

# EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

---

## Marktbeobachtung 2012 - 2

---



# MARKTBEOBACHTUNG

## N° 16

Situation von Angebot und Nachfrage  
in der ersten Hälfte des Jahres 2012  
und Ausblick

## Haftungsausschlusserklärung

Die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, erfolgt auf eigenes Risiko des Nutzers. Die Europäische Gemeinschaft, die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und ihr Sekretariat haften in keiner Weise für die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, oder für sich daraus ergebende Konsequenzen. Die in der Studie dargestellten Tatsachen und ausgedrückten Meinungen sind jene des Beraters und repräsentieren nicht zwangsläufig auch die Position der Europäischen Kommission, ihrer Dienststellen oder der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu dem betreffenden Thema. Diese Mitteilung stellt keine förmliche Verpflichtung für die genannten Kommissionen dar.

Dezember 2012

# INHALTSVERZEICHNIS

*Vorwort*

## Themenbericht: Die Tagesausflugsschifffahrt auf Flüssen

1. Einleitung
2. Wirtschaftliche Merkmale der Ausflugsschifffahrt
3. Synoptischer Überblick
4. Die Ausflugsschifffahrt in einzelnen Ländern
5. Zusammenfassung

## Situation von Angebot und Nachfrage in der ersten Hälfte des Jahres 2012 und Ausblick

### Abschnitt 1: Situation der Beförderungsnachfrage im Herbst 2012 und Ausblick 2013

1. Wirtschaftswachstum: Entwicklung und Aussichten
2. Beförderungsaufkommen: Entwicklung und Aussichten
  - 2.1 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse
  - 2.2 Viehfutter und Nahrungsmittel
  - 2.3 Eisen- und Stahlindustrie
  - 2.4 Feste mineralische Brennstoffe
  - 2.5 Steine, Erden & Baustoffe
  - 2.6 Chemische Erzeugnisse & Düngemittel
  - 2.7 Mineralölprodukte
  - 2.8 Container
3. Nachfrage auf dem Markt der Personenbeförderung

## Abschnitt 2: Verhältnis von Beförderungsangebot und -nachfrage

### 1. Entwicklung des Flottenbestandes: Neubauten

- 1.1 Trockenschiffahrt
- 1.2 Tankschiffahrt
- 1.3 Passagierschiffahrt

### 2. Kapazitätsauslastung

- 2.1 Trockenladeraum
- 2.2 Tankladeraum

## Abschnitt 3: Situation der Binnenschiffahrtsunternehmen

### 1. Entwicklung der Frachtraten und der Geschäftstätigkeit

- 1.1 Trockenschiffahrt
- 1.2 Tankschiffahrt

### 2. Kostenentwicklung

- 2.1 Treibstoffkosten
- 2.2 Arbeitskosten
- 2.3 Kapitalkosten
- 2.4 Versicherungskosten
- 2.5 Wartungs- und Reparaturkosten

## Fazit

*Zusammenfassung und Ausblick*

Anlage

Glossar

Informationsquellen

Mitwirkende



## Vorwort

Die vorliegende Ausgabe der europäischen Marktbeobachtung gibt – wie üblich – einen Überblick über die Situation in den verschiedenen Marktsegmenten der Binnenschifffahrt sowie über die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Erwerbszweig. Im Vergleich zur vorangegangenen Ausgabe 2012 – 1 hat sich der diesbezügliche Kontext nicht geändert. Das allgemeine wirtschaftliche Klima in Europa wird noch stets von den Sorgen über den Euro sowie von der Frage bestimmt, ob alle teilnehmenden Volkswirtschaften im Boot gehalten werden können. Im Nachgang hierzu führen die Regierungen in beinahe sämtlichen Ländern bisher nie gekannte Einsparungsrunden durch, und hierdurch steigt auch die Arbeitslosigkeit stetig. Vor allem die südlichen Länder haben diesbezüglich mit äußerst besorgniserregenden Situationen zu kämpfen.

Dieser wirtschaftlichen Gesamtlage kann sich auch die europäische Binnenschifffahrt nicht entziehen. Dies umso weniger, als dass die Beförderungsnachfrage sehr eng an die wirtschaftliche Gesamtentwicklung geknüpft ist, und die Angebotsseite noch immer unter dem Eindruck der hohen Neubauzahlen vergangener Jahre steht. Aus dem Zusammenspiel dieser Faktoren resultieren sehr schwierige betriebswirtschaftliche Verhältnisse für die Schifffahrtsunternehmen. Die fallenden Frachtraten belegen dies in eindrucksvoller Weise. Damit ist das finanzwirtschaftliche Wohlergehen der Unternehmen in zunehmendem Maße vom Verhalten der Kapitalgeber und von natürlichen Faktoren wie den Schwankungen der Wasserführung, die einen Einfluss auf die Frachtraten haben, abhängig.

Im thematischen Teil wurde diesmal ein Beitrag zum Segment der Tagesausflugsschifffahrt aufgenommen. Dieser Bereich umfasst verschiedene, miteinander kaum zu vergleichende Formen der Dienstleistung, welche darüber hinaus auch in geographischer Hinsicht weit auseinander liegen. Es handelt sich hierbei jedoch um eine Tätigkeit, die für das Verständnis der Binnenschifffahrt wichtig ist, nicht zuletzt auch deshalb, weil dieser Wirtschaftssektor wie kein anderer die Binnenschifffahrt mit der großen Öffentlichkeit in Kontakt bringt.





Themenbericht:  
Die  
Tagesausflugsschifffahrt  
auf Flüssen

## 1. Einleitung

Im Unterschied zur Flusskreuzschifffahrt besteht die Ausflugsschifffahrt aus einer Schiffstour mit einer maximalen Dauer von einem Tag. Der wichtigste Unterschied zu den Flusskreuzfahrten besteht darin, dass die Ausflugsschifffahrt keine Übernachtung vorsieht, und dass die Schiffe deswegen auch keine Kabinen zur Übernachtung besitzen. Dieses Gewerbe steht derzeit etwas im Schatten der Flusskreuzfahrten, hat aber insgesamt betrachtet auch Zuwachsmöglichkeiten, wenngleich sie im Vergleich zu den Flusskreuzfahrten etwas bescheidener ausfallen dürften.

Der folgende Bericht beschreibt zunächst die wirtschaftlichen Merkmale der Ausflugsschifffahrt. Es folgt ein synoptischer zahlenmäßiger Überblick über die Ausflugsschifffahrt auf Wasserstraßen in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz<sup>1</sup>. Sodann wird die Ausflugsschifffahrt im Rahmen von Teilberichten für diese westeuropäische Ländern in ihren Grundzügen dargestellt. Der Tagesausflugsverkehr auf den Binnenseen wird allerdings nicht erfasst. Der Bericht schließt mit einer Zusammenfassung.

## 2. Wirtschaftliche Merkmale der Ausflugsschifffahrt

Die Tagesausflugsschifffahrt lässt sich in vier Segmente unterteilen<sup>2</sup>:

- Linienfahrten
- Rundfahrten
- Ereignisfahrten
- Charterfahrten

Unter Linienfahrten werden mehrstündige oder eintägige Fahrten, bevorzugt in landschaftlich reizvollen Gegenden verstanden. Sie bilden die älteste Sparte der Tagessschifffahrt, haben aber den Nachteil einer starken Abhängigkeit vom Wetter. Daher sind in zunehmendem Maße Ereignis- und Charterfahrten im Programm fast aller Unternehmen. Die Rundfahrt ist eine auf Städte beschränkte Linienfahrt.

Zu den Ereignisfahrten gehören Party-Fahrten, und eine Vielzahl weiterer themenspezifischer Fahrten. Bei den Charterfahrten wird ein Schiff von Kunden für ein Einzelereignis gemietet. Dabei kann es sich um Familienfeiern, Unternehmensfeiern, Geburtstagen, Firmenpräsentationen, etc. handeln.

Eine wichtige Neuerung sind die sogenannten „Kombitickets“. Dabei werden Fahrscheine verkauft, die neben der Ausflugsschifffahrt auch den Eintritt in ein Museum, ein Konzert, oder eine andere kulturelle oder touristische Veranstaltung enthalten. Mit Hilfe dieser Kombitickets gelingt es insbesondere solche Kundenkreise zu erreichen, die ohne das kulturelle Zusatzangebot keine Schifffahrt unternommen hätten. Dies hat einen wichtigen Kundenerschließungseffekt.

---

1 Für Belgien konnten trotz intensiver Recherchen leider keine quantitativen Angaben ermittelt werden.

2 In Anlehnung an: Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschifffahrt AG [KD AG] (2012), Geschäftsbericht 2011, S. 1.

Generell entstehen in einem Wirtschaftsjahr für ein Passagierschiffahrtsunternehmen zu Beginn einer Saison hohe Ausgaben: Ausgaben für das Drucken der Fahrpläne, das Marketing, und die Instandsetzung der Schiffe; dem stehen zeitgleich keine hohen Einnahmen gegenüber. Denn mehr als die Hälfte der Umsatzerlöse wird deutlich später im Jahr, nämlich in den Monaten Juni bis September erwirtschaftet<sup>1</sup>.

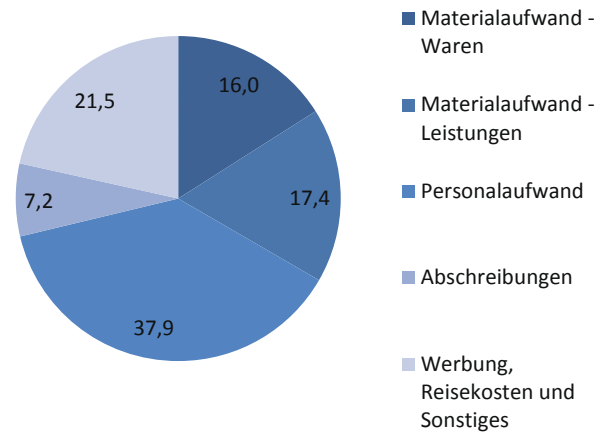
Innerhalb der Kosten spielt der Personalaufwand mit über einem Drittel eine bedeutende Rolle. Daneben ist der Materialaufwand für den Schiffsbetrieb (vor allem Brennstoff) und für die Restauration an Bord (Speisen und Getränke) mit rund 16 % anzusetzen. Die Instandhaltung und Reparatur des Schiffs, sowie die Unterhaltung an Bord fällt unter die Kategorie der bezogenen Leistungen; diese machen rund 17 % aus. Hinzu kommen Kosten für Werbung, Versicherung, Reisen, Verwaltung und Beratung (rund 21 %) sowie die Abschreibungen (7 %).

Der Anstieg der Brennstoffpreise stellt ein erhebliches Problem dar und kann die Ertragslage deutlich verschlechtern. Um sich dagegen zu wappnen, schließen die Unternehmen oft langfristige Lieferverträge ab; eine Weitergabe der gestiegenen Treibstoffkosten an die Kunden ist angesichts der hohen Preiselastizität der Nachfrage in diesem Gewerbe meist nicht möglich<sup>2</sup>.

Der Einfluss des Wetters auf das Geschäftsergebnis ist in der Tagesausflugsschiffahrt sehr hoch. Um sich bis zu einem gewissen Grade vom Wetter unabhängig zu machen, und die Ertragsentwicklung besser planen zu können, werden in zunehmendem Maße wetterunabhängige Angebote entwickelt: Hierzu gehören Winterreisen, Adventsreisen, und ganz allgemein eine fortwährende „Erfindung“ von neuen Themenfahrten (z.B. Dinnerfahrten, Gourmetfahrten, Weinproben etc.). Auch Charterfahrten können das ganze Jahr über durchgeführt werden können.

Die Einnahmen aus dem laufenden Geschäft müssen hoch genug sein, um Rücklagen für künftige Investitionen bilden zu können. Die Preise eines neuen Ausflugsschiffs schwanken je nach Bauart und Passagierkapazität. Ein neues Eindeckschiff für 80 Fahrgäste kostet als Neubau in Deutschland rund 1,5 Mio. €, ein Zweideckschiff für 350 Personen etwa 7 Mio. €<sup>3</sup>. Die wirtschaftliche Lebensdauer eines Tagesausflugsschiffs beträgt rund 25 Jahre, es gibt aber auch bedeutend ältere Schiffe, vor allem Nostalgieschiffe.

Abbildung 1: Geschätzte Struktur der Kosten in der Ausflugsschiffahrt (%) \*



Quelle: Berechnung ZKR nach Unternehmensdaten  
\* ohne Zinsen auf Fremdkapital

1 KD AG (2012), S. 16

2 KD AG (2012) sowie anonyme Unternehmensinformationen

3 Quelle: Unternehmensangaben, anonym

### 3. Synoptischer Überblick

Folgende Tabelle soll für die wichtigsten westeuropäischen Länder einen Überblick der wesentlichen Zahlen zur Ausflugsschifffahrt geben. Dieser Überblick ist leider unvollständig, da es in Bezug auf die statistische Erfassung dieses Wirtschaftszweigs eine sehr unterschiedliche Handhabung in einzelnen Ländern gibt.

Tabelle 1: Synoptischer Überblick der Tagesausflugsschifffahrt in westeuropäischen Ländern \*

Land	Anzahl			
	Schiffe	Passagierplätze	Passagiere pro Jahr	Unternehmen
Deutschland	820	168.525	unbekannt	300
Frankreich	421	49.100	11,0 Mio.	237
Niederlande	300	unbekannt	6,0 Mio. **	unbekannt
Schweiz	6	unbekannt	0,1 Mio.	2

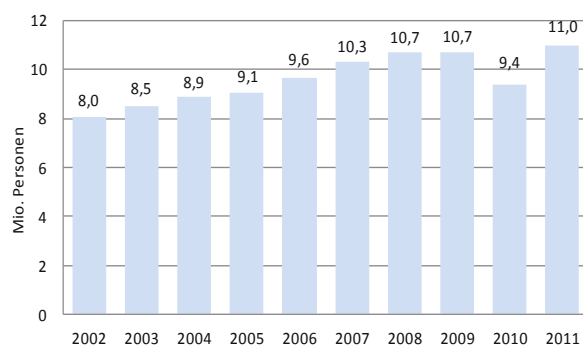
Quelle: WSD Südwest; VNF; Basler Rheinhäfen; Plaisier (2011); Berechnungen ZKR.  
 \* Werte gelten nach den letzten verfügbaren Statistiken (2011/2012); für Belgien sind keine Angaben erhältlich  
 \*\* Schätzung.

### 4. Die Ausflugsschifffahrt in einzelnen Ländern

#### 4.1 Frankreich

In Frankreich sind momentan 237 Unternehmen im Bereich Tagesausflugsschifffahrt tätig, mit einer gesamten Flotte von rund 421 Schiffen. Diese Schiffe haben eine Passagierkapazität von etwa 49.100 Plätzen<sup>1</sup>. Die besondere Bedeutung von Paris ist nicht zu übersehen, sowohl was die Anzahl an Schiffen, als auch was die Zahl der Passagierplätze angeht. Bei der Zahl der beförderten Personen liegt Paris und Umgebung (Ile-de-France) mit 8,4 Mio. Fahrgästen und einem Anteil von 76 % an allen Fahrgästen in Frankreich weit vorne.

Abbildung 2: Anzahl an beförderten Fahrgästen in Ausflugsschiffen in Frankreich



Quelle: VNF

Insgesamt ist die Zahl der Passagiere zwischen 2002 und 2011 um 37 % gestiegen, von rund 8 Mio. auf 11 Mio. Fahrgäste. Vergleicht man die beiden Hauptstädte Berlin und Paris, so sind die Schiffe an der Seine mit einer Kapazität von 280 Plätzen größer als jene in der Spree-Metropole. So kann ein Berliner Ausflugsschiff im Durchschnitt nur 174

1 Quelle dieser und aller weiterer auf Frankreich bezogenen Zahlen: Voies Navigables des France (VNF)

Passagiere aufnehmen.

Das größte Unternehmen auf dem Gebiet der Ausflugsschifffahrt in der französischen Hauptstadt ist „Bateaux Parisiens“. Es hat 280 permanente Mitarbeiter und zahlreiche Saisonkräfte. Bateaux Parisiens beherrscht mit rund 3,5 Mio. Kunden pro Jahr etwa 40 % des Marktes in Paris. Die 3,5 Mio. Fahrgäste teilen sich wie folgt auf: Touristen 36 %; Privatpersonen aus Paris 44 %; private Unternehmen 20 %<sup>1</sup>.

Die Struktur der französischen Flotte wird in folgender Tabelle nach einzelnen, ausgewählten Regionen dargestellt. Aus dieser Tabelle und der vorherigen Grafik lässt sich ableiten, dass die Schiffe in Paris und Umgebung besser ausgelastet sind als im restlichen Frankreich. Denn auf die Ile-de-France entfallen 30 % der Schiffe, 56 % der Passagierplätze, aber 76 % der beförderten Fahrgäste!

Tabelle 2: Anzahl und Kapazität der Tagesausflugsschiffe in ausgewählten Regionen Frankreichs

Operationsgebiet	Anzahl Passagierplätze	Anzahl Schiffe	Mittlere Kapazität je Schiff (Anzahl Plätze je Schiff)
Paris	24.115	86	280,4
Languedoc-Roussillon	2.234	34	65,7
Elsaß	1.592	14	113,7
Pays de la Loire	1.762	20	88,1
Gesamtes Land	49.109	421	116,6

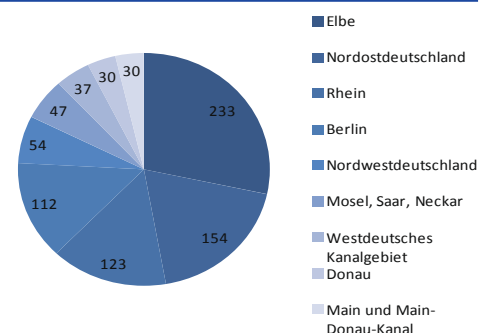
Quelle: VNF; Berechnungen ZKR

Was die Herkunft der Kundengruppen anbelangt, so ist für das Jahr 2011 eine Tendenz zu einem partiellen Rückzug ausländischer Kunden festzustellen. Dies wird auf die Eurokrise und die Wirtschaftskrise in den USA zurückgeführt. Betrachtet man die Flottenentwicklung nach einzelnen Schiffsklassen für ganz Frankreich, so zeichnet sich (mit Ausnahme von Paris) ein Festhalten am kleinen Schiffstyp ab. So ist die Anzahl der Ausflugsschiffe, die dem kleinsten Schiffstyp (< 29 Passagierplätze) angehört, seit dem Jahr 2007 am stärksten gestiegen. Die Anzahl an Schiffen, die in das Segment der größeren Ausflugsschiffe (200 bis 1.000 Passagiere) fällt, ist seit dem Jahr 2007 hingegen relativ konstant geblieben.

## 4.2 Deutschland

In Deutschland gibt es derzeit 820 Ausflugsschiffe, mit einer Gesamtzahl von 168.525 Passagierplätzen. Obwohl die deutsche Passagierschifffahrt oft mit dem Rhein und der Donau in Verbindung gebracht wird, stehen diese beiden Flüsse gar nicht an der Spitze, wenn man die Verteilung der Schiffe auf einzelne Fahrtgebiete betrachtet. Hier liegt die Elbe mit 233 Schiffen derzeit klar an erster Stelle. Dies hat vor allem mit zwei Städten an der Elbe, nämlich mit Hamburg und Dresden und den dortigen städtischen und

Abbildung 3: Bestand an Tagesausflugsschiffen in Deutschland nach Fahrtgebieten \*



Quelle: WSD Südwest, Berechnungen ZKR  
 \* Nordostdeutschland = Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern;  
 Nordwestdeutschland = Weser, Fulda, Mittellandkanal.  
 Stand: November 2012

1 Quelle: <http://www.bateauxparisiens.com/index.cfm/>

landschaftlichen Attraktionen zu tun.

Auch die Hauptstadt Berlin (112 Schiffe) und die umgebenden Regionen (Brandenburg, Mecklenburg) haben angesichts ihrer zahlreichen Wasserwege eine lange Tradition der Ausflugsschifffahrt, was sich in den Zahlen widerspiegelt.

Die Größe der Schiffe unterscheidet sich etwas zwischen den Flussgebieten bzw. den Regionen. Auf dem Rhein sind sehr große Ausflugsschiffe anzutreffen. Die mittlere Kapazität eines Schiffs beträgt hier 259 Passagierplätze. Auf der Elbe und auch in der Hauptstadt Berlin sind die Schiffe deutlich kleiner, was letztlich auch an kleinteiligeren unternehmerischen Strukturen liegen dürfte.

*Tabelle 3: Anzahl und Kapazität der Tagesausflugsschiffe in ausgewählten Regionen Deutschlands*

Operationsgebiet	Anzahl Passagierplätze	Anzahl Schiffe	Mittlere Kapazität je Schiff (Anzahl Plätze je Schiff)
Elbe	39.769	233	170,7
Rhein	31.843	123	258,9
Berlin	19.515	112	174,2
Mecklenburg-Vorpommern	18.671	89	209,8
Gesamtes Land	168.525	820	205,5

*Quelle: WSD Südwest; Berechnungen ZKR*

In Deutschland gilt seit dem 01.01.2012 ein Umsatzsteuersatz für Schiffstouren in Höhe von 19 %, gegenüber 7 % zuvor. Unternehmen des Gewerbes rechnen damit, dass diese steuerliche Änderung zu einer Erhöhung der Fahrpreise führen wird. Auf Grund der relativ hohen Preiselastizität der Nachfrage, die es in der Tagesschifffahrt gibt, dürfte diese Preiserhöhung Umsatzrückgänge nach sich ziehen<sup>1</sup>.

Vereinzelt kam es in der Vergangenheit bereits zu einer Verlagerung von Schiffen aus Kostengründen ins Ausland (Malta, Luxemburg). Die Schiffe fahren in der Realität nach wie vor in Deutschland, sind aber in anderen Ländern registriert.

### 4.3 Niederlande und Belgien

Als eine touristische Attraktion ersten Ranges spielt die Ausflugsschifffahrt in Amsterdam und in den anderen niederländischen Städten eine erhebliche Rolle für den Tourismus des Landes. Eine Rundfahrt durch die Grachten von Amsterdam, mit seinen 1.250 Brücken und 80 km langen Kanälen, hat sich zu einer der populärsten Touristenattraktionen des Landes entwickelt.

Belgien hat touristisch gesehen sehr viele Städte und Landschaften, die jenen in den Niederlanden ähnlich sind: Die flämischen Städte Gent und Brügge sind hier zu nennen, auf denen es einen regen Ausflugsverkehr gibt. Auch in Wallonien existieren viele Kanäle und schöne Landschaften die eine Ausflugsschifffahrt attraktiv machen.

<sup>1</sup> Der Umsatz aus der Tagesschifffahrt lässt sich für Deutschland nicht ermitteln, da das Statistische Amt nur den gesamten Umsatz der Personenschifffahrt (Tagesschifffahrt und Kabinenschifffahrt) ausweist. Nach Angaben des Statistischen Amtes gab es in der gesamten Personenschifffahrt auf Binnengewässern in Deutschland im Jahr 2010 einen Umsatz von 268 Mio. Euro. Quelle: destatis

In den Niederlanden gibt es nach Schätzungen etwa 300 Ausflugsschiffe, davon ist der größte Teil in Amsterdam aktiv<sup>1</sup>. Die Zahl der Fahrgäste allein in Amsterdam wird auf 3-4 Millionen pro Jahr geschätzt.

Wie auch in Frankreich und Deutschland gibt es eine umfangreiche Anzahl an Themenfahrten (Brunchfahrten, Gourmetfahrten, etc.), sowie auch die Kombinationsfahrten, bei denen Kombitickets eine Schifffahrt mit dem Besuch eines der zahlreichen Amsterdamer Museen verbinden.

Eine Besonderheit sind die Salonboote, eine Art Luxus-Segment der Ausflugsschifffahrt. Es handelt sich dabei um aufwendig restaurierte Schiffe, die ein sehr hochwertiges gastronomisches Angebot beinhalten. Sie sind bei Privatpersonen für sehr feierliche Anlässe (z.B. Hochzeiten) beliebt, werden aber auch von Unternehmen für Business Events gechartert. Die Preise für eine zweistündige Fahrt liegen deutlich über den in der Tagesausflugsschifffahrt sonst üblichen Preisen, und können weit über 300 Euro betragen.

Um die wirtschaftliche Bedeutung der Ausflugsschifffahrt für die Niederlande – angesichts fehlender offizieller Daten – abzuschätzen, hat PLAISIER (2011) eine großangelegte empirische Untersuchung durchgeführt.<sup>2</sup>

Als Ergebnis dieser Untersuchung wurden Schätzwerte ermittelt für folgende Größen:

- die Anzahl an Schiffen
- den Branchenumsatz
- den Mehrwert oder Added Value der Branche
- die Forward effects
- die Beschäftigung

Der Added Value (auch Mehrwert) ergibt sich als Differenz aus dem Branchenumsatz und den bezogenen Vorleistungen. Die bezogenen Vorleistungen umfassen den Material- und Personalaufwand für nautische und gastronomische Leistungen.

Die Forward Effects sind indirekte ökonomische Effekte. Sie entstehen dadurch, dass ein Fahrgast bzw. ein Tourist neben der Schifffahrt auch weitere Ausgaben in der Stadt tätigt: Er besucht zum Beispiel abends ein Restaurant oder ein Konzert, benutzt öffentliche Verkehrsmittel um zum Schiff zu gelangen, wohnt in einem Hotel in der Stadt, kauft Ansichtskarten und Souvenirs, etc.

All diese Ausgaben sind indirekte ökonomische Effekte, die durch die Ausflugsschifffahrt induziert werden, und daher für die Messung der wirtschaftlichen Effekte berücksichtigt werden müssen. Natürlich ist hierbei davon auszugehen, dass ein Tourist vor allem wegen der Schifffahrt nach Amsterdam kommt, sodass die gastronomischen und kulturwirtschaftlichen Ausgaben letztlich durch die Schifffahrt hervorgerufen werden.

Bei der oben genannten Untersuchung sind folgende Werte ermittelt worden:

---

1 Quelle: PLAISIER (2011), S. 43

2 Es wurden Fragebögen an eine große Anzahl an Schifffahrtsunternehmen in Amsterdam und in anderen niederländischen Städten versendet. Dabei wurde nach der Anzahl an Schiffen den Passagierplätzen, Beschäftigten, Umsätzen und weiteren Indikatoren gefragt.



Tabelle 4: Wirtschaftliche Bedeutung der Ausflugsschifffahrt in den Niederlanden \*

Indikator	Wert
Anzahl an Schiffen	303
Umsatz	98,6 Mio. €
Vorleistungen	61,2 Mio. €
Mehrwert	37,5 Mio. €
Forward effects	28,6 Mio. €
Beschäftigung	1.173 (Vollzeit-Äquivalente)

Quelle: PLAISIER (2011)

\* Auf Basis von empirischen Befragungen und ermittelten Schätzungen

Den Forward effects kommt eine relativ große Rolle zu: Die durch Fahrgäste in der Stadt induzierten Ausgaben für Gastronomie, Hotellerie, Kunst und Kultur sind mit einem Wert von 28,6 Mio. Euro nur um rund ein Viertel geringer als der Mehrwert der Branche.

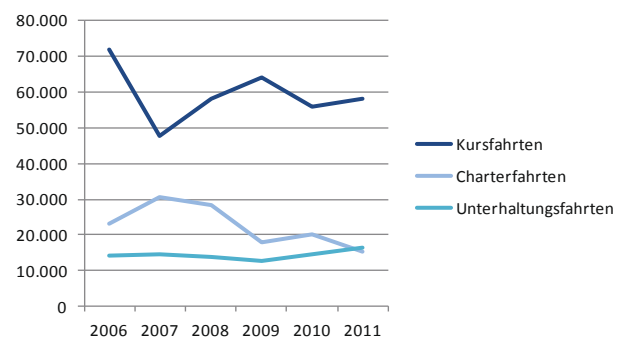
#### 4.4 Schweiz

In der Schweiz findet die Personenschifffahrt vor allem auf den zahlreichen Seen des Landes statt. Ausflugsfahrten auf Flüssen können allein auf dem Rhein im Gebiet um Basel unternommen werden. Sie spielen im Vergleich zu den auf Seen stattfindenden Touren aber eine relativ kleine Rolle.

Derzeit gibt es in der Schweiz 6 Rheinschiffe unter Schweizer Flagge für den Tagesausflugsverkehr. Diese Schiffe sind vor allem auf der Strecke Basel – Rheinfelden aktiv. Ihre Anzahl ist jedoch im mehrjährigen Vergleich leicht rückläufig. In den Jahren 2005 bis 2008 wurden noch 8 bis 9 Schiffe, in 2004 noch 13 Schiffe gezählt<sup>1</sup>.

Die Passagierzahlen entwickelten sich in den letzten Jahren leicht rückläufig, und strukturell betrachtet auch gegen den gesamteuropäischen Trend. Denn obwohl die Charter- und Eventfahrt allgemein als Zukunftsfeld der Branche gilt, drückt sich dies nicht in den Zahlen für die Schweizer Ausflugsschifffahrt aus. Hier nimmt eher der Linienverkehr (Kursfahrten) zu, und das Aufkommen im Charterverkehr sinkt, wie folgende Abbildung zeigt. Leicht gestiegen sind die Unterhaltungsfahrten.

Abbildung 4: Passagierzahlen im regionalen Ausflugsverkehr der Basler Personenschifffahrt



Quelle: Schweizerische Rheinhäfen

Insgesamt wurden im Jahr 2011 knapp 90.000 Passagiere im Ausflugsverkehr gezählt. Im Jahr 2008 waren es noch rund 100.000, und in 2006 noch knapp 110.000. Dieser Rückgang ist, wie bereits erwähnt, auf die Verluste im Charterverkehr zurück zu führen.

1 Quelle: mehrere Jahresberichte der Schweizerischen Rheinhäfen

## 5. Zusammenfassung

In den Ländern Deutschland, Frankreich, Niederlande und Schweiz gibt es derzeit rund 1.550 Schiffe, die im Rahmen der Tagesschifffahrt aktiv sind. Die Zahl der Unternehmen dürfte – bei teilweiser Schätzung – bei rund 600 liegen.

Wie viele Passagiere pro Jahr in diesen Ländern eine Ausflugsschifffahrt unternehmen ist auf Grund fehlender Zahlen für Deutschland nicht mit letzter Gewissheit zu sagen. Allerdings kann man zumindest eine begründete Schätzung abgeben, dass es – angesichts der Flottengröße von Deutschland – mindestens 30 Mio. Personen pro Jahr sein werden.

Dieses Gewerbe verzeichnet in den meisten Ländern ein Wachstum bei den Passagierzahlen. Der wesentliche Grund für das Wachstum besteht in einer Vielzahl an Neuerungen wie Themenfahrten, Charterfahrten und einer Kombination mit anderen touristischen Events.



Situation von Angebot  
und Nachfrage  
in der ersten Hälfte  
des Jahres 2012  
und Ausblick



# Abschnitt 1:

## Situation der Beförderungsnachfrage im Herbst 2012 und Ausblick 2013

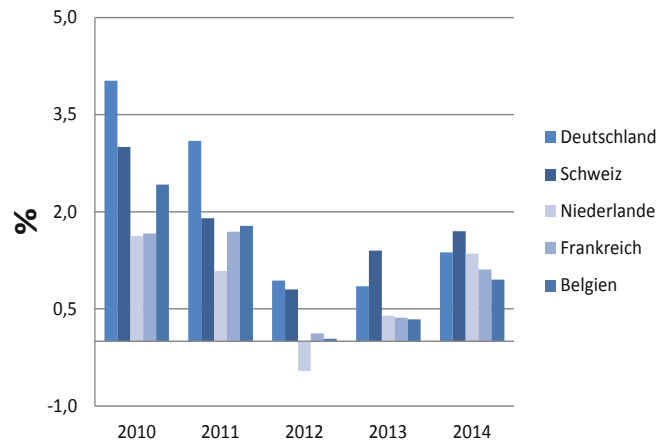
### 1. Wirtschaftswachstum: Entwicklung und Aussichten

Die Weltwirtschaft befindet sich im Herbst 2012 eindeutig in einer Schwächephase. Dies lässt sich an Hand verschiedener Indikatoren zur Industrieproduktion und zum Konsumentenvertrauen ablesen.

Wesentlicher Grund hierfür ist die Tatsache, dass die Finanzkrise im Euroraum immer noch nicht ausgestanden ist. Selbst wenn die schlimmsten Szenarien, die für den gemeinsamen Währungsraum diskutiert werden, nicht eintreten, muss sich Europa in nächster Zeit auf ein schwaches Wirtschaftswachstum einstellen:

Die Konjunkturprognosen der führenden Forschungsinstitute wurden im Laufe des Jahres 2012 wiederholt nach unten korrigiert; dies deutet darauf hin, dass selbst führende Wirtschafts- und Finanzexperten die Tragweite der Finanzkrise im Euroraum unterschätzt haben.

Abbildung 5: Wachstumsrate des realen BIP in ausgewählten Ländern (inklusive Prognose)



Quelle: IMF; World Economic Outlook 2012

Der Internationale Weltwährungsfonds hat im Oktober 2012 folgende Prognose für Deutschland, Frankreich, die Niederlande, Belgien und die Schweiz abgegeben. Die Prognosen zeigen eine Abschwächung des Wirtschaftswachstums im laufenden und im kommenden Jahr. Für 2014 wird ein Wiederanstieg vorhergesagt.

Für die Rheinschifffahrt ist in gewisser Hinsicht von Bedeutung, dass sich Deutschland (und auch die Schweiz)

dem Abwärtssog noch etwas besser entziehen können als die meisten anderen europäischen Länder. Dies liegt im Falle Deutschlands vor allem daran, dass die deutschen Exporte nach Übersee durch den schwachen Euro gestützt werden.

## 2. Beförderungsaufkommen: Entwicklung und Aussichten

Die Entwicklung des Güterverkehrs ist in starkem Maße mit dem Außenhandel verknüpft, der – obwohl eine Komponente des BIP – deutlich schneller wächst als letzteres. So ist der Welthandel im Zeitraum 1982 bis 2011 um den Faktor 5,4 gestiegen (hat sich also mehr als verfünffacht), das weltweite BIP aber nur um den Faktor 2,3.

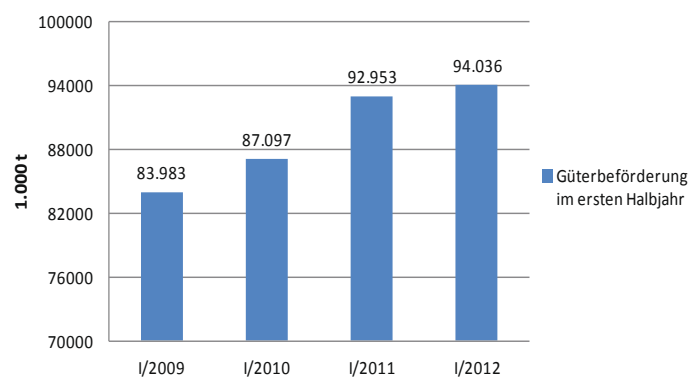
Eine wichtige Komponente des Welthandels ist der Seeverkehr. Seine Entwicklung ist auf Grund der Rolle der Seehäfen als Verteilungszentren für das Hinterland auch mit der Binnenschifffahrt eng verknüpft. Das Niveau des Seeverkehrs lag für die gesamte EU-27 zur Jahresmitte 2012 nur um 1% unter dem Vorkrisenniveau<sup>1</sup>.

Einzelne Länder (wie Deutschland und die Niederlande) heben sich positiv vom gesamteuropäischen Trend ab. So lag das Seehandelsvolumen Deutschlands zur Mitte des Jahres 2012 um 12 % über dem Vorkrisenniveau, in den Niederlanden sogar um 20 %. Frankreich hingegen registrierte ein Minus von 18 %, und leider auch eine beinahe stetige Abschwächung seines maritimen Handels seit dem Jahresbeginn 2011.

Vor dem Hintergrund dieses regional und thematisch differenzierten Bildes muss auch die Entwicklung des Beförderungsaufkommen und der Beförderungsleistung in der Binnenschifffahrt gesehen werden.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 wurden auf dem traditionellen Rhein (zwischen Rheinfelden und der deutsch-niederländischen Grenze) rund 94 Mio. Tonnen Güter befördert, gegenüber knapp 93 Mio. Tonnen im ersten Halbjahr 2011. Somit gab es eine kleine Steigerung um rund 1 %.

Abbildung 6: Entwicklung des halbjährlichen Beförderungsvolumens auf dem Rhein



Quelle: destatis

Von den 94 Mio. t waren 72 Mio. t Trockenladung und etwa 22 Mio. t Flüssigladung.

Die folgenden Abbildungen zeigen das Beförderungsaufkommen auf dem Rhein für die letzten Jahre.

Ausgehend von diesen Zahlen lassen sich folgende Wachstumsraten zwischen den einzelnen Halbjahren ermitteln:

Erstes Halbjahr 2010: + 4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum

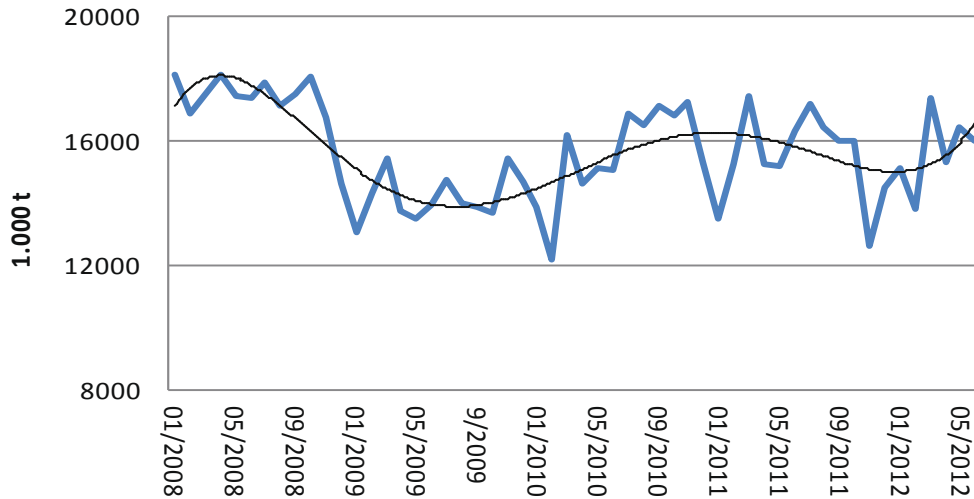
Erstes Halbjahr 2011: + 7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum

Erstes Halbjahr 2012: + 1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum

1 Vgl.: International Transport Forum (2012), Statistics Brief October 2012

Das Beförderungsaufkommen ist, bei detaillierterer Betrachtung nach einzelnen Gütersegmenten, zweifelsohne unterschiedlicher Natur. Daher werden im Folgenden die Tendenzen bei den einzelnen Gütersegmenten dargestellt, unter Berücksichtigung von Prognosen für die Zukunft.

Abbildung 7: Monatliche Entwicklung des Beförderungsvolumens auf dem Rhein

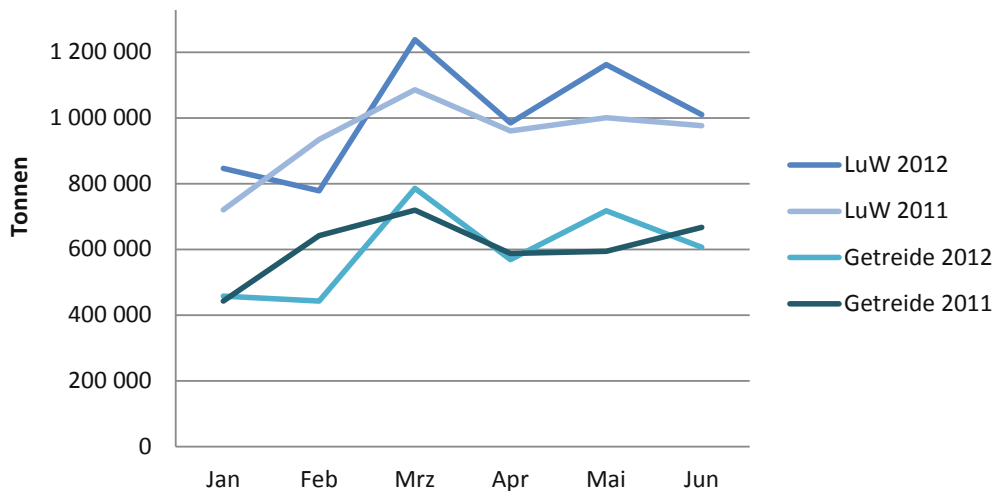


Quelle: destatis

### 2.1. Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse

Innerhalb dieses Gütersegments spielt Getreide mit einem Anteil von rund 60 % eine entscheidende Rolle (siehe Grafik). Im zweiten Quartal 2012 gab es einen merklichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Dieser Anstieg bewirkte einen Zuwachs der gesamten Beförderung um 6 % gegenüber dem Vorjahr.

Abbildung 8: Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (darunter Getreide) auf dem Rhein\*



Quelle: destatis

\* LuW = land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse insgesamt

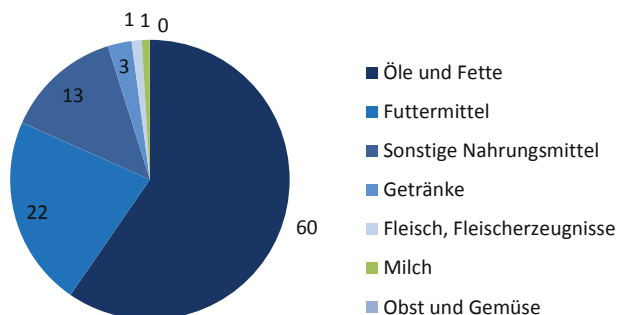


## 2.2 Viehfutter und Nahrungsmittel

Mit rund 3,3 Mio. t wurden in den ersten sechs Monaten ähnlich viele Nahrungs- und Futtermittel befördert wie in 1/2011. Den größten Teil dieser Transporte machen mit 60 % pflanzliche Öle und Fette aus, gefolgt von Futtermittel mit 22 % (siehe Grafik).

Insgesamt ist in diesem Segment für das kommende Jahr kaum eine Änderung der Beförderungsnachfrage zu erwarten.

Abbildung 9: Struktur der Transporte von Nahrungs- und Futtermitteln auf dem Rhein (%) \*



Quelle: destatis.

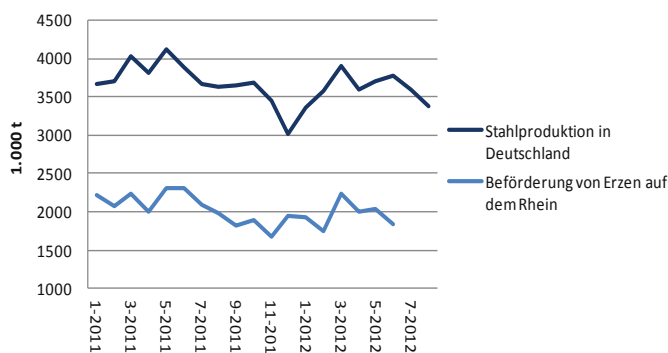
\* Angaben in % für das Beförderungsvolumen aller Nahrungs- und Futtermittel im ersten Halbjahr 2012

## 2.3 Eisen- und Stahlindustrie

Die Beförderung von Erzen auf dem Rhein war in den letzten eineinhalb Jahren mehr oder weniger rückläufig. Im ersten Halbjahr 2012 wurden 11,8 Mio. t an Erzen auf dem Rhein befördert, darunter hatte Eisenerz mit 96 % den höchsten Anteil. Im Vorjahreszeitraum wurden allerdings noch bedeutend mehr Erze befördert (13,1 Mio. t).

Die Entwicklung der Stahlproduktion liefert eine Erklärung für den Rückgang in der zweiten Jahreshälfte 2011 und 2012 (siehe Abbildung).

Abbildung 10: Entwicklung der Stahlproduktion und der Beförderung von Erzen auf dem Rhein



Quelle: Eurofer / destatis

Der Transport von Metallen und Metallerzeugnissen hat sich im Laufe des Jahres 2012 leicht erhöht. Im ersten Halbjahr 2012 wurden 5,3 Mio. t befördert, bei monatlich steigendem Trend. Allerdings liegt dieser Wert noch unter den Mengen des ersten Halbjahres 2011, als noch 5,7 Mio. t auf dem Rhein befördert wurden.

## 2.4 Feste mineralische Brennstoffe

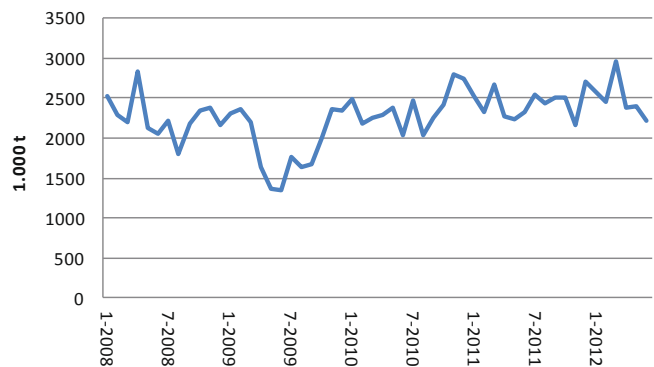
Im ersten Halbjahr 2012 wurden etwa 15 Mio. Tonnen Kohle auf dem Rhein zwischen Rheinfelden und der deutsch-niederländischen Grenze registriert. Dieser Wert lag um rund 4 % über dem Vorjahresergebnis des ersten Halbjahres 2011. Im März wurde der höchste Wert seit eineinhalb Jahren (in Höhe von rund 3 Mio. t) erreicht.

Bei mehrjähriger Betrachtung erkennt man, dass sich der Kohletransport nach dem Einbruch in 2009 sukzessive wieder an das Vorkrisenniveau herangetastet hat. Dieses Niveau liegt bei rund 2,5 Mio. t pro Monat auf dem traditionellen Rhein.

Importkohleströme sind nach wie vor eng verbunden mit der Beförderung auf dem Rhein. Deutschland erhöhte im vergangenen Jahr 2011 seine Kohleimporte um 3 Millionen Tonnen, von 41 Mio. t auf 44 Mio. t. Gleichzeitig sank die Förderung von 14 Mio. t auf 13 Mio. t, und damit wie schon im Vorjahr um eine Million Tonnen. Die Importkohle deckt den Kraftwerksbedarf an Kohle zu 76 %, den Bedarf der Stahlindustrie zu 86 % und den Bedarf der Wärmeerzeugung zu 79 %.

50 % der Kohleimporte Deutschlands überschreiten die „nasse“ Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland auf dem Rhein per Schiff. 30 % werden per Eisenbahn ins Land befördert und 20 % landen in den norddeutschen Seehäfen an, von wo sie vorzugsweise mit der Eisenbahn weiter befördert werden.

Abbildung 11: Monatliche Beförderung von festen Brennstoffen auf dem Rhein



Quelle: destatis

Zahlreiche große Seehäfen, wie Rotterdam und Amsterdam, haben in den letzten Jahren zunehmend mehr Kohle umgeschlagen. Rotterdam baut seine Infrastruktur weiter aus, um künftig noch mehr Energieimporte aufnehmen zu können.

Tabelle 5: Kohleumschlag (Mio. t) in ausgewählten europäischen Seehäfen

Hafen	2009	2010	2011
Hamburg	5,2	5,3	5,8
Amsterdam	18,0	18,8	19,9
Rotterdam	24,8	24,1	26,7
Antwerpen	6,1	5,1	5,4
Gent	2,6	4,2	3,1
Dünkirchen	6,1	6,5	7,6

Quelle: VDKI

Die seit längerer Zeit sehr niedrigen Kohlepreise dürften sich im kommenden Jahr positiv auf die Importe und die Beförderung auf dem Rhein auswirken. Der Grund hierfür ist ein Überangebot an Kohle auf dem Weltmarkt, was zum einen an den steigenden Kohleexporten der USA liegt. Zum anderen sind die Transportkosten von Kohle stark gesunken, angesichts sehr niedriger Frachtraten im weltweiten Seeverkehr (was eine Folge der allgemeinen Überkapazitäten bei Massengutfrachtern ist)<sup>1</sup>.

Im ersten Halbjahr 2012 lagen die Preise für Kessel- oder Kraftwerkskohle um 28 % niedriger als im Vergleichszeitraum des Jahres 2011<sup>2</sup>. Hier wird ein weiterhin niedriges Niveau erwartet.

1 Siehe: Deutsche FondsResearch (2012), Shipping Research Newsletter 4/2012

2 Quelle: VDKI

## 2.5 Steine, Erden & Baustoffe

Knapp 12 Mio. t entfielen im ersten Halbjahr 2012 auf dieses volumenmäßig wichtige Segment der Rheinschifffahrt (+ 3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum). Diese 12 Mio. t teilten sich wie folgt auf:

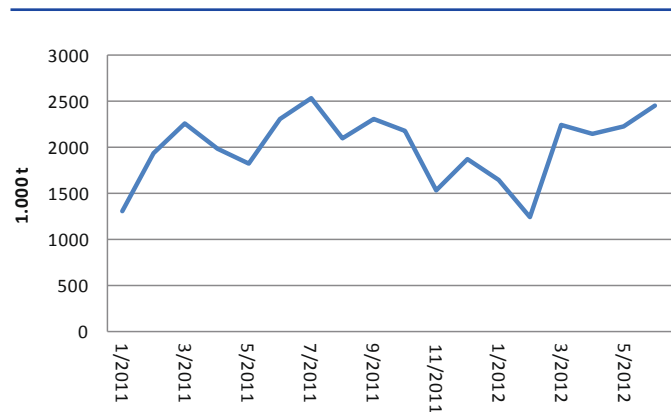
- 10,7 Mio. t an Sanden, Erden, Kies und Steinen (90 % der Gesamtmenge)
- 0,8 Mio. t an Zement, Kalk und Gips (6,7 % der Gesamtmenge)
- 0,28 Mio. t an sonstigen Baumaterialien (2,3 % der Gesamtmenge)
- 0,14 Mio. t an keramischen Baumaterialien (1,2 % der Gesamtmenge)

Der Beförderungsstatistik nach einzelnen Monaten ist ein Rückgang in der zweiten Jahreshälfte 2011, und ein folgender Anstieg in der ersten Jahreshälfte 2012 zu entnehmen (siehe Grafik).

Für das kommende Jahr ist mit weiteren Zuwächsen bei der Beförderung zu rechnen. Grund hierfür ist eine in Deutschland weiter robuste Baukonjunktur, welche durch die Immobilieninvestitionen breiter Bevölkerungskreise gestützt wird. Hier spielt das niedrige Zinsniveau für Immobilienkredite, vor allem aber das veränderte Geldanlageverhalten weiterer Bevölkerungskreise angesichts der Eurokrise eine wesentliche Rolle.

Dementsprechend rechnen die meisten Wirtschaftsforschungsinstitute für 2013 mit einem Zuwachs der Bauinvestitionen in Deutschland im einstelligen Bereich<sup>1</sup>.

Abbildung 12: Beförderung von Steinen, Erden und Baustoffen auf dem traditionellen Rhein



Quelle: destatis

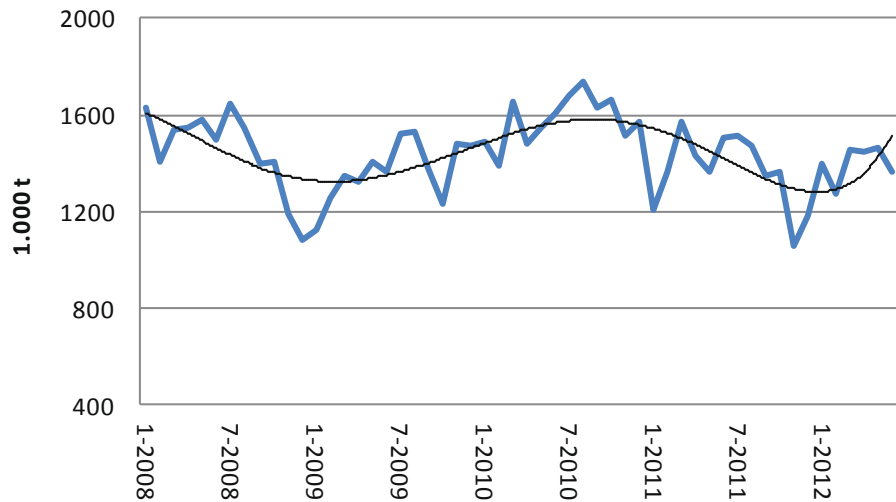
## 2.6 Chemische Erzeugnisse und Düngemittel

Die Transporte chemischer Erzeugnisse verliefen sehr synchron zur allgemeinen Konjunktorentwicklung. Es kam Mitte des Jahres 2011 zu einem Rückgang, auf den zu Beginn des Jahres 2012 ein Wiederanstieg folgte. Im ersten Halbjahr 2012 wurden 8,4 Mio. t auf dem Rhein befördert. Dies entspricht fast genau der gleichen Menge wie sie für das erste Halbjahr 2011 beobachtet werden konnte.

Der mehrjährige Verlauf der Beförderung zeichnet in recht eindrücklicher Weise die konjunkturellen Schwankungen nach:

<sup>1</sup> Quelle: Die deutsche Bauindustrie – Prognosen. (<http://www.bauindustrie.de/themen/volkswirtschaft-information-kommunikation/konjunkturbeobachtung-analysen-und-prognosen/>)

Abbildung 13: Monatliche Beförderung von chemischen Erzeugnissen auf dem traditionellen Rhein \*



Quelle: destatis \* inklusive Trendkurve

In Deutschland werden chemische Erzeugnisse derzeit zu 8,8 % auf der Binnenwasserstraße, zu 57,6 % per LKW, zu 10,9 % in Pipelines, zu 12 % auf der Schiene, und zu 10,7 % per Seeschiff befördert<sup>1</sup>.

Hierbei sind sämtliche Transporte von chemischen Erzeugnissen mit eingerechnet, auch die Mengen, die nicht von der chemischen Industrie selbst, sondern vom Chemiehandel befördert werden. Wenn man nur die von der chemischen Industrie selbst verantworteten Transporte betrachtet, dann liegt der Marktanteil der Binnenschifffahrt bei 9,7 %, also geringfügig höher. Dieser Unterschied ist mit den kleineren Beförderungsmengen im Handel zu erklären, die einen Transport mit dem LKW oft günstiger erscheinen lassen.

Der Verband der chemischen Industrie (VCI) in Deutschland rechnet für das Jahr 2012 mit einem Rückgang der Chemieproduktion um 3 % gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund der sehr engen Beziehung zwischen chemischer Produktion und Beförderungsnachfrage auf dem Rhein ist auch für die Transporte chemischer Erzeugnisse mit einem ähnlich starken Rückgang für das Jahr 2012 zu rechnen.

Die Transporte von Düngemitteln folgten einem sehr ähnlichen Verlauf wie die chemischen Erzeugnisse. Insgesamt gab es in 2012 eine leichte Belebung, nach einer eher rückläufigen zweiten Jahres-hälfte 2011. In der Summe wurden auf dem Rhein in den ersten sechs Monaten 2012 rund 2,3 Mio. t befördert. Der mit weitem Abstand größte Teil entfällt hierbei auf Stickstoffverbindungen und künstliche Düngemittel.

## 2.7 Mineralölprodukte

Die Beförderung war im ersten Halbjahr rund 6 % höher als im Vorjahreszeitraum. Als Tendenz lässt sich eine Aufwärtsbewegung seit Beginn des Jahres feststellen (siehe Grafik). Diese Tendenz ist jedoch nicht als ein langfristiger Trend zu verstehen, sondern eher als eine vorübergehende Erscheinung, die mit der Preisentwicklung

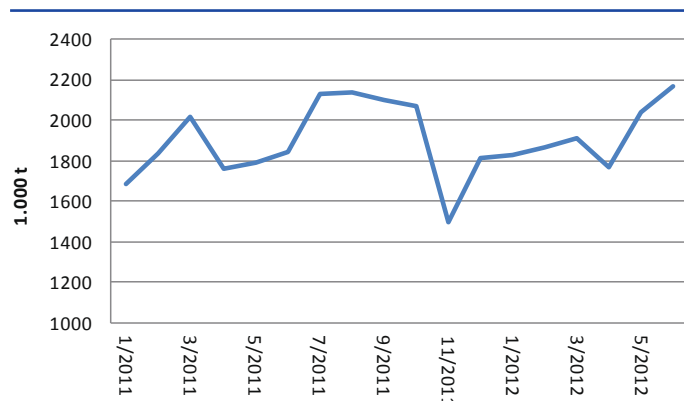
1 Quelle: Verband der Chemischen Industrie in Deutschland (VCI)

an den Ölmärkten zu tun hat.

So geht aus folgender Grafik hervor, dass es im zweiten Quartal 2012 zu deutlichen Preisrückgängen gekommen ist, welche letztlich die pessimistischen Reaktionen der Märkte auf Grund der europäischen Finanzkrise widerspiegeln.

Die Beförderung von Mineralölprodukten dürfte im kommenden Jahr 2013 etwas Belebung erfahren. Denn der Ölpreis als wichtigste Einflussgröße steht unter Abwertungsdruck, angesichts der teilweise düsteren Prognosen für die Konjunktorentwicklung im Euroraum.

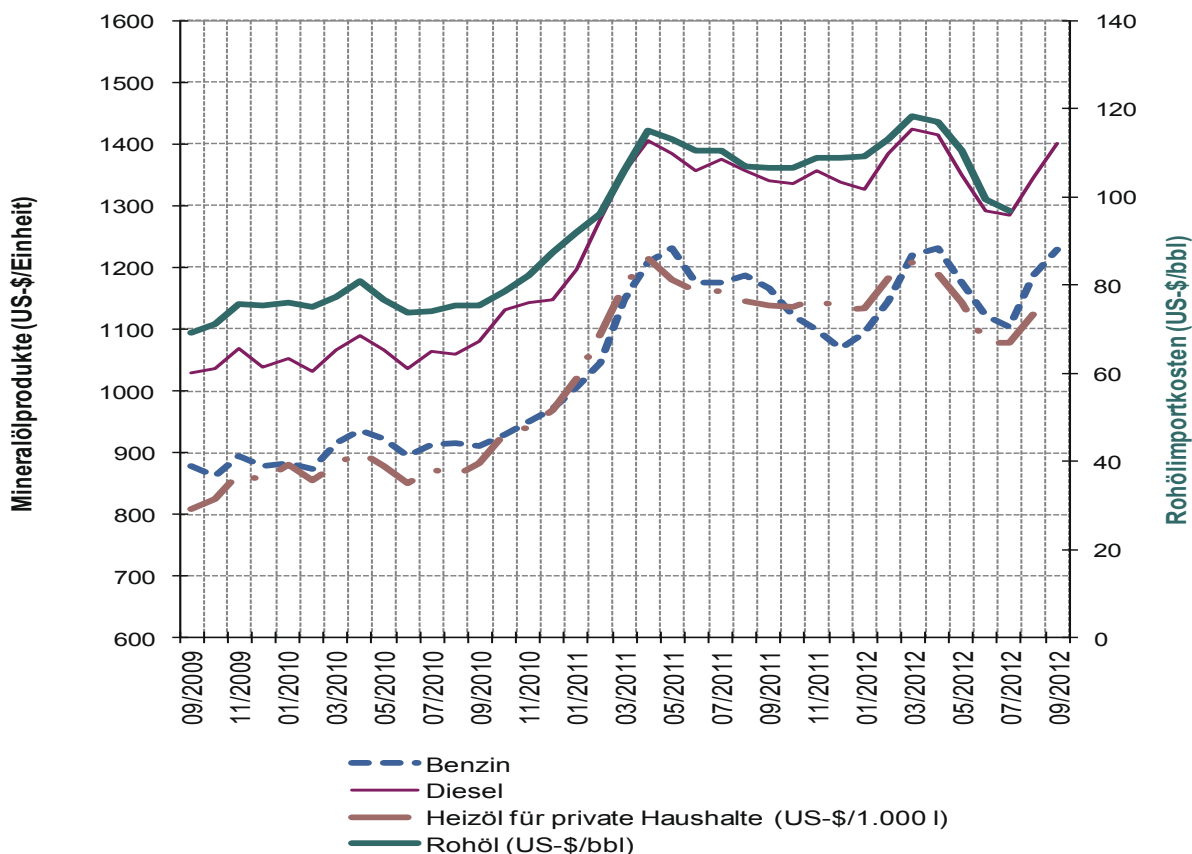
Abbildung 14: Monatliche Beförderung von flüssigen Mineralölprodukten auf dem Rhein



Quelle: destatis

Die Erwartung sinkender Ölpreise (Backwardation-Situation an den Terminmärkten) erzeugt zwar einerseits weniger spekulative Ölnachfrage. Andererseits erhöht ein niedriger Ölpreis aber die fundamentale Verbrauchsnachfrage der privaten Haushalte.

Abbildung 15: Preisentwicklung für Rohöl und Mineralölprodukte



Quelle: International Energy Agency (IEA)

### 2.8 Container

Im ersten halben Jahr 2012 wurden auf dem traditionellen Rhein rund 660.000 Container befördert. Bei rund zwei Drittel davon handelte es sich um beladene Container, bei einem Drittel um Leercontainer. Im Standardmaß „Twenty Foot Equivalent (TEU)“ gab es eine Menge von rund 1 Million TEU.

Das in den Containern beförderte Gütergewicht belief sich auf 7,5 Mio. Tonnen. Die folgende Tabelle enthält die exakten Zahlen.

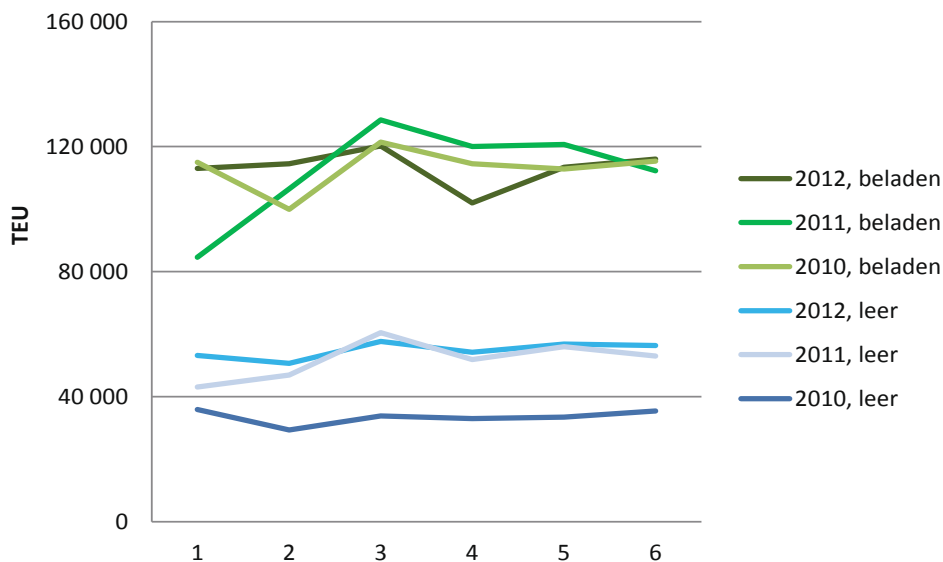
*Tabelle 6: Containerverkehr auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2012*

Anzahl Container		TEU		Gütergewicht in den Containern (Tonnen)	
Leer	Belader	Leer	Beladen	Leer	Beladen
213.330	446.525	328.812	679.151	0	7.512.818
Gesamte Anzahl = 659.855 Container		Gesamte Menge = 1.007.963 TEU		Gesamtes Gütergewicht in den Containern = 7.512.818 Tonnen	

*Quelle: destatis; Berechnungen ZKR*

Vergleicht man obige TEU-Mengen mit früheren Halbjahres-Zeiträumen, so ergibt sich folgendes Bild:

*Abbildung 16: Beförderte Menge an leeren und vollen Containern in der Rheinschifffahrt nach einzelnen Halbjahren*

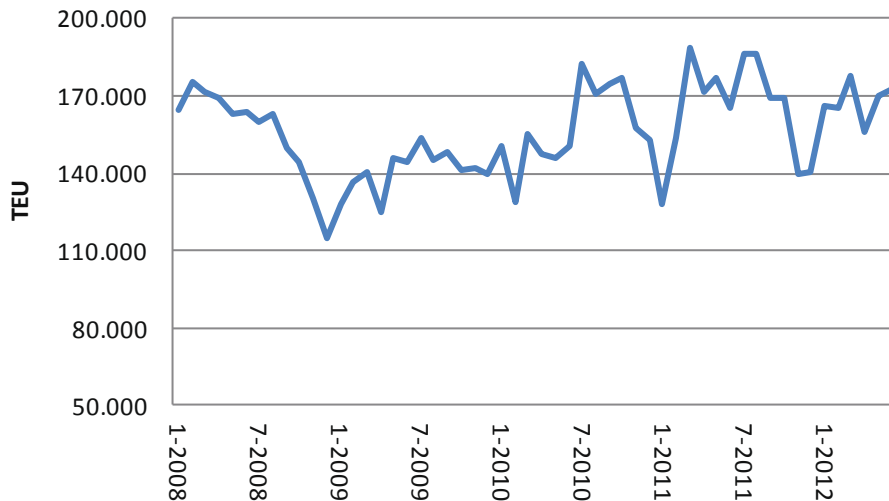


*Quelle: destatis; Berechnungen ZKR*

Die Menge an beladenen TEU lag im ersten Halbjahr 2012 um 1 % über dem Vorjahresergebnis. Die Menge an Leercontainern war um rund 5 % höher als in den ersten sechs Monaten 2011.

In mehrjähriger Betrachtung lässt sich für Gesamtmenge an beladenen und leeren Containern, ähnlich wie bei den chemischen Erzeugnissen, ein Erreichen des Vorkrisenniveaus gegen Mitte 2010 beobachten.

Abbildung 17: Monatliche Entwicklung des Containerverkehrs auf dem traditionellen Rhein seit Beginn 2008



Quelle: destatis

### 3. Nachfrage auf dem Markt der Personenbeförderung

In der Tagesausflugsschifffahrt war die Saison 2012 im Frühling durch regnerisches Wetter beeinträchtigt. Dies ließ die Auslastung der Schiffe sinken. Danach wurde das Wetter deutlich besser und entsprechend auch die Nachfrage.

In der Flusskreuzfahrt war der Saisonbeginn von einer Buchungszurückhaltung geprägt, die mit dem unsicheren wirtschaftlichen Umfeld, aber auch mit den Nachwirkungen des Unglücks der Costa Concordia im Mittelmeer zusammenhing. Deutsche Kundengruppen haben auf dieses Schiffsunglück sensibler reagiert als etwa die US-amerikanischen Kundengruppen. Dies erklärt die Tatsache, dass einzelne deutsche Flussreiseunternehmen sogar die Auslieferung von Neubauten um ein Jahr verschoben haben.

Für das Jahr 2013 wird eine Rückkehr zum langjährigen Wachstumstrend erwartet. Für die Nachfrageentwicklung der kommenden Jahre bis 2018 wird ein jährliches Wachstum der Passagierzahlen in Höhe von 8 % für den westeuropäischen Markt geschätzt<sup>1</sup>.

1 Quelle: Hamburgische Seehandlung (2012) Emissionsprospekt Beteiligungsangebot Flussfahrt Donau; S. 58.

# Abschnitt 2:

## Verhältnis von Beförderungsangebot und -nachfrage

### 1. Entwicklung des Flottenbestandes: Neubauten

#### 1.1 Trockenschifffahrt

Im Jahr 2011 sind nach den letzten Zahlen des IVR insgesamt 20 neue Gütermotorschiffe, 15 neue Schubleichter, 2 Schubboote und ein Schleppschiff auf den Markt gekommen.

Dies entspricht einer neuen Tonnage von 57.600 t bei den Gütermotorschiffen und 43.000 t bei den Schubleichtern. Damit ergibt sich insgesamt eine neue Tonnage von rund 100.000 t, was einem Rückgang der Neubaurate um rund 36.000 t oder 26 % gegenüber 2010 entspricht. In Anzahl Schiffen ausgedrückt ist die Neubaurate um 26 Schiffe gesunken.

Vergleicht man die Neubaurate in 2011 mit den Zahlen des Jahrzehnts 2000–2010, so lässt sich folgendes feststellen: Die Investition in neuen Schiffsraum ist momentan mengenmäßig mit den Jahren 2004, 2005 und 2006 vergleichbar. In diesen Jahren kamen jeweils rund 100.000 t auf den Markt. Der Zeitraum 2004 bis 2006 war, was die wirtschaftliche Gesamtlage angeht, eher ein Wellental. Insofern zeigt die derzeitige Situation deutliche Ähnlichkeiten mit den Jahren 2004, 2005 und 2006.

Die mittlere Tonnage der Neubauten des Jahres 2011 lag bei 2.900 t (Gütermotorschiffe) bzw. bei 2.400 t (Schubleichter).



Tabelle 7: Neubauvolumen in der Trockenschifffahrt \*

Jahr	Neubau-Tonnage (t)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600

Quelle: IVR

\* Daten für Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz

Die Zahlen für 2012 sind noch sehr lückenhaft, sodass eine belastbare Neubaurate für 2012 derzeit nicht ermittelt werden kann. Allerdings zeichnet sich nach den Zahlen für die ersten 10 Monate eine weitere starke Abschwächung ab, die sogar noch stärker sein dürfte als der Rückgang zwischen den Jahren 2010 und 2011.

### 1.2 Tankschifffahrt

Nach Zahlen der IVR hat sich die Neubaurate in der Tankschifffahrt in den Jahren 2011 und 2012 deutlich abgeschwächt.

Ablesbar ist dies an den vorläufigen Zahlen für die ersten 10 Monate des Jahres 2012, sowie an den Werten für das Gesamtjahr 2011. Im Jahr 2011 sind nach den neuesten Zahlen der IVR 86 neue Tankschiffe mit einer gesamten Tonnage von etwa 185.300 Tonnen auf den Markt gekommen. Die mittlere Kapazität lag bei rund 2.900 Tonnen. Somit ist gegenüber den Vorjahren 2009 und 2010 ein wesentliches Nachlassen der Investitionen erkennbar.

Tabelle 8: Neubauvolumen in der Tankschifffahrt \*

Jahr	Neubau-Tonnage (t)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000

Quelle: IVR

\* Daten für Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz

Der Rückgang der Neubautonnage im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr beträgt in Prozent gemessen etwa 45 %, was fast einer Halbierung gleichkommt. In Anzahl Schiffen wurden etwa 20 Neubauten weniger eingesetzt. Dieser Rückgang entspricht dem im Marktbericht 2012-1 genannten Szenarien-Rückgang (siehe Themenbericht zur Tankschifffahrt). Es wurde in diesem Bericht jedoch festgestellt, dass ein Rückgang der Neubaurate um 20 Schiffe pro Jahr nicht ausreicht, um die Überkapazität abzubauen, wenn gleichzeitig fast keine Einhüllenschiffe den Markt verlassen.

Vergleicht man die Zahlen für die ersten 10 Monate des Jahres 2012 mit demselben Zeitraum im Vorjahr, dann dürfte sich das Neubauvolumen im Jahr 2012 erneut stark sinken.

Der Trend zu immer größeren Schiffen hat sich auch im Jahr 2012 fortgesetzt. Die mittlere Tonnage bei den Neubauten des Jahres 2012 lag bei rund 3.200 Tonnen. Es muss allerdings hinzugefügt werden, dass es nach wie vor auch relativ kleine Neubauten in der Tankschiffahrt gibt (unter 2.000 t). Diese sind eher in Deutschland und Belgien anzutreffen.

Der Mittelwert für die gesamte europäische Tankerflotte wird durch einige sehr große neue Tankschiffe, die in den Niederlanden eingesetzt werden (es handelt sich um Neubauten mit einer Kapazität von 6.000 t und größer) nach oben „verzerrt“.

### 1.3 Passagierschiffahrt

Im Jahr 2011 sind in Westeuropa 10 neue Flusskreuzfahrtschiffe auf den Markt gekommen. Der Großteil der neuen Schiffe fährt unter schweizerischer oder deutscher Flagge, einzelne Schiffe aber auch unter tschechischer und österreichischer Flagge. Daneben sind auch einige neue Tagesausflugsschiffe auf den Markt gekommen, vor allem in Deutschland und den Niederlanden.

In den ersten zehn Monaten des Jahres 2012 gab es bei den Flusskreuzfahrtschiffen 12 Neubauten; davon fährt die Hälfte unter einer schweizerischen Flagge. Die meisten dieser neuen Kreuzfahrtschiffe haben eine Länge von 135 Metern und eine Breite von 11,4 Meter. Der Tiefgang der neuen Schiffe liegt in einer Bandbreite zwischen 1,4 Metern und 2,0 Metern.

Derzeit sind nach Schätzungen etwa 230 Flussschiffe auf europäischen Gewässern unterwegs. Eine Datenanalyse von SeaConsult ergab, dass im April 2012 rund 57 % der Einheiten auf europäischen Binnengewässern (mit Ausnahme von Russland) ein Alter von mindestens 10 Jahren haben. Knapp 23 % der Flusskreuzfahrtschiffe sind sogar älter als 25 Jahre, und 9 % sind älter als 45 Jahre<sup>1</sup>. Diese Altersstruktur deutet auf einen gewissen Ersatzbedarf in der Zukunft hin.

## 2. Kapazitätsauslastung

### 2.1 Trockenladeraum

Trotz der starken Anstiege in der Beförderungsnachfrage in den Jahren 2010 und teilweise noch 2011 hat sich die Kapazitätsauslastung nicht nachhaltig erhöht. Sie liegt immer noch 12 – 24 Prozentpunkte unter den Werten des Zeitraums 2004 – 2008.

Im Jahr 2011 stieg die Kapazitätsauslastung – je nach Schiffsgrößenklasse – um 4 bis 8 Prozentpunkte. Am stärksten war der Anstieg bei den Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 400 bis 1.000 t, also bei relativ kleinen Schiffen. Dies ist mit den Effekten des Niedrigwassers zu erklären.

---

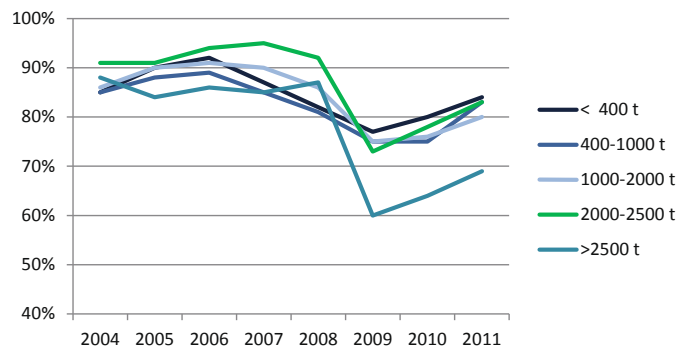
1 Quelle: Hamburgische Seehandlung (2012)

Denn bei Niedrigwasser werden mehr kleine Schiffe herangezogen um die Beförderungsnachfrage zu erbringen, angesichts der Problematik, dass die großen Schiffe in diesen Situationen nur zu einem relativ geringen Prozentsatz beladen werden können.

Zudem müssen auf Grund des geringeren Beladungsgrads pro Schiff mehr Fahrten unternommen werden, um die gleiche Menge zu befördern. Dadurch steigt die Einsatzzeit der Flotte an. Somit erhöht sich bei Niedrigwasser die Auslastungsrate der Flotte auf Grund von natürlichen Faktoren.

Es lässt sich feststellen, dass sich die Auslastungsrate der größten Schiffseinheiten (> 2500 t) am schlechtesten entwickelt hat. Sie lag mit 69 % im Jahr 2011 um rund 14 bis 15 Prozentpunkte unter der Auslastungsrate der kleineren Schiffsklassen.

Abbildung 18: Auslastungsrate der Flotte in der Trockenschiffahrt



Quelle: Panteia / NEA Consulting

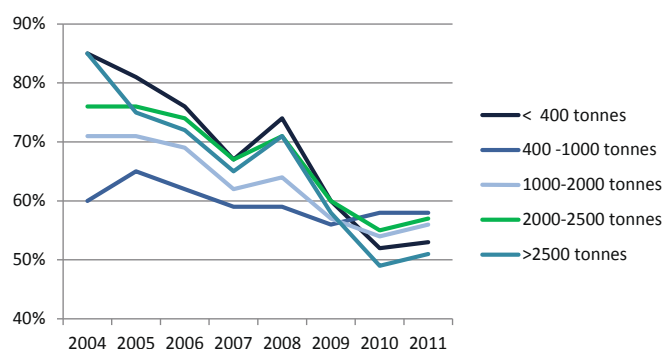
## 2.2 Tankladeraum

Die Entwicklung der Auslastungsrate gestaltet sich in der Tankschiffahrt gänzlich anders als in der Trockenschiffahrt. Die Flotte ist auf Grund der Umstellung von Einhülle auf Doppelhülle in den letzten Jahren sehr stark gewachsen. Zwischen 2004 und 2011 stieg die Kapazität um 60 %.

Im Gegensatz zur Trockenschiffahrt, wo es in 2010 zu einem merklichen Anstieg der Auslastungsrate kam, setzte sich in der Tankschiffahrt der fallende Trend seit 2004 fort. Immerhin gab es im Jahr 2011 einen kleinen Zuwachs zu verzeichnen, der allerdings hauptsächlich der Niedrigwassersituation zuzuschreiben ist.

Das starke Niedrigwasser führte dazu, dass die großen Einheiten nur zu einem relativ geringen Maße beladen werden konnte, sodass viele kleinere Schiffe benötigt wurden. Um dasselbe Beförderungsaufkommen zu erbringen, wurden also mehr Schiffe eingesetzt, weswegen die Auslastungsrate der gesamten Flotte leicht stieg.

Abbildung 19: Auslastungsrate der Flotte in der Tankschiffahrt



Quelle: Panteia / NEA Consulting

# Abschnitt 3:

## Situation der Binnenschiffahrts- unternehmen

### 1. Entwicklung der Frachtraten und der Geschäftstätigkeit

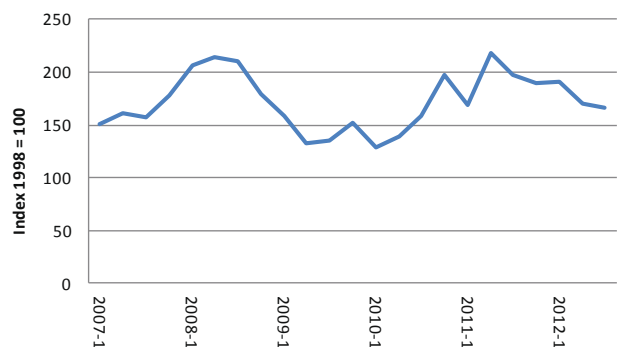
#### 1.1 Trockenschiffahrt

Die Frachtraten in der Trockenschiffahrt hatten im Zuge der allgemeinen Hochkonjunktur der Jahre 2005 bis 2007/2008 ein hohes Niveau erreicht. Von Ende 2008 an kam es (im Wesentlichen parallel zur Entwicklung bei der Beförderungsnachfrage) zu einem starken Einbruch. Die Erholung setzte zu Beginn des Jahres 2010 ein. Unter kräftiger „Mithilfe“ der niedrigen Wasserstände des Jahres 2011 wurde bis Mitte des Jahres 2011 wieder das Vorkrisenniveau erreicht.

Seither hat sich jedoch eine deutliche Abwärtsbewegung vollzogen. Zwischen der Jahresmitte 2011 und dem Herbst 2012 sank das durchschnittliche Frachtenniveau in der Trockenschiffahrt. Die Wasserstände bewegten sich in der ersten Jahreshälfte 2012 auf normalem Niveau, sodass von dieser Seite die Frachtraten nicht gestützt wurden.

Die Umsatzentwicklung ist als Produkt aus Beförderungsmengen und Frachratenentwicklung von beiden Größen

Abbildung 20: Frachtraten in der Trockengüterschiffahrt



Quelle: Rabobank / NEA Consulting

beeinflusst. Häufig bewegen sich Mengen und Frachten in die gleiche Richtung, sodass die Umsatzentwicklung dann eindeutig in dieselbe Richtung tendiert.

Beförderungsaufkommen und Frachtrateniveau können jedoch auch „getrennte Wege gehen“; dies gilt insbesondere dann, wenn der Einfluss der Wasserführung oder der Flottenkapazität besonders stark ist. Dieser Fall trifft auf die erste Jahreshälfte 2012 im Wesentlichen zu: Trotz leicht steigender Beförderungsnachfrage sind die Frachtraten gesunken, angesichts der erhöhten Wasserstände und der weiterhin vorhandenen Überkapazität.

Für die niederländische Binnenschifffahrt führte dies im Ergebnis zu einem Umsatzrückgang in der ersten Jahreshälfte 2012. Wie das Centraal Bureau voor de Statistiek mitteilt, sank der Umsatz im zweiten Quartal 2012 um fast 10 % gegenüber dem zweiten Quartal 2011. Im ersten Quartal 2012 war der Umsatz im Vorjahresvergleich noch relativ stabil geblieben. Im Vorjahr 2011 gab es Umsatzsteigerungen von 5 bis 20 %, je nach Quartal. Diese Zuwächse waren vor allem auf die niedrigen Pegelstände in 2011 zurück zu führen, die gleichsam wie „windfall profits“<sup>1</sup> die Frachtraten und damit die Erträge erhöhten.

Die Anzahl der eingetretenen Konkurse ist in der niederländischen Binnenschifffahrt gegen Ende 2011 und Anfang 2012 deutlich gestiegen<sup>2</sup>. Die Zahlen lagen in diesen beiden Quartalen um das Drei- bis Vierfache über den sonst üblichen Häufigkeiten.

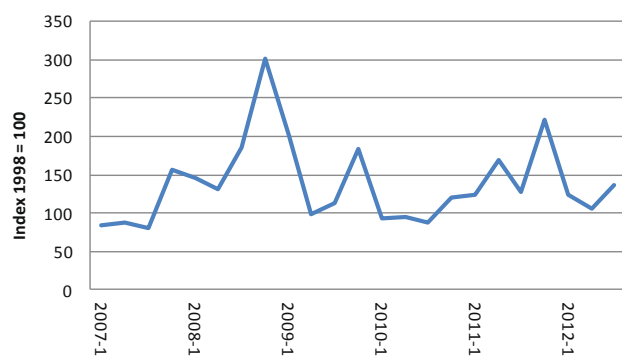
## 1.2 Tankschifffahrt

Die starke Bedeutung von saisonalen Transporten (Heizöl für die privaten Haushalte) zeigte sich auch im Jahr 2011 bei der Entwicklung der Frachtraten in der Tankschifffahrt. So wurde im vierten Quartal 2011 ein Jahreshöhepunkt erreicht. Auch die früheren Jahre erlebten im vierten Quartal Jahreshöhepunkte, was mit der saisonalen Anlieferung von Heizöl zu tun hat. Allerdings fiel dieser saisonale Höhepunkt im vierten Quartal 2011 im Vergleich zu früheren Jahren sehr hoch aus.

Wie aus der Grafik zur Preisentwicklung für Mineralölprodukte hervorgeht (siehe den Abschnitt zur Beförderungsnachfrage) kam es Mitte des Jahres 2011 zu einem fundamentalen Umschwung auf den Mineralölmärkten; Auf eine Phase des starken Preisanstiegs folgte ein mehrmonatiger Preisrückgang. Aus diesem Grund sind die Frachtraten für die Beförderung von Mineralölprodukten im Herbst 2011 stark gestiegen, weil die Heizölläger angesichts niedriger Produktpreise gefüllt werden konnten.

Nach Abklingen der saisonalen Effekte ließen die Frachten zu Beginn des Jahres 2012 aber nach, und auch im dritten Quartal 2012 gab es nur eine kleine Belebung.

Abbildung 21: Frachtraten in der Tankschifffahrt



Quelle: Rabobank / NEA Consulting

1 Als „windfall profits“ bezeichnet man Marktlagengewinne, die nicht auf Leistungen der Gewinnbezieher beruhen, sondern durch außergewöhnliche Einflüsse entstehen.

2 Quelle: CBS.

Folgende Grafik zeigt die für die ersten drei Quartale der Jahre 2011 und 2012 (per Umfrage) ermittelten durchschnittlichen Frachtraten bei der Beförderung von Heizöl und Diesel ab Rotterdam. Es werden verschiedene Zielpunkte entlang des Rheins aufgeführt. Aus der Grafik wird zum einen die Abhängigkeit des Frachtniveaus von der Beförderungsstrecke ersichtlich, was in erster Linie mit den proportional zur Entfernung steigenden variablen Kosten zu tun hat.

Zum anderen geht aus der Grafik aber auch hervor, dass das allgemeine Frachtniveau des Jahres 2012 unter dem Vorjahresniveau liegt. Die Gründe sind in den bereits angesprochenen Preiseffekten des Jahres 2011 zu sehen.

Vor dem Hintergrund der gesunkenen Frachtraten haben sich die Umsätze im Tankschiffahrtsgewerbe in 2012 gegenüber dem Vorjahr reduziert.

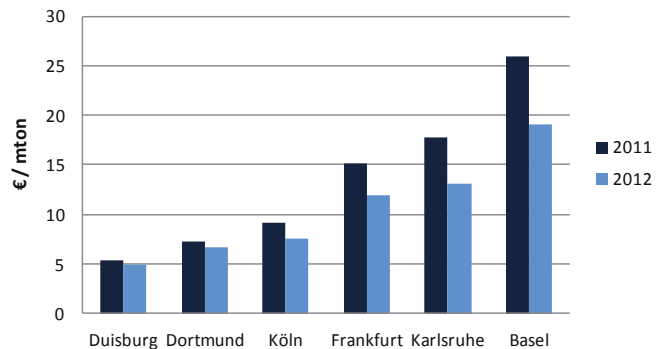
## 2. Kostenentwicklung

Die Kostenentwicklung in der Binnenschiffahrt folgte in den ersten drei Quartalen des Jahres 2012 in etwa dem Trend der vergangenen drei Jahre. Bei diesem Trend ist ersichtlich, dass in der Trockenschiffahrt die Kosten stärker zunehmen als in der Tankschiffahrt. So war das allgemeine Kostenniveau im dritten Quartal 2012 bei der Beförderung von trockenen Gütern um 4 % höher als im dritten Quartal 2011. In der Tankschiffahrt hingegen betrug der Anstieg nur 2 %.

### 2.1 Treibstoffkosten

Bei den Treibstoffkosten hat sich im Wesentlichen der leicht ansteigende Trend der letzten beiden Jahre fortgesetzt. Lediglich zur Mitte des Jahres 2011 gab es einen vorübergehenden kleinen Einbruch; dieser erfolgte angesichts der dramatischen Zuspitzung der europäischen Finanzkrise, welche die Ölpreise kurzfristig deutlich nach unten drückte.

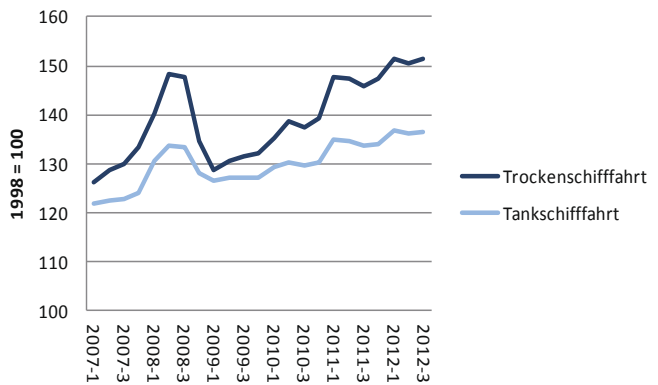
Abbildung 22: Durchschnittliches Frachtniveau für die Beförderung von Heizöl und Diesel ab Rotterdam \*



Quelle: PJK International; Berechnungen ZKR

\* jeweils erste drei Quartale 2011 und 2012

Abbildung 23: Kostenentwicklung in der Trocken- und in der Tankschiffahrt



Quelle: Rabobank / NEA Consulting

Im Folgenden sind die Vorjahreszuwächse für den Monat September aufgeführt.

- September 2012 im Vergleich zu September 2011 : + 11 %
- September 2012 im Vergleich zu September 2010 : + 36 %
- September 2012 im Vergleich zu September 2009 : + 72 %

Für das Jahr 2013 geht der Internationale Währungsfond (IMF) in seiner jüngsten Prognose vom Oktober 2012 von einer Backwardation-Situation an den Ölterminmärkten aus. Backwardation deutet auf eher fallende Ölpreise in der mittelfristigen Zukunft hin<sup>1</sup>. Allerdings sind die Unsicherheiten dieser Prognose sehr groß.

Die seit dem 01.01.2011 an fallende Gebühr zur Finanzierung der Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsabfällen stellt zweifelsohne einen weiteren Kostenfaktor für die Betriebe dar. In die gleiche Richtung deutet die Vorschrift, dass nur noch schwefelarmer Treibstoff verwendet werden darf. Gleichwohl sind die Auswirkungen dieser umweltpolitischen Regelungen eher gering, wenn man sie mit dem Anstieg der Gasölpreise vergleicht.

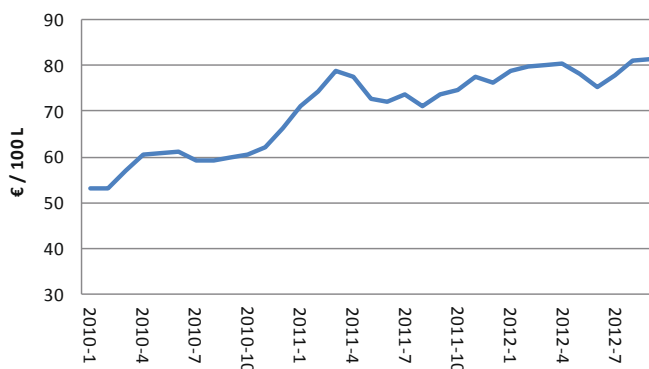
## 2.2 Arbeitskosten

Die Arbeitskosten sind als Fixkostenblock in der Binnenschifffahrt von erheblicher Bedeutung. Angaben zu der Entwicklung der Tariflöhne in den Niederlanden deuten insgesamt auf einen kleinen Anstieg in den letzten eineinhalb Jahren hin.

Folgende Grafik zeigt dies an Hand der prozentualen Entwicklung der Tariflöhne in der Trockenschifffahrt (gemäß CBRB) für die Niederlande. Betrachtet wird hier die Lohnentwicklung nach bestimmten Dienstgraden.

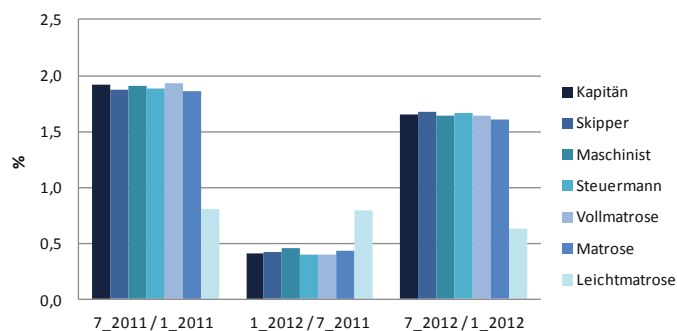
Die Änderungsraten zwischen Juli 2012 und Januar 2012, zwischen Januar 2012 und Juli 2011, sowie zwischen Juli 2011 und Januar

Abbildung 24: Entwicklung der Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt \*



Quelle: Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft; CBRB.  
\* Gasölindex CBRB

Abbildung 25: Prozentuale Veränderung der Löhne in der Trockenschifffahrt \*



Quelle: CBRB; Berechnungen ZKR

<sup>1</sup> Siehe: IMF (2012), World Economic Outlook October 2012 Coping with High Debt and Sluggish Growth, S. 39.

2011 zeigen einen Anstieg in einer Bandbreite zwischen 0,5 und 2 %.

Die Tariflohnentwicklung in der Tankschifffahrt unterscheidet sich im Wesentlichen nicht von dem Bild, das oben für die Trockenschifffahrt dargestellt wurde. Für Deutschland werden insgesamt ähnliche Anstiege vermeldet.

### 2.3 Kapitalkosten

Die Kapitalkosten bestehen aus den Zinskosten für die Fremdfinanzierung, den Zinskosten für das Eigenkapital und den Abschreibungen<sup>1</sup>.

Was die Fremdfinanzierung anbelangt, so werden als Indikator für die Kostenentwicklung die von der EZB veröffentlichten Zinsen für Kredite mit einer Laufzeit von über zehn Jahren, und mit einem Kreditvolumen von mehr als 1 Mio. € betrachtet. Der Zinssatz für solche Kredite ist im Laufe des Jahres 2011 rückläufig gewesen<sup>2</sup>.

Nichtsdestotrotz gibt es derzeit eine erhebliche Vorsicht gegenüber einer Kreditfinanzierung, vor allem in der Trockenschifffahrt, was sich in relativ hohen Risikoprämien und damit schwierigen Finanzierungsbedingungen widerspiegelt.

Die Abschreibungen richten sich nach dem Versicherungswert des Schiffs. Bei letzterem deutet sich eine weitgehende Konstanz ab, sodass die Abschreibungen als Kostenfaktor ebenfalls konstant geblieben sind.

### 2.4 Versicherungskosten

Die Versicherungskosten sind angesichts eines intensiven Wettbewerbs zwischen den Schiffsversicherern, und angesichts einer im Zuge der Wirtschaftskrise vorhandenen Stagnation bei den Schiffswerten derzeit eher konstant.

Veränderungen auf dem Versicherungsmarkt ergeben sich aus der im September 2012 erfolgten Revision des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI). Im Rahmen dieser Revision<sup>3</sup> wurde das System der Haftungsbeschränkung bei Schiffsunfällen, das in Westeuropa seit längerem existiert, auf Staaten im Donaauraum übertragen. Dies dürfte – nach Inkrafttreten des Abkommens – Auswirkungen auf den Versicherungsmarkt in diesen Ländern haben. Denn beim Vorliegen von Haftungshöchstgrenzen werden bestimmte Risiken erst versicherbar.

### 2.5 Wartungs- und Reparaturkosten

Für die Wartungs- und Reparaturkosten spielen vor allem die Personalkosten der Schiffswerften eine wichtige Rolle. Daneben sind auch die Energiepreise und die Stahlpreise zu beachten, letztere vor allem bei Reparaturen. Die Energiepreise (Elektrizitätspreise für Industriekunden) sind nach Daten von Eurostat für die EU-27 momentan ungefähr konstant<sup>4</sup>. Dies gilt für den Zeitraum ab dem Jahr 2009. Für Belgien, Deutschland und die

---

1 Die Eigenkapitalkosten sind als Opportunitätskosten anzusehen, da das Eigenkapital, das in einem Schifffahrtsunternehmen steckt, theoretisch auch zu anderen Zwecken gewinnbringend angelegt werden könnte. Daher müssen die Eigenkapitalkosten mit berücksichtigt werden.

2 Quelle: EZB

3 Siehe hierzu: <http://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20120927de.pdf> (Diplomatische Konferenz der ZKR beschließt Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)).

4 Gilt für Abnahmemengen 500 MWh < Verbrauch < 2 000 MWh.



Niederlande haben sich die Elektrizitätspreise sogar leicht verringert, während sie in Frankreich gestiegen sind. Die Stahlpreise tendierten im Laufe des Jahres 2011 eher nach unten, angesichts der weltweiten ökonomischen Abkühlung.

## Fazit

Die Ertragsentwicklung stellt sich derzeit in der Trockenschiffahrt sehr problematisch dar. Angesichts sinkender Frachtraten und stagnierender Mengenentwicklung ergeben sich sinkende Umsätze. Gleichzeitig steigen die Kosten mit unvermindert hohem Tempo an, und zwar vor allem auf Grund der Treibstoffkosten. Aus diesen Fakten ergibt sich für zahlreiche Unternehmen in der Trockenschiffahrt eine sehr schwierige betriebswirtschaftliche Lage. In den Niederlanden ist die Zahl der Konkurse zu Anfang 2012 deutlich gestiegen.

Die Tankschiffahrt sieht sich unvermindert hohen Herausforderungen gegenüber, angesichts einer immer noch steigenden Flottenkapazität. Wenn auch das Wachstumstempo bei den Neuinvestitionen nachgelassen hat, so sind die Tonnage-Mengen dennoch gewaltig, und einer Ausgewogenheit von Angebot und Nachfrage nicht bekömmlich. Die Frachtraten haben sich dennoch etwas besser entwickelt als in der Trockenschiffahrt, und die Kosten sind weniger stark gestiegen.

## Zusammenfassung und Ausblick

Das wirtschaftliche Erscheinungsbild der Binnenschifffahrt ist am Ende des Jahres 2012 in den beiden wichtigsten Segmenten noch stets besorgniserregend.

Auch wenn die transportierten Mengen während des ersten Halbjahres leicht gestiegen sind und die Erweiterung der Flotte durch neue Schiffe bis auf ein Niveau gesunken ist, das dem langjährigen Mittelwert in schwachen wirtschaftlichen Phasen entspricht, so muss dennoch festgestellt werden, dass das Gewerbe bei normalem Wasserstand nicht in der Lage ist, die Frachten und damit den Umsatz auf dem erforderlichen Niveau zu halten. Bei steigenden Kosten führt dies zu einer weiteren Verringerung der Erträge. Viele Unternehmen kämpfen noch stets mit den Auswirkungen der Wirtschaftskrise, deren Folgen seit 2008 – in verschiedenen Formen – noch immer spürbar sind. Viele Unternehmen mussten an ihre Ersparnisse gehen, um sich den erschwerten Bedingungen zu stellen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, die Insolvenzen zu begrenzen. Eine Abwärtsspirale des Marktwertes der Schiffe hätte verheerende Konsequenzen für das Gewerbe.

Erste Anzeichen einer allmählichen Erholung können indes noch nicht ausgemacht werden. Wichtige Marktsegmente wie das der Stahl- und chemischen Industrie haben einen zyklischen Charakter und lassen kurzfristig keine besonderen Wachstumserwartungen erkennen; das Gegenteil ist eher der Fall. Der Containertransport wird die ansteigende Kurve fortsetzen, aber die Binnenschifffahrt wird sich auf einen schärferen Wettbewerb mit den anderen Transportmodi einstellen müssen. Das ausgebliebene Wachstum beladener Container könnte auf eine sich verändernde Wettbewerbssituation hinweisen.

Die Tankschifffahrt scheint hingegen einen momentanen Aufschwung zu erleben, dies auch als Folge sinkender Ölpreise auf dem Weltmarkt. Da die Auswirkung dieser Situation auf den Verbrauch jedoch eher als gering eingestuft werden muss, wird dieser Aufschwung wohl nur vorübergehender Natur sein. Für diesen Teilsektor bleibt vorerst das Verhältnis zwischen den beiden Teilsegmenten der Flotte, nämlich Einhülle zu Doppelhülle, maßgeblich. Der Anteil neuer Schiffe ist im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren inzwischen stark gesunken, und auch für das Jahr 2013 wird ein weiterer Rückgang erwartet. Wenn unter dem Einfluss der erforderlichen Verlängerung der Schiffsführerzeugnisse (der maximale Ablaufzeitraum von 2019 nähert sich langsam) ein allmählicher Abgang alter Einhüllenschiffe-Tonnage in Gang kommt, dann könnte sich dieser Sektor einigermaßen erholen.

Kurzum, bei einer Transportnachfrage, die zwar stagniert, aber auch nicht sinkt, und bei einer Flotte, die zwar noch wächst, aber nicht mehr übermäßig, obliegt es in der ziemlich prekären Situation allen Beteiligten, einen Kurs des Gleichgewichts anzustreben und hierbei auf die Stabilität der Frachten zu setzen. Der Kontinuität der Binnenschifffahrt wäre damit unter den derzeitigen Verhältnissen sehr gedient.



## Anlage : Stand der Neubauten

Schiffstyp	2008			2009			2010		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Güterschubleichter	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
Insgesamt	148	432 333	128 168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Tankmotorschiffe	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Tankschubleichter	0	0		0	0		0	0	
Insgesamt	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Schubboote	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Schleppboote	4		3 890	5		7 780	1		810
Insgesamt	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Kabinenschiffe	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Ausflugsschiffe	20		5 252	12		3 686	12		5 177
Insgesamt	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Schiffstyp	2011			2012 (erste 10 Monate)		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	20	57 600	26 665	4	10 790	8 244
Güterschubleichter	15	43 000		4	12 000	0
Insgesamt	40	100 600	26 665	8	22 790	8 244
Tankmotorschiffe	84	182 000	90 500	28	62 824	25 523
Tankschubleichter	2	3 262	0	0	0	0
Insgesamt	86	185 262	90 500	28	62 824	25 523
Schubboote	2		1 268	2	1 756	8 166
Schleppboote	1		5 280	0	0	0
Insgesamt	3		6 548	2	1 756	8 166
Kabinenschiffe	10		12 420	12	0	18 456
Ausflugsschiffe	9		2 421	3	0	1 062
Insgesamt	19		14 841	15	0	19 518

Quelle: IVR



## Glossar

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

**Beförderungs- oder Laderaumangebot:** besteht aus der Gesamtladepazität der verfügbaren Flotte, es wird in Tonnen angegeben.

**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.

**Erlös:** der Begriff „Erlös“, wie er in dieser Publikation verwendet wird, soll unter Berücksichtigung einer bestimmten Nachfrage und den Beförderungspreisen auf dem Markt die Binnenschifffahrtstätigkeit in Indexform definieren.

**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.

**Trockenladeraum:** 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 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.

## Informationsquellen:

### Internationale Organisationen

Europäische Zentralbank (EZB)

Eurostat

Internationaler Weltwährungsfonds (IWF)

International Energy Agency (IEA)

### Verbände

Hauptverband der deutschen Bauindustrie

Verband der Chemischen Industrie (VCI)

Verband der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

### Einzelstaatliche Behörden

Bundesamt für Güterverkehr

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Statistisches Bundesamt Deutschlands

Stichting Maritieme Dienstverlening (SAB)

Wasserschifffahrtsdirektion Südwest

### Binnenschifffahrtsorganisationen

CBRB

EBIS

EBU

IVR

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

### Häfen

Schweizerische Rheinhäfen

### Private Unternehmen

Bateaux Parisiens

Deutsche Fonds Research

Hamburgische Seehandlung



Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG

NEA Consulting / Panteia

PJK International B.V.

Rabobank

SeaConsult

**Sonstige Quellen:**

Plaisier, Hans (2011), Passenger Shipping: Out of the blue – The economic impact of passenger shipping on inland waterways in the Netherlands in 2010; Masterarbeit an der Erasmus Universität Rotterdam

## Mitwirkende

### EUROPÄISCHE KOMMISSION

Rolf DIETER (Verwalter)

### SEKRETARIAT DER ZKR

Hans VAN DER WERF (Projektleiter)

Norbert KRIEDEL (Referent für Ökonometrie)

Vladimir KORDZINSKI (Praktikant)

Martine GEROLT (Sekretariat)

Bernard LAUGEL (Druck)

Clémentine HURBOURQUE (Design)

Angelika ESPENHAHN (Design)

Michèle ADAM (Design)

Kontakt : n.kriedel@ccr-zkr.org

### EXPERTENGRUPPE

Christian VAN LANCKER (ESO)

Frédéric SWIDERSKI (ITB)

Manfred KAMPHAUS (EBU)

Jan VELDMAN (ESO)

Michael GIERKE (BAG)

### NEA CONSUTLING / PANTEIA

Hans VISSER

Impressum: Dezember 2012

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Sekretariat: 2, place de la République 67082 STRASBOURG cedex – [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)  
ISSN 2070-6723

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



EUROPÄISCHE KOMMISSION  
GENERALDIREKTION MOBILITÄT UND VERKEHR



[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

