit des Systems Wasserstraße.

Dies bewog viele Verlagerer, dauerhaft auf andere Verkehrsmodalitäten umzuschwenken. So sank das Beförderungsvolumen auf der Donau von 91,8 Millionen Tonnen in 1987 auf unter 20 Millionen Tonnen im Jahre 1994.¹⁴ Schließlich wurden im Jahr 1999 im Rahmen des jugoslawischen Kriegs mehrere Donaubrücken bombardiert.

Im Ergebnis stellt die Donau heute eine Wasserstraße dar deren Potenzial bei weitem nicht ausgeschöpft ist.

14 *Quelle: Donaukommission, zitiert nach Martin, Edgar: International Waterway in Crisis: the case of the River Danube; Paper at the IAME Panama 2002 Conference Proceedings, 13 – 15 November 2002.*

Vor diesem historischen Hintergrund sollen im Folgenden vier Länder des Donauraums analysiert werden: Die Slowakei und Ungarn für den oberen Donaumarkt sowie Rumänien und Moldawien für die untere Donau. Bei diesen Analysen werden neben Daten der amtlichen Statistik auch Umschlagszahlen von Häfen, Informationen des Schifffahrtsgewerbes und weitere Quellen ausgewertet. Die Analysen sollen einen Überblick über die wichtigsten Kennzahlen, Merkmale und Trends in diesen Donauländern vermitteln, können aber nicht als ein erschöpfendes Bild betrachtet werden.

Die Untersuchung orientiert sich für alle Länder an einer Auswahl von Kennzahlen. Diese Kennzahlen sind zum einen die Allgemeine Verkehrsentwicklung, der Modal Split, die strukturelle Aufteilung des Verkehrsvolumens auf die Verkehrsarten, die Gütergruppen, Flaggenanteile an der Verkehrsleistung und die wichtigsten Binnen- und Seehäfen.

Die Kennzahlen sind als eine Orientierung anzusehen. Bei der konkreten Untersuchung stößt man auf Unterschiede in der Datenlage zwischen den Ländern, die einen direkten Ländervergleich an Hand obiger Kennzahlen nicht überall möglich machen.

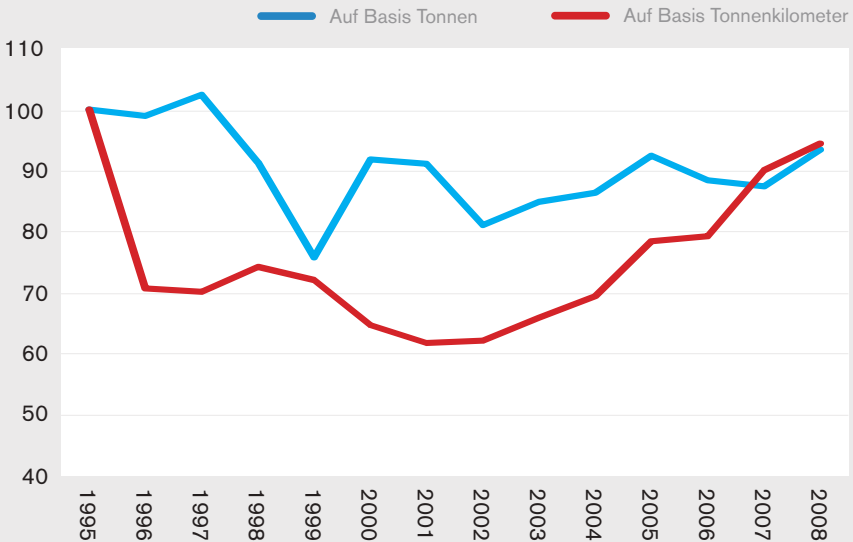
Am Ende der Untersuchung erfolgt eine Zusammenfassung die auch wesentliche Schlussfolgerungen enthält.

Slowakei

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Der Güterverkehr in der Slowakei weist seit Beginn des Jahrzehnts einen steigenden Trend auf. Dabei hat sich die Verkehrsleistung stärker erhöht als das Verkehrsvolumen. In den 1990er Jahren gab es aber noch einen Rückgang.

Abbildung 15: Entwicklung des gesamten Gütertransports in der Slowakei (1995 = 100)



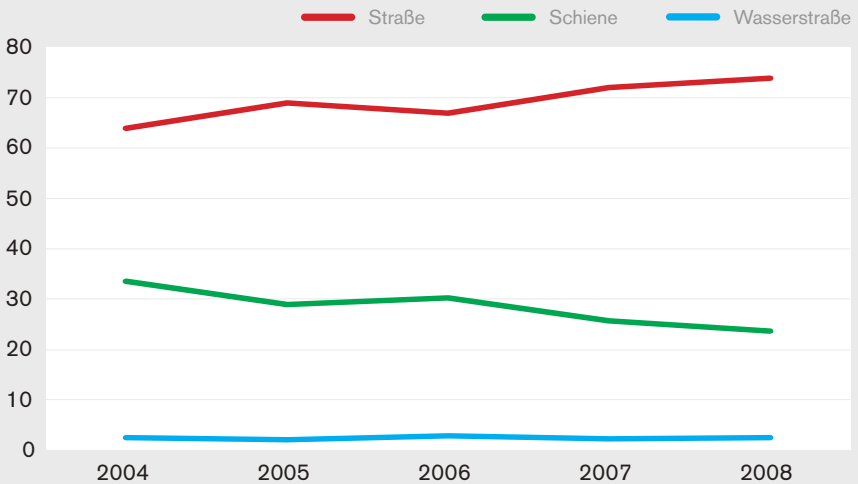
Quelle: Slowakisches Statistikamt

Die Slowakei ist seit dem Jahr 2004 Mitglied der EU, was den Handel und den Güterverkehr gefördert hat.

Modal Split

Beim Modal Split in der Slowakei hat die Binnenschifffahrt derzeit einen Anteil von unter 5%. Noch zu Ende der 1990er Jahre lag dieser Anteil, gemessen an der Verkehrsleistung, bei über 10%. Somit hat die Wasserstraße an dem Verkehrswachstum, das seit Beginn des Jahrzehnts einsetzte, in viel geringerem Maße profitieren können als der Straßengüterverkehr. Auch die Schiene hat seit Ende der 1990er Jahre Marktanteile verloren (siehe Grafik).

Abbildung 16: Entwicklung des Modal Splits im Gütertransport in der Slowakei (%)



Quelle: Slowakisches Statistikamt; Angaben auf Basis der Verkehrsleistung (Tkm); zur Rohrleitung sind keine Angaben vorhanden

Ein Punkt, der dem Modal Split Anteil der Binnenschifffahrt nicht förderlich ist, betrifft die Stahlindustrie und den Energiesektor des Landes. Die Slowakei verfügt zwar über eine moderne Stahlindustrie, diese greift aber kaum auf die Binnenschifffahrt zurück.

Das größte der zwei slowakischen Stahlwerke befindet sich im Osten des Landes, weit ab von der Donau, und nutzt für die Rohstofflogistik eine Schienenverbindung aus der Ukraine.

Der Energiesektor wird, insoweit er auf Steinkohle basiert, in erster Linie per Bahn beliefert. Auch im Containersegment hat die Bahn derzeit eine eindeutig stärkere Marktposition als die Binnenschifffahrt.

Tabelle 7: Modal Split bei der Güterbeförderung in der Slowakei (2008)

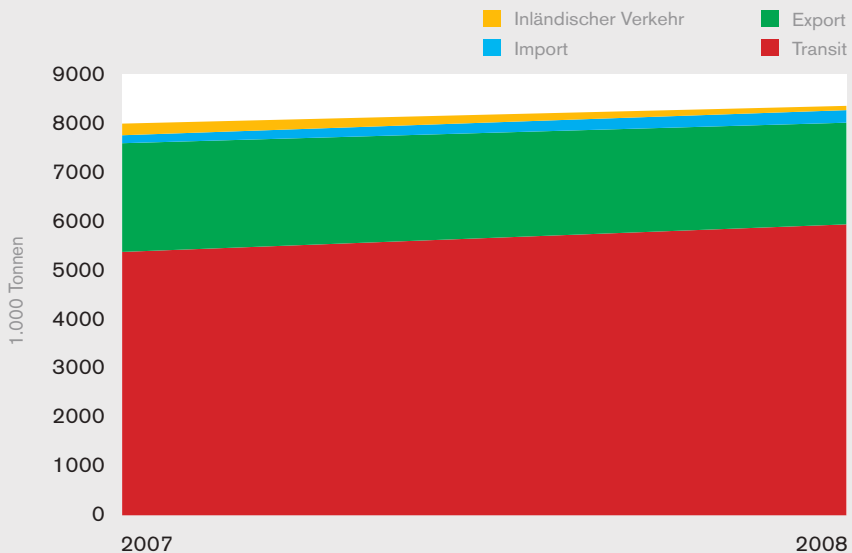
Angaben in%	Tonnen	Tonnenkilometer
Straße	80,0	73,9
Schiene	19,2	23,6
Wasserstraße	0,7	2,5

Quelle: Slowakisches Statistikamt; Berechnungen Sekretariat der ZKR

Verkehrsarten

Die Transporte auf der Wasserstraße sind zu großen Teilen Transitverkehre. An zweiter Stelle stehen die Exporte, während Importe und nationaler Verkehr sehr klein sind.

Abbildung 17: Verkehrsarten in der Binnenschifffahrt in der Slowakei



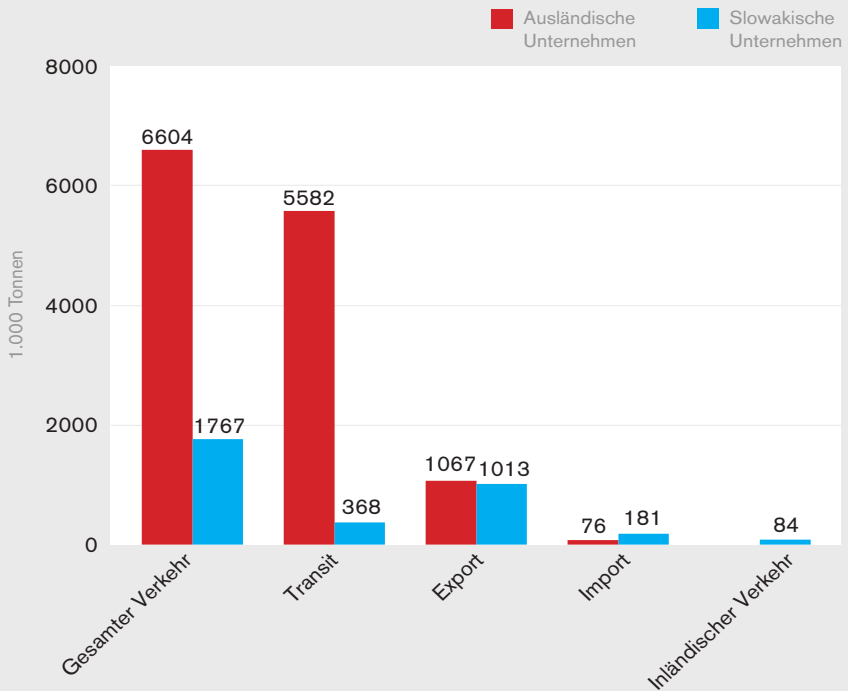
Quelle: Slowakisches Statistikamt

Der große Transitverkehr spiegelt die Brückenrolle des Landes wider. Vor allem werden Erze aus den Seehäfen am Schwarzen Meer zur österreichischen Stahlindustrie nach Linz befördert.

Flaggenanteile

Bei der Erbringung der Verkehrsleistung dominieren ausländische Unternehmen. Dies gilt insbesondere im Transitverkehr. Beim Export haben slowakische Schiffe eine gleich hohe Bedeutung wie ausländische. Beim Import – der allerdings mengenmäßig nicht sehr stark ins Gewicht fällt – sind slowakische Schiffe in der Mehrzahl.

Abbildung 18: Das Verkehrsvolumen auf slowakischen Wasserstraßen nach Nationalitäten 2008



Quelle: Slowakisches Statistikamt

Gütergruppen

Nach Angaben des slowakischen Statistikamtes sind Metallerze und andere Bergbauprodukte die mit Abstand wichtigste Gütergruppe auf slowakischen Wasserstraßen. Chemische Produkte sowie Maschinen und Ausrüstungen folgen auf den weiteren Plätzen. Landwirtschaftliche Produkte tauchen in der Güterverkehrsstatistik an hinterer Stelle auf, und haben nicht dieselbe große Bedeutung wie zum Beispiel in Ungarn.

Verlässliche quantitative Angaben über die Transporte nach Gütergruppen sind für die slowakischen Wasserstraßen derzeit nicht möglich. Dies liegt daran, dass von Seiten des Statistischen Amtes der Slowakei für den Transitverkehr, der den größten Anteil am Wasserstraßentransport besitzt, keine Aufteilung nach Güterarten zur Verfügung gestellt werden kann.

Angesichts dieser Tatsache werden im Folgenden die wesentlichen Industriebranchen, die in irgendeiner Weise auf die Binnenschifffahrt zurück greifen, hinsichtlich ihrer logistischen Beziehungen beschrieben. Dabei werden vor allem Informationen der Slowakischen Hafenverwaltung sowie des Schifffahrtsgewerbes ausgewertet. Ergänzt werden diese Informationen durch verschiedene Statistiken über die Industriezweige der Stahlindustrie, der Mineralölwirtschaft und des Energiesektors.

Zur Illustration zeigt folgende Karte die beiden wichtigsten Binnenhäfen in der Slowakei, Bratislava und Komarno.

Abbildung 19: Lage der wichtigsten Binnenhäfen in der Slowakei



Quelle: Darstellung Sekretariat der ZKR. Binnenhäfen in roter Farbe

Stahlindustrie

Nach Auskunft des Slowakischen Statistischen Amtes wird der größte Teil der Metallerze im Transitverkehr befördert.

Die Stahlindustrie stellt zwar eine wichtige Säule der slowakischen Wirtschaft dar.¹⁵ Das größere der beiden slowakischen Stahlwerke, das sich in Kosice befindet und zum Stahlkonzern US Steel Corporation gehört, wird aber fast ausschließlich per Bahn versorgt. So kommen die Kohle und die Erze für den Hochofen des Werkes per Bahn aus der Ukraine: Sie werden auf der Strecke Uschorod – Haniska transportiert.

¹⁵ Mit einer jährlichen Stahlproduktion von 3,7 Mio. To im Jahr 2009 produzierte die Slowakei zwar weniger Stahl als Österreich, aber mehr als etwa Ungarn oder Rumänien.

Die Endprodukte des Stahlwerks werden per Bahn zum Hafen Bratislava gebracht. Die Lagerung, der Güterumschlag, und die Weiterverteilung erfolgen durch Ferroservis Bratislava, einer Tochtergesellschaft der Slowakischen Schifffahrts- und Hafengesellschaft SPAP. Der Weitertransport der Stahlprodukte erfolgt von Bratislava aus per Bahn und zum Teil auch auf der Donau, vor allem nach Österreich, Deutschland, in die Niederlande und nach Belgien.

Die Donau wird im Rahmen des gebrochenen oder multimodalen Verkehrs in die logistischen Ketten eingebunden. Dies gilt vor allem für den Transitverkehr von Stahlprodukten und Rohstoffen. Folgende Beispiele mögen dies illustrieren:

- Erzkonzentrate aus Polen werden auf der Schiene zum Hafen Komarno gebracht. Dort werden die Rohminerale auf Schiffe verladen und auf der Donau ins bulgarische Lom transportiert.¹⁶
- Kokskohle aus Polen wird per Bahn nach Komarno befördert, von dort auf dem Wasserweg weiter nach Galati/Rumänien.
- Von Ferroservis Bratislava werden verschiedene Stahlprodukte, die per Binnenschiff aus Donauhäfen (Konstanza, Smederevo, Galati) kommen, entladen und auf LKW und Züge umgeladen. Diese Transporte sind im Wesentlichen für die Tschechische Republik und für das slowakische Hinterland bestimmt.

Container

Der Containerverkehr auf der Donau ist bisher nur sehr eingeschränkt entwickelt. Das System Wasserstraße sieht sich hier folgenden Problemen gegenüber:

- Geringe Anzahl industrieller Ballungsgebiete im Donauraum;
- Geringe Dichte der Bevölkerung (Konsumenten);
- Extrem große Abstände zwischen Seeterminals und Hinterland;
- Bessere Anbindung der Industrie im oberen Donaugebiet an die Nordseehäfen über die Bahn

¹⁶ Angaben gemäß *Express Slovakia*

Daher wird ein Großteil der Containertransporte per Bahn abgewickelt. Hier haben insbesondere die norddeutschen Seehäfen Hamburg und Bremen eine wesentlich stärkere Anbindung in die Slowakei (über Containerbahnlinien) als es die niederländisch-belgischen Seehäfen über die Containerbinnenschifffahrt haben.

Zwei ausgewählte Containerbahnlinien sind: ¹⁷

- regelmäßige Containerzüge des tschechischen Unternehmens CSKD¹⁸ zwischen den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam einerseits und Prag, Bratislava und Sládkovičovo (in der westlichen Slowakei) andererseits. Dreimal pro Woche fährt darüber hinaus ein Zug zwischen dem Seehafen Koper in Slowenien und Bratislava.
- eine Containerzuglinie des Unternehmens Eurogate zwischen Bremerhaven, Hamburg und Budapest.¹⁹

Mineralöl- und petrochemische Industrie

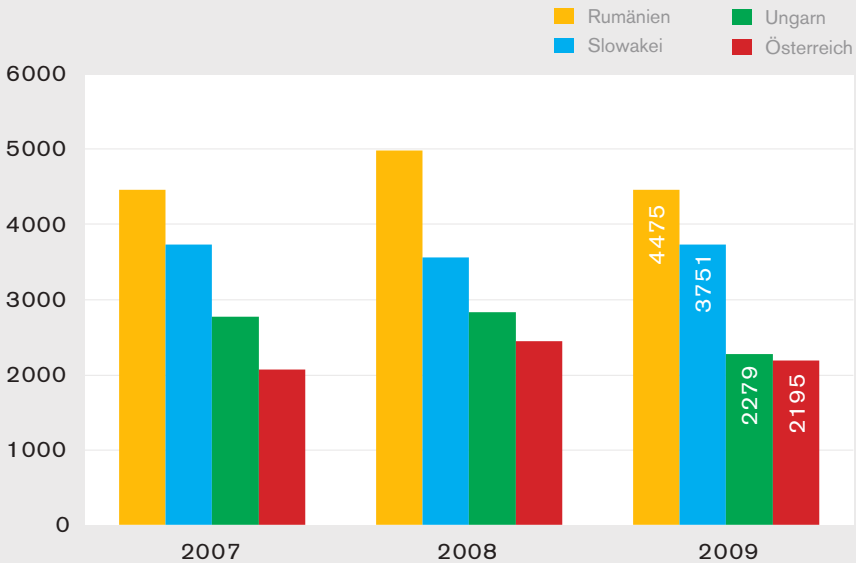
Für die Binnenschifffahrt ergeben sich hier noch große Potenziale, weil die Slowakei ein wichtiger Standort der mineralölverarbeitenden Industrie ist. Im Jahr 2009 exportierte die Slowakei rund 3,7 Mio. Tonnen an Mineralölprodukten, und damit weitaus mehr als die beiden Nachbarländer Ungarn und Österreich (vgl. Abbildung).

17 *Eine Linie des niederländischen Transportunternehmens ERS zwischen Rotterdam und Bratislava musste Ende 2009 eingestellt werden, da der Kunde wegfiel.*

18 *Container Shuttle Train Services*

19 *Derzeit sind vier Züge pro Woche im Einsatz, Eurogate plant momentan eine Ausweitung auf sechs Züge pro Woche. Quelle: Unternehmensangaben Juli 2010*

Abbildung 20: Exporte von Mineralölprodukten* aus Donauländern (1.000 t)



Quelle: Eurostat – *Statistical Aspects of the Oil Economy in 2009*; * Diesel, Gasöl, Kerosien, Benzin, etc.

Die Wasserstraße besitzt bei der Beförderung von Mineralölprodukten einen recht kleinen Modal Split Anteil. Nach vorsichtigen Schätzungen auf Basis von Daten des Slowakischen Statistikamtes beläuft er sich auf rund 10%.

Weiteren Aufschluss geben Angaben des größten slowakischen Ölunternehmens, Slovnaft, einer Tochtergesellschaft des ungarischen MOL-Konzerns. Slovnaft besitzt im Süden von Bratislava eine moderne Raffinerie. Nach Unternehmensangaben erfolgt die Auslieferung der Mineralölprodukte zu etwa 10 bis 15% per Tankschiff auf der Donau, der Rest wird über Tanklastwagen ausgeliefert. Für die Eingangslgistik wird eine von Russland kommende Rohöl-Pipeline genutzt.

Energiesektor

Die Kernenergie hat in der Slowakei bei weitem den höchsten Anteil an der Stromerzeugung.²⁰ Steinkohle steht mit weitem Abstand an zweiter Stelle, dicht gefolgt von Wasserkraft (Kraftwerk Gabčíkovo an der Donau) und Erdgas.

Das einzige Steinkohlekraftwerk des Landes befindet sich in Michalovce, eine Stadt die etwa zwischen Kosice und der ukrainischen Grenze liegt. Gleichzeitig führt hier die bereits oben genannte Bahnstrecke Ušchorod – Haniska vorbei, die kurz hinter der Grenze in der Ukraine beginnt und südlich von Kosice endet.

Da diese Bahnstrecke der Erz- und Kohleversorgung des Stahlwerks in Kosice dient, dürfte die Kohleversorgung des Steinkohlekraftwerks in Michalovce ebenfalls per Bahn erfolgen.

Chemische Produkte und Düngemittel

Die chemische Industrie der Slowakei befindet sich im westlichen Landesteil, in einem Umkreis von rund 50 bis 70 km nordöstlich von Bratislava (Sala, Senica und Hlohovec). Während der Standort in Sala am Fluss Vah liegt, sind die beiden anderen Chemiestandorte nicht an Flüssen gelegen.

Nördlich von Bratislava gibt es eine Fabrik für Kunstdünger, die 200.000 Tonnen pro Jahr nach Deutschland exportiert und die Transporte auf der Donau durchführt.

Agrarsektor

Eine wichtige landwirtschaftliche Region befindet sich im Südwesten des Landes. Getreide aus dieser Gegend gelangt vor allem per LKW zum Hafen Klizska Nema (bei Komarno). Dort wird das Getreide auf Schiffe verladen und donauaufwärts transportiert. Es gelangt schließlich über den Rhein-Main-Donau-Kanal und den Rhein bis nach Amsterdam.

Automobilindustrie & weitere Industriezweige

Die Slowakei ist inzwischen ein wichtiger Standort der Automobilindustrie und der Zulieferindustrie. So haben mehrere große Automobilkonzerne Produktions-

²⁰ Quelle: International Energy Agency IEA

standorte in der Slowakei: ein Werk von Volkswagen befindet sich in der Nähe von Bratislava, Peugeot-Citroen hat einen Standort in Tyrnau (Trnava, im Westen des Landes) und von Kia existiert eine Produktionsstätte in Zilina im Norden des Landes. Allerdings nutzen diese Werke vor allem die Bahn, und zwar sowohl für die Eingangs- wie auch für die Ausgangslogistik.

Schwergut-Transporte spielen eine zunehmende Rolle. So werden Siemens-Generatoren aus Österreich und Deutschland auf der Donau in die Slowakische Republik befördert.

Als ein weiterer Industriezweig ist die Glasindustrie zu nennen, die ihre Rohstoffe aus der Türkei früher per LKW vom Hafen Antwerpen erhalten hat. In jüngster Zeit werden diese Rohstoffe auf dem Wasserweg importiert. Gleichzeitig hat sich die geografische Bezugsroute geändert. Die Rohstoffe werden nun von der Türkei aus zum Seehafen Izmail in der Ukraine transportiert, und gelangen von dort auf der Donau nach Bratislava.

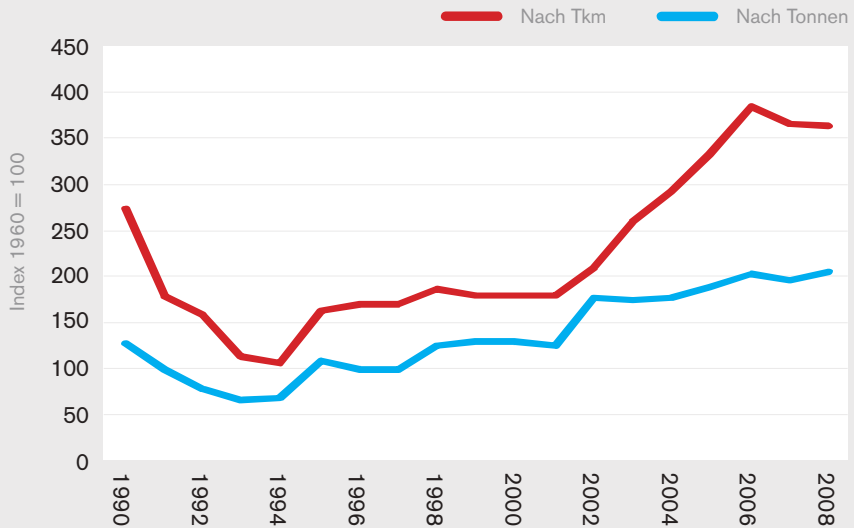
Ungarn

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Der Außenhandel Ungarns hat sich etwa ab dem Jahr 2003 deutlich intensiviert, was mit dem EU-Beitritt der vier Visegrad-Länder (Ungarn, Slowakei, Tschechien und Polen) zu tun haben dürfte. Einhergehend mit der verstärkten Außenhandelsaktivität hat sich das Wachstum des Gütertransports ab dem Jahr 2003 beschleunigt.

Während der Handel Ungarns ab dem Jahr 2003 auch mit den Nachbarländern Slowakei und Rumänien deutlich gestiegen ist, bleibt Deutschland mit einem Anteil von rund 25% an den ungarischen Ein- und Ausfuhren Ungarns wichtigster Handelspartner. Daneben sind weitere wichtige Handelspartner Russland, China, Österreich und die Niederlande (bei den Importen), sowie Italien, Großbritannien, Frankreich, Rumänien und die Slowakei (bei den Exporten). Der Anteil an den ungarischen Exporten bzw. den ungarischen Importen dieser Länder liegt jeweils zwischen 5 und 8%.

Abbildung 21: Entwicklung des gesamten Gütertransports in Ungarn ab 1990



Quelle: Ungarisches Statistikamt

Die wichtigsten ungarischen Exportgüter sind mit Abstand Maschinen und elektrische Geräte (Anteil von knapp 50% am Export). An zweiter Stelle stehen mit 12% Fahrzeuge (PKW, LKW, Bestandteile und Zubehör). Metalle und Metallwaren haben einen Anteil von rund 6%, genauso wie die traditionell für Ungarn wichtigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse. Im Jahr 2009 gingen 79% der ungarischen Exporte in die EU-27, nach Asien gingen nur rund 5%.²¹

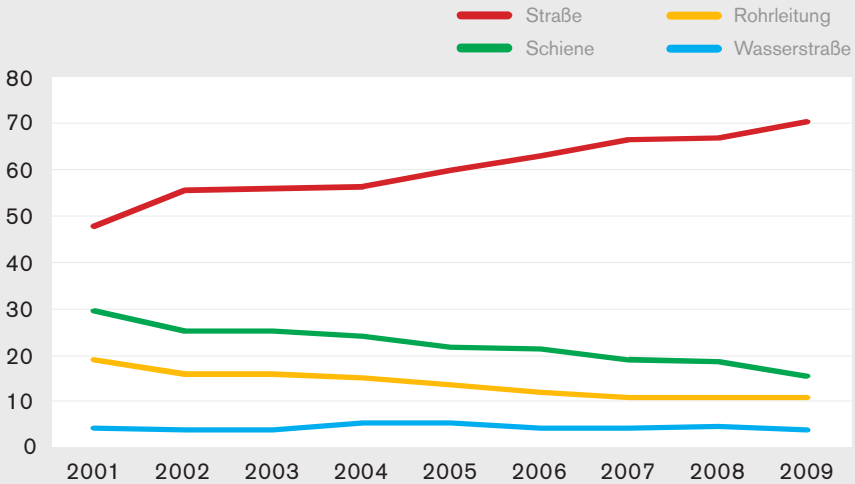
Modal Split

Der Modal Split Anteil der Binnenschifffahrt bewegte sich in Ungarn in den letzten Jahren je nach Berechnungsmethode zwischen 2,5 und 5%. Nimmt man als Grundlage die Verkehrsleistung in Tonnenkilometer, dann betrug der Marktanteil der Wasserstraße im Jahr 2009 3,6%. Er ist damit im Vergleich zum Jahr 2001, als er bei 4% lag, im Wesentlichen stabil geblieben. Basierend auf dem Verkehrsvolumen ist der Modal Split Anteil niedriger, er lag hier im Jahr 2009 bei 2,5%.

²¹ Quelle: Deutsch-Ungarische Handelskammer

Der Straßengüterverkehr konnte von dem gestiegenen Verkehrswachstum ab dem Jahr 2003 am stärksten profitieren. So erhöhte sich die Verkehrsleistung (gemessen in Tonnenkilometer) im Zeitraum 2004-2008 bei der Wasserstraße um 18% und bei der Schiene um 13%, hingegen um 73% beim Straßengüterverkehr. Die Straße erhöhte daher ihren Marktanteil seit Beginn des Jahrzehnts, während die Schiene und die Rohrleitung Anteile verloren haben.

Abbildung 22: Entwicklung des Modal Splits im Gütertransport in Ungarn (%)



Quelle: Ungarisches Statistikanst; Berechnungen Sekretariat der ZKR; auf Basis der Verkehrsleistung (Tonnenkilometer)

Beim Verkehrsvolumen gab es auf Wasserstraßen zwischen 2004 und 2008 einen Zuwachs um 20%.²² Der Straßengüterverkehr ist ähnlich stark, um 21% gestiegen, allerdings auf einem viel höheren absoluten Niveau. So ist der Gütertransport auf

²² Auf Grund einer Änderung in der statistischen Methodik sind Werte für frühere Jahre in keiner Weise mit den Werten ab dem Jahr 2004 vergleichbar. Vor dem Jahr 2004 wurden nämlich die Schiffe unter ausländischer Flagge in der Verkehrsstatistik nicht mit gerechnet.

der Straße rund 30mal so hoch wie der Transport auf der Wasserstraße (258,4 Mio. Tonnen gegenüber 8,8 Mio. Tonnen im Jahr 2008). Die Transporte auf der Schiene sind zwischen 2004 und 2006 leicht gestiegen, im weiteren Verlauf bis 2008 aber wieder auf das Niveau von 2004 zurückgegangen.

Den weitaus größten Anteil an der Güterbeförderung hat die Straße mit derzeit knapp 76%, gefolgt von der Eisenbahn (14%) und der Rohrleitung (7 ½%)²³ (vgl. Tabelle).

Tabelle 8: Modal Split bei der Güterbeförderung in Ungarn (2009)

Angaben in%	Tonnen	Tonnenkilometer
Straße	75,8	70,4
Schiene	14,0	15,4
Wasserstraße	2,5	3,6
Rohrleitung	7,7	10,5

Quelle: Ungarisches Statistikamt; Berechnungen Sekretariat der ZKR

Der geringe Marktanteil der Wasserstraße hat auch mit strukturellen Faktoren zu tun. So besitzt Ungarn eine recht kleine Stahlindustrie. Das Land produzierte im Jahr 2009 1,4 Mio. Tonnen Stahl. Zum Vergleich: Österreich (5,6 Mio. Tonnen), die Slowakei (3,7 Mio. Tonnen), Rumänien (2,7 Mio. Tonnen) hatten, obwohl selbst keine bedeutenden Herstellerländer, eine wesentlich höhere Produktion.²⁴

Der Energiesektor wird von der Kernenergie, von Erdgas und der Wasserkraft dominiert: So basiert die Stromerzeugung zu knapp 40% auf Kernenergie. Erdgas hat einen ähnlich hohen Anteil, der Rest wird über Wasserkraft und Kohle abgedeckt.

Somit sind zwei wichtige Wirtschaftsbereiche, in denen die Binnenschifffahrt traditionell Wettbewerbsvorteile besitzt (Stahlindustrie und kohlebasierte Energieerzeugung), in Ungarn nicht sehr stark vertreten. Potenziale existieren eher bei den

²³ Quelle: Ungarisches Statistikamt

²⁴ Quelle: Eurofer.

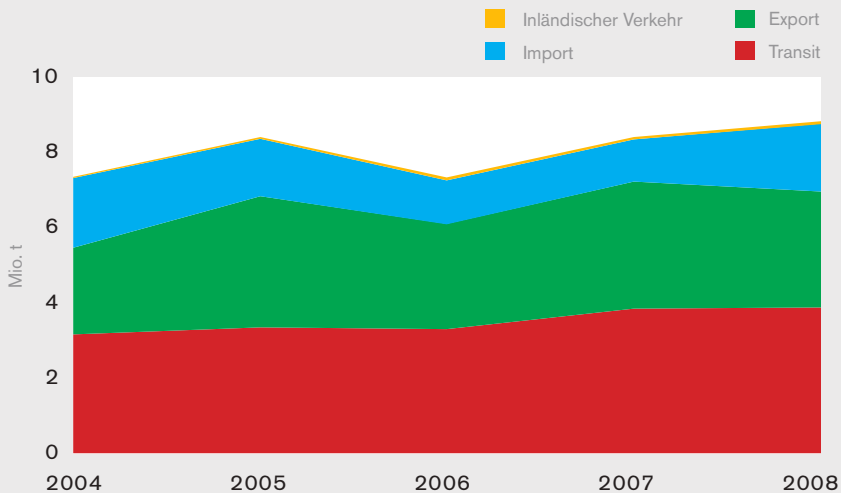
landwirtschaftlichen Gütern und Futtermitteln, und zwar im Wesentlichen aus drei Gründen:

1. weil hier die ungarische Volkswirtschaft traditionell Schwerpunkte aufweist
2. weil es sich bei diesen Gütern ebenfalls um Massengüter handelt bei welchen die Binnenschifffahrt Wettbewerbsvorteile besitzt, und
3. weil landwirtschaftliche Güter sehr exportorientiert sind, somit über weite Strecken transportiert werden, was Kostenvorteile für die Binnenschifffahrt impliziert.

Verkehrsarten

Bei den Transporten in der ungarischen Binnenschifffahrt dominieren die Transitverkehre und die Exporte. An dritter Stelle stehen die Importe, während der inländische Verkehr fast gänzlich unbedeutend ist.

Abbildung 23: Transporte in der ungarischen Binnenschifffahrt nach Verkehrsart



Quelle: Ungarisches Statistikamt

Interessanterweise gibt es auch eine Beziehung zwischen den Verkehrsarten und den Gütern die transportiert werden. So besteht fast die Hälfte des Transitverkehrs (rund 45%) aus Erzen und Metallabfällen. Dabei handelt es sich um Erze, die über die Seehäfen am Schwarzen Meer importiert und donauaufwärts befördert werden. Weitere 20% des Transitverkehrs bestehen aus Metallen und Metallprodukten. Kohle hat nur einen Anteil von 6% am Transitverkehr.

Bei den Bestimmungsorten der donauaufwärts gerichteten Transitverkehre von Erzen ist vor allem die österreichische Stahlindustrie (Voest Alpine AG) in Linz/ Oberösterreich zu nennen. Sie nutzt bei der Anlieferung von Erzen sowohl die Häfen am Schwarzen Meer als auch die Nordseehäfen. Von den Seehäfen am Schwarzen Meer erhält das Unternehmen pro Jahr rund 1,5 Mio. Tonnen an Erzen.²⁵

Zum Vergleich: Im Jahr 2008 wurden auf ungarischen Wasserstraßen rund 2,15 Mio. Tonnen Erze und andere Bergbaumineralien befördert, davon 1,7 Mio. Tonnen im Transitverkehr. Somit entfällt ein überwiegender Teil der Transittransporte von Erzen auf ungarischen Wasserstraßen auf den Erzimport der österreichischen Stahlindustrie in Linz.²⁶

Die Exporte auf ungarischen Wasserstraßen werden von landwirtschaftlichen Gütern dominiert, die hier einen Anteil von fast 60% haben. Dies hat mit der produktiven ungarischen Landwirtschaft zu tun, die traditionell einen Exportüberschuss aufweist.

Weitere 28% der Exporte auf Wasserstraßen entfallen auf Mineralölprodukte. Hierbei ist an die Raffinerie des MOL-Konzerns, die sich in Szazhalombatta südlich von Budapest befindet, zu denken (siehe Binnenhäfen). Metalle und Metallprodukte haben einen Anteil von 9% an den Exporten auf Wasserstraßen.

²⁵ Quelle: voestalpine Rohstoffbeschaffung GmbH, Stand: Oktober 2010.

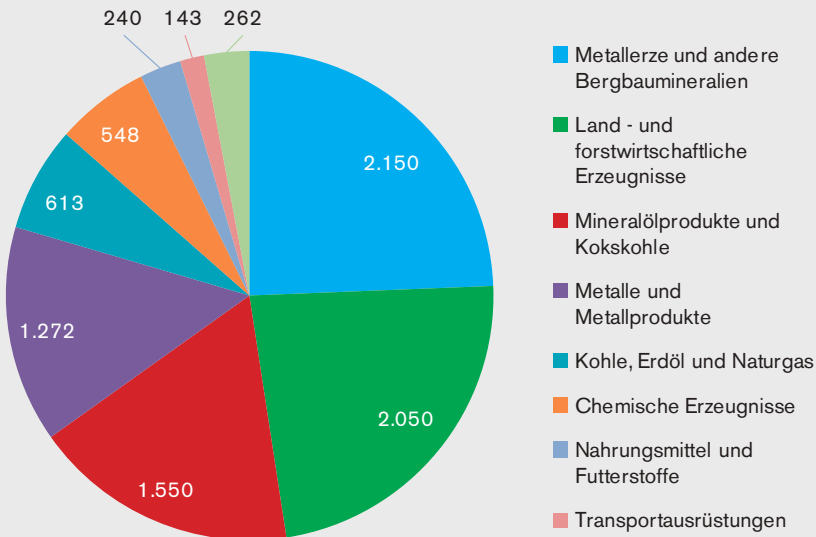
²⁶ Tatsächlich dürfte der Anteil noch etwas höher liegen, weil in der Verkehrsstatistik neben Eisenerzen auch weitere Bergbaumineralien mitgezählt werden, wie Uran und Thorium, die in der Stahlindustrie aber nicht benötigt werden.

Die Importe sind etwas ausgewogener. Es gibt hier keine Gütergruppe die ein Alleinstellungsmerkmal hat. Wichtig sind aber Steinkohle und Koks, Metallerze und chemische Produkte. Die Bedeutung der Gütergruppen wird im nächsten Abschnitt nochmals im Gesamtüberblick beleuchtet.

Gütergruppen

Folgende Abbildung zeigt die Güterarten in der ungarischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2008.

Abbildung 24: Transporte in der ungarischen Binnenschifffahrt nach Gütergruppen



Quelle: Ungarisches Statistikamt; Angaben in 1.000 Tonnen

Die Beförderung von Erzen und anderen Bergbauprodukten, die zu 81% im Transitverkehr erfolgt, wies in den letzten Jahren eine leicht steigende Tendenz auf.²⁷ Hingegen kann bei Metallwaren, chemischen Produkten sowie land- und forstwirtschaftlichen Produkten von einer insgesamt stabilen Entwicklung gesprochen werden.

Die ungarische Stahlindustrie, die wie bereits oben erwähnt, eine relativ kleine Produktion aufweist, besteht derzeit aus vier Standorten. An drei von vier Orten wird Stahl produziert, während am vierten Standort lediglich Stahlendprodukte hergestellt werden.²⁸ Von den drei Stahl produzierenden Werken sind zwei mit einem Elektroofen ausgerüstet, benötigen also Schrott als Rohstoff. Dabei handelt es sich um die Stahlwerke in Ozd und in Miskolc, beides Orte in Nordungarn. Diese Werke liegen weit ab von der Donau.

Das dritte Stahlwerk des Landes, gleichzeitig das einzige das an einer Wasserstraße gelegen ist, befindet sich in Dunaujvaros an der Donau. Dieses Dunauferr-Werk ist ein Oxygenstahlwerk, das auf Erze und Kohle als Rohstoffe angewiesen ist.²⁹

Komplettiert wird die ungarische Stahlindustrie von dem Csepel-Werk in Budapest, wo Stahlringe und Stahlrohre hergestellt werden. Dieses Werk nutzt in gewissem Umfang die Donau bei der Auslieferung seiner Produkte. Dies spiegelt sich bei den Güterschwerpunkten des Budapester Hafens wider (siehe Abschnitt über ungarische Binnenhäfen).

Landwirtschaftliche Erzeugnisse spielen in Ungarn eine weit überdurchschnittliche Rolle bei den Transporten. Wie bereits erwähnt hängt dies mit der starken unga-

27 *Rechnet man in Tonnenkilometern, dann werden sogar 91% der auf ungarischen Wasserstraßen erbrachten Verkehrsleistung bei Erzen und Bergbaumineralien im Transitverkehr befördert.*

28 *Eigentümer dieses Stahlwerks ist eine ukrainische Holding, die wiederum zu Anfang des Jahres 2010 von einer russischen Bank übernommen wurde. Quelle: Pester Lloyd – Tageszeitung für Ungarn und Osteuropa*

29 *Quelle: Pester Lloyd – Tageszeitung für Ungarn und Osteuropa, 06.01.2010*

rischen Landwirtschaft zusammen. Auch Mineralölprodukte sind überproportional vertreten, was mit der um Budapest herum angesiedelten Mineralölindustrie zu tun hat.

Die Struktur der Gütergruppen zeigt einen kleinen Anteil der Steinkohle an den Wasserstraßentransporten in Ungarn.³⁰ Der ungarische Energiesektor ist derzeit dabei, verstärkt auf Erdgas zu setzen. Neue Pipelines werden gebaut, um die Erdgasnetze der Nachbarländer (Österreich, Kroatien), aber auch das russische Netz mit dem ungarischen zu verbinden.

Erdgas hat bereits heute mit rund 38% den höchsten Anteil an der Stromversorgung, und dieser Anteil dürfte weiter steigen.³¹ Die Kernenergie kommt auf 37%, Kohle (meist Braunkohle) auf 18%. Unter den dreizehn Großkraftwerken des Landes finden sich sieben Gaskraftwerke, ein (sehr großes) Kernkraftwerk, vier Braunkohlekraftwerke und ein Ölkraftwerk.³² Es gibt zwar ein Projekt über ein neues Steinkohlekraftwerk in Mohacs/Donau, Energieexperten sind aber skeptisch ob es realisiert wird.

Somit scheint es in Ungarn für die Energieerzeugung mit Steinkohle keine großen Zukunftsaussichten zu geben. Dies bedeutet für die Donauschifffahrt, dass sie von dieser Seite kaum Impulse zu erwarten hat.

Flaggenanteile

Bei den für Gütertransporte eingesetzten Schiffen steht die ukrainische Flagge mit einem Anteil von rund einem Viertel an der Verkehrsleistung an erster Stelle (siehe Grafik). An zweiter Stelle folgt Rumänien mit einem Anteil von 19%, und an dritter Stelle Deutschland mit etwa 16%. Die ungarischen Schiffe haben einen Flaggenanteil von knapp 9% an der gesamten TKM-Leistung.³³

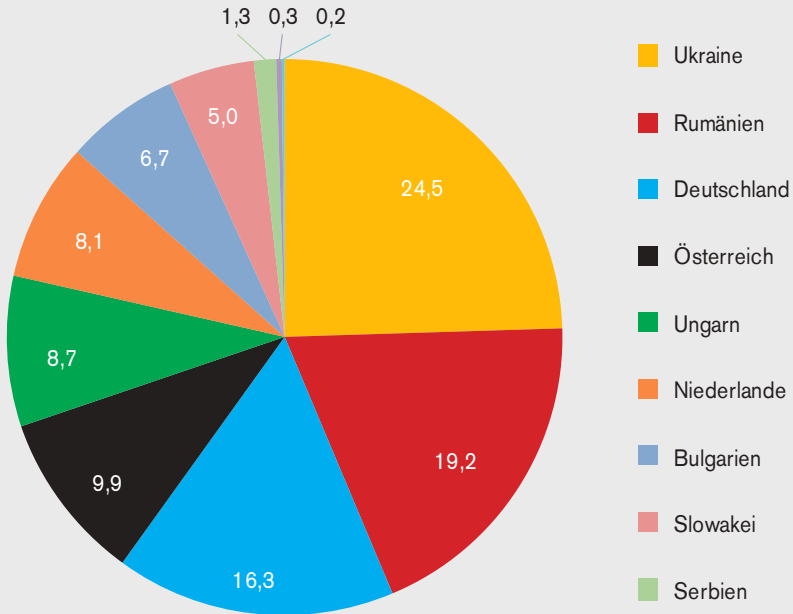
30 *Es gibt zwar auch noch Koks-kohle, diese wird aber in der Stahlindustrie eingesetzt.*

31 *Quelle: Enerdata*

32 *Quelle: Germany Trade & Invest*

33 *TKM-Leistung = Verkehrsleistung, ausgedrückt in Tonnenkilometer. Diese Angaben beziehen sich auf den Stand zum ersten Quartal 2010*

Abbildung 25: Anteile der Flaggen an der Verkehrsleistung auf ungarischen Wasserstraßen (%)

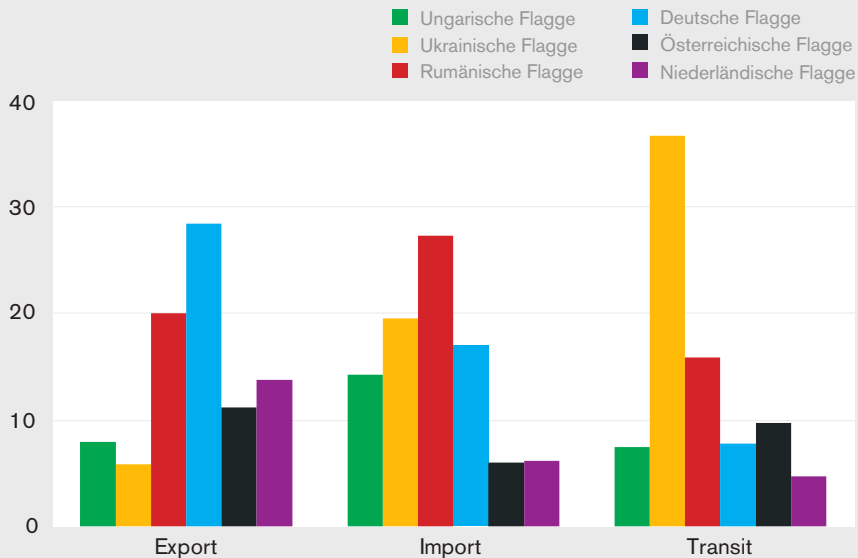


Quelle: Ungarisches Statistikamt; Berechnungen Sekretariat ZKR; Stand: erstes Quartal 2010

Das Bild wird differenzierter, wenn man die Nationalität der Schiffe nach einzelnen Verkehrsarten betrachtet (siehe folgende Grafik). Es wird dabei klar, dass ukrainische Schiffe vor allem bei Transitverkehren einen sehr hohen Marktanteil (rund 37%) besitzen.

Dieser Transitverkehr umfasst vor allem Eisenerze und Kohle. Letztere werden aus Übersee (Australien, Brasilien, Südafrika) über die ukrainischen Donauhäfen Reni und Izmil importiert, passieren den ungarischen Donauabschnitt und gelangen weiter in die Slowakei und nach Österreich.

Abbildung 26: Anteile der Flaggen an der Verkehrsleistung auf ungarischen Wasserstraßen im internationalen Verkehr(%)



Quelle: Ungarisches Statistikamt; Berechnungen Sekretariat ZKR; Stand: erstes Quartal 2010

Auch die rumänischen Schiffe haben mit etwa 16% einen recht hohen Anteil am gesamten Transitverkehr auf ungarischen Wasserstraßen. Ähnlich wie die ukrainische Flotte ist auch die rumänische vor allem beim Transport von Erzen und Kohle aktiv. Die von der rumänischen Flotte transportierten Erze kommen vor allem über die Seehäfen Konstanza und Galati auf die Donau.

Nach Angaben von Eurostat stammte der größte Teil der Erze, die im Zeitraum 2006 bis Q1/2010 im Seehafen Konstanza anlandeten, aus Brasilien. Weitere Herkunftsländer waren Indien, Australien und Kanada.³⁴ Hingegen stammen die Erze,

³⁴ Desweiteren spielten auch Einladehäfen in der Türkei eine wichtige Rolle, was aber darauf schließen lässt dass die Erze in türkischen Häfen nur zwischengelagert wurden, und eigentlich auch aus Übersee stammen.

die im Hafen Galati ankommen eher aus der Ukraine. Dies ist insofern plausibel, als dass Galati viel näher an der ukrainischen Grenze liegt als Konstanz. Der nationale Verkehr, welcher von geringer Bedeutung ist, wird zu 15% von der ungarischen und zu 85% von der slowakischen Flotte durchgeführt. Die slowakische Flotte hat am ungarischen Export einen Anteil von 2,6%, beim Import hält sie 3,1% und beim Transit 6,4%. Weitere in obiger Grafik nicht aufgeführte Länder sind Serbien, Belgien und Luxemburg. Die Flotten dieser Länder haben eine sehr kleine Bedeutung an der Verkehrsleistung in Ungarn.

Binnenhäfen in Ungarn

Im Folgenden werden die Umschlagszahlen der Binnenhäfen für das Jahr 2009 sowie ihre Güterschwerpunkte aufgeführt. Eine kartografische Abbildung der Häfen findet sich in folgendem Schaubild. Die ungarischen Binnenhäfen reihen sich entlang der Donau, die das Land von Nord nach Süd durchfließt.

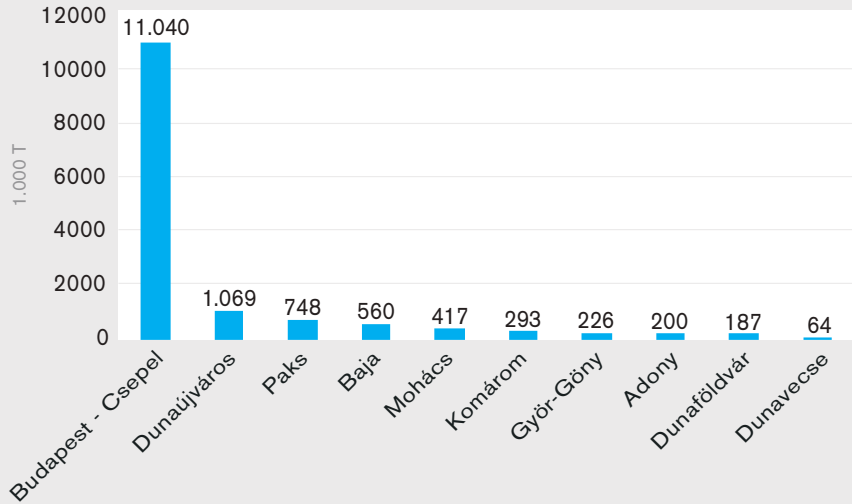
Abbildung 27: Lage der wichtigsten Binnenhäfen in Ungarn



Quelle: Darstellung ZKR. Binnenhäfen in rot

Der Binnenhafenumschlag konzentriert sich sehr stark auf den Budapester Hafen, den mit Abstand größten ungarischen Binnenhafen.

Abbildung 28: Binnenhäfen in Ungarn und Umschlagsvolumen 2009



Quelle: Ungarisches Ministerium für Nationale Entwicklung

Die Schwerpunkte der fünf wichtigsten ungarischen Häfen sind:³⁵

Budapest: Mineralölprodukte, Erdöl, landwirtschaftliche Produkte, Aluminium, Stahlendprodukte, Düngemittel, Ro-Ro-Verkehre, Container (in begrenztem Umfang)

Dunaujvaros: Koks, Kohle, Eisenerz, landwirtschaftliche Produkte, Stahlbleche und Stahlringe, Düngemittel

Paks: landwirtschaftliche Produkte

Baja: landwirtschaftliche Produkte, Container, Ro-Ro-Verkehre

Mohacs: landwirtschaftliche Produkte (incl. Soja)

Der Hafen Budapest besitzt vier verschiedene Terminals und ein Ölterminal. Dunaujvaros ist ein privater Hafen des oben genannten Dunafer-Stahlwerks. Paks, Baja und Mohacs im Süden des Landes stehen ganz im Zeichen der Futtermittelindustrie und des Getreideumschlags. In Mohacs werden von einer ungarischen Firma für Mischfutter große Mengen an Sojamehl, das als Futterzusatz für Tiernahrung verwendet wird, aus den niederländischen Seehäfen per Binnenschiff importiert.

Dieses Sojamehl wird in Ölmühlen in Rotterdam und Amsterdam gewonnen. Die Bohnen kommen ursprünglich aus dem Mittleren Westen der USA, von wo die Ernte auf dem Mississippi zu den Häfen im Golf von Mexiko und von dort nach Rotterdam und Amsterdam verschifft wird. Zu einem geringen Teil kommen die Sojabohnen auch aus Südamerika.

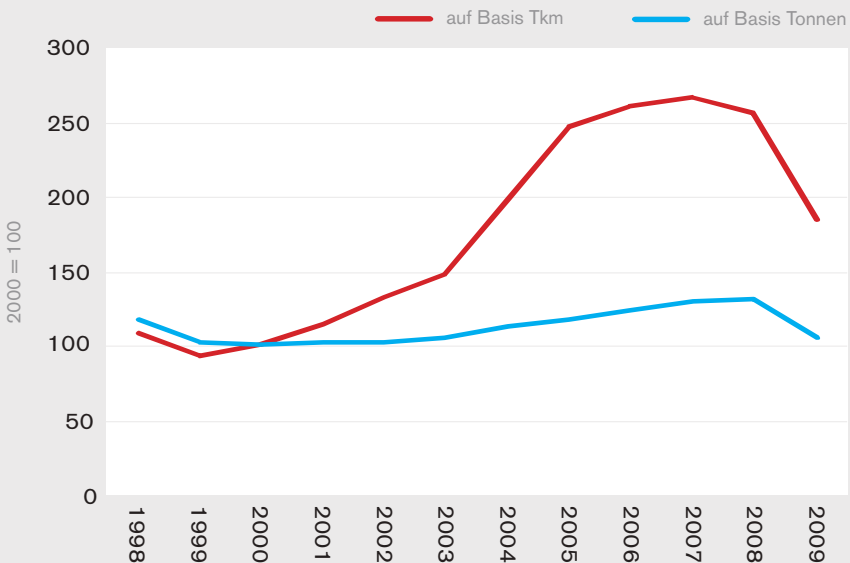
35 Quelle: *Hungarian National Shipping Federation und Donaukommission*

Rumänien

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Der rumänische Transportsektor hat ab dem Jahr 2003 bis etwa 2007 ein starkes Wachstum verzeichnet. In den Jahren 2008 und 2009 gab es aber deutliche Rückgänge, wohl bedingt durch die Wirtschaftskrise.

Abbildung 29: Entwicklung des gesamten Gütertransports in Rumänien ab 1998



Quelle: Rumänisches Statistikamt; ITF

Die wichtigsten Zielländer der rumänischen Exporte sind Deutschland, Italien und Frankreich.³⁶ Der Anteil Ungarns beträgt etwa 5%, die Slowakei und die Ukraine haben jeweils einen Anteil von etwas mehr als 1%, Österreich 2%. Rumäniens Wirtschaft ist inzwischen stark auf die Bereiche Maschinen, Ausrüstungen und Textilindustrie ausgerichtet. Auch die Automobilproduktion bildet einen Schwerpunkt.

³⁶ Quelle sämtlicher Angaben zum Außenhandel: Rumänisches Statistikamt

Die einzelnen Verkehrsträger haben sich in den letzten zehn Jahren recht unterschiedlich entwickelt. Beim Schienenverkehr ging zwischen 1999 und 2009 die tonnenkilometrische Leistung um 25% zurück. Beim Güterverkehr auf Straßen ist sie im selben Zeitraum um 154% gestiegen, hat sich also mehr als verdoppelt. Die Binnenschifffahrt konnte einen Zuwachs um 76% verbuchen. Diese Unterschiede in der Entwicklung haben naturgemäß auch den Modal Split im rumänischen Verkehrssektor erheblich beeinflusst.

Modal Split

In Rumänien unterscheidet sich die Aufteilung strukturell von der Situation in Ungarn und der Slowakei. Die Wasserstraße hat einen viel höheren Anteil und die Eisenbahn einen viel niedrigeren.

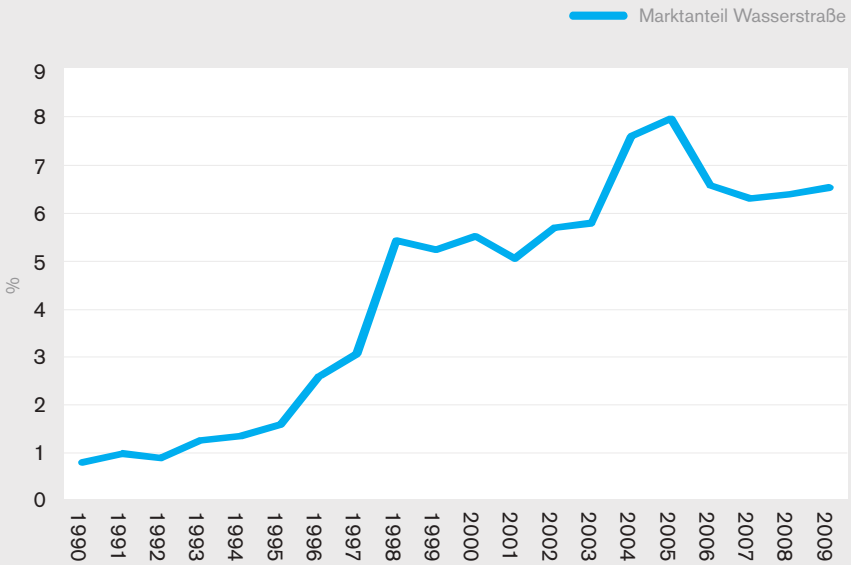
Tabelle 9: Modal Split bei der Güterbeförderung in Rumänien (2009)

Angaben in%	Tonnen	Tonnenkilometer
Straße	77,0	68,7
Schiene	13,3	18,6
Wasserstraße	6,7	10,6
Rohrleitung	3,2	2,1

Quelle: Rumänisches Statistikamt; Rumänisches Ministerium für Verkehr; Berechnungen Sekretariat der ZKR

Der Anteil der Binnenschifffahrt hat sich zwischen 1990 und 2009 von unter 1% auf 6,7% erhöht. In Bezug auf die Verkehrsleistung schwankte er in den letzten drei Jahren regelmäßig um die 10% Marke, während er beim Transportvolumen meist in einer Bandbreite zwischen 6 und 7% lag.

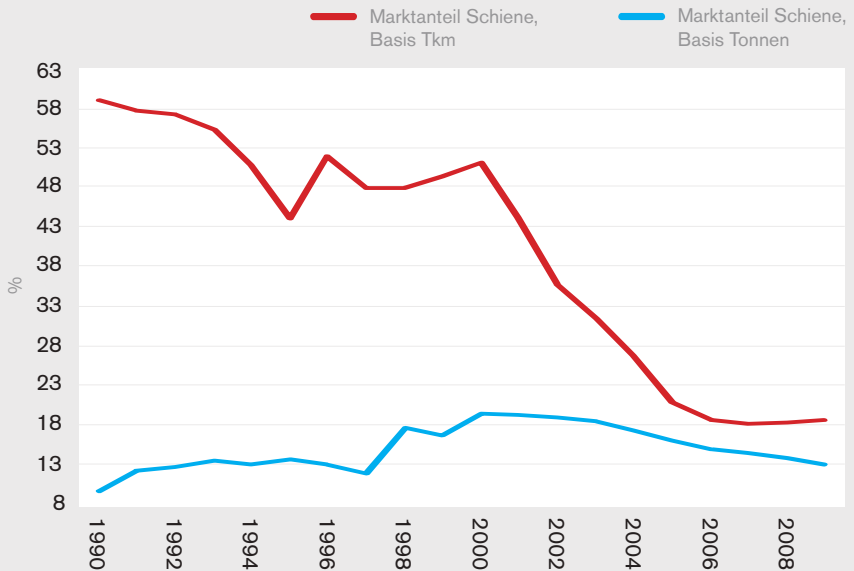
Abbildung 30: Marktanteil der Wasserstraße in Rumänien



Quelle: Rumänisches Statistikamt; auf Basis Verkehrsvolumen (Tonnen)

Der Marktanteil der Schiene ist seit dem Jahr 2000 deutlich gesunken, wie folgende Abbildung zeigt. Ein wesentlicher Grund ist hier eine veraltete Infrastruktur. Zu nennen sind nicht vollständig elektrifizierte Strecken, veraltete Lokomotiven und Waggonparks.

Abbildung 31: Marktanteil der Schiene beim Güterverkehr in Rumänien



Quelle: Rumänisches Statistikanst; Rumänisches Ministerium für Verkehr; Berechnungen Sekretariat der ZKR

Bei festen Brennstoffen hat die Bahn aber noch den höchsten Marktanteil. Die Wasserstraße kommt hier auf etwa 11%. Sie konnte in den letzten Jahren leichte Zugewinne verzeichnen.

Um generell weitere Marktanteile zu gewinnen, müsste die Binnenschifffahrt aber auch am Containermarkt viel stärker partizipieren. Derzeit gibt es nur einen regelmäßigen Containerliniendienst auf der Donau. Dieser Liniendienst des österreichischen Unternehmens Helologistics verkehrt wöchentlich zwischen Budapest, Belgrad und Constanza stromabwärts und stromaufwärts.

Die Linie wird derzeit von August bis Dezember bedient. Die Fahrt von Budapest nach Belgrad dauert vier Tage, von Belgrad nach Constanza sind es drei Tage.³⁷ Stromaufwärts sind die Fahrtzeiten geringfügig länger. Die Containerbargen haben eine Kapazität von je 144 TEU und werden in Verbände für Massenguttransporte eingebunden. Potenzielle Kundenkreise sind Importeure von preisgünstigen Produkten bei geringem Zeitdruck.³⁸

Die rumänische Donau könnte darüber hinaus auch für den Export von Stahlprodukten aus Österreich, Ungarn und der Slowakei stärker eingesetzt werden.

Gütergruppen

Mehr als die Hälfte der rumänischen Wasserstraßentransporte entfallen auf Metallerze. Kohle spielt die zweitwichtigste Rolle, und erst auf Rang drei folgen die land- und forstwirtschaftlichen Produkte. Die land- und forstwirtschaftlichen Produkte haben einen geringeren Anteil als im nördlichen Nachbarland Ungarn, ebenso wie die Mineralölprodukte.

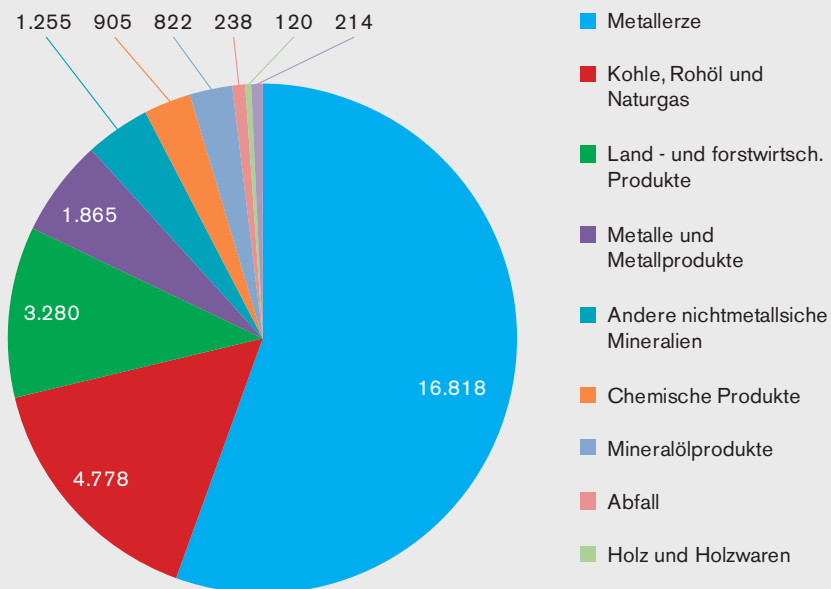
Die bedeutende Stellung der Erze ist nur zum Teil dem Transitverkehr in Richtung Österreich geschuldet. Hinzu kommt nämlich dass Rumänien eine deutlich höhere Stahlproduktion als Ungarn aufweist und dass die rumänische Stahlindustrie - mit dem Stahlwerk Galati – an der Donau liegt. Dieses zum ArcelorMittal Konzern gehörende Werk muss aber noch weiter modernisiert werden um den europäischen Umweltvorschriften zu genügen.³⁹

37 Quelle: <http://www.helogistics.at/index.php?pid=13&lang=1&nid=6>

38 Quelle: Österreichischer Wasser- und Schifffahrtverband ÖWSV

39 VDI-Nachrichten vom 21.12.2007

Abbildung 32: Transporte in der rumänischen Binnenschifffahrt nach Gütergruppen 2008

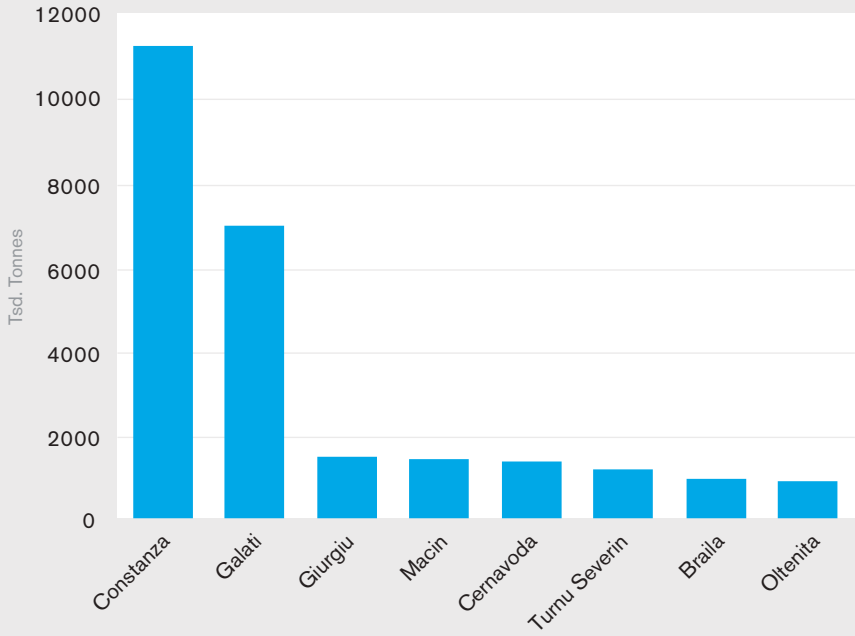


Quelle: Rumänisches Statistikamt; Angaben in Tsd. Tonnen

Binnenhäfen in Rumänien

Die beiden wichtigsten Häfen des Landes sind Constanza und Galati. Beides sind kombinierte See- und Binnenhäfen. Weitere Häfen sind das südwestlich von Bukarest gelegene Giurgiu, die bei Galati gelegenen Häfen Macin, Braila und Tulcea, Oltenita bei Constanza sowie das westlich gelegene Turnu-Severin. Die Lage der Häfen findet sich in nachfolgender Karte.

Abbildung 33: Binnenhäfen in Rumänien 2008



Quelle: Rumänisches Statistikamt

Abbildung 34: Lage der wichtigsten rumänischen Binnenhäfen und Binnenhafen-Umschlag*



Quelle: Darstellung Sekretariat der ZKR; Binnen- / Seehäfen in rot

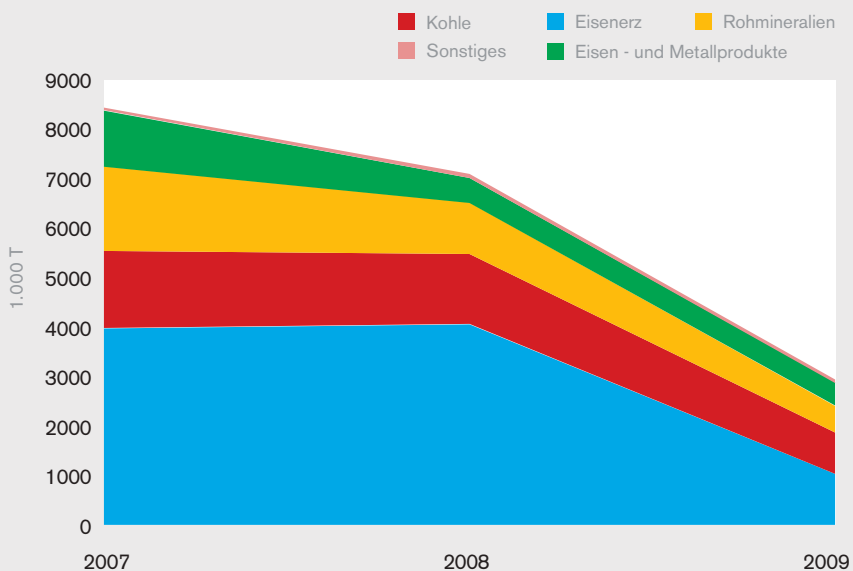
- Jährlicher Hafenumschlag > 10 Mio. Tonnen
- Jährlicher Hafenumschlag 6 Mio. bis 8 Mio. Tonnen
- Jährlicher Hafenumschlag unter 2 Mio. Tonnen

Der Hafen Galati steht ganz im Zeichen der Stahlindustrie und des dortigen Arcelor-Mittal-Werks. Dementsprechend machen Kohle, Erze und weitere Rohmineralien sowie Eisen- und Metallwaren in den Jahren 2007 bis 2009 rund 97 bis 99% des gesamten Binnenhafenumschlags aus (siehe Abbildung). Weitere Gütergruppen, darunter land- und forstwirtschaftliche, chemische und Mineralölherzeugnisse haben einen verschwindend kleinen Anteil.

Wenig überraschend ist der Rückgang des gesamten Umschlags im Zuge der konjunkturellen Krise in der Stahlindustrie. So war das Volumen im Jahr 2009 insgesamt um 58% niedriger als in 2008. Erstaunlich ist aber, dass bereits im Jahr 2008 die Mengen unter denen des Jahres 2007 lagen. Dies geht, wie die Grafik zeigt, auf einen Rückgang bei Rohmineralien sowie Eisen- und Metallwaren zurück. Der Erz- und Kohleumschlag entsprach hingegen noch dem in etwa dem des Vorjahres.

Die Kohle und die Eisenerze werden zu 100% importiert. Die Eisen- und Metallprodukte fallen hingegen ganz überwiegend auf der Versandseite des Hafens an. Die Rohmineralien werden von ausländischen Schifffahrtsunternehmen befördert und fallen beim Empfang an.

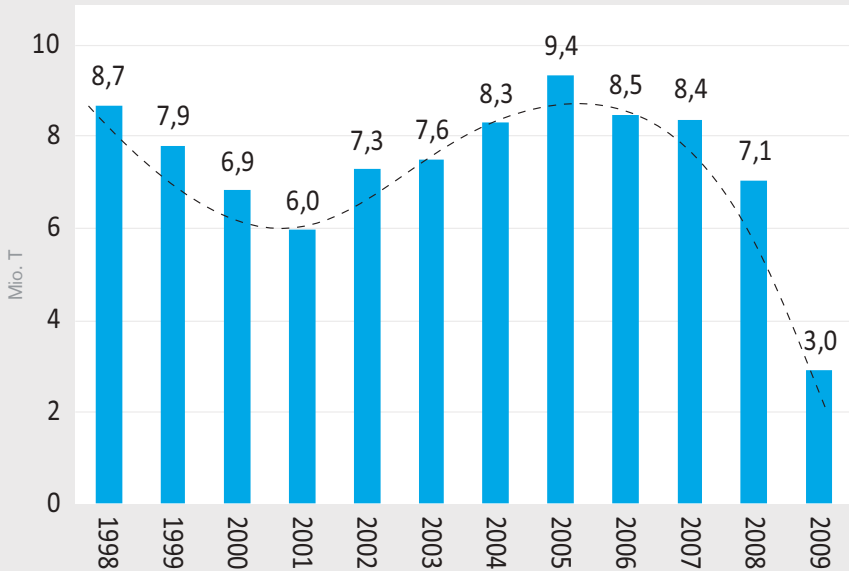
Abbildung 35: Binnenhafenumschlag in Galati nach Gütergruppen



Quelle: Hafen Galati. Sonstiges = land- und forstwirtschaftliche Produkte, Flüssiggüter, Baustoffe, Maschinen & Ausrüstungen, Düngemittel, Schrott.

Aus der Gesamtentwicklung des Hafens geht hervor, dass es zwischen 2001 und 2005 einen Anstieg und danach einen mehrjährigen Rückgang gab. Dieser lässt sich nicht allein mit der Wirtschaftskrise erklären. Vielmehr spielt hier auch eine Rolle, dass sich die Beschaffungswege des Stahlwerks teilweise geändert haben. So wird die Kokscoke für das Werk seit Beginn des Jahres 2009 nicht mehr aus Übersee, sondern aus Polen bezogen. Hierbei wird zwar die Donau in die logistische Kette mit eingebunden, allerdings erfolgt auch ein Teil der Transporte per Bahn.

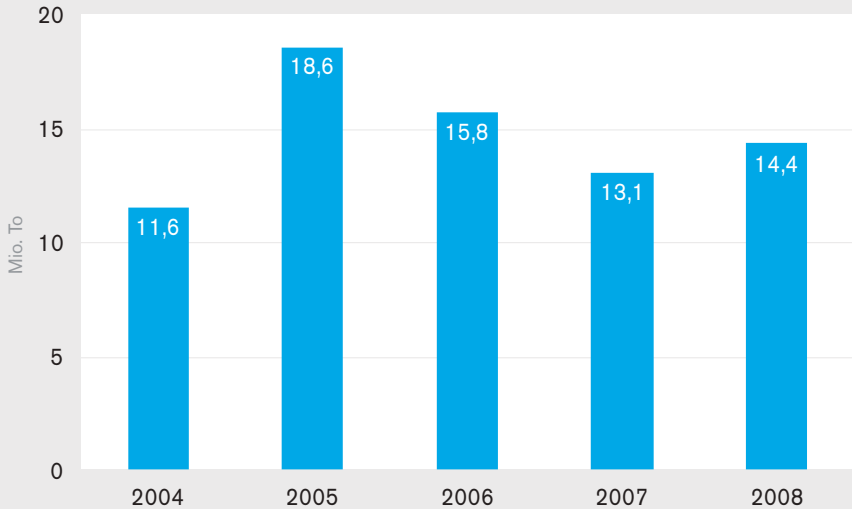
Abbildung 36: Binnenhafenumschlag in Galati



Quelle: Maritime Danube Ports Administration

Der Binnenhafenumschlag in Constanza ist generell höher, entwickelte sich in den letzten Jahren aber ebenfalls mit leicht sinkender Tendenz:

Abbildung 37: Binnenhafenumschlag in Constanza



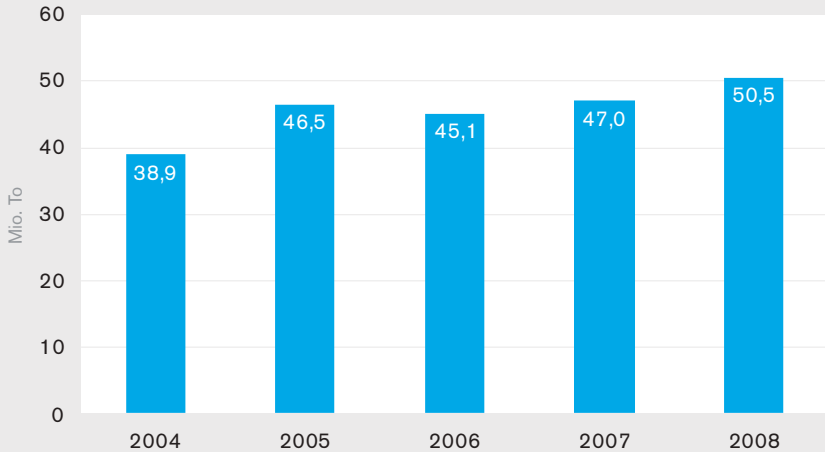
Quelle: Hafen Constanza

Seehäfen im Donauraum

Der Hafen Constanza, der über einen Kanal an die Donau angebunden ist, ist der bedeutendste Seehafen im Donauraum. Der Hafen Midia, nur wenige Kilometer nördlich von Constanza, ist ursprünglich als Satellitenhafen von Constanza entstanden, und wurde vor allem für die benachbarte petrochemische Industrie gebaut. Dies erklärt auch, weshalb der Hafen eine verstärkte Spezialisierung auf Tankladung aufweist.

Beim Seehafenumschlag in Constanza sind sämtliche Marktsegmente stark vertreten. Die wichtigste Gütergruppe sind Eisenerze und Schrott. Der maritime Umschlag entwickelt sich mit leicht steigendem Trend. Er lag im Jahr 2008 bei rund 50 Millionen Tonnen.

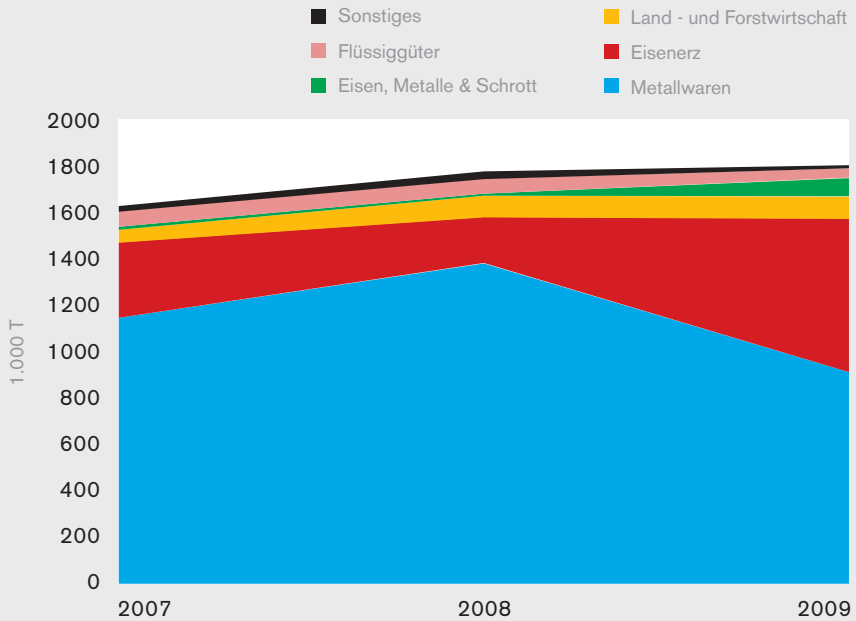
Abbildung 38: Maritimer Hafenumschlag in Constanza



Quelle: Hafen Constanza

Der Seehafenverkehr in Galati ist wie der Binnenverkehr von der Stahlindustrie dominiert. Eisenerze und Flüssiggüter fallen beim seewärtigen Umschlag in Galati zu 100% auf der Importseite an. Das Krisenjahr 2009 brachte einen herben Rückgang beim Erzverkehr. Überwiegend auf Exportseite finden sich Metallwaren, Schrott, sowie land- und forstwirtschaftliche Güter.

Abbildung 39: Seehafenumschlag in Galati



Quelle: Hafen Galati; Sonstiges = Nahrungs- und Futtermittel, Textilien, Maschinen, Rohmineralien, Kohle.

Moldawien

Das östliche Nachbarland von Rumänien verfügt über den Freihafen Giurgiulesti, der auch für Hochseeschiffe zugänglich ist und somit als kombinierter Binnen- und Seehafen anzusehen ist. Er liegt im Süden des Landes in unmittelbarer Nähe zu Rumänien und der Ukraine.

Die Wirtschaft Moldawiens ist vor allem von der Landwirtschaft geprägt. Das milde Klima ermöglicht den Anbau von Obst und Wein. Wein stellt neben Obst und Gemüse den Hauptexportartikel dar.

Der Hafen Giurgiulesti verfügt über ein Getreideterminal, welches der moldawischen Landwirtschaft den Anschluss an die Weltmärkte eröffnen soll. Ferner gibt es ein Ölterminal, das Hochseeschiffe mit einer Kapazität von bis zu 10.000 Bruttoregistertonnen aufnehmen kann.

Der Hafen weist derzeit ein erstaunliches Wachstum auf. Im gesamten Jahr 2009 wurden 76.509 Tonnen Güter umgeschlagen. Allein im ersten Halbjahr 2010 waren es dann bereits 147.698 Tonnen. Etwa 65% des Umschlags entfällt auf Getreide, 21% auf Sand und Kies und 14% auf Mineralölprodukte.

Dieser Zuwachs hängt auch mit der Errichtung eines Containerterminals zusammen, für dessen Bau Kies in großen Mengen aus Rumänien herangeführt wird.

Zusammenfassung

Resümiert man die Entwicklungen und Strukturen in den Donauländern, so gilt es die folgenden Punkte festzuhalten:

1. Für die Slowakei, Ungarn und Rumänien lässt sich etwa ab 2003 eine Beschleunigung im Güterverkehrswachstum feststellen. Ein wichtiger Grund dürfte der EU-Beitritt der mittel- und osteuropäischen Visegrad-Länder (Ungarn, Slowakei, Tschechien und Polen) im Jahre 2004 sein. Diese Wachstumsbeschleunigung wurde durch die Wirtschaftskrise vorübergehend gestoppt.
2. Von dem verstärkten Verkehrswachstum ab 2003 profitierte die Straße am meisten, und erhöhte dadurch ihren Modal Split Anteil. Die Schiene hat in allen drei Ländern Marktanteile verloren. Die Binnenschifffahrt hat in der Slowakei Anteile verloren, in Ungarn hielt sie ihre Position und in Rumänien gewann sie Anteile hinzu.
3. In der Slowakei und in Ungarn entfällt der größte Teil der Wasserstraßentransporte auf Transitverkehre. An zweiter Stelle stehen die Exporte. Der inländische Verkehr ist gering. Für Rumänien ist die Datenlage nicht eindeutig.
4. In allen drei Ländern sind Metallerze die bedeutendste Gütergruppe auf der Donau. Ein Großteil dieser Transporte erfolgt aber im Transitverkehr. Land- und forstwirtschaftliche Produkte stehen in Ungarn auf Rang 2, in Rumänien auf Rang 3 und in der Slowakei an hinterer Position. In der Slowakei befinden sich chemische Erzeugnisse auf Rang 2 der Güterstatistik.
5. Die Verbindung zwischen der Stahlindustrie und der Binnenschifffahrt ist im Donauroaum insgesamt nicht so eng wie am Rhein. Nur in Rumänien liegt der Großteil der Stahlproduktion an der Donau, in Ungarn nur ein Teil und in der Slowakei befindet sich das wesentliche Stahlwerk weit ab von Flüssen.

6. Bei der Erbringung der Verkehrsleistung sind ausländische Schifffahrtsunternehmen sowohl in Ungarn wie auch in der Slowakei in der Mehrheit. Der Anteil der ausländischen Flotte ist in Ungarn noch höher als in der Slowakei. Für Rumänien sind entsprechende Daten nicht vorhanden.
7. Der Containermarkt ist im Donaauraum noch nicht weit entwickelt, was an mehreren Faktoren liegt. Zum einen ist die weite Entfernung von den Seehäfen am Schwarzen Meer zu den Industriezentren als ein zeitintensives Hemmnis anzusehen. Zum anderen gibt es auf der Donau auch noch flussbauliche Hemmnisse, die erst noch gelöst werden müssen, um den Containerverkehr weiter zu fördern.
8. Angesichts der für die Binnenschifffahrt teils ungünstigen wirtschaftsgeografischen Verhältnisse in den massengutaffinen Industriezweigen ist kurzfristig nicht von allzu großen Wachstumspotenzialen bei der Transportnachfrage in der Donauschifffahrt auszugehen.
9. Größere Potenziale könnten sich mittel- bis langfristig durch ein Wachstum derjenigen Industriekomplexe ergeben, die sich an der Wasserstraße befinden. Dies setzt aber in vielen Fällen eine Restrukturierung und Modernisierung dieser Betriebe voraus.

Abschnitt 1

Situation der Beförderungsnachfrage im Herbst 2010 und Prognosen für 2011

I. WIRTSCHAFTSWACHSTUM: ENTWICKLUNG UND AUSSICHTEN

Von dem tiefen Einbruch des Jahres 2009 hat sich die Weltwirtschaft inzwischen wieder deutlich erholt. Besonders in der Stahlindustrie und der chemischen Industrie zeigte sich bis Mitte des Jahres ein steiler Aufwärtspfad, sodass das Produktionsniveau von vor der Krise bis Mai 2010 in vielen Ländern wieder erreicht wurde. Danach gab es bis August aber einen kleinen Rückgang.

Dies dürfte darauf hindeuten dass sich seit Mitte des Jahres die wirtschaftliche Erholung verlangsamt, was angesichts des vorherigen Aufholtempos auch nicht verwunderlich ist. Für die zweite Jahreshälfte 2010 und für das Jahr 2011 ist mit einem langsameren Wachstum zu rechnen als noch im ersten Halbjahr 2010.⁴⁰

Für die Entwicklungs-, Schwellen- und CIS-Länder hat die Welthandelsorganisation WTO eine stärkere Zunahme prognostiziert als für die entwickelten Länder (vgl. Tabelle). Dies entspricht weitgehend der Beobachtung, dass zahlreiche Branchen in Europa, wie die chemische Industrie und die Stahlbranche, ihre Erholung zu einem erheblichen Teil der steigenden Nachfrage aus Schwellenländern in Asien und Südamerika verdanken.⁴¹

40 Auch die OECD und die Europäische Kommission haben im Herbst 2010 die Einschätzung geäußert, dass sich das Wachstum ab Mitte des Jahres 2010 abschwächt.

41 Vergleiche die Einschätzung des deutschen Bundesverbands Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA). So haben die deutschen Exporte in die Länder außerhalb der EU im Jahr 2010 die stärkste Dynamik gezeigt.

Tabelle 10: Güterexporte und BIP nach Regionen, 2007 bis 2010

Jährliche Änderung in% -				
	2007	2008	2009	2010*
Güterexporte				
Welt	6.5	2.2	-12.2	13.5
Entwickelte Länder	4.8	0.8	-15.3	11.5
Entwicklungs- und CIS-Länder**	9.0	3.8	-7.8	16.5
Reales BIP				
Welt	3.8	1.6	-2.2	3.0
Entwickelte Länder	2.6	0.4	-3.5	2.1
Entwicklungs- und CIS-Länder**	8.0	5.7	2.0	5.9

Quelle: WTO * Prognose ** CIS Länder sind Nachfolgestaaten der Sowjetunion

Für Deutschland als dem Land mit dem größten Logistikmarkt in Europa geht der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) für das Jahr 2010 von einem Zuwachs um 16% bei den Exporten und um 17% bei den Importen aus. Das Jahr 2011 dürfte dann nur noch ein halb so starkes Wachstum bringen (Exporte: +7%; Importe: +8%).

Der starke Euro wird von den meisten Experten zwar nicht als bedrohlich empfunden, allerdings wird eine Abschwächung des Welthandels auf Grund zunehmend protektionistischer Tendenzen als eine reale Gefahr angesehen.

II. BEFÖRDERUNGS-AUFKOMMEN: ENTWICKLUNG UND AUSSICHTEN

Im Zuge der oben beschriebenen wirtschaftlichen Erholung hat sich die Transportnachfrage in Europa im ersten Halbjahr 2010 in den meisten westeuropäischen Ländern positiv entwickelt. Eine Ausnahme bildet die Schweiz, wo der stark rückläufige Umschlag von Mineralölerzeugnissen auf das Gesamtergebnis durchgeschlagen hat.

Tabelle 11: Güterverkehr auf Wasserstraßen im ersten Halbjahr 2010 im Vergleich zu 2009

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in% 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	111.391	+11,7
Belgien	39.609	+11,2
Frankreich	29.355	+9,3
Schweiz*	3.674	-8,5

HJ = Halbjahr; * Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel

In Deutschland stieg der Schienengüterverkehr im ersten Halbjahr um 18% gegenüber dem Vorjahr, und damit stärker als die Binnenschifffahrt (knapp 12%). Allerdings war der Einbruch bei der Eisenbahn im Krisenjahr noch größer gewesen als bei der Wasserstraße, was eine Folge der starrereren Frachtpreise bei der Bahn war. Sowohl in der Binnenschifffahrt als auch bei der Eisenbahn hat sich der Empfang aus dem Ausland mit 26,5% (Binnenschifffahrt) bzw. 21,5% (Eisenbahn) am besten entwickelt. Diese überproportionalen Zuwächse beim Import sind auf den gestiegenen Rohstoffbedarf vor allem in der Stahlindustrie und der chemischen Industrie zurück zu führen.

Für den weiteren Jahresverlauf 2010 und für das Jahr 2011 wird mit einer Abschwächung des Aufwärtstrends im gesamten Logistiksektor gerechnet. Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS erwartet bei ihrer Prognose für 2010 und 2011 ein Marktwachstum von 4 bis 5% für den gesamten Logistiksektor. Damit dürfte das Logistikmarktvolumen im Jahr 2011 wieder das Niveau des Jahres 2008 erreichen.

Für den Schienengüterverkehr wird auch im kommenden Jahr ein leicht höherer Zuwachs als für den Straßengüterverkehr und die Binnenschifffahrt prognostiziert.⁴² Somit wird die Wasserstraße wieder leicht an Marktanteilen verlieren.

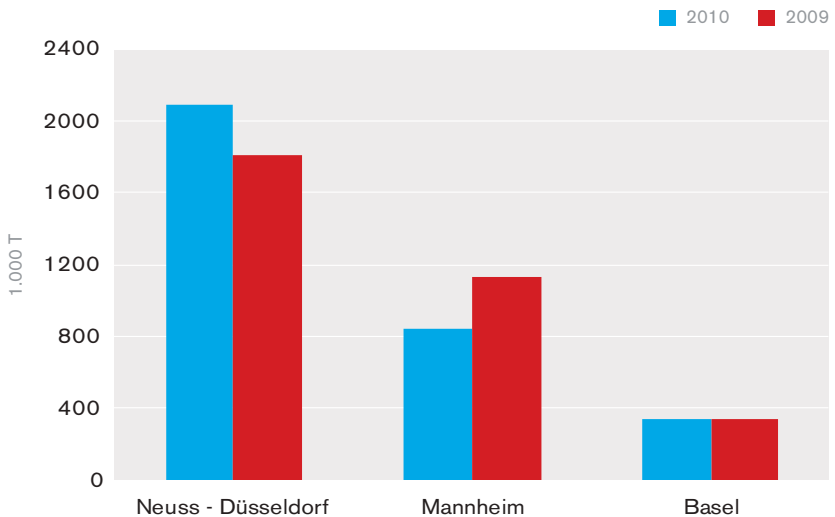
⁴² Für 2010 und 2011 geht das Institut Intraplan bei seiner Mittelfristprognose von einem weiter sinkenden Modal Split Anteil der Binnenschifffahrt aus.

2.1 Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel, Düngemittel

Insgesamt stieg im ersten Halbjahr der Güterverkehr bei Nahrungs- und Futtermitteln um 9% in Deutschland und um 10% in Frankreich. In Belgien ergab sich sogar ein Plus von 30%, in den Schweizer Rheinhäfen wurde das Vorjahresergebnis egalisiert.

Untersucht man die Umschlagsentwicklung in den drei wichtigsten Rheinhäfen für dieses Segment für den Zeitraum Januar bis August, so ergibt sich im Saldo in etwa das Vorjahresergebnis. Die Ergebnisse unterscheiden sich aber je nach Hafen deutlich (siehe Abbildung).

Abbildung 40: Güterumschlag bei Nahrungs- und Futtermitteln in den drei wichtigsten Rheinhäfen im Zeitraum Januar bis September 2010/2009 *



Quelle: genannte Häfen; * Basel: Januar bis August

Bei Düngemitteln gab es sehr unterschiedliche Ergebnisse. In Deutschland und in der Schweiz resultierte ein gewaltiger Anstieg (+27% in Deutschland). In Frankreich

hingegen war ein Minus von 31% zu verzeichnen. In Belgien lag das Ergebnis mit +10,5% im positiven Bereich.

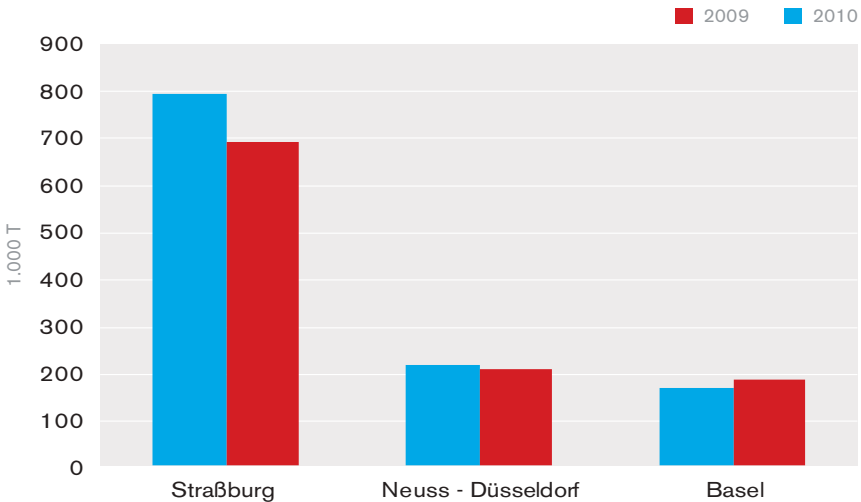
Folgende Tabelle weist die Entwicklung bei landwirtschaftlichen Gütern im ersten Halbjahr für Belgien, Deutschland, Frankreich und die Schweiz aus. Der Anstieg in Frankreich spiegelt sich auch in den Zahlen des Hafens Straßburg wider (+10% beim Getreideumschlag von Januar bis Juli).

Tabelle 12: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei landwirtschaftlichen Produkten

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in% 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Frankreich	5.535	+19,7
Deutschland	5.500	-3,0
Belgien	1.068	+30,8
Schweiz*	159	+/- 0

HJ = Halbjahr; * Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel

Abbildung 41: Güterumschlag bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen in den drei wichtigsten Rheinhäfen im Zeitraum Januar bis August 2010/2009



Quelle: genannte Häfen; * Straßburg und Basel: Januar bis August; Neuss-Düsseldorf: Januar bis September

Im September 2010 fallen die Prognosen zur diesjährigen Getreideernte gemischt aus. Es scheint aber Einbußen gegenüber dem Vorjahr zu geben, auf Grund von extremen Witterungsbedingungen im Jahresverlauf. Zumindest dürfte in den beiden großen Erzeugerländern Frankreich und Deutschland der Ertrag unter dem Durchschnitt liegen. Die Entwicklung im kommenden Jahr ist auf Grund der nicht vorhersehbaren Entwicklung der Witterung, die einen wesentlichen Einfluss in diesem Segment ausübt, nicht antizipierbar.

2.2 Eisen- und Stahlindustrie

Die Beförderung von Erzen und Metallabfällen hat sich im Zuge der Erholung in der Stahlbranche wieder entscheidend verbessert. Folgende Tabelle illustriert dies für mehrere Länder in Westeuropa.

Tabelle 13: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei Erzen und Metallabfällen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in% 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	17.578	+63,2
Belgien	1.522	+6,4
Frankreich	1.425	+81,8
Schweiz*	47	+24

*HJ = Halbjahr; * Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel*

Ein eindrucksvolles Beispiel für die Erholung bietet in Frankreich der Wasserstraß-Bendistrikt Nancy, auf den genau die Hälfte aller Transporte von Erzen und Metallabfällen in Frankreich entfallen. Er umfasst im Wesentlichen die Region Lothringen sowie weitere angrenzende Gebiete. Der Transport von Erzen und Metallabfällen stieg hier im ersten Halbjahr um 284,3%, von 187.000 Tonnen auf 717.000 Tonnen. Dies ist eine Folge des Wiederauffahrens der Stahlwerke in Lothringen.

Ein weiteres Beispiel liefert der Hafen Lüttich, wo im April 2010 einer von zwei Hochöfen von ArcelorMittal wieder in Betrieb genommen worden ist, worauf sich der Import von Erzen und Kohle über den Binnenhafen um 400.000 Tonnen im ersten Halbjahr erhöhte, und die Exporte von Stahlwaren um 150.000 Tonnen stiegen.

Eisen und Stahlwaren hatten in Frankreich einen Anstieg um 25% zu verzeichnen sowie um 33% in Deutschland. In der Schweiz registrierten die Rheinhäfen beider Basel eine Steigerung der Importe um 84%, während die Exporte um 3% zunahmen.

Die Stahlnachfrage der Automobilbranche hat wieder angezogen. Die Stahlproduktion in Belgien, Deutschland und Frankreich hat ihr jeweiliges Vorkrisenniveau bis zum Mai 2010 wieder erreicht, dann aber eine Abschwächung hinnehmen müssen. Im weiteren Jahresverlauf dürfte sich die Auslastung der Stahlindustrie in Europa erhöhen. Allerdings sind drei europäische Hochöfen von ArcelorMittal immer noch nicht wieder angefahren worden, einer davon in Lüttich.

Das kommende Jahr wird bei Erzen und bei Metallprodukten von einer weiteren Erholung und einer steigenden Transportnachfrage geprägt sein, allerdings wird das Wachstumstempo deutlich abnehmen.

2.3 Kohle

Die Beförderungsnachfrage ist hier in Deutschland und Frankreich kräftig gestiegen, in der Schweiz gab es gegen den Trend einen Rückgang.

Table 14: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei festen Brennstoffen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in% 1. HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	17.738	+26,5
Belgien	3.383	+8,6
Frankreich	2.376	+27,6
Schweiz*	66	-14

HJ = Halbjahr; * Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel

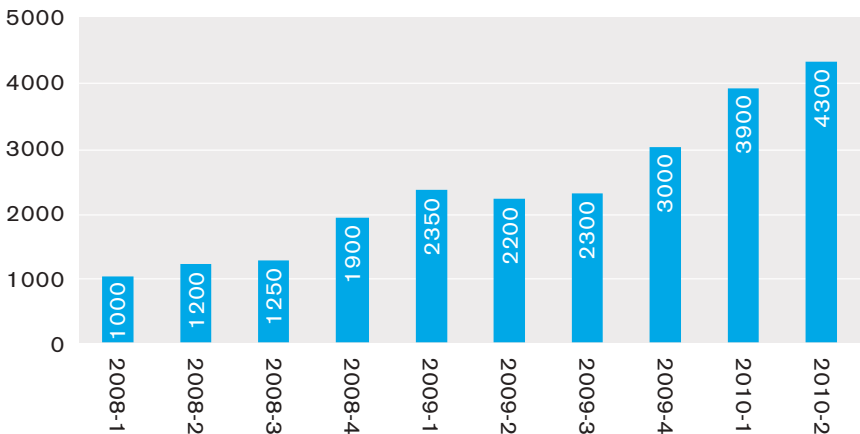
Die obige Entwicklung ist vor dem Hintergrund des steigenden Kohleverbrauchs zu sehen. In Deutschland erhöhte sich letzterer im ersten Halbjahr um 35% gegenüber dem Vorjahr, auf mehr als 32 Mio. Tonnen. Die Stahlindustrie hat hiervon 9 Mio. Tonnen verbraucht, was fast einer Verdopplung gegenüber 2009 gleichkommt (4,9

Mio. Tonnen). Auf die Energiewirtschaft entfielen 22,5 Mio. Tonnen, ein Anstieg um 23% gegenüber 2009.⁴³

In den Binnenhäfen richtet man sich auf weiter steigende Steinkohlenimporte ein. Im Duisburger Hafen werden die Kapazitäten für den Kohleumschlag in bedeutender Weise ausgebaut. Die im Hafen befindliche Kohleinsel dient dem Umschlag und der Lagerung von Importkohle aus Rotterdam. Die aus Binnenschiffen gelöschte Kohle wird für den Weitertransport auf Binnenschiffe oder Zugwaggons geladen. Die Kapazität der Kohleinsel wird von derzeit 2,5 Mio. Tonnen auf 4,5 Mio. Tonnen erweitert.

Beim Kohletransport erwächst der Binnenschifffahrt aber eine gewisse Konkurrenz durch die Betuweroute, die von Rotterdam nach Deutschland führt. Die Frequenz auf der Route hat sich von 3.000 Zügen im vierten Quartal 2009 auf 4.300 Züge im zweiten Quartal 2010 erhöht. Bei den Transporten handelt es sich zu einem erheblichen Teil um Kohle. Betreiber der Eisenbahnlinie ist das private Unternehmen Keyrail.

Abbildung 42: Anzahl Züge auf der Betuweroute pro Quartal



Quelle: Keyrail

43 Quelle: AG Energiebilanzen

2.4 Steine, Erden & Baustoffe

Die konjunkturelle Erholung in der Bauindustrie lief im ersten Halbjahr sehr verhalten. Zu Beginn des Jahres verschleppte die kalte Witterung viele Bauprojekte. In Deutschland lief die öffentliche Baunachfrage daher schlechter als die vielen Konjunkturprogramme der Regierung es erhoffen ließen.

Somit hat es im mengenmäßig wichtigsten Segment der Rheinschifffahrt im ersten Halbjahr 2010 keine Besserung, sondern einen leichten Rückgang bei der Beförderungsnachfrage gegeben. Eine Ausnahme hiervon bildete lediglich Belgien.

Tabelle 15: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei Steinen, Erden & Baustoffen

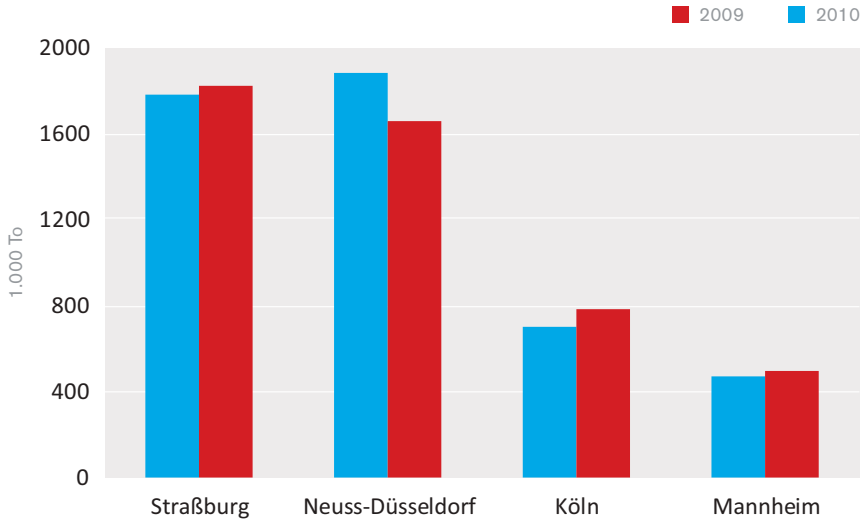
Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in% 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	20.306	-6,0
Frankreich	10.768	-2,7
Belgien	8.631	+7,6
Schweiz*	255	-2

*HJ = Halbjahr; * Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel*

In drei der vier größten Rheinhäfen dieses Segments gab es in den ersten acht Monaten des Jahres einen Rückgang. Allerdings sind gewisse Anzeichen der Besserung für die zweite Jahreshälfte zu erblicken.

Im Hafen Neuss-Düsseldorf wurde der Rückstand gegenüber dem Vorjahr ab dem Ende der kalten Temperaturen mehr und mehr aufgeholt. Im September 2010 war der kumulierte Umschlag dann schon um 13% höher als im Vorjahreszeitraum. Dies kann als ein Anzeichen für eine Verbesserung der Transportnachfrage im Jahresverlauf gedeutet werden. Auch die deutsche Bauindustrie erwartet im Gesamtjahr ein leichtes Plus von 1%.

Abbildung 43: Der Güterumschlag bei Steinen, Erden und Baustoffen in den vier wichtigsten Rheinhäfen im Zeitraum Januar bis August 2010/2009



Quelle: genannte Häfen. Neuss-Düsseldorf und Mannheim: Januar bis September

Langfristig und für das nächste Jahr betrachtet gibt es kaum Potenzial für eine durchgreifende Besserung der Transportnachfrage in diesem Segment. Daher wird für das Jahr 2011 eher mit Stagnation gerechnet.

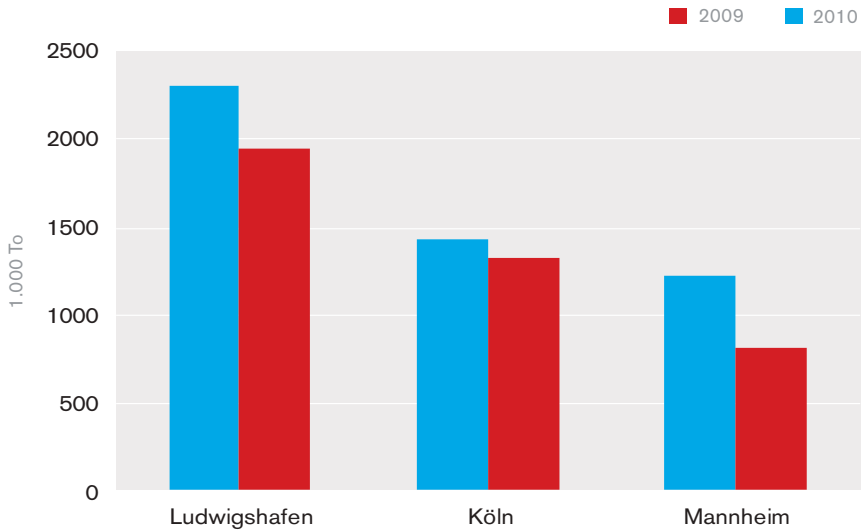
2.5 Chemische Erzeugnisse

Die Transporte chemischer Produkte profitierten sehr stark von der konjunkturellen Erholung. Der europäische Verband der chemischen Industrie CEFIC geht für das laufende Jahr von einem kräftigen Wachstum aus. Im Jahr 2011 dürfte sich die Erholung aber verlangsamen.

In Ludwigshafen, dem größten Chemiehafen am Rhein, erhöhte sich der Umschlag von chemischen Gütern im Zeitraum Januar bis August um 18% gegenüber dem Vorjahr. In Köln, dem nach Ludwigshafen zweitwichtigsten Hafen, war das Plus mit 10% etwas geringer. Insgesamt lag der Zuwachs bei den drei wichtigsten Häfen

dieses Segments bei rund 22%, was vor allem eine Folge des starken Wachstums in Mannheim war.

Abbildung 44: Güterumschlag bei chemischen Erzeugnissen in den drei wichtigsten Rheinhäfen im Zeitraum Januar bis September 2010/2009 *



Quelle: genannte Häfen. * Ludwigshafen: Januar bis August

In Frankreich trug vor allem der Rheinabschnitt entscheidend zum landesweiten Gesamtanstieg von +35% bei.

Tabelle 16: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei Chemischen Erzeugnissen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in% 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	10.295	+20
Belgien	5.285	+30
Frankreich	945	+35
Schweiz*	350	-2

HJ = Halbjahr; * Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel

Nach Auskunft des deutschen Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) ist der Einbruch in der Produktion inzwischen (im Herbst 2010) fast vollständig wieder wett gemacht worden. Aber auch der VCI geht von einer Verlangsamung des Aufholprozesses in den kommenden Monaten aus. Somit dürfte sich in 2011 die Beförderungsnachfrage zwar weiter erhöhen, das Wachstumstempo aber langsamer werden.

2.6 Mineralölerzeugnisse

Für Deutschland und die Schweiz brachte das erste Halbjahr einen Rückgang der beförderten Mengen. In Frankreich und Belgien erhöhte sich das Ergebnis.

Tabelle 17: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei Mineralölerzeugnissen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in% 1. HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	16.426	-10
Belgien	9.333	+5
Frankreich	2.967	+14,2
Schweiz*	1.738	-20,3

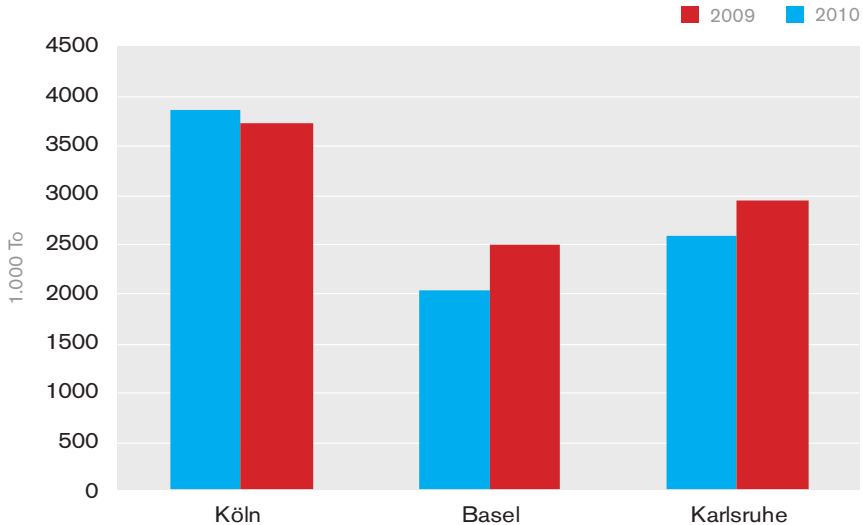
*HJ = Halbjahr; * Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel*

Der Grund für die Entwicklung in Deutschland und der Schweiz ist die im ersten Halbjahr gesunkene Nachfrage nach Mineralölprodukten, eine Folge des starken Preisanstiegs. Der Heizölbedarf wurde daher hauptsächlich aus den eigenen Vorräten gedeckt.

In der Schweiz ist der Absatz von Heizöl im ersten Halbjahr um 40% eingebrochen. Eine Aufstockung der Läger dürfte in der zweiten Jahreshälfte zu erwarten sein. Dafür spricht auch, dass sich die Preisentwicklung ab Mai merklich beruhigt hat.

Der gesamte Umschlag der wichtigsten drei Rheinhäfen reduzierte sich im Zeitraum Januar bis September um rund 8%. Dabei gab es in Basel und Karlsruhe ein Minus, während in Köln gegen den Trend ein leichter Zuwachs zu verzeichnen war.

Abbildung 45: Der Güterumschlag bei Mineralölzeugnissen in den drei wichtigsten Rheinhäfen im Zeitraum Januar bis September 2010/2009*



Quelle: genannte Häfen. * Basel : nur bis August

In den Schweizer Rheinhäfen beider Basel wiesen die Lagerzufuhren bei Diesel ein Minus von rund 10% auf, die Lagerzufuhren bei Benzin waren um 1,5% im Minus. Da die beiden Schweizer Raffinerien weiterhin mit voller Auslastung produzierten resultierte ein geringerer Importbedarf bei Kraftstoffen, was zu Lasten des Rheinverkehrs ging.

Strukturell nehmen die Transporte von Mineralölprodukten derzeit ab. Die Gründe sind vor allem in der Reduktion des Heizölverbrauchs seitens der Verbraucher zu suchen. So ist der Anteil von Ölheizungen an der Beheizungsstruktur des Wohnungsbestandes in Deutschland im Jahr 2009 erstmals unter die 30%-Marke gefallen.⁴⁴ Bei neuen Wohnungen hat die Ölheizung nur noch einen Marktanteil von 1,6%. Auch der Verbrauch von Otto- und Flugkraftstoff nahm in Deutschland im vergangenen Jahr weiter ab, der Dieselverbrauch aber leicht zu.

⁴⁴ Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (2010)

Langfristig dürfte es auf Grund von Ungleichgewichten zwischen Raffinerieproduktion und Diesel- bzw. Benzinverbrauch gewisse Potenziale für den Handel und den Transport von Mineralölprodukten geben. So wird in Europa auf Grund der Fokussierung auf Dieselfahrzeuge mehr Benzin produziert als am Markt abgesetzt werden kann. Hingegen ist in den USA die Nachfrage nach Benzin größer als das von den Raffinerien produzierte Angebot. Dies ermöglicht einen Handel und einen Transport von Mineralölprodukten.

Dieser Trend hat die Seehäfen Rotterdam und Amsterdam dazu bewogen ihre Tankterminals und Lagerkapazitäten für Ölprodukte auszuweiten. Auch wird erwartet, dass innerhalb des kommenden Jahrzehnts Raffineriekapazitäten aus Europa in die Ölförderländer verlagert werden. Bei diesem Szenario käme es zu vermehrten Importen von Mineralölprodukten über die Seehäfen, was entsprechend auch die Transporte in der Binnenschifffahrt steigern dürfte.

2.7 Container

Im ersten Halbjahr 2010 ist der weltweite maritime Containerumschlag um 17,3% gestiegen.⁴⁵ Auch in den europäischen Seehäfen kam es im Zuge der Belebung des Welthandels im ersten Halbjahr zu einem merklichen Anstieg. Der seewärtige Containerumschlag in Antwerpen stieg in der ersten Jahreshälfte um 20% (Gewicht) bzw. um 16% (TEU). Im größten europäischen Containerhafen, in Rotterdam, stieg der in TEU gemessene Umschlag um 18%.

Hier war es im Übrigen durch die Wirtschaftskrise zu einem Anstieg des Modal Split Anteils der Binnenschifffahrt von 30 auf 33% gekommen. Die Binnenschifffahrt hat sich bei der Gestaltung von Beförderungspreisen in der Krise als flexibler erwiesen als die Bahn, was neben dem Wegfall der Engpässe in den Terminals ein wesentlicher Grund für den Modal Split Anstieg in Rotterdam war.

Von der steigenden Seehandelsaktivität profitierte auch der Hinterlandverkehr auf der Wasserstraße. In Deutschland ergab sich im ersten Halbjahr eine Steigerung um 21% gegenüber dem Vorjahr (auf Basis TEU). Auf den französischen Wasserstraßen stieg der Containerverkehr in TEU gerechnet im ersten Halbjahr um 8,5%.

⁴⁵ Quelle: ISL Bremen auf Basis einer Analyse von 70 führenden Häfen.

Dabei ragte der französische Rheinabschnitt mit +35% deutlich hervor. Auf der Rhone und vor allem in Nordfrankreich gab es Verluste im einstelligen Bereich, auf der Seine wurde das Vorjahresergebnis egalisiert.

Nach Einschätzung der WTO dürfte sich das Wachstum des Welthandels im Jahr 2011 verlangsamen. Dies wird auch den Anstieg des Containerverkehrs bremsen.

III. NACHFRAGE AUF DEM MARKT DER PERSONENBEFÖRDERUNG

Die Tagesschiffahrt hat im laufenden Jahr einen Rückgang bei der Zahl der Fahrgäste hinnehmen müssen. Der Grund ist weniger die Wirtschaftskrise, sondern das überwiegend schlechte Wetter im Frühling, aber auch im August. Neben dem Wetter hat auch der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull, der im Mai zu einer Unterbrechung des Flug- und damit Reiseverkehrs geführt hat, zum Rückgang beigetragen.

Das Gewerbe erhofft sich vom Jahresende noch eine Erhöhung der Kundenzahlen, insbesondere weil Schifffahrten zum Jahresausklang bei Unternehmen zunehmend in Mode gekommen sind. Während die Branche der Tagesschiffahrt ein weniger gutes Jahresergebnis verbucht, hat sich das schlechte Wetter in der Flusskreuzschiffahrt nicht so deutlich ausgewirkt. Nach Auskunft von Branchenvertretern waren die Schiffe gut ausgelastet. Die Nachfrage wächst im Durchschnitt um 5% pro Jahr.

Die US-amerikanischen Touristen sind, was das Wachstum der Nachfrage angeht, trotz des derzeit schwachen Dollars weiterhin eine treibende Kraft. Das Geschäft mit den US-Amerikanern wurde nur kurzzeitig im Mai durch die Eruption des isländischen Vulkans unterbrochen. Einige Reisen mussten deswegen abgesagt werden, was aber das Jahresergebnis insgesamt nicht allzu stark beeinträchtigen wird. Generell ist in der Flusskreuzschiffahrt derzeit ein Trend zur Produktdifferenzierung erkennbar. Die Schiffsreise wird nicht als homogenes Gut angeboten, sondern in Form verschiedenster Varianten, die sich durch die Gestaltung des Rahmenprogramms, der Gastronomie und weiterer Details unterscheiden. Dadurch sollen möglichst viele verschiedene Kundengruppen mit ganz spezifischen Vorlieben und Präferenzen angesprochen werden.⁴⁶

Flusskreuzfahrtschiffe werden immer häufiger dazu verwendet, bei Messen und anderen Großveranstaltungen als zusätzliche Hotels vor Ort zu fungieren. Die Schiffe legen während der Zeit der Messe in diesen Städten an und erhöhen auf diese Weise die Hotelkapazität der Stadt.

46 *Beispielsweise sind Flussreisen für Liebhaber bestimmter Literatur zu buchen.*

Abschnitt 2

Verhältnis von Beförderungsangebot und- nachfrage

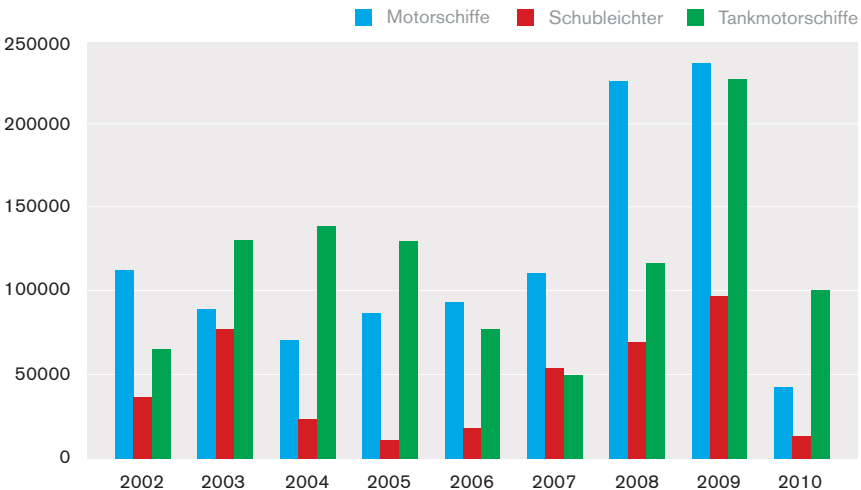
EINLEITUNG

In Westeuropa hat die Beförderungsnachfrage in wesentlichen Marktsegmenten der Trockenschiffahrt und auch im chemischen Bereich wieder das Niveau von vor der Finanzkrise erreicht.

Daher erscheint es wichtig die neuesten Entwicklungen auf Seiten des Beförderungsangebots zu beobachten, um die Lage auf dem Markt beurteilen zu können. In den Donaustaaten ist, was die Beförderungsnachfrage angeht, die Krise noch nicht überwunden. Überkapazitäten an Laderaum sind offenbar vorhanden, wobei es jedoch nicht möglich ist ein genaues Bild der vorhandenen Kapazitäten und deren Entwicklungen zu erhalten. Deshalb bezieht sich dieser Abschnitt nur auf den Westeuropäischen Markt.

I. ENTWICKLUNG DES FLOTTENBESTANDES: NEUBAUTEN

Abbildung 46: Neubauten



Quelle: IVR (*) für 2010: stand Ende Oktober

1. Laderaum in der Trockenschifffahrt

In den 10 ersten Monaten des Jahres 2010 wurden nur 19 neue Gütermotorschiffe mit einer Kapazität von rund 53 000 Tonnen, und 9 neue Schubleichter mit einer Kapazität von 18 500 Tonnen eingesetzt. Im Vergleich zum Vorjahr sind in der gleichen Zeitspanne etwa 3 Mal weniger neue Gütermotorschiffe eingesetzt worden. Die Mehrzahl dieser Neubauten wurde in den 4 ersten Monaten des Jahres eingesetzt. Dies deutet an, dass in der Trockenschifffahrt der Schiffsbau demnächst zu einem vorübergehenden Stillstand kommen wird, da zurzeit keine neuen Schiffe mehr bestellt werden.

2. Laderaum in der Tankschifffahrt

52 neue Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von rund 148 000 Tonnen wurden in den 10 ersten Monaten des Jahres 2010 eingesetzt. Der Rhythmus mit dem die Neubauten auf den Markt kommen ist durchaus vergleichbar mit dem von 2009, was schließen lässt, dass sich die Restrukturierung der Tankschiffsflotte unabhängig von der Wirtschaftskrise fortsetzt.

3. Fahrgastschiffe

In der Fahrgastschifffahrt sind in Westeuropa in diesem Jahrzehnt jährlich durchschnittlich etwa 10 neue Einheiten auf den Markt gekommen. Nach neuesten Angaben sollte sich dieser Rhythmus auch im Jahr 2010 grundsätzlich fortsetzen, da dieser Markt von der Wirtschafts- und Finanzkrise fast gar nicht betroffen ist. So wurden in den ersten 10 Monaten des Jahres 3 neue Kabinenschiffe und ein neues Tagesausflugsschiff eingesetzt.

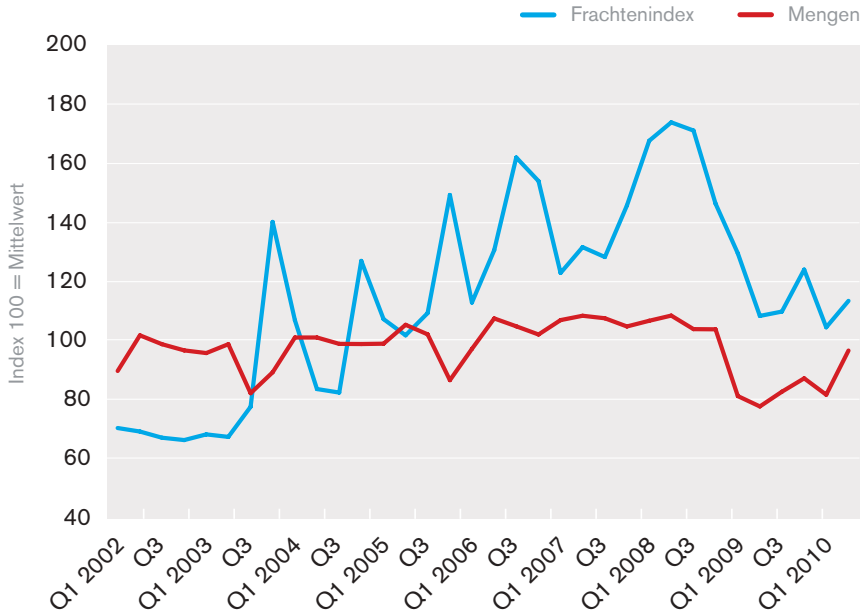
II. KAPAZITÄTSAUSLASTUNG

1. Trockenladeraum

Obwohl sich die Transportnachfrage in den wichtigsten Güterkategorien seit März 2010 (monatlich betrachtet) wieder auf dem Vorkrisenniveau befindet, ist festzustellen, dass die Frachten weit unter dem Vorkrisenniveau bleiben, und dies in einem Kontext vergleichbarer Wasserführung.

In der heutigen Situation ist insbesondere die Kapazitätsauslastung der größten Einheiten unbefriedigend. Diese hat jedoch auch Auswirkungen auf die mittleren und kleineren Einheiten, weil ein Teil von deren üblichen Beförderungsnachfrage von den großen Einheiten übernommen wird.

Abbildung 47: Entwicklung der Mengen und Frachtraten auf dem Rhein



Quellen: Destatis, NEA

Zwischen Anfang 2008 und Herbst 2010 sind nahezu 700 000 Tonnen hochproduktive Kapazität dem Markt zugefügt worden. Das entspricht einer Kapazitätzunahme von über 7%, in Tonnen gerechnet. Die Auswirkung auf das Marktangebot ist jedoch bedeutend stärker, da es sich um Kapazitäten handelt, die potenziell sehr effizient eingesetzt und eingesetzt werden können.

Die Entwicklung der Flotte seit 2002 hat bis 2008 der Wachstumstendenz der Nachfrage entsprochen. Diese gleichmäßige Entwicklung der Angebotsseite mit

der Nachfrageseite ist durch den plötzlichen Einbruch der Finanzkrise unterbrochen worden. Eine Störung des Marktgleichgewichts ist durch den plötzlichen Einbruch der Nachfrage als Folge der Finanzkrise aufgetreten.

Da zahlreiche Schiffe, die sich zu diesem Zeitpunkt im Bau befanden, erst in den Jahren 2009 und 2010 den schon existierenden Kapazitäten hinzugefügt wurden, hat sich die Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage, die sich schon aus der Wirtschaftskrise ergeben hat, noch vergrößert. Weiteres Wachstum ist erforderlich, um das größere Transportpotential auf dem Markt absorbieren zu können. Erst nachdem die Nachfrage deutlich über das Niveau von vor der Krise hinausgeht, kann ein Marktgleichgewicht erwartet werden.

2. Tankladeraum

Abgesehen von den saisonalen Zyklen haben sich die beförderten Mengen im Erdölbereich im ersten Halbjahr 2010 auf einem eher niedrigen Niveau bewegt (-10% im Vergleich zum Vorjahr).

Im chemischen Bereich hingegen ist wie in den wichtigsten Gütergruppen der Trockenschifffahrt, eine deutliche Wiederbelebung der Nachfrage zu verzeichnen.

Im Erdölbereich ist die Nachfrage strukturell rückläufig. Das Wachstumspotential im Chemiebereich ist aber nicht ausreichend, um diesen Rückgang zu kompensieren.

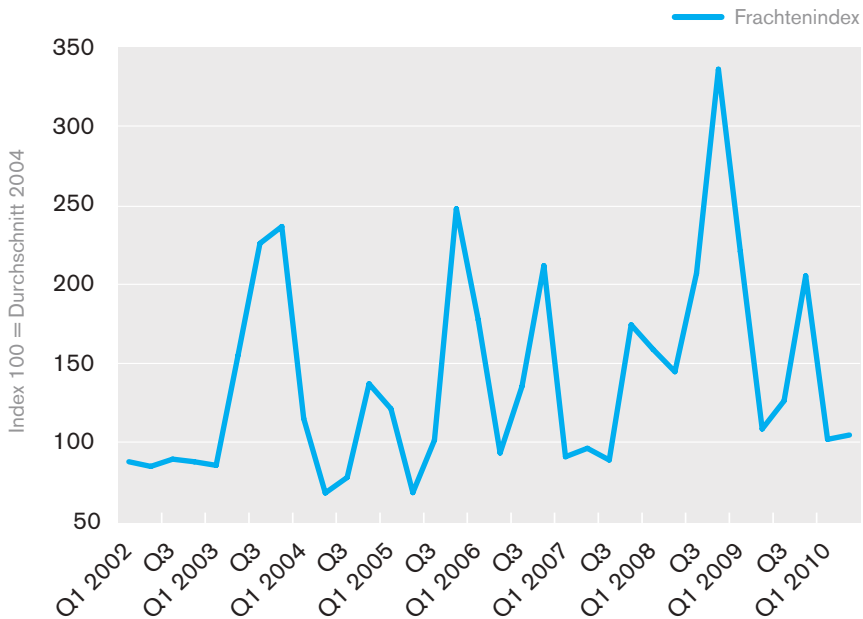
Trotzdem wurde aufgrund der notwendigen Umgestaltung der Tankschiffsflotte mit Doppelhüllenschiffen seit 2008 rund 450 000 Tonnen neue Kapazität auf den Markt gesetzt. Dies entspricht einer Kapazitätssteigerung von rund 20%. Im Vergleich zur Kapazität der Flotte 2002 liegt die Kapazitätssteigerung bei etwa 60%.

In Hinblick auf die erforderliche Flottenerneuerung werden auch für die nächsten Jahre noch viele Doppelhüllenschiffe auf dem Markt erwartet. Obwohl aus technischer Sicht es durchaus möglich ist, Einzelhüllenschiffe als Doppelhüllenschiffe umzugestalten, wird nicht erwartet, dass ein substantieller Teil dieser Einzelhüllenschiffe dafür eingesetzt wird.

Darüber hinaus vertreten die neuen Doppelhüllenschiffe ein größeres Produktionspotential im Vergleich zu den herkömmlichen Einzelhüllenschiffen aufgrund des erforderlichen höheren Betriebs dieser Schiffe. In diesem Kontext stellt sich die Frage, ob die vorhandenen Doppelhüllenflotten den künftigen Bedürfnissen des Marktes nicht schon entsprechen, in Anbetracht der stagnierenden oder gegebenenfalls rückläufigen Nachfrage in der Tankschifffahrt.

Die heutige Situation führt zu sehr niedrigen Frachten, außer in Phasen der saisonalen Einkäufe und bei Übergangsperioden auf den Terminmärkten (Backwardation/Contango).

Abbildung 48: Frachtenindex in der Tankschifffahrt



Quelle: NEA / PJK International B.V.

So waren im ersten Halbjahr 2010 und auch noch im Sommer anhaltend niedrige Frachtraten zu beobachten.

Wie aus dem Frachtenindex hervorgeht, ist der Tankschiffmarkt von einer extrem großen Volatilität geprägt. Diese geht aus einem komplexen Zusammenhang von einer stark schwankenden Nachfrage und einer großen Abhängigkeit der Wasserführung hervor. In dieser Situation kann das Verhältnis Angebot / Nachfrage auf dem Markt nur über längere Zeiträume analysiert bzw. bewertet werden. Jedoch kann jetzt schon von einer sehr trübe wenn nicht kritischen Situation am Markt für die Jahre 2013 – 2016 bzw. 2019 ausgegangen werden, wenn die erwartete Inbetriebnahme von neuen Schiffskapazitäten nicht gleichzeitig kompensiert wird mit einem Ausstieg der allmählich obsolet werdenden Einzelhüllenschiffe.

Abschnitt 3

Situation der Binnenschifffahrts- unternehmen

Jahr 2009 und 1. Halbjahr 2010

EINLEITUNG

Während die Beförderungsnachfrage wieder steigt, die Frachten aber aufgrund existierender Überkapazitäten niedrig bleiben, erscheint es wichtig die Lage der Binnenschiffahrtsunternehmen hinsichtlich Aktivität und Kostenentwicklung zu analysieren. Der hier benutzte Begriff „Aktivität“ wird durch eine Kombination aus mittlerem Frachteniveau und der in jedem Sektor (Trockenschiffahrt / Tankschiffahrt) beförderten Mengen gemessen. Als Referenz gilt auch hier der Jahresdurchschnitt für 2004, weil sich dieses Jahr als „durchschnittlich bezeichnen“ lässt.

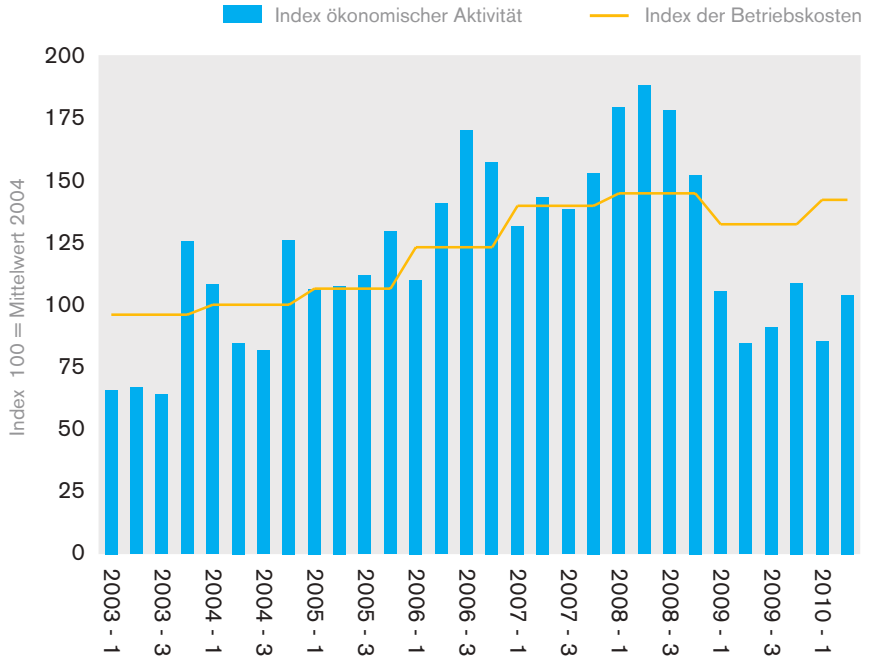
Mangels konkreter Angaben über die Lage im Donauraum wird sich diese Analyse auch hier auf die Westeuropäische Binnenschiffahrt konzentrieren.

I. ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

1. Trockenschiffahrt

Die Aktivität der Trockenschiffahrt hat sich nach dem sehr schlechten Jahr 2009 im ersten Halbjahr 2010 auf einem zwar besseren, aber immer noch nicht befriedigenden Niveau bewegt. Schuld daran waren in erster Linie die immer noch sehr niedrigen Frachtraten. Aber auch die beförderte Menge war noch nicht wieder so hoch wie vor der Krise. Somit bleibt die Auslastung der Schiffe, insbesondere der großen Einheiten, zu niedrig um die hohen Finanzierungskosten zu decken. Im Jahr 2009 sind die Betriebskosten nicht im gleichen Maße zurückgegangen wie die Aktivität.

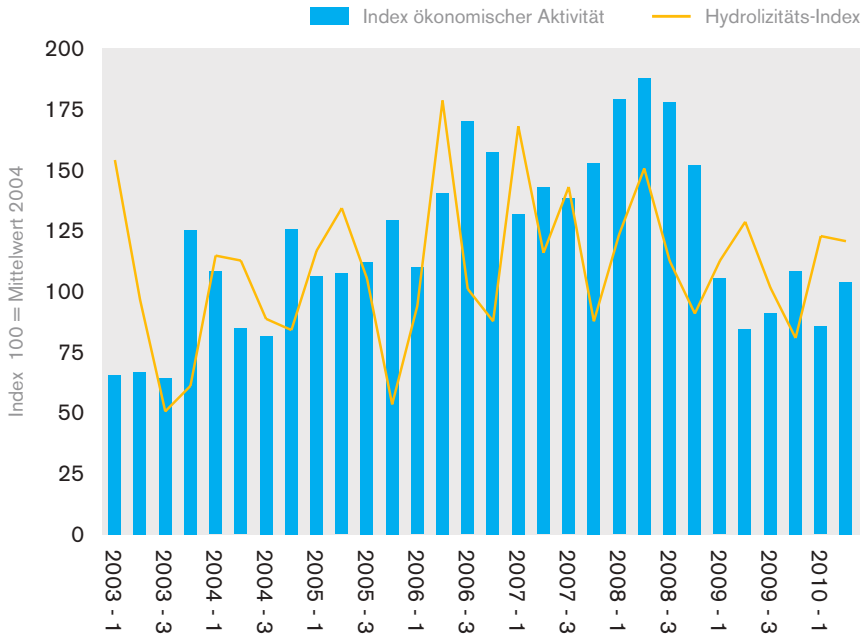
Abbildung 49: Aktivität in der Trockenschifffahrt im Vergleich zur Betriebskostenentwicklung



Quelle: ZKR-Sekretariat

Im 4. Quartal 2009 war ein leichter Aufschwung zu verzeichnen, als Ergebnis einer leichten Wiederbelebung der Nachfrage, verbunden mit einer niedrigen Wasserführung, die eine volle Abladung der Schiffe oftmals nicht ermöglichte.

Abbildung 50: Aktivität in der Trockenschiffahrt im Zusammenhang zur Wasserführung



Quelle: ZKR-Sekretariat

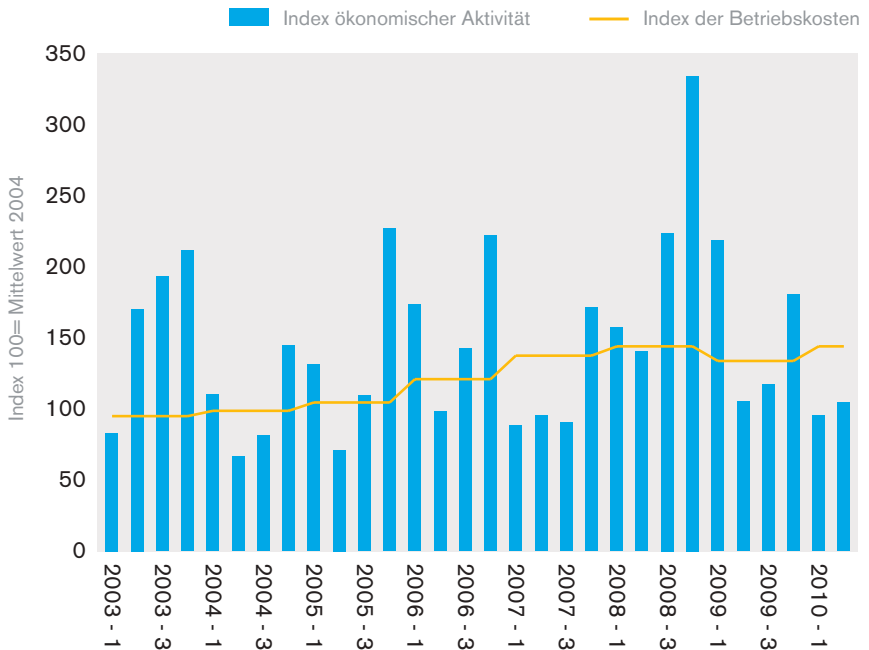
Im 2. Quartal 2010 hingegen beruhte die Aktivitätssteigerung auf den deutlich steigenden Beförderungsmengen bei einer Wasserführung, die meist eine volle Abladetiefe der Schiffe ermöglichte. Die weiter ansteigende Nachfrage sollte auch in den folgenden Monaten eine Verbesserung der Aktivität ermöglichen.

2. Tankschiffahrt

Außer dem 4. Quartal, das von einer saisonalen Belebung des Erdölmarktes und der davon resultierenden erhöhten Nachfrage profitieren konnte, war die Aktivität in der Tankschiffahrt sowohl im Frühjahr und Sommer 2009 wie auch in den zwei ersten Quartalen 2010 niedrig.

Diese Situation wird für das Gewerbe, insbesondere für die neuen Doppelhüllenschiffe, die höhere Betriebskosten tragen müssen als die oft schon abge-
schriebenen Einzelhüllenschiffe, immer schwieriger zu ertragen. Generell sind die
Betriebskosten nicht im gleichen Maße wie die Aktivität zurückgegangen.

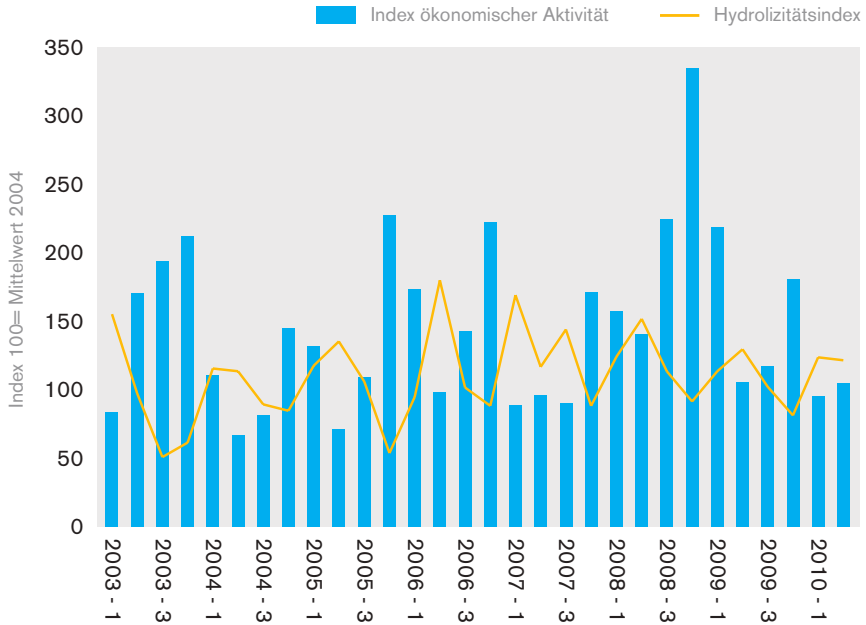
Abbildung 51: Aktivität in der Tankschifffahrt im Vergleich zur Betriebskostenentwicklung



Quelle: ZKR-Sekretariat

Die Wasserführung hat über ihren Einfluss auf die Abladetiefe der Schiffe eine
Wirkung auf das Frachtniveau und daher auch auf die ökonomische Aktivität
des Gewerbes. Desweiteren ist auch die Nachfrage von Bedeutung, durch ihren
direkten Einfluss auf die beförderten Mengen.

Abbildung 52: Aktivität in der Tankschifffahrt im Zusammenhang zur Wasserführung



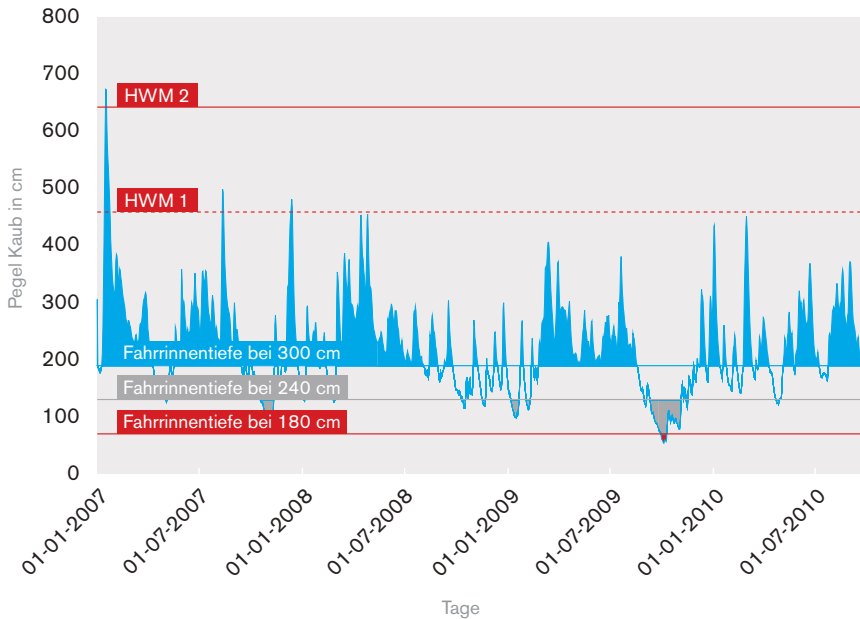
Quelle: ZKR-Sekretariat

3. Einfluss der Wasserführung

Im Herbst 2009 und in den ersten beiden Quartalen von 2010 war die Wasserführung ausreichend um eine volle Abladetiefe zu ermöglichen.

Es gab nur eine kurze Periode im Winter 2009-2010, während der ein gewisser Wassermangel zu verzeichnen war.

Abbildung 53: Wasserführung bei Kaub



Quelle: Bundesanstalt für Gewässerkunde

II. KOSTENENTWICKLUNG

1. Allgemeine Kostenentwicklung

Tabelle 18 : Vergleich der Kostenstruktur für neuere Motorschiffe

Bezugsjahr 2004		vom Eigentümer betriebene Motorschiffe	von einer Reederei betriebene Tankmotorschiffe
Treibstoff		20%	18%
Personalkosten		40%	42%
Sonst. Kosten	Zinsen	40%	40%
	Versicherungen		
	Wartung		

Quelle: Sekretariat ZKR

Die verschiedenen Ausgabenposten ergeben aggregiert folgende Entwicklung:

Tabelle 19: Kostenindex

Index	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Treibstoff	84	100	130	145	148	181	122	163
Personalkosten	98	100	101	103	105	108	111	113
Sonstige Kosten	100	100	100	132	170	163	161	163
Gesamtkostenindex Trockenschiffahrt	96,0	100,0	106,4	123,0	139,6	144,6	132,2	142
Gesamtkostenindex Tankschiffahrt	94,3	98,0	103,8	120,1	136,6	143,1	132,9	143

(*) geschätzt. Quelle: Sekretariat ZKR

Sowohl in der Trockenschiffahrt wie auch in der Tankschiffahrt ist eine Steigerung der Betriebskosten um etwa 7% zu verzeichnen. Diese Steigerung resultiert größten Teils aus dem Anstieg der Treibstoffkosten.

2. Treibstoff

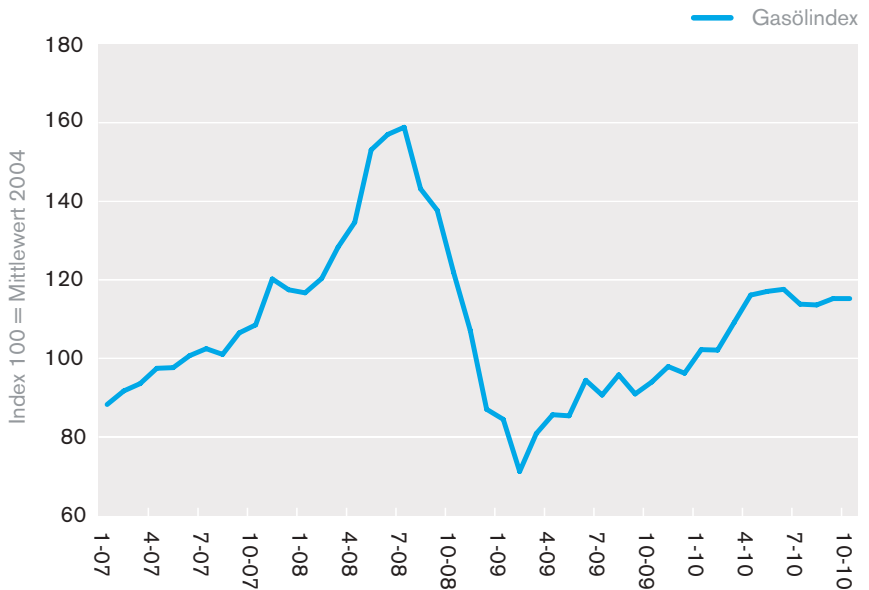
Die Treibstoffpreise sind seit ihrem Tiefpunkt im zweiten Quartal 2009 wieder auf ein Niveau gestiegen, das einem Mittelwert zwischen dem Tiefpunkt von 2009 und dem Maximum zur Mitte des Jahres 2008 entspricht.

So sind die Treibstoffpreise seit dem Tiefpunkt im 2. Quartal 2009 wieder um etwa 62% gestiegen. In vielen Beförderungsverträgen werden die Steigerungen des Treibstoffes durch sogenannte „Gasölklauseln“ zum Teil im Transportpreis berücksichtigt.

Tabelle 20: Durchschnittliche Jahrespreise für Gasöl

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Preis für 100 l Diesel	28,50	30,07	35,88	46,67	52,12	53,16	67,94	46,30	58,41

Abbildung 54: Treibstoffpreise



Quelle: CBRB - Sekretariat

3. Personalkosten

In den Jahren 2009 und 2010 stiegen die Personalkosten mäßig. Vertragliche Lohnerhöhungen sind stets zu beobachten:

- So wurde zum Beispiel in Deutschland ab dem 1.7.2010 (nach + 3% am 1.1.2009) eine Lohnaufbesserung um 1,1% vorgenommen.
- In den Niederlanden erhöhten sich für 2010 die Löhne um etwa 0,75%.

Außerdem vollziehen sich auf dem Arbeitsmarkt der Binnenschifffahrt strukturelle Änderungen bei der Beschäftigung, und zwar in dem Sinne, dass vermehrt Personal aus Drittländern eingestellt wird. Zu diesen Drittländern gehören nicht nur die jeweiligen Binnenschifffahrtsländer Europas, sondern mittlerweile auch Länder anderer Kontinente.

Die Beschäftigung dieser Angehörigen aus Drittländern erfolgt über Strukturen und Konstruktionen, die eine Überwachung der anwendbaren Arbeitsbedingungen erschweren. Insofern ist es schwer, einzuschätzen, ob aufgrund dieser Entwicklung die Personalkosten unmittelbar von der Erhöhung der Tarifverträge beeinflusst werden.

4. Unterhaltskosten

Der Anstieg der Stahlpreise hat zu einer Verteuerung der Wartungsarbeiten geführt. Eine weitere Verteuerung wird nicht ausgeschlossen. So wird für Belgien im Jahr 2010 eine Steigerung der Wartungskosten um etwa 3,4% im Vergleich zum Tiefpunkt im Jahr 2009 erwartet.

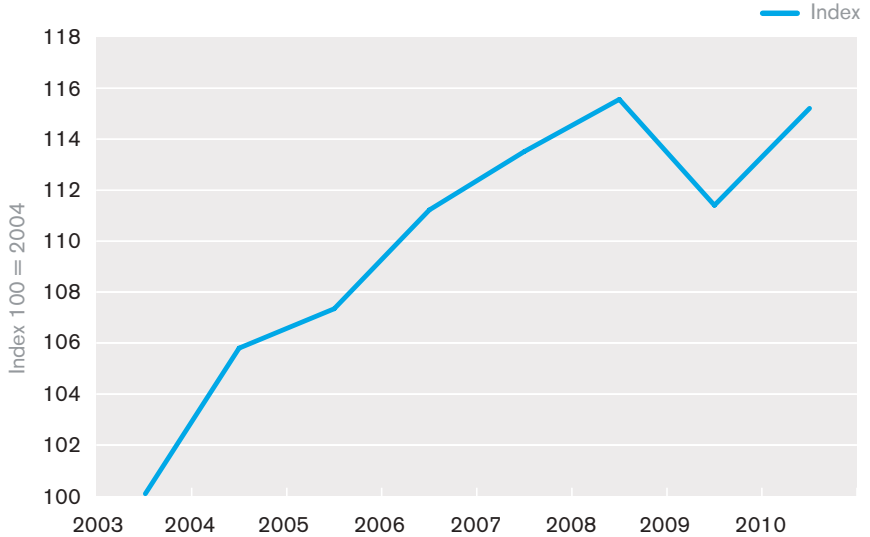
Vor allem wird jedoch die fehlende Auslastung der Schiffswerften die Preise der Wartungsarbeiten dämpfen.

Diese hat wiederum zwei Ursachen:

Zum einen werden kaum noch Trockengüterschiffe ausgerüstet, was die Nachfrage bei den spezialisierten Werften drastisch eingeschränkt hat. Wenn im ersten Halbjahr 2010 auch noch einige Schiffe fertig gestellt wurden, so sind doch keine neuen Bestellungen mehr eingegangen.

Zum Anderen werden aufgrund der finanziell schwierigen Lage vieler Schiffseigner zahlreiche Wartungsarbeiten verzögert und nur die wesentlichsten durchgeführt.

Abbildung 55: Unterhaltskosten



Quelle: ITB

5. Finanzierungen und Finanzierungskosten

Allgemein haben sich die Zinssätze seit Mitte 2009 auf einem niedrigen Niveau stabilisiert.

Wegen der noch immer verhältnismäßig schwachen Ertragslage und der ungewissen Zukunft beteiligen sich die Banken im Trockenschiffahrtbereich vorübergehend nicht mehr an Investitionen.

In der Tankschiffahrt werden noch Investitionen finanziert, jedoch nur noch mit einem hohen Anteil Eigenkapital.

6. Versicherungen

Vorübergehend ist auf dem Markt eine Überkapazität an Schiffsraum vorhanden. In der Trockenschiffahrt wurde diese verursacht durch das massive Einführen von Neubauten und dem Einbruch der Beförderungsnachfrage als Folge der Finanzkrise, von dem sich die Trockenschiffahrt noch immer nicht ganz erholt hat. Diese Lage, verbunden mit der schwierig gewordenen Finanzierung von Investitionen durch Darlehen, hat dazu geführt dass kaum noch Transaktionen für größere Einheiten stattfinden. Dadurch besteht eine große Ungewissheit was den wirtschaftlichen Wert der Schiffe angeht. Diese Lage tendiert ebenfalls dazu den Versicherungswert der Schiffe zu reduzieren.

In der Tankschiffahrt bilden die Baupreise der Doppelhüllenschiffe noch Referenzen für die Schiffswerte.

Die tendenzielle Senkung der Versicherungswerte vor allem der älteren Schiffe neigt die Versicherungskosten dieser zu senken.

FAZIT

Die betriebswirtschaftliche Lage der Trockenschiffahrt ist zurzeit durch einen leichten Anstieg der Betriebskosten charakterisiert. Die Produktion bleibt allgemein unzureichend, vor allem wegen noch zu niedriger Frachtraten. Die Mengen haben sich hingegen merklich erholt. Dadurch bleibt die betriebswirtschaftliche Lage vieler Schiffsfahrtsunternehmen trotz deutlichem Anstieg der Beförderungsnachfrage im Vergleich zum Tiefpunkt der Krise noch immer sehr schwierig.

In der Tankschiffahrt verschlechtert sich die Lage vieler Betreiber von Doppelhüllenschiffen, aufgrund mangelnder Nachfrage bei noch immer wachsender Beförderungskapazität auf dem Markt. Die Betriebskosten sind ebenfalls leicht gestiegen, wobei sich die Frachten trotz großer Volatilität mittelfristig eher auf einem Stagnationspfad befinden.

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Der Anstieg der Transportnachfrage hat sich, nach dem Tiefpunkt im Frühjahr 2009, fortgesetzt. Er spiegelt vor allem die Erholung wider, die die Wirtschaft in Deutschland – für den Transport über Wasser das wichtigste Land – aufgezeigt hat. Ausschlaggebende Segmente sind hier die Stahlindustrie, der auf Steinkohle basierende Energiesektor, die chemische Industrie sowie das Containersegment. Insbesondere bei der Stahlindustrie wird dieser Anstieg teilweise durch Aufholeffekte erklärt, welche aufgrund der äußerst drastischen Produktionsbeschränkung beim Aufkommen der Krise erforderlich waren. Schon alleine aus diesem Grund darf dieser Anstieg für die kommenden Monate nicht als Prognose hochgerechnet werden, denn es muss viel eher mit einer Abflachung des Wachstumstempos gerechnet werden. Diese Abflachung gilt übrigens für die gesamte Wirtschaft in dieser Region. Schlussendlich bleibt dessen ungeachtet das Szenario einer sich fortsetzenden Erholung der allgemeinen Wirtschaft und somit der Nachfrage nach Transportdienstleistungen festzuhalten.

Hierbei können einige Randbemerkungen angebracht werden. So steht der Containertransport in enger Beziehung zum Welthandel und den Ausgaben in den verschiedenen Volkswirtschaften. Die Verzögerung im Anstieg, die auf internationaler Ebene für das Jahr 2011 erwartet wird, wird zweifelsohne Auswirkungen auf diese Art des Transports haben. Deshalb wird sich dieses Segment in der kommenden Zeit eher gemäßigt entwickeln können, wobei sich eine gewisse Volatilität bei der Transportnachfrage einstellen könnte. Darüber hinaus dürfen die Wettbewerbsbeziehungen zwischen der Binnenschifffahrt und dem Schienenverkehr nicht aus dem Auge verloren werden. Galt die Binnenschifffahrt lange Zeit als unangefochtener Preisführer auf dem gemeinsamen Markt beider Transportmodalitäten, so kann zwischenzeitlich festgestellt werden, dass die Bahn-Operators ihre Positionen an allen Fronten konsolidieren. Die Entwicklung des Marktanteils der Binnenschifffahrt in Bezug auf diese konkurrierende Modalität wird dadurch ein wichtiger Punkt, dem man im Zusammenhang mit den Wachstumserwartungen Rechnung wird tragen müssen.

Schließlich gibt es die besondere Situation der Tankschifffahrt. Strukturelle Entwicklungen hinsichtlich der Nutzung von Mineralölzerzeugnissen (Substitution, Einsparungen, längerfristig auch die Verlagerung von Produktionskapazität) sind für den Rückgang der Transportnachfrage verantwortlich. Gleichzeitig wächst die Flotte

qua Umfang, und übrigens noch mehr qua Produktivität, als Folge des vollständigen Übergangs zum Einsatz von ausschließlich Doppelhüllenschiffen mit Blick auf das Jahr 2019. Die Skalenvergrößerung auf der Ebene der individuellen Schiffe hat zwar die ausgiebige Ausschöpfung von Skaleneffekten ermöglicht, jedoch gleichzeitig die Vulnerabilität bei Niedrigwasser entscheidend erhöht. Diese Entwicklung trägt dazu bei, dass die Volatilität in diesem Segment noch zusätzlich durch den Effekt des Pegels auf die verfügbare Kapazität verstärkt wird. Ob diese – in gewisser Weise – doppelte Volatilität in ausreichendem Maße zu Szenarien führen wird, bei denen eine kostendeckende Nutzung ermöglicht wird, wird die Zeit ausweisen müssen. Aus diesem Grunde wird die Entwicklung in der Tankschifffahrt während der kommenden Jahre mit großer Aufmerksamkeit verfolgt werden müssen.

Bezüglich der Donauschifffahrt wird kurzfristig kein wesentlicher Anstieg der Transportnachfrage erwartet, dies vor allem aufgrund der ungünstigeren wirtschaftlichen Situation, in der die auf Schifffahrtsstraßen angewiesenen Industriezweige sich befinden. Auch beim Containertransport, der auf der Donau im Vergleich zum Rhein nur begrenzt entwickelt ist (sehr große Transportabstände, geringe Anzahl dichtbesiedelter Wohn- und Industriezentren, nicht optimale Infrastruktur), wird keine wesentliche Entwicklung erwartet.

Die angestiegene Nachfrage in der Trockengüterschifffahrt hat weiterhin im Herbst 2010 zu leicht angestiegenen Frachten geführt. Der ziemlich niedrige Pegel hat hierzu wahrscheinlich auch beigetragen, aber wichtig ist die Feststellung, dass „auf dem Markt“ wieder eine Aufwärtsbewegung wahrgenommen wird, was als ein Zeichen gedeutet werden kann, dass man auch hinsichtlich der Erträge die Talsohle durchschritten hat. Wie oben bereits aufgezeigt wurde, stellt die Tankschifffahrt hier eine Ausnahme dar.

Die Betriebskosten zeigten eine übliche Entwicklung, wobei ein trendmäßiger Anstieg verzeichnet werden konnte.

Zusammenfassend entsteht der Eindruck, dass nicht nur die allgemeine Wirtschaft wieder wächst und der Transportmarkt die Talsohle hinter sich lässt, sondern dass auch die Binnenschifffahrt wieder Boden unter den Füßen verspürt. Dies wird zu einem steigenden Unternehmervertrauen beitragen können, welches für eine Verstärkung der Marktposition der Binnenschifffahrt erforderlich ist.

Anlagen

Anlage 1

Bis zum 1. Oktober 2010 auf dem Markt gesetzte Neubauten

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

Schiffstyp	2005			2006			2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Güterschubleichter	12	11401		18	18385		29	54336	
Insgesamt	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	0	0	0
Insgesamt	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Schubboote	0		0	0		0	1		0
Schleppboote	0		0	0		0	0		0
Insgesamt	0		0	0		0	1		0
Kabinenschiffe	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Ausflugsschiffe	5		2832	2	1959	2244	1		1570
Insgesamt	10		9112	6	3603	5430	3		3386

Schiffstyp	2008			2009			2010 (10 Monate)		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	68	226750	92944	72	237668	114002	19	53072	26072
Güterschubleichter	38	70260		44	97461		9	18445	
Insgesamt	106	297010	92944	116	335129	114002	28	71517	26072
Tankmotorschiffe	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Tankschubleichter	0	0		0	0		0	0	
Insgesamt	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Schubboote	3		1684	6		11188	1		558
Schleppboote	3		0	6		1697	0		0
Insgesamt	6		1684	12		12885	1		558
Kabinenschiffe	3		5092	9			3		2871
Ausflugsschiffe	6		3092	1			1		2710
Insgesamt	9		8184	10		0	4		5581

Quelle: IVR und Sekretariat

GLOSSAR

Abladetiefe eines Schiffes: Eintauchtiefe eines Schiffes (im Ruhestand, z.B. im Hafen), die sowohl vom Wasserspiegel als auch von der Kapazität des Schiffes abhängt. Die Abladetiefe ist somit das Maß, bis zu dem das Schiff beladen werden kann.

ARA - Häfen: Abkürzung für die drei großen europäischen Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen.

Beförderungs- oder Laderaumangebot: Besteht aus der Gesamtladekapazität der verfügbaren Flotte, es wird in Tonnen angegeben.

Beförderungsnachfrage: Nachfrage von Seiten der Verloader und der Industriebranchen. Sie wird in Tonnen oder TKM gemessen.

Binnenschifffahrt: Beförderungen von Gütern oder Personen an Bord eines Schiffes, das zur Beförderung im Binnenschiffsverkehr auf einem bestimmten Binnenwasserstraßennetz bestimmt ist.

Binnenwasserstraße: Auf dem Festland gelegenes Gewässer, das von Schiffen mit mindestens 50 t Tragfähigkeit bei normaler Beladung benutzt werden kann. Dazu gehören schiffbare Flüsse, Seen und Kanäle.

Fluss/Seeverkehr: Beförderungen von Gütern an Bord eines Fluss/Seeschiffes (Seeschiff, das für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen konzipiert ist), die ganz oder teilweise auf einem Binnenwasserstraßennetz durchgeführt werden.

Fracht: Bedeutet entweder das Beförderungsgut oder den Beförderungspreis.

Laderaum: Beförderungskapazität eines Güterschiffes in Tonnen ausgedrückt.

Leistung: Bezeichnet die Beförderungsleistung im Güterverkehr, sie wird in Tonnenkilometern gemessen.

Schiff/Schiff-Umschlag: Entladen einer Fracht von einem Güterschiff und Laden dieser Fracht auf ein anderes Güterschiff, selbst wenn die Fracht vor der Weiterfahrt eine gewisse Zeit an Land geblieben ist.

Tankladeraum: Kommt im Bereich der Beförderung von Tankladungen zur Anwendung

Tiefgang: Höhe des eingetauchten Teils des Schiffes, der Tiefgang ändert sich somit mit der Abladung.

Tonnenkilometer (tkm): Maßstab zur Erfassung von Beförderungsleistungen, die der Beförderung einer Tonne im Binnenschiffsverkehr über 1 km hinweg entspricht. Wird durch Multiplikation der Beförderungsmenge in t mit der zurückgelegten Entfernung in km ermittelt.

Trockenladerraum: Kommt im Bereich der Beförderung von Trockengütern zur Anwendung

Umschlag: Umladen von Gütern von einem Verkehrsmittel auf ein anderes oder auf das Land.

Wasserführung: Maß des benutzbaren Wasserstands eines Stroms oder eines Kanals in cm.

Zu Berg oder Bergfahrt: Teil des Wasserwegs zwischen dem betrachteten Punkt und der Quelle.

Zu Tal oder Talfahrt: Teil des Wasserwegs zwischen dem betrachteten Punkt und der Mündung oder dem Zufluss.

Zwanzig-Fuß-Äquivalente-Einheit (TEU) Einheitliche Maßeinheit zur Erfassung von Containern nach ihrer Größe und zur Beschreibung von Kapazitäten der Containerschiffe oder Terminals. Ein 20-Fuß ISO-Container (20 Fuß Länge und 8 Fuß Breite) entspricht 1 TEU.

INFORMATIONSQLLEN

Internationale Organisationen

DONAUKOMMISSION
EUROSTAT
EU KOMMISSION
INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (ITF)
INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA)
MOSELKOMMISSION
OECD
WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO)

Innerstaatliche Behörden

Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (Deutschland)
Bundesagentur für Arbeit (Deutschland)
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Deutschland)
Bundesamt für Güterverkehr (Deutschland)
Centraal Bureau voor de Statistiek (Niederlande)
Destatis (Deutschland)
Deutscher Industrie- und Handelskammertag DIHK (Deutschland)
Deutsch-Ungarische Handelskammer (Deutschland/Ungarn)
Germany Trade & Invest (Deutschland)
IHK Magdeburg (Deutschland)
INASTI / RSVZ (Belgien)
ONSS / RSZ (Belgien)
Rumänisches Ministerium für Verkehr (Rumänien)
Slowakisches Statistikamt (Slowakei)
Ungarisches Ministerium für Nationale Entwicklung (Ungarn)
Ungarische staatliche Arbeitsverwaltung (Ungarn)
Ungarisches Statistikamt (Ungarn)
Rumänisches Statistikamt (Rumänien)
Voies Navigables de France (Frankreich)
WSD Süd-West (Deutschland)
WSD-OST (Deutschland)

Privatrechtliche Organisationen

Express Slovakia (Slowakei)
Eurogate (Deutschland)
Helogistics (Österreich)
Keyrail (Niederlande)
Slovnaft (Slowakei)
Voestalpine Rohstoffbeschaffung GmbH (Österreich)

Organisationen des Binnenschiffahrtsgewerbes

Arbeitgeberverband der Deutschen
Binnenschiffahrt (ADB)
CBRB
European Barge Union (EBU)

European Skippers Organisation (ESO)
European Transport Workers' Federation (ETF)
IVR
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)
Kantoor Binnenvaart
Maritime Danube Ports Administration
Österreichischer Wasser- und Schifffahrtsverband (ÖWSV)
Slowakische Schifffahrts- und Hafen Behörde (SPAP)
Hungarian National Shipping Federation

Forschungsinstitute

Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain
Services SC5
Intraplan
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)
Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB)
Enerdata
NEA Consulting

Industrieverbände

BKK Bundesverband der Betriebskrankenkassen
Bundesverband Großhandel, Außenhandel,
Dienstleistungen (BGA)
Deutscher Verband der Chemischen Industrie (VCI)
EUROFER
Europäischer Verband der chemischen Industrie (CEFIC)
Verein der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

Häfen

Amsterdam
Antwerpen
Basel
Constanza
Galati
Giurgiuilesti
Karlsruhe
Köln
Ludwigshafen
Mannheim
Neuss-Düsseldorf
Rotterdam
Straßburg

Übrige Quellen

PJK international b.v.

Martin, Edgar: International Waterway in Crisis:
the case of the River Danube; Paper at the IAME
Panama 2002 Conference Proceedings, 13 – 15
November 2002.

Main-Netz, vom 14.09.2010

Pester Lloyd – Tageszeitung für Ungarn und
Osteuropa, vom 06.02.2010

VDI-Nachrichten, vom 21.12.2007

MITARBEITER

Europäische Kommission

Herr DIETER (Verwaltungsrat)

Sekretariat der ZKR

Hans VAN DER WERF (Projektleiter)

Jean-Paul WEBER (Verwaltungsrat)

Norbert KRIEDEL (Referent Ökonometrie)

Martine GEROLT (Sekretariat)

Bernard LAUGEL (Druck)

Kontakt: jp.weber@ccr-zkr.org

Expertengruppe

Christian VAN LANCKER (ESO)

Frédéric SWIDERSKI (ITB)

Manfred KAMPHAUS (EBU)

Jan VELDMAN (ESO)

Michael GIERKE (BAG)

NEA

Hans VISSER

Bredewater 26

NL-2715 ZOETERMEER

Design

Bitfactory

Willem Buytewechstraat 40

NL-3024 BN Rotterdam

Drucklegung: Dezember 2010

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Sekretariat: 2, place de la République 67082 STRASBOURG cedex –

www.ccr-zkr.org

ISSN 2070 - 6723



ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



EUROPÄISCHE KOMMISSION
GENERALDIREKTION ENERGIE UND VERKEHR