



MARKET INSIGHT

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM

NOVEMBER 2020

Market Insight
EUROPÄISCHE
BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im
November 2020

Sie finden sämtliche Daten unter:
www.inland-navigation-market.org



INHALTSVERZEICHNIS

01

GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN (S.5)

Verkehrsleistung in Europa **(S.6)**

Transportvolumen in den wichtigsten europäischen Binnenschifffahrtsländern **(S.12)**

Trockengüter-, Flüssiggüter- und Containertransport **(S.13)**

02

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.21)

Auswirkung der Wasserstände **(S.22)**

Frachtraten im Rhein- und Donaugebiet **(S.26)**

Vierteljährliche Umsatzentwicklung in der Binnenschiffahrt pro Land in Europa **(S.30)**

Kostenentwicklung **(S.35)**

03

FOKUS AUF ÖSTERREICH (S.39)

Wasserseitiger Verkehr in Österreichs Binnenhäfen **(S.40)**

Informationsblatt Binnenschiffahrt in Österreich **(S.46)**

Passagierverkehr auf der Österreichischen Donau **(S.48)**



01

GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN

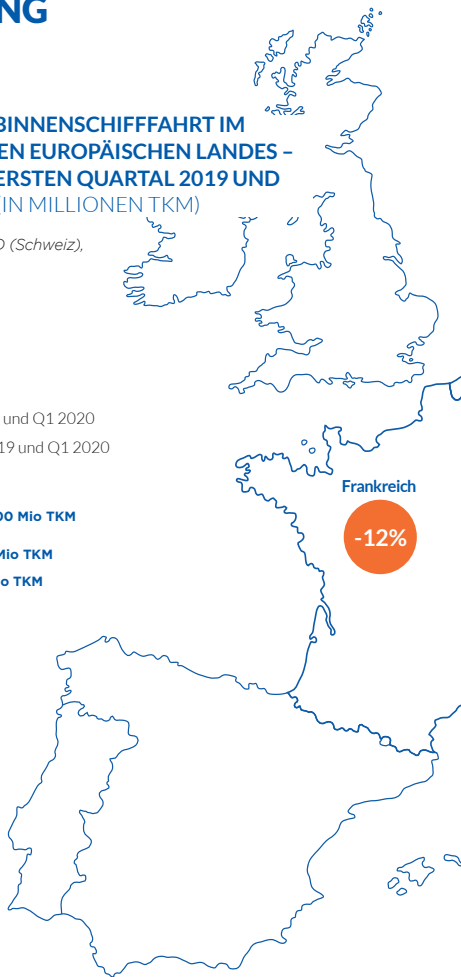
- In den ersten fünf Monaten des Jahres 2020 lag die Güterbeförderung auf dem Rhein 11% niedriger als im Vorjahreszeitraum. Die Covid-19-Krise hatte unterschiedliche Auswirkungen, abhängig vom Gütersegment.
- Eisenerztransporte waren von der Unterbrechung der Automobilproduktion betroffen und verloren 15%. Die Beförderung von Sanden, Steinen und Kies verzeichnete einen Rückgang von 12%, die von Chemikalien einen Rückgang von 8%. Es gab auch Segmente mit einem positiven Ergebnis: Getreidetransporte profitierten von den guten Ernteergebnissen und stiegen um 11%. Die Beförderung von Mineralölprodukten blieb auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2019, da der Sturz der Ölpreise mehr Verkehr im März und April auslöste.
- Auf der mittleren Donau legte der Gütertransport im Vergleich zum Vorjahreszeitraum in den ersten fünf Monaten des Jahres 2020 um 1% zu. Ursache waren die guten Ernteergebnisse, die einen Aufschwung beim Getreidetransport von 76% auslösten. Die Beförderung stromabwärts zwischen der mittleren Donau und dem Schwarzen Meer hat sich mehr als verdreifacht. Andererseits verlor der Eisenerztransport auf der mittleren Donau 32%.

VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET DES JEWEILIGEN EUROPÄISCHEN LANDES – VERGLEICH ZWISCHEN DEM ERSTEN QUARTAL 2019 UND DEM ERSTEN QUARTAL 2020 (IN MILLIONEN TKM)

Quellen: Eurostat [iww_go_qnave], OECD (Schweiz),
Statistikamt der Republik Serbien

- Anstieg des Verkehrs zwischen Q1 2019 und Q1 2020
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q1 2019 und Q1 2020



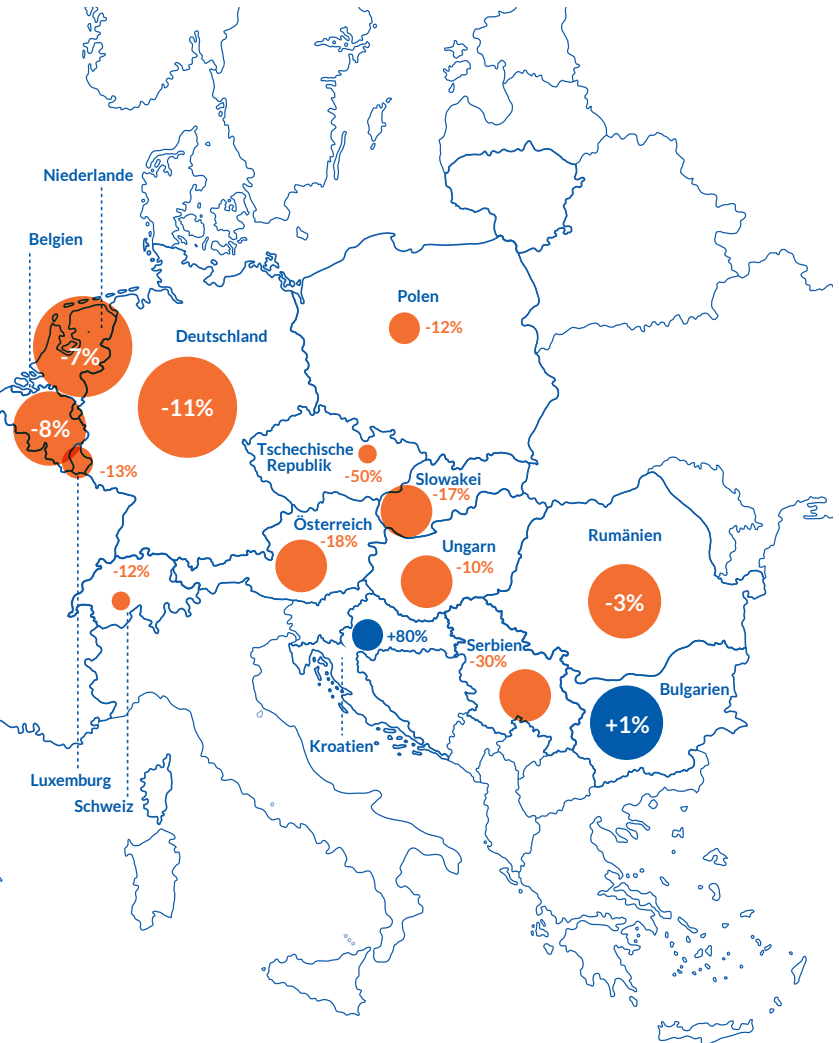
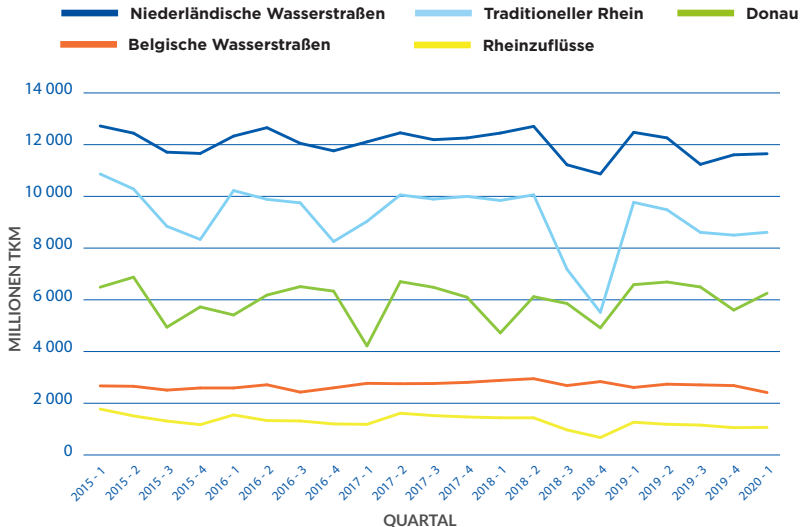


ABBILDUNG 1: VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (IWT) IN EUROPA NACH REGION (IN MILLIONEN TKM)

Quellen: Eurostat [iww_go_qnave], Destatis, Statistikamt der Republik Serbien



- Im ersten Quartal 2020 lag die Verkehrsleistung auf niederländischen und belgischen Binnenwasserstraßen um 7% (Niederlande) und um 8% (Belgien) niedriger als im Vorjahreszeitraum. Für den traditionellen Rhein und die Rheinzuflüsse (Mosel, Main, Neckar) war die Differenz sogar noch stärker: mit -12% (Rhein) und -16% (Rheinzuflüsse). Am geringsten war der Rückgang der Verkehrsleistung auf der Donau, mit -5%.
- Im ersten Quartal 2020 begannen die Auswirkungen der Covid-19-Krise im März 2020 spürbar zu werden. Ein Blick auf die detaillierte Beförderungsstatistik für die ersten fünf Monate des Jahres 2020 zeigt, dass der stärkste Rückgang bei der Beförderung auf dem Rhein bei der Kohle stattfand, ein Segment, das aus strukturellen Gründen schon vor der Covid-19-Krise Mengen verlor. Die Beförderung von

Eisenerz ging um 15% zurück, da sich hier die zwischenzeitliche Schließung der Automobilfabriken auswirkte.

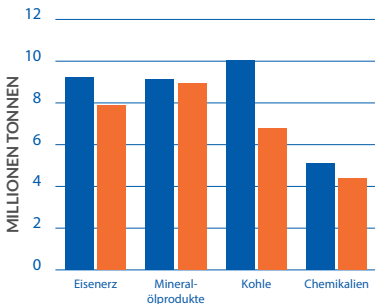
- Chemikalien verloren 8% und Sande, Steine und Kies 12%. Bei der Beförderung stromabwärts registrierten Getreide und Mineralölprodukte ein Plus von jeweils 13%. Der Getreidetransport profitierte von einem guten Erntejahr. Der Anstieg bei den Mineralölprodukten erklärt sich durch den starken Rückgang der Ölpreise im Frühling 2020, der eine frühe Wiederauffüllung der Heizöldepots auslöste und daher den Transport dieser Produkte auf dem Rhein verstärkte. Diese Effekte ließen jedoch laut Informationen des deutschen Bundesamts für Güterverkehr im Herbst 2020 wieder nach.

ABBILDUNGEN 2 UND 3: DIE BEFÖRDERUNGSMENGE AUF DEM RHEIN STROMAUF- UND -ABWÄRTS FÜR WICHTIGE GÜTERSEGMENTE (IN MILLIONEN TONNEN, FÜR DIE ERSTEN FÜNF MONATE 2019 UND 2020)

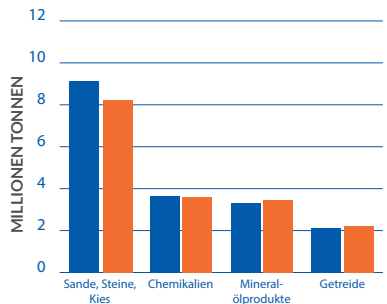
Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Destatis

■ 2019, M1-M5 ■ 2020, M1-M5

RHEIN, BEFÖRDERUNG STROMAUFWÄRTS



RHEIN, BEFÖRDERUNG STROMABWÄRTS

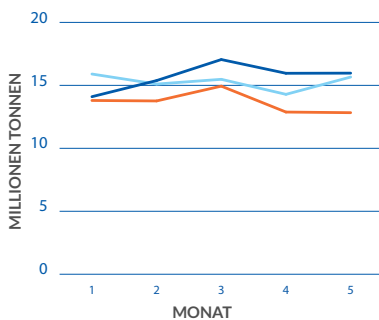


ABBILDUNGEN 4 BIS 7: **MONATLICHER GÜTERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN** (IN DEN ERSTEN FÜNF MONATEN 2018, 2019 UND 2020, STROMAUFWÄRTS UND STROMABWÄRTS)

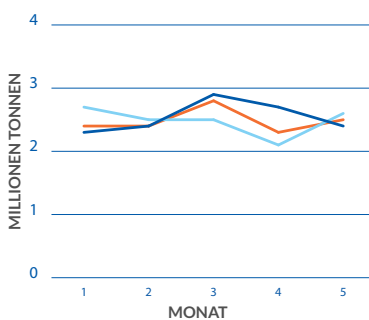
Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Destatis

2018 2019 2020

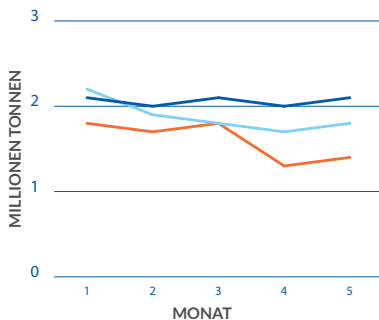
GESAMTGÜTERVERKEHR



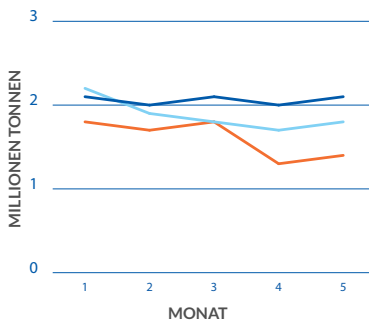
MINERALÖLPRODUKTE



EISENERZE



KOHLE



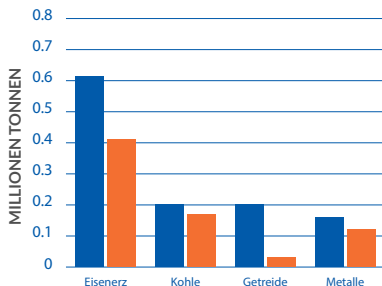
- In der Donauschifffahrt, für welche die Daten vom Messpunkt Mohács an der mittleren Donau in Südungarn verwendet wurden, gibt es eine gewisse Parallele zur Rheinschifffahrt. Tatsächlich verlor Eisenerz auch auf der Donau Mengen, während die Getreidebeförderung zunahm. Im April 2020, mitten in der Covid-19-Pandemie, war die Menge an exportiertem Getreide aus den Häfen der mittleren Donau stromabwärts viermal höher als im April 2019. Dies zeigt, dass die Binnenschifffahrt in der Lage war, eine wichtige Rolle bei der Aufrechterhaltung von logistischen Ketten in einem fundamentalen Wirtschaftssektor zu spielen.
- In den ersten fünf Monaten des Jahres 2020 wurde Eisenerz, das wichtigste Gütersegment bei der Beförderung stromaufwärts auf der Donau, stark von der rückläufigen Stahl- und Automobilproduktion in Europa beeinflusst. Es verlor rund 33% im Vergleich zu den ersten fünf Monaten im Jahr 2019.

ABBILDUNGEN 8 UND 9: DIE BEFÖRDERUNGSMENGE AUF DER DONAU STROMAUF- UND -ABWÄRTS FÜR WICHTIGE GÜTERSEGMENTE (IN MILLIONEN TONNEN, FÜR DIE ERSTEN FÜNF MONATE 2019 UND 2020)*

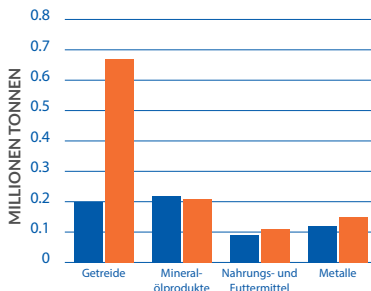
Quelle: Marktbeobachtungsbericht Donaukommission
 * Auf der mittleren Donau bei Mohács / Südungarn

■ 2019, M1-M5 ■ 2020, M1-M5

DONAU, BEFÖRDERUNG STROMAUFWÄRTS



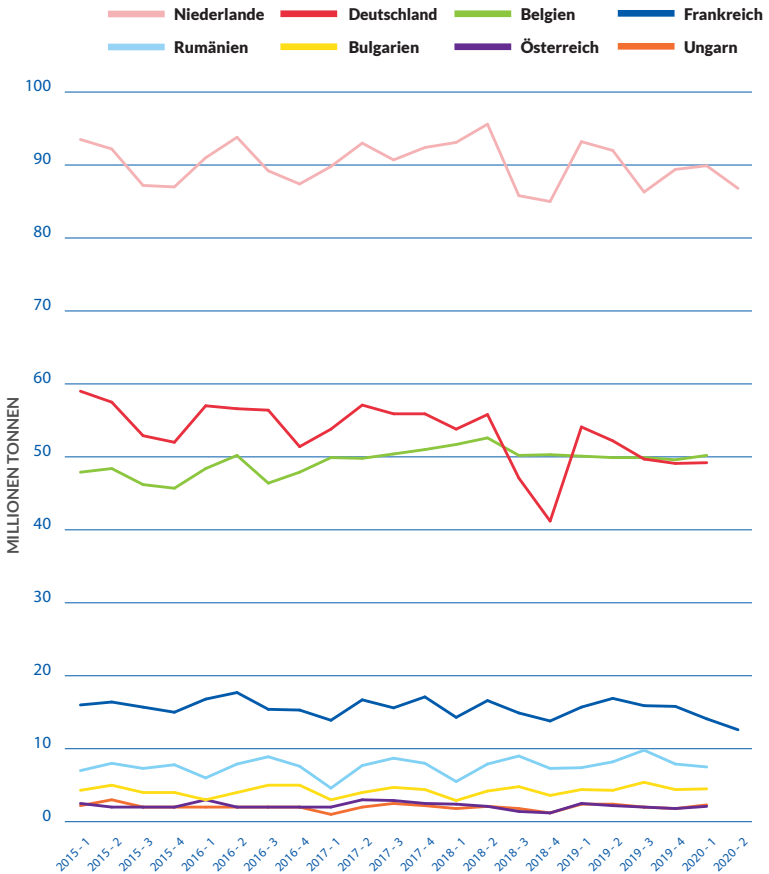
DONAU, BEFÖRDERUNG STROMABWÄRTS



TRANSPORTVOLUMEN IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

ABBILDUNG 10: TRANSPORTVOLUMEN DER BINNENSCHIFFFAHRT (QUARTALZAHLEN - IN MILLIONEN TONNEN)

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave]. Für Belgien wurden die Zahlen von Statbel für die Quartale 2019 und 2020 entsprechend der Daten korrigiert, die von den Wasserstraßenverwaltungen in Belgien (De Vlaamse Waterweg und SPW Service Public de Wallonie) zur Verfügung gestellt wurden.

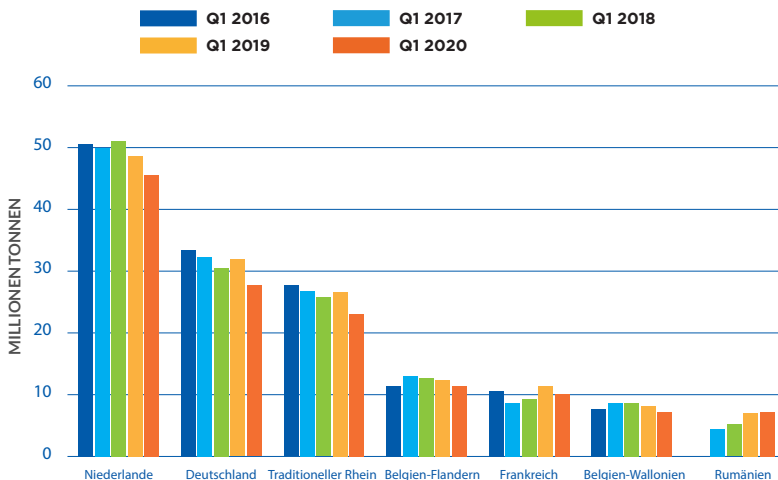


TROCKENGÜTER-, FLÜSSIGGÜTER- UND CONTAINERTRANSPORT

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Rumänisches Institut für Statistik

Hinweis: für Frankreich und Wallonien gibt es keine unterjährigen Containerstatistiken in Tonnen. Daher wurde angenommen, dass die Produktgruppe "Maschinen/andere Güter" hauptsächlich den Containertransport umfasst.

ABBILDUNG 11: **TROCKENGÜTERTRANSPORT** (IN MILLIONEN TONNEN)



**IN DEN WICHTIGSTEN
 BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN FOLGTE
 DER TROCKENGÜTERTRANSPORT IN DEN
 VERGANGENEN JAHREN EINEM MEHR ODER
 WENIGER NEGATIVEN TREND, LEDIGLICH
 FRANKREICH UND RUMÄNIEN BILDETEN
 EINE AUSNAHME.**

ABBILDUNG 12: FLÜSSIGGÜTERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)

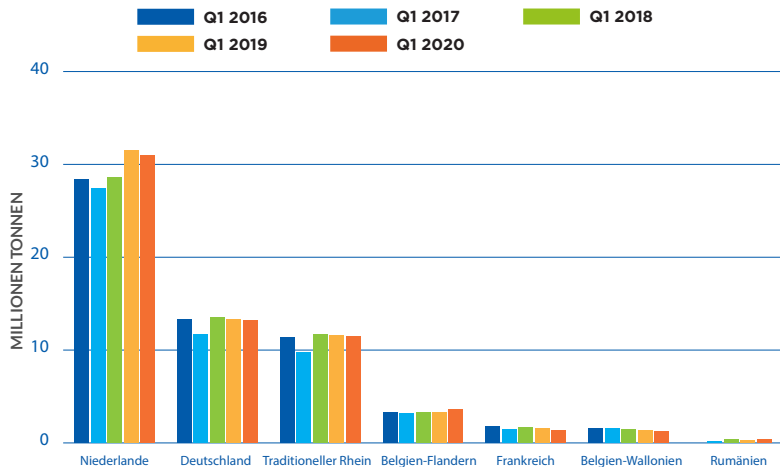
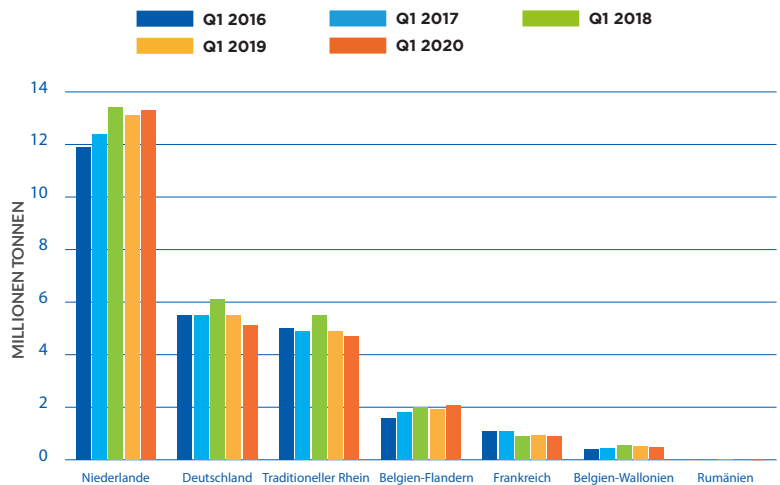


ABBILDUNG 13: CONTAINERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)



- Der Trend der Energiewende, der zu weniger Kohlebeförderung führt, setzte sich auch im ersten Quartal 2020 fort. Die Covid-19-Krise entfaltete im ersten Quartal nur im März gewisse Auswirkungen. Um die Auswirkungen von Covid-19 zu untersuchen, werden Daten für das zweite Quartal 2020 benötigt. Diese Daten waren zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts für die Niederlande, Rumänien und Frankreich verfügbar.
- Für die Niederlande zeigen sich in diesem zweiten Quartal 2020 nur begrenzte Rückgänge im Güterverkehr. Die Binnenschiffahrtsszahlen in den Niederlanden gingen im zweiten Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 6% zurück. Nach diesen (vorläufigen) Daten, gab es in den Niederlanden einen Rückgang der Trockengüterbeförderung von 9% im zweiten Quartal 2020 (im Vergleich zu Q2 2019). Flüssiggüter verloren nur 1% und der Containertransport 3%. Dieses recht positive Ergebnis für Flüssiggüter spiegelt das Auffüllen der Speichertanks für Mineralölprodukte wieder, auf Grund der gesunkenen Ölpreise im März.
- Die rumänischen Daten zeigen Trends, die auch beim Blick auf die Daten für die mittlere Donau bei Mohács beobachtet wurden: einen starken Rückgang der Eisenerzbeförderung und einen starken Anstieg beim Getreidetransport. Diese Trends können durch den Rückgang der europäischen Stahlproduktion im Frühjahr 2020 erklärt werden. Der starke Anstieg der Getreidebeförderung spiegelt den Anstieg des Getreideexports aus den Häfen der mittleren Donau in die Region der unteren Donau (Schwarzmeerraum) wieder.



**TABELLE 1: UMFANG DER GÜTERBEFÖRDERUNG IN RUMÄNIEN
IN Q2 2020 IM VERGLEICH ZU Q2 2019 (IN MILLIONEN TONNEN)**

Quelle: Rumänisches Institut für Statistik (<https://insse.ro/cms/en/content/harbour-transport-goods-and-passengers-semi2020>)

	Q2 2019	Q2 2020	Änderung in %
Gesamtverkehr	8,19	7,55	-7,9
Eisenerze	2,85	1,50	-47,4
Getreide	1,44	2,40	+66,4
Sande, Steine, Kies	1,95	2,07	+6,2
Andere Trockengüter	0,49	0,47	-4,7
Kohle	0,51	0,38	-24,5
Metalle	0,40	0,30	-25,4
Mineralölprodukte	0,42	0,23	-43,5

- In Frankreich ging auf Grund der zwischenzeitlichen Schließung wichtiger Baustellen die Beförderung im größten Gütersegment (Sande, Steine, Kies) in Q2 2020 um fast 35% zurück, die Beförderungsaktivität im zweitgrößten Segment (landwirtschaftliche



Erzeugnisse, Getreide) stieg jedoch geringfügig an (+0,8%). Dieses Segment profitierte von der guten Erntesaison 2019/2020. Alle anderen Gütersegmente verzeichneten einen Rückgang. Insgesamt ging der Binnenschiffsverkehr in Frankreich im zweiten Quartal 2020 um 23,6% zurück.

TABELLE 2: UMFANG DER GÜTERBEFÖRDERUNG IN FRANKREICH IN Q2 2020 IM VERGLEICH ZU Q2 2019 (IN MILLIONEN TONNEN)

Quelle: VNF

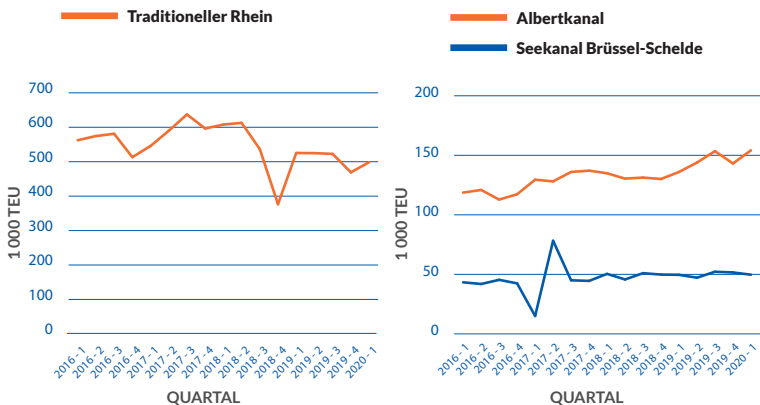
	Q2 2019	Q2 2020	Änderung in %
Gesamtverkehr	14,8	11,3	-23,6
Sande, Steine, Kies	6,64	4,33	-34,8
Getreide	3,03	3,06	+0,8
Mineralölprodukte	0,96	0,87	-9,8
Maschinen, Geräte	0,89	0,79	-10,9
Nahrungsmittelerzeugnisse	0,92	0,65	-29,1
Chemikalien	0,52	0,46	-11
Düngemittel	0,39	0,35	-8,6



ABBILDUNGEN 14 BIS 19: ENTWICKLUNG DES CONTAINER-TRANSPORTS AUF AUSGEWÄHLTEN EUROPÄISCHEN WASSERSTRASSEN (IN 1 000 TEU)

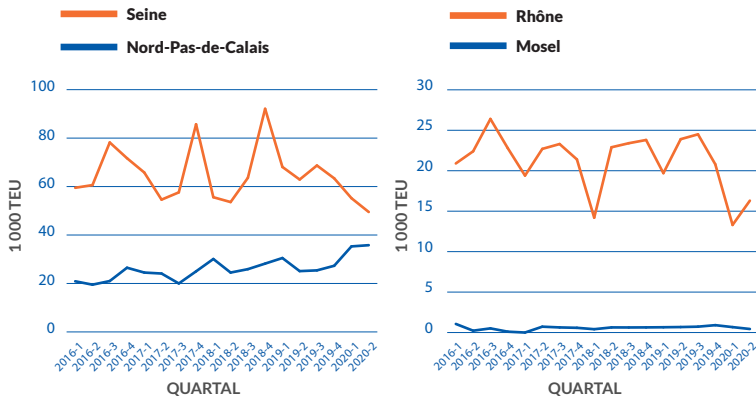
Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, VNF

- Auf dem Rhein lag das Ergebnis in TEU im Q1 2020 6,2% höher als im Q4 2019, aber auch 5,1% niedriger als im Q1 2019. Der Albertkanal steigerte sein Ergebnis um 7,4% im Vergleich zu Q4 2019 und sogar um 13,4% im Vergleich zu Q1 2019.

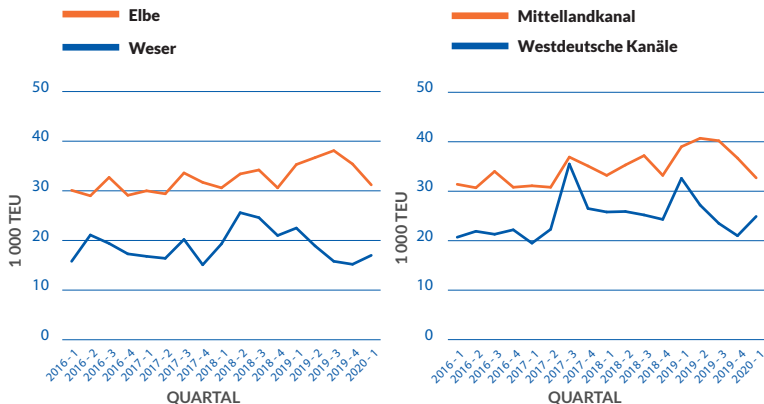


DER CONTAINERTRANSPORT AUF DEM RHEIN HAT NOCH NICHT WIEDER DAS NIVEAU ERREICHT, AUF DEM ER SICH VOR DEM NIEDRIGWASSERJAHR 2018 BEFAND.

- Während der Containertransport auf der Seine und der Rhône unter der Covid-19-Krise litt, stieg er in der Region Nord-Pas-de-Calais sogar an, und pendelte sich in Q2 2020 auf einem Allzeithoch ein.



- Der Containertransport auf der Elbe und dem Mittellandkanal zeigte fallende TEU-Mengen in Q4 2019 und in Q1 2020. Auf der Weser und den westdeutschen Kanälen nahmen die TEU-Mengen in Q1 2020 leicht zu.





02

BETRIEBS- BEDINGUNGEN

- In der Rheinregion folgten die Frachtraten für Trockengüter in der ersten Hälfte des Jahres 2020 einem Abwärtstrend. Die Spotmarkt-Raten für Kohle, Eisenerz und Metalle waren in der Rheinregion rund 21-22% niedriger als in der ersten Jahreshälfte 2019. Die Frachtraten für Sande, Steine, Kies und landwirtschaftliche Erzeugnisse gingen ebenfalls zurück, aber in einem geringeren Ausmaß.
- Die Spotmarkt-Frachtraten für Mineralölprodukte sanken überwiegend in der ersten Jahreshälfte 2020, der Monat Mai bildete die einzige Ausnahme, als die Rückkehr zum 24-Stunden-Betrieb der Schleusen am Oberrhein eine zwischenzeitliche Aufwärtsbewegung bei den Frachtraten auslöste (auf Grund der größeren Transportnachfrage).
- Die Umsatzentwicklung pro Land zeigt einen begrenzten Rückgang beim Gütertransport, aber einen sehr deutlichen Rückgang im Passagierverkehr. Bei den französischen Passagierschiffahrtsunternehmen war der Umsatz im zweiten Quartal des Jahres 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 91% niedriger.

■ AUSWIRKUNG DER WASSERSTÄNDE

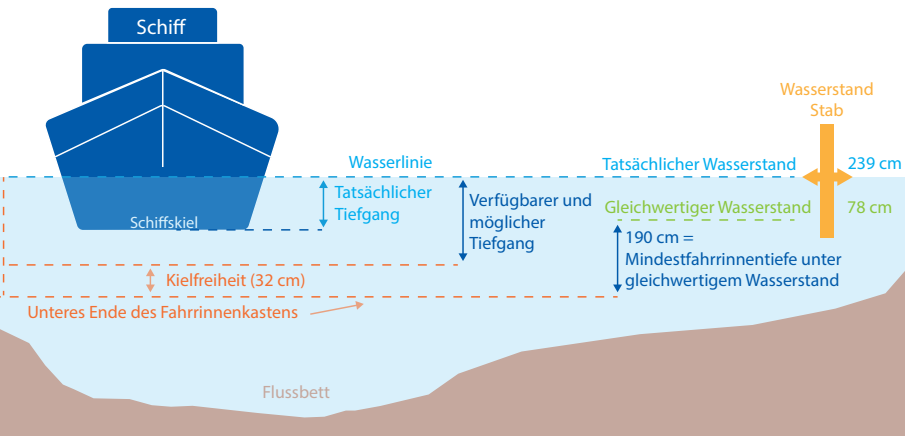
- Der verfügbare oder mögliche Tiefgang eines Schiffes ist ein wichtiger ökonomischer Parameter. Ein hoher verfügbarer Tiefgang ermöglicht hohe Beladungsgrade, schafft daher Skaleneffekte und hohe Beförderungsmengen, und verringert die Kosten pro Einheit. Ein detailliertes Modell für die Abschätzung der Auswirkung von Niedrigwasserständen auf die Ladekapazität von verschiedenen Binnenschiffstypen wurde kürzlich in der Zeitschrift *European Journal of Transport Infrastructure Research* veröffentlicht.¹ Die Binnenschifffahrt als Ganzes könnte durch hohe Beladungsgrade Modal-Shift-Anteile auf dem Transportmarkt gewinnen.
- Der verfügbare oder mögliche Tiefgang eines Binnenschiffes kann auf der Basis des tatsächlichen Wasserstands, des gleichwertigen Wasserstands und der Mindesttiefe der Fahrrinne berechnet werden, die von der Wasserstraßenverwaltung unter der Bedingung des gleichwertigen Wasserstands garantiert wird. Zusätzlich muss ein Sicherheitsabstand unter dem Kiel (Kielfreiheit) berücksichtigt werden.² Der gleichwertige Wasserstand bezieht sich auf einen Niedrigwasserstand, der über ein 30-Jahresmittel betrachtet an nicht mehr als 20 eisfreien Tage pro Jahr unterschritten wird.
- Die Abbildung 1 zeigt ein Schiff, das mit einem bestimmten tatsächlichen Tiefgang (auf Grund eines bestimmten Ladungsgewichts) fährt, an der Pegelmesstation Kaub/Mittelrhein. An dieser Pegelmesstation beträgt der gleichwertige Wasserstand 78 cm, und die damit zusammenhängende Mindestfahrrinntiefe 190 cm. Für die Kielfreiheit werden 32 cm angenommen. Das gewählte Datum für die Berechnung des verfügbaren oder möglichen Tiefgangs in dieser Abbildung ist der 3. September 2020, an dem die tatsächlichen Wasserstände im Durchschnitt 239 cm betragen.

¹ Van Dorsser, C. et al. *Effect of low water on loading capacity of inland ships*. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, v. 20, n. 3, S. 47-70, Sep. 2020. ISSN 1567-7141. Verfügbar unter: <https://journals.open.tudelft.nl/ejtir/article/view/3981>

² Möglicher oder verfügbarer Tiefgang = Mindesttiefe der Fahrrinne + (tatsächlicher Wasserstand - gleichwertiger Wasserstand) - Kielfreiheit

ABBILDUNG 1: TATSÄCHLICHER WASSERSTAND, TATSÄCHLICHER TIEFGANG, GLEICHWERTIGER WASSERSTAND, MINDESTFAHRRINNTIEFE UND MÖGLICHER ODER VERFÜGBARER TIEFGANG BEI KAUB/MITTELRHEIN*

Quelle: ZKR basierend auf Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) (2015)
*Die Abstände in dieser Zeichnung sind nicht skaliert.



- Das Beispiel oben zeigt, dass das Schiff mehr Gewicht hätte laden können, da es den verfügbaren oder möglichen Tiefgang an diesem Tag bei Kaub nicht vollständig ausschöpft.
- Aus der Sicht der deutschen Wasserstraßenverwaltung genügt für ein Flussbett mit Sand- oder Kiesboden eine Kiefreiheit von mindestens 20 cm. Die Kiefreiheit in einem felsigen Flussbett sollte zwischen 20 cm und 40 cm betragen.

- Die folgenden Abbildungen zeigen den verfügbaren Tiefgang für verschiedene wichtige Messstationen auf dem Rhein und der Donau bis August 2020.³

ABBILDUNGEN 2 UND 3: AUSWIRKUNG DER WASSERSTÄNDE - VERFÜGBARER ODER MÖGLICHER TIEFGANG VON SCHIFFEN AN WICHTIGEN MESSSTATIONEN ENTLANG DES RHEINS UND DER DONAU (IN CM)

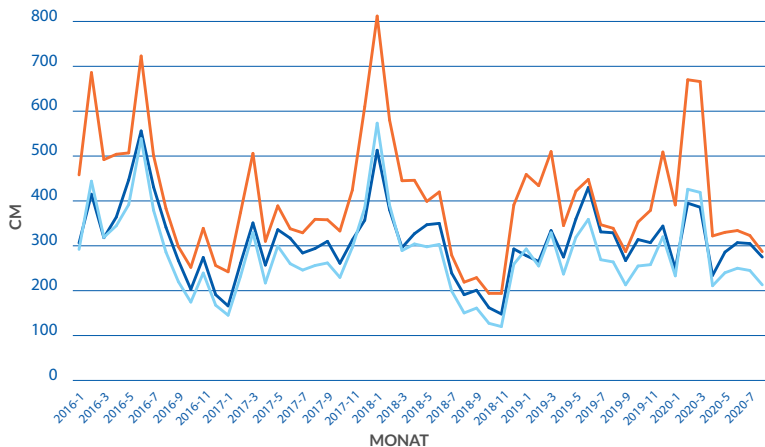
Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, bereitgestellt von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), und auf Daten vom Bundesland Niederösterreich (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)

RHEIN

— Duisburg, Niederrhein (DE)

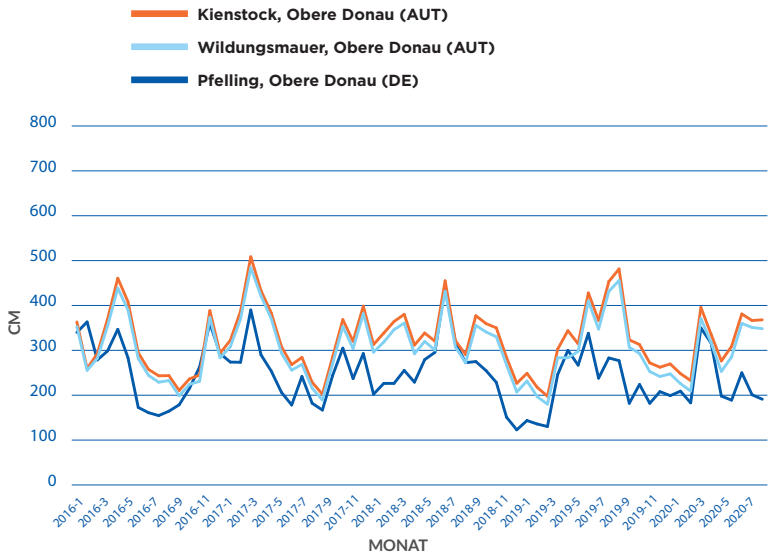
— Maxau, Oberrhein (DE)

— Kaub, Mittelrhein (DE)



³ In diesen Berechnungen wurden folgende Werte für die Kielfreiheit angenommen: 32 cm für Kaub, 21 cm für Maxau, 27 cm für Duisburg und 40 cm für die drei Donau-Messstationen. Die Werte bezüglich der Stationen am Rhein sind in einem Bericht der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft veröffentlicht (siehe den Artikel der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft), in: SVS Aktuell, Dez. 2018/Jan. 2019, Seiten 7 und 8, verfügbar unter: http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf. Die Werte bezüglich der Donau werden von viadonau empfohlen.

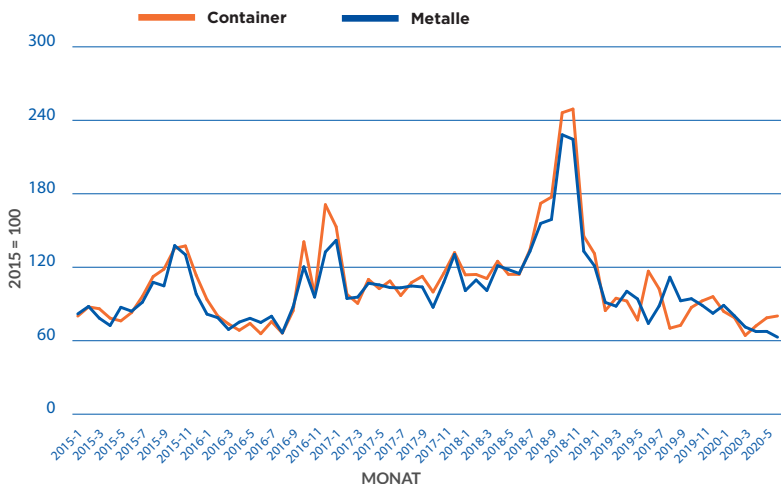
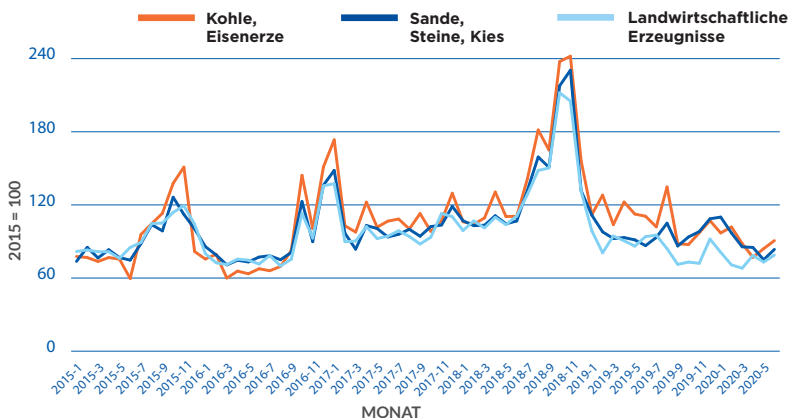
DONAU



FRACHTRATEN IM RHEIN- UND DONAUGEBIET

ABBILDUNGEN 4 UND 5: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR TROCKENGÜTER IN DER RHEINREGION (INDEX 2015 = 100)

Quelle: Panteia

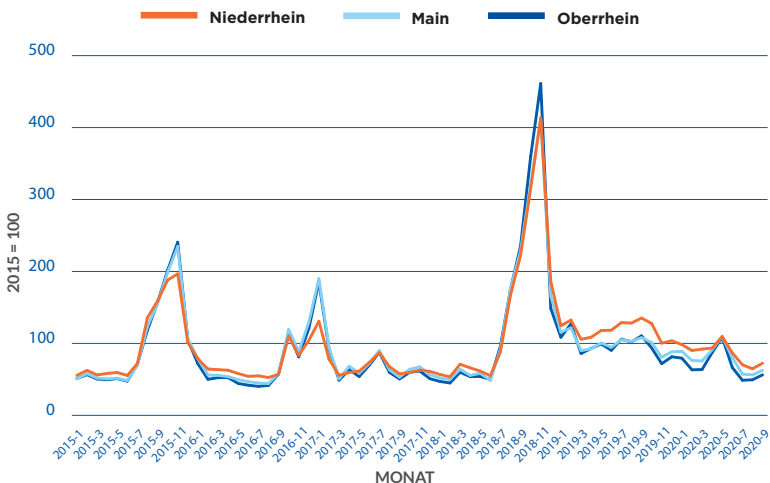


- Die Spotmarkt-Frachtraten für Trockengüter in der Rheinregion gerieten in der ersten Hälfte des Jahres 2020 unter Druck. Laut den von Panteia gesammelten Daten erlebten die Frachtraten für Kohle, Eisenerz und Metalle den stärksten Rückgang im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019, mit -22% (Kohle und Eisenerz) und -21% (Metalle). Der strukturelle Rückgang beim Kohletransport und die negativen Auswirkungen von Covid-19 auf die Stahl- und Automobilproduktion können diesen Trend weitgehend erklären.
- Für Sande, Steine und Kies, sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse war der Rückgang der Frachtraten etwas geringer (jeweils -6% und -17%). Die Frachtraten im Containertransport (Spotmarktraten) waren in der ersten Hälfte des Jahres 2020 23% niedriger als im Vorjahreszeitraum. Dabei ist zu beachten, dass die meisten Containerschiffe im Rahmen eines Zeitchartervertrags betrieben werden. Die in der Grafik gezeigte Entwicklung betrifft Spotmarkt-Frachtraten und kann sich daher von Zeitcharterraten unterscheiden.

ABBILDUNG 6: FRACHTRATENENTWICKLUNG FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN (INDEX 2015 = 100)*

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf PJK International

* PJK sammelt Frachtraten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel von Flüssiggütern. Die ZKR übertrug diese Werte in einen Index mit dem Basisjahr 2015. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.

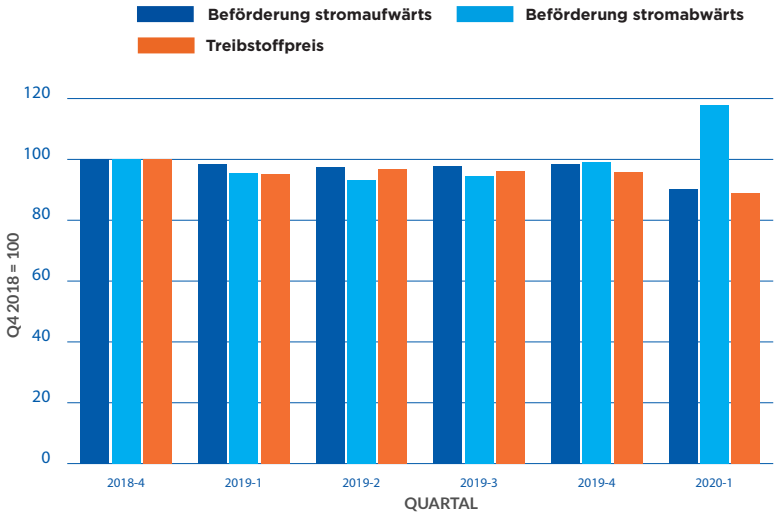


- Faktoren, die die Spotmarkt-Frachtraten für den Flüssiggütertransport auf dem Rhein in der ersten Hälfte des Jahres 2020 unterstützten, waren die niedrigen Ölpreise und relativ niedrige Wasserstände (siehe die Abbildungen weiter oben).
- Niedrige Spotmarkt-Ölpreise in Verbindung mit einer 'Contango'⁴-Lage an den Ölterminmärkten bedeutete, dass es Importeure als profitabel ansahen, Mineralölprodukte zu importieren und zu lagern, wobei Lagerhaltungskosten und Preisrisiko durch den zukünftigen Marktpreis abgedeckt werden.
- Anfang Mai 2020 brachte die Rückkehr zum 24-Stunden-Betrieb der Schleusen am Oberrhein einige zusätzliche, temporäre Transportaktivität, widergespiegelt durch eine plötzliche Aufwärtsbewegung bei den Frachtraten.
- Dieser Effekt ließ im Juni und den folgenden Monaten nach, so dass die Frachtraten sanken. Im Juli, August und September 2020 waren die Frachtraten für Gasöl viel niedriger als in den entsprechenden Monaten des Vorjahres. Für den Niederrhein lag die durchschnittliche Differenz in Q3 2020 im Vergleich zum Vorjahr bei -47%, für den Oberrhein sogar bei -51% und für den Main bei -57%. Diese starken Rückgänge im Herbst 2020 können dadurch erklärt werden, dass die üblichen Auffüllereffekte für Heizöl in diesem Zeitraum kaum vorhanden waren, da die Lager bereits im Frühling, als die Ölpreise stark sanken, wieder aufgefüllt wurden (siehe Kapitel 1).
- In Q1 2020 lagen die Frachtraten der Donauschifffahrt - stromabwärts um -24% höher als in Q1 2019. Es war der Anstieg der Beförderung von Getreide stromabwärts (siehe Kapitel 1), der diese Aufwärtsentwicklung auslöste. Beim Transport stromaufwärts gingen die Frachtraten (-9%) auf Grund der rückläufigen Eisenerztransporte in den ersten Monaten des Jahres 2020 zurück (siehe Kapitel 1). Es gab auch einen Rückgang der Treibstoffpreise auf Grund der gesunkenen Mineralölpreise, um -7% im Vergleich zu 2019.

⁴ Contango bezeichnet eine Situation, in der die Spotmarkt-Preise unter den Preisen für eine zukünftige Lieferung von Mineralölprodukten liegen.

ABBILDUNG 7: FRACHTRATENENTWICKLUNG IN DER DONAUSCHIFFFAHRT (INDEX Q4 2018 = 100)

Quelle: Marktbeobachtungsbericht der Donaukommission

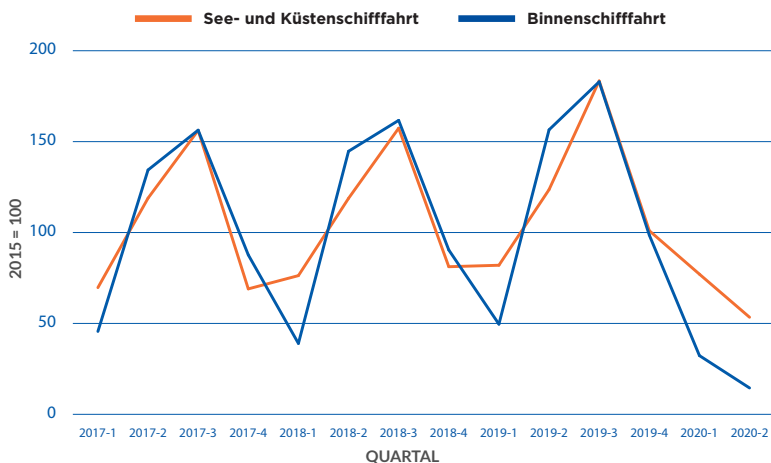


GETREIDE IST DAS WICHTIGSTE GÜTERSEGMENT IM STROMABWÄRTS VERLAUFENDEN VERKEHR AUF DER DONAU. GETREIDELIEFERUNGEN VON DER MITTLEREN DONAU ZUM SCHWARZEN MEER LEGTEN 2020 KRÄFTIG ZU. DIES WIRKTE SICH POSITIV AUF DIE FRACHTRATEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG STROMABWÄRTS AUF DER DONAU AUS.

VIERTELJÄHRLICHE UMSATZENTWICKLUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT PRO LAND IN EUROPA

ABBILDUNG 8: UMSATZENTWICKLUNG DER FRANZÖSISCHEN
PASSAGIERSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN (INDEX 2015 = 100)

Quelle: INSEE - Indice de chiffres d'affaires



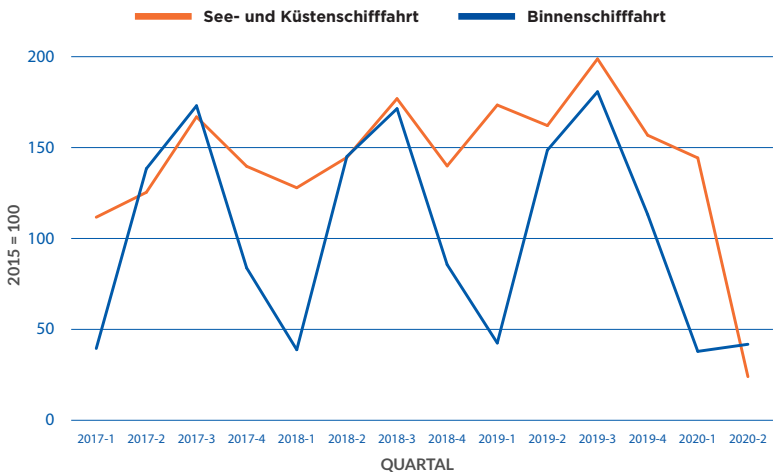
- Im ersten Quartal 2020 lag der Umsatz der Unternehmen der Passagierbinnenschiffahrt in Frankreich 35% unter dem Wert des ersten Quartals 2019. Im zweiten Quartal 2020 fiel der Umsatz der Binnenschiffahrt um 91% geringer aus als im Vorjahreszeitraum.
- Mitte März, zu der Zeit, in der die Kreuzfahrtsaison normalerweise startet, wurde die komplette Branche des Passagierverkehrs (Flusskreuzfahrten und Tagesausflugsfahrten) vollständig gestoppt. Erst ab Ende Mai nahmen einige Tagesausflugsschiffe und kleine

Kreuzfahrtschiffe ihre Aktivität wieder auf, wenn auch mit einer recht eingeschränkten Anzahl an Passagieren. Größere Kreuzfahrtschiffe durften erst ab der ersten Julihälfte wieder fahren.⁵ Es nahmen aber nicht alle großen Kreuzfahrtschiffe ihren Betrieb wieder auf. Die Viking River Cruises beispielsweise, ein Unternehmen, das Flusskreuzfahrten weltweit anbietet, entschied sich dafür, den Betrieb all ihrer Kreuzfahrtschiffe bis Ende 2020 auszusetzen.

- Der harte Umsatzrückgang in Frankreich kann durch das nahezu vollständige Ausbleiben von Touristen aus Übersee (US-Amerikanern, Kanadiern, Australiern) und Großbritannien erklärt werden. Diese Quellmärkte spielen als Kunden für die Passagierschifffahrt in Frankreich eine wesentliche Rolle, insbesondere im Segment Kreuzfahrtverkehr (sowohl große als auch kleine Kreuzfahrtschiffe).

ABBILDUNG 9: UMSATZENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN PASSAGIERSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN (INDEX 2015 = 100)

Quelle: Destatis

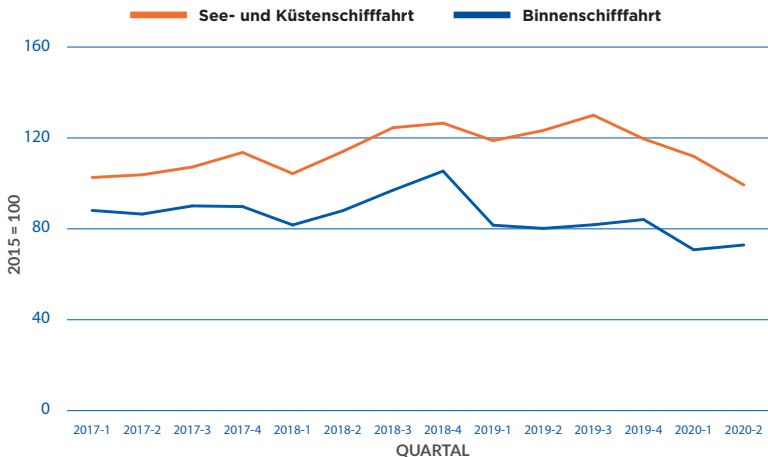


⁵ Siehe den Artikel im Magazin NPI « Accompagner les entreprises, une priorité absolue », September 2020

- Die Umsatzentwicklung der deutschen Passagierschiffahrtsunternehmen ging im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 11% zurück. Im zweiten Quartal 2020 lag der Umsatz auf Grund der Absagen der Flusskreuzfahrten und Tagesausflüge in großem Umfang, 72% unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Es ist anzumerken, dass dieser Rückgang geringer ausfiel als in Frankreich, auf Grund der erklärten Struktur der Nachfrageseite entsprechend der Nationalitäten. In der See- und Küstenschiffahrt war der Rückgang mit 85% sogar noch höher.

ABBILDUNG 10: UMSATZENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN (INDEX 2015 = 100)

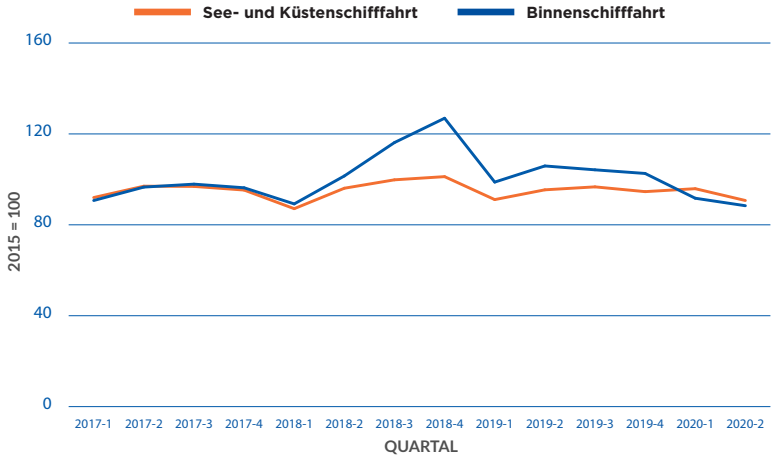
Quelle: Destatis



- Beim Vergleich der See-/Küstenschiffahrt mit der Binnenschiffahrt kann beobachtet werden, dass sich der Umsatzrückgang bei der Güterbeförderung bei der Binnenschiffahrt im zweiten Quartal 2020 auf -9% beläuft, während er bei der See-/Küstenschiffahrt bei -19% liegt. Im deutschen Frachtsektor hat die Covid-19-Pandemie daher eine stärkere Auswirkung auf den Umsatz im maritimen Segment als in der Binnenschiffahrt. Diese Zahlen bestätigen auch, dass der Umsatz bei der Güterbeförderung weniger betroffen war als der Umsatz im Passagierverkehr.

ABBILDUNG 11: UMSATZENTWICKLUNG DER NIEDERLÄNDISCHEN VERKEHRSUNTERNEHMEN (INDEX 2015 = 100)

Quelle: CBS



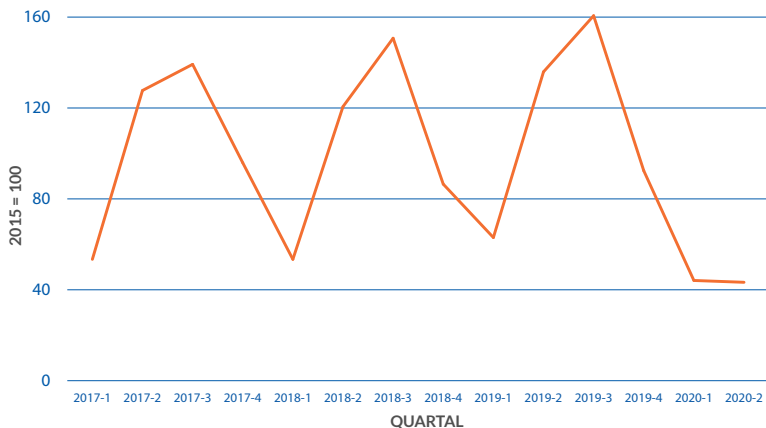
- Im niederländischen Verkehrssektor wird der Umsatz der Binnenschifffahrt (Güter- und Passagierverkehr zusammengenommen) von der Güterbeförderung dominiert (92% des Gesamtumsatzes). Im ersten Quartal 2020 sank der Gesamtumsatz um 7% (im Vergleich zum Vorjahreszeitraum), während es einen Anstieg von 5% in der See- und Küstenschifffahrt gab. Im zweiten Quartal 2020 belief sich der Rückgang gegenüber dem Vorjahr auf -17% in der Binnenschifffahrt und auf -5% im See- und Küstenverkehr.
- Obwohl für den Passagierverkehr in den Niederlanden keine eigenen Zahlen vorliegen, können einige Erfahrungen der Schifffahrtsunternehmen bereits etwas Licht auf die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie werfen. Ein Artikel über ein Tagesausflugsschifffahrtsunternehmen, aktiv auf dem Fluss IJssel, gibt einen Umsatzrückgang von 70% im März und April an.⁶ Inzwischen erholt sich die Branche, aber mit einer niedrigen Kapazitätsauslastung. Eines der Schiffe des besagten Unternehmens etwa besitzt eine Kapazität von 250 Passagieren, kann aber gegenwärtig nur 70 Passagiere aufnehmen, um die aktuellen Hygienevorschriften zu erfüllen.

⁶ Siehe den Artikel "Rederij Celjo signaleert licht herstel rond-en partyvaart", in: Weekblad Schuttevaer, 2 September 2020

- Es gibt auch einige Fälle von Passagierschiffahrtsunternehmen, deren Umsatz von Covid-19 nicht negativ betroffen war. Ein Unternehmen mit drei kleinen historischen Wassertaxis (mit einer Kapazität unter 10 Passagieren) in Dordrecht berichtet beispielsweise, dass sie den Rückgang der Zahl ausländischer Touristen durch die Intensivierung ihrer Marketingaktivität in der Region mit dem Fokus auf die lokale Bevölkerung kompensieren konnten.⁷

ABBILDUNG 12: UMSATZENTWICKLUNG DER ÖSTERREICHISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN (INDEX 2015 = 100)

Quelle: Eurostat [sts_setu_q]



- In Österreich ist der Anteil der Passagierschiffahrt am Gesamtumsatz und der Gesamtbeschäftigung in der Binnenschiffahrt höher als der Anteil der Güterbeförderung.⁸ Im zweiten Quartal 2020 konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Rückgang von 68% im Gesamtumsatz der österreichischen Binnenschiffahrt beobachtet werden, ein ähnlicher Effekt wie im deutschen Passagierverkehr, bei dem der Rückgang 72% betrug.

⁷ Siehe den Artikel in Weekblad Schuttevaer: "Rondvaartschip Si Barone beleeft beste seizoen ooit", 7 September 2020

⁸ Es gibt keine aktuellen Zahlen für die Umsatzanteile von Güter- und Passagierverkehr in Österreich. Die jüngsten verfügbaren Zahlen liegen für das Jahr 2014 vor, und sie zeigen für den Passagierverkehr einen Anteil von 56% am Umsatz der gesamten Binnenschiffahrt. Es ist davon auszugehen, dass dieser Anteil in den Jahren 2015-2019 weiter gestiegen ist, auf Grund des fehlenden Wachstums im Güter- und der zunehmenden Aktivität im Passagierverkehr.

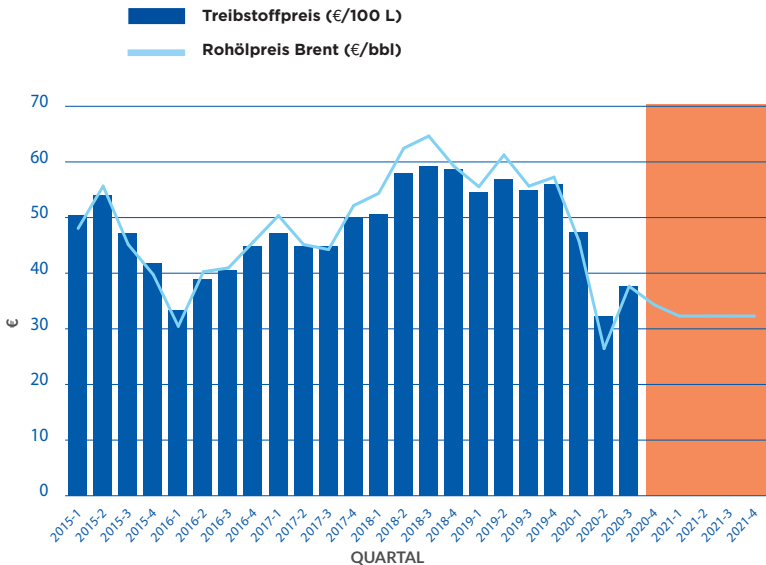
■ KOSTENENTWICKLUNG

- Die Treibstoffkosten werden auf Basis der Gasöl-/Diesel-Preise analysiert, die vom System zur Energiepreisüberwachung des belgischen Wirtschaftsministeriums veröffentlicht werden. Die Preise sind Höchstpreise und gelten für ein Kaufvolumen von mindestens 2 000 Liter Gasöl. Wie die folgende Abbildung zeigt, gibt es einen starken Zusammenhang mit der Entwicklung der Rohölpreise (Brent).

ABBILDUNG 13: MITTLERE TREIBSTOFFPREISE NACH ANGABEN DES BELGISCHEN WIRTSCHAFTSMINISTERIUMS UND ROHÖLPREISE DER SORTE BRENT EINSCHLIESSLICH PROGNOSE*

Quellen: ITB und SPF Economie (Treibstoffpreis), US Energy Information Administration (Ölpreis), Federal Reserve Economic Data (Wechselkurs US-Dollar/Euro)

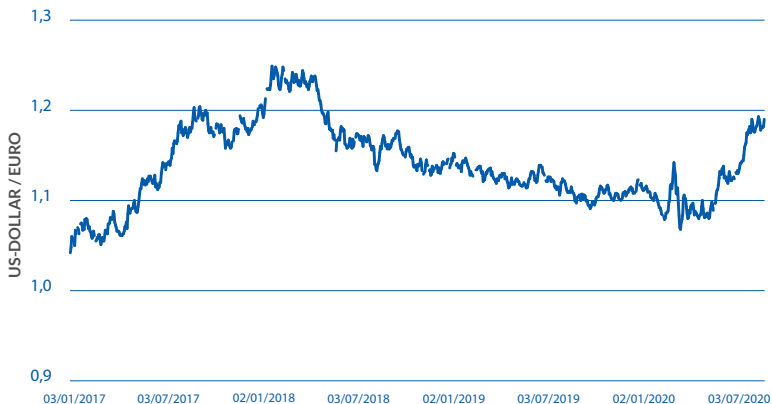
* Ölpreis Prognose vom IMF World Economic Outlook, April 2020. Diese Prognose geht von einer Aufwertung des Euro (= Abwertung des US-Dollar) von 1,18 US-\$ pro Euro im September 2020 bis zu 1,22 US-\$ pro Euro im vierten Quartal 2022 aus. 1 Barrel (bb) = 159 Liter.



- Mit den sinkenden Ölpreisen in der ersten Hälfte des Jahres 2020 sanken auch die Treibstoffpreise und beide Indikatoren stiegen im dritten Quartal 2020 nur leicht. Mit den sinkenden Treibstoffkosten erlebten die Binnenschifffahrtsunternehmen, konfrontiert mit einer nachlassenden Transportnachfrage, einen Rückgang ihrer Betriebskosten.
- Die Treibstoffpreise werden voraussichtlich bis 2021 niedrig bleiben. Neben den niedrigen Ölpreisen spielt die Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro eine weitere Rolle. Dieser Trend begann im Mai 2020 und wird sich voraussichtlich bis 2021 fortsetzen, auf Grund der durch die Covid-19-Krise stärker betroffenen Wirtschaft in den USA im Vergleich zu Europa.⁹

ABBILDUNG 14: WECHSELKURS US-DOLLAR / EURO, US-DOLLAR ZU EINEM EURO (TÄGLICHE DATEN)

Quelle: Federal Reserve Economic Data (<https://fred.stlouisfed.org>)



⁹ Siehe den Artikel im "Handelsblatt", 13. August 2020, mit einem Interview mit dem Wirtschaftsprofessor Dr. Bernd Rürup

- Ein Rückgang der Treibstoffkosten wird auch von Panteia in deren Kostenmonitoring, veröffentlicht im Februar 2020, erwartet. Der Rückgang der Treibstoffkosten ist besonders für kapitalintensive neue Schiffe relevant, die eine große Anzahl an Stunden fahren müssen, um ihre Darlehen zurückzahlen zu können. Neben den Treibstoffkosten werden voraussichtlich auch die Kapitalkosten sinken, da Covid-19 zu sinkenden Zinssätzen führt, da mehr Liquidität die Märkte flutet und die Zinsen gesenkt werden, um die Wirtschaft in Europa anzukurbeln.





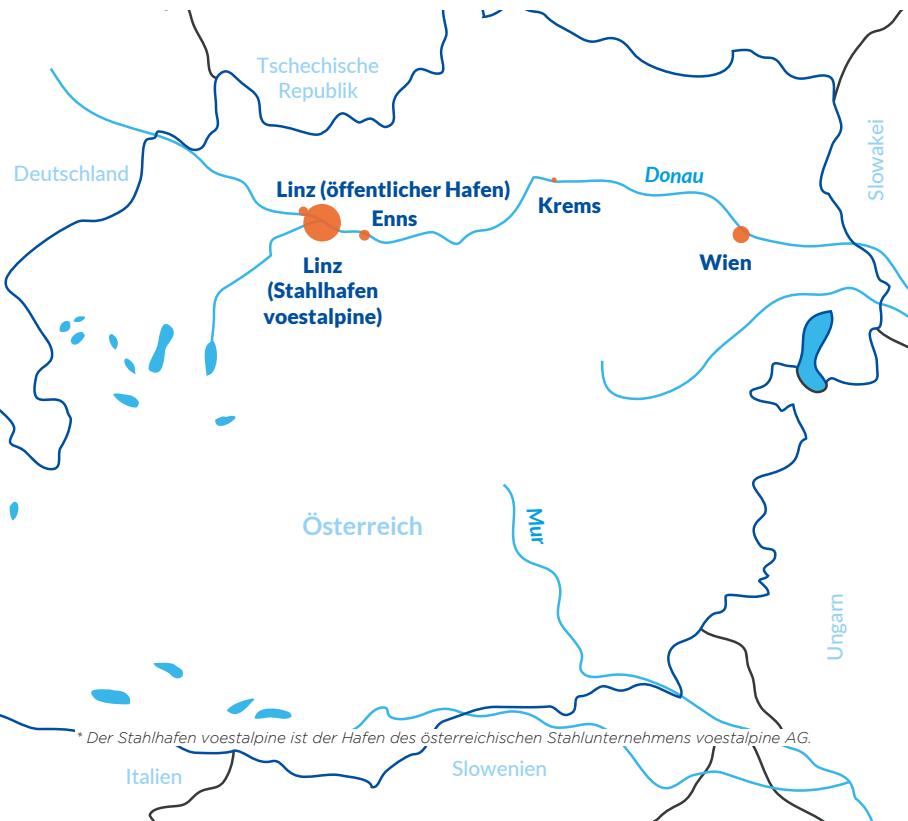
03

FOKUS AUF ÖSTERREICH

- Das Kapitel "Fokus auf" behandelt Österreich, wo im Jahr 2019 landwirtschaftliche Erzeugnisse, Eisenerz und Metallschrott 48% der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen ausmachten. Mineralölprodukte hatten einen Anteil von 17%.
- Der Modal Split-Anteil der Schifffahrt am multimodalen Donau-Korridor (Straße, Schiene, Schiff) ist am höchsten bei Importen aus den östlichen Nachbarländern Österreichs. Innerhalb dieses Korridors erreichte die Donauschifffahrt einen Modal Split-Anteil von 27% im grenzüberschreitenden Importverkehr aus dem Osten.
- Die Passagierschifffahrt auf österreichischen Wasserstraßen setzt sich aus Kreuzfahrten und Tagesausflugsfahrten auf der Donau und den Seen zusammen. Der Kreuzfahrtverkehr ist auf der österreichischen Donau ein schnell wachsendes Geschäft, mit einer Wachstumsrate von 80% zwischen 2010 und 2019. Die Wachstumsrate der Tagesausflugsfahrten auf der österreichischen Donau lag zwischen 2010 und 2019 bei 9%. Beide Segmente litten während des ersten Halbjahres 2020, wie die Umsatzzahlen bestätigen.

WASSERSEITIGER VERKEHR IN ÖSTERREICHS BINNENHÄFEN

Hafen	Wasserseitiger Verkehr 2019 in Millionen Tonnen
Linz (Stahlhafen voestalpine)*	2,696
Wien	1,227
Enns	0,779
Linz (öffentlicher Hafen)	0,665
Krems	0,370

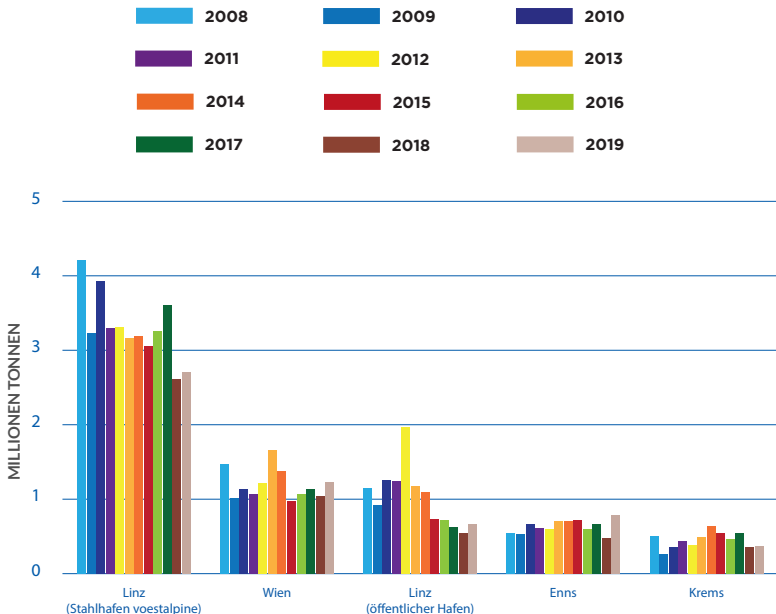


* Der Stahlhafen voestalpine ist der Hafen des österreichischen Stahlunternehmens voestalpine AG.

ABBILDUNG 1: WASSERSEITIGER HAFENVERKEHR IN DEN GRÖSSTEN ÖSTERREICHISCHEN BINNENHÄFEN 2008-2019 (IN MILLIONEN TONNEN)*

Quelle: viadonau

* Im Jahr 2019 machten diese Häfen 82,4% des gesamten wasserseitigen Hafensverkehrs in Österreich aus.



**DER GRÖSSTE ÖSTERREICHISCHE HAFEN
BEFINDET SICH IN LINZ UND GEHÖRT ZUR
ÖSTERREICHISCHEN STAHLINDUSTRIE.**

TABELLE 1: WASSERSEITIGER HAFENUMSCHLAG IN DONAUSTAATEN, Q1 2020 IM VERGLEICH ZU Q1 2019

Quelle: Donaukommission

Deutsche Häfen sind Donauhäfen in Deutschland. Für die bulgarischen Häfen fehlen teilweise die Daten, sie sind daher nicht vergleichbar.

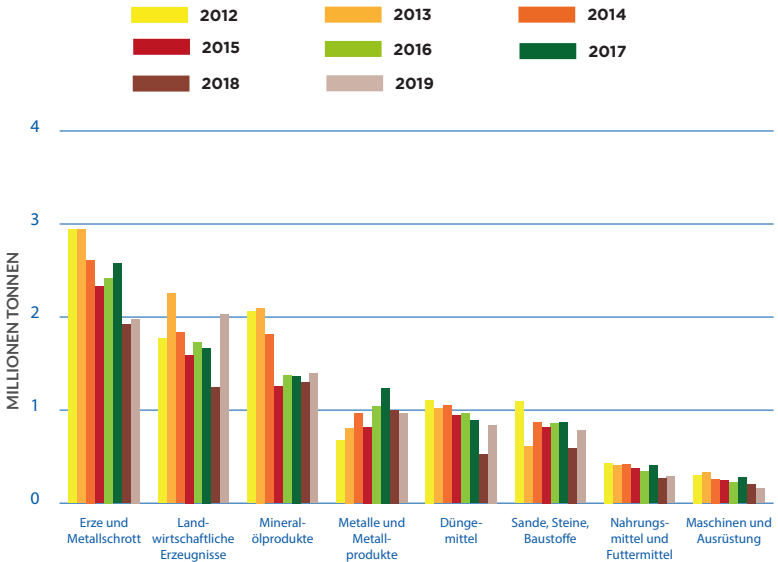
Land	Q1 2019 in Millionen T.	Q1 2020 in Millionen T.	Änderungsrate in %
Rumänische Häfen	6,212	6,668	+7,3
Serbische Häfen	2,662	1,845	-30,7
Österreichische Häfen	2,016	1,709	-15,2
Ungarische Häfen	1,526	1,597	+4,7
Ukrainische Häfen	1,569	1,278	-18,5
Deutsche Häfen	0,899	0,765	-14,9
Slowakische Häfen	0,523	0,390	-25,5
Moldawische Häfen	0,284	0,296	+4,4
Kroatische Häfen	0,137	0,190	+38,7



ABBILDUNG 2: BINNENSCHIFFFAHRT AUF DER ÖSTERREICHISCHEN DONAU NACH GÜTERSEGMENT (IN MILLIONEN TONNEN), 2012-2019*

Quelle: viadonau (einige Jahresberichte)

* Nicht gezeigt werden Chemikalien und Kohle, auf Grund sehr geringer Werte.



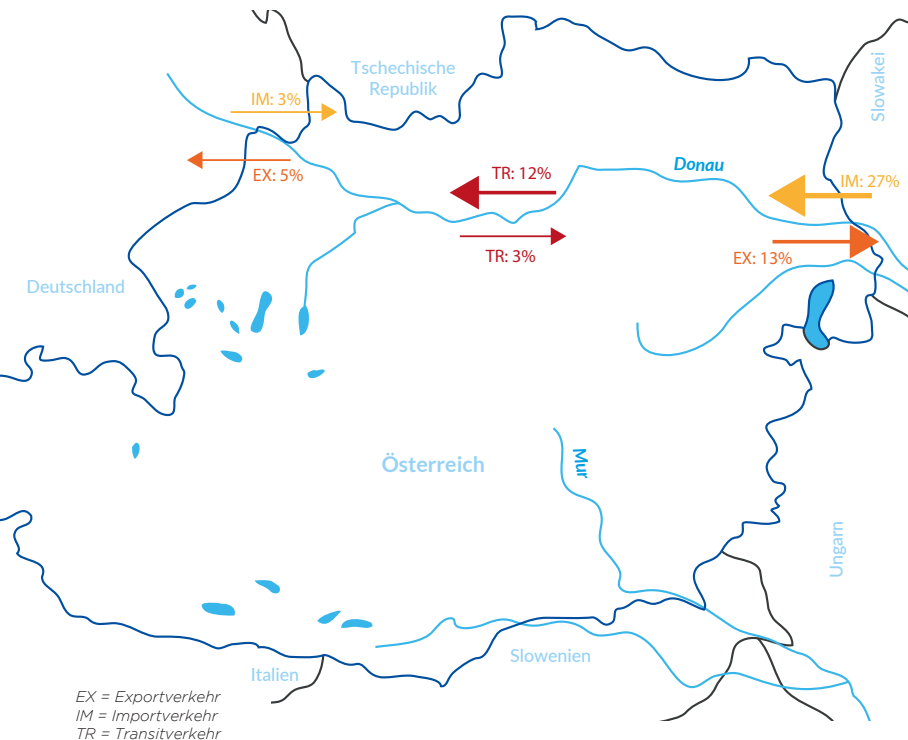
- Der Importverkehr spielt für die Binnenschifffahrt in Österreich eine wichtige Rolle. Während landwirtschaftliche Produkte hauptsächlich nach Österreich importiert werden (43%) oder sich hier im Transit befinden (50%), hat Eisenerz einen Importanteil von fast 100%. Es wird hauptsächlich stromaufwärts aus dem unteren und mittleren Donauraum geliefert, und sein Ziel ist die Stahlindustrie in Linz (siehe auch die Hafenzahlen). Innerhalb des Donaukorridors erreicht der Strom Donau einen Modal-Split-Anteil von 27% für den grenzüberschreitenden Importverkehr aus östlicher Richtung (Modalanteil innerhalb von Straße, Schiene und Binnenschifffahrt).

- Im Transitverkehr liegt der Modal-Split-Anteil der Donau ebenfalls höher für den Verkehr stromaufwärts (12%) als für den Verkehr stromabwärts (3%). Beim Exportverkehr ist der Anteil der Donau erneut höher für die östliche Handelsroute (13%) als für die westliche Route (5%).

MODAL-SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT IM DONAU KORRIDOR ÖSTERREICHS (IN % VON STRASSE, SCHIENE UND BINNENSCHIFFFAHRT)*

Quellen: Österreichisches Institut für Raumplanung und viadonau

* Daten für 2019





INFORMATIONSBLETT

BINNENSCHIFFFAHRT IN ÖSTERREICH - JÄHRLICHE ZAHLEN

ABSOLUTER WERT¹⁰ FÜR ÖSTERREICH VS ANTEIL AN GESAMTER EU

Hinweise zum Informationsblatt - Siehe Seite 54

VERKEHRSLISTUNG INSGESAMT

1 715 Mio. TKM

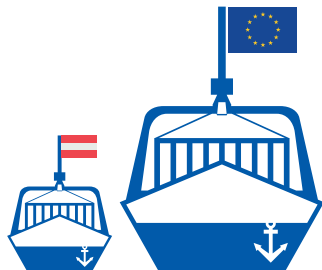
1,2% ANTEIL AN GESAMTER EU

Umfang des Gesamtgüterverkehrs:

8,512 Mio. Tonnen (# - Siehe Seite 54)

Umfang des Containertransports:

8 000 Tonnen (3 967 TEU) (# - Siehe Seite 54)



GÜTERSEGMENT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

1. Erze, Sande, Steine: 565 Mio. TKM

1,6% ANTEIL AN GESAMTER EU

2. Landwirtschaftliche Erzeugnisse: 529 Mio. TKM

3% ANTEIL AN GESAMTER EU

3. Metalle und Metallprodukte: 201 Mio. de TKM

2,3% ANTEIL AN GESAMTER EU

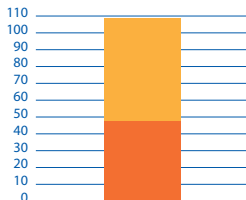
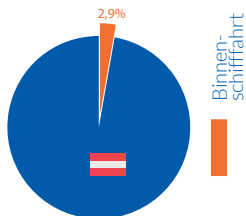
UMSATZNIVEAU DER BINNENSCHIFFFAHRT

108,4 Mio. € **1,4% ANTEIL AN GESAMTER EU**

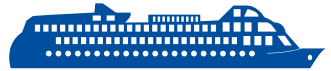
● Güterverkehr: 47,6 Mio. € **0,8%**

● Passagierverkehr: 60,8 Mio. € **2,8%**

MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT - GESAMTVERKEHRSLISTUNG



¹⁰ Die Daten für die Transportnachfrage und Flottendaten sind für 2019, der Modal Split und die Daten für Unternehmen sind für 2018 und die Daten zur Beschäftigung und Umsatz für 2014.



BESCHÄFTIGTE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

627

Güterverkehr: 81

Passagierverkehr: 546

1,5% ANTEIL AN
 0,4% GESAMTER
 2,9% EU

ANZAHL DER BINNEN- SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN

92

Güterverkehr: 11

Passagierverkehr: 81

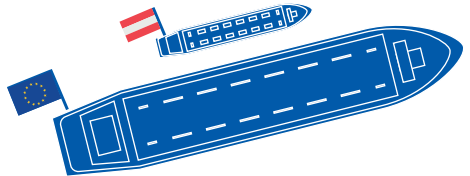
ANZAHL AKTIVER FRACHTSCHIFFE

Trockengüter: 186 (* - Siehe Seite 54)

1,6% ANTEIL AN GESAMTER EU

Flüssiggüter: 19 1,1%

Schub- und Schlepp: 16 0,7%



TONNAGE DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE

Trockengüter: 0,184 Mio. Tonnen

1,3% ANTEIL AN GESAMTER EU

Flüssiggüter: 0,022 Mio. Tonnen

0,7% ANTEIL AN GESAMTER EU

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Daten von Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_frmod], [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], viadonau (Flottendaten)

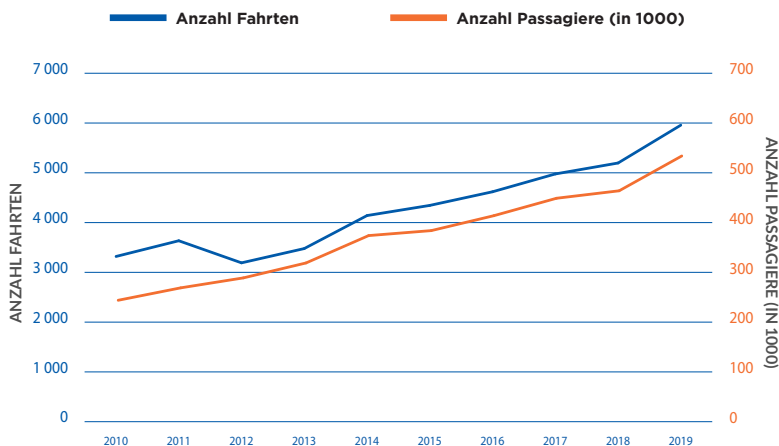
PASSAGIERVERKEHR AUF DER ÖSTERREICHISCHEN DONAU

- Die Zahl von Flusskreuzfahrten in Österreich wird auf Basis der an den Schleusen Aschach, in der Nähe von Linz, und Wien-Freudenua gesammelten Daten berechnet. Während die Anzahl der Fahrten „harte Fakten“ darstellen, wird die Zahl der Passagiere von viadonau teilweise geschätzt, basierend auf einer angenommenen mittleren Kapazitätsauslastung der Schiffe von 75%. Nach diesen Zahlen ist die Anzahl der Flusskreuzfahrten auf der österreichischen Donau zwischen 2010 und 2019 um 80% gestiegen. Auf Grund der Covid-19-Krise ist davon auszugehen, dass die Zahlen für das Jahr 2020 wesentlich niedriger ausfallen werden als in den vergangenen Jahren.

ABBILDUNG 3: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTEN UND DER KREUZFAHRTPASSAGIERE AUF DER ÖSTERREICHISCHEN DONAU*

Quellen: viadonau, verschiedene Jahresberichte

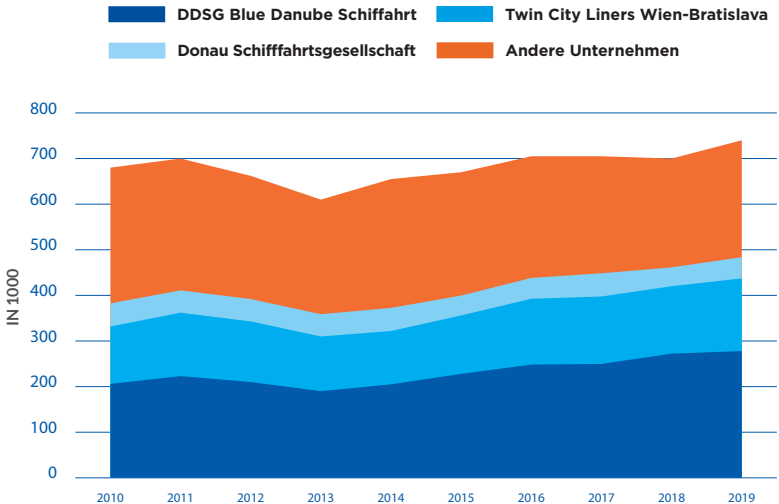
* Die Zahl der Passagiere ist eine Schätzung von viadonau.



- Nicht nur Flusskreuzfahrtschiffe, auch Tagesausflugsschiffe (Linien- und außerplanmäßige Dienste) spielen auf der österreichischen Donau eine Rolle. Auf Grund des Fehlens offizieller Zahlen sammelt viadonau Passagierzahlen von Unternehmen. Es sind verschiedene Unternehmen im Linienverkehr (einschließlich des Fährverkehrs auf der Donau) und bei den außerplanmäßigen Diensten (Charter- und Themenfahrten) aktiv.

ABBILDUNG 4: ANZAHL DER PASSAGIERE IN DEN LINIEN-DIENSTEN AUF DER ÖSTERREICHISCHEN DONAU (IN 1000)*

Quellen: viadonau, verschiedene Jahresberichte
 * Zahlen einschließlich des Fährverkehrs.



■ GLOSSAR

20XX-1/20XX-Q1: erstes Quartal

20XX-2/20XX-Q2: zweites Quartal

20XX-3/20XX-Q3: drittes Quartal

ARA-REGION: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

CONTANGO: eine Situation, in der die Spotmarkt-Preise unter den Preisen für eine zukünftige Lieferung von Mineralölprodukten liegen.

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

EU: Europäische Union

EUROPA: die europäische Binnenschifffahrt in diesem Bericht schließt zwei Länder ein, die keine Mitglieder der Europäischen Union sind, die Schweiz und Serbien.

FRACHTRATE: Preis, zu dem eine Ladung von einem Ort zu einem anderen befördert wird.

GLEICHWERTIGER WASSERSTAND: bezieht sich auf einen Niedrigwasserstand, der im mehrjährigen Mittel an nicht mehr als 20 eisfreien Tagen im Jahr unterschritten wird.

IWT: Binnenschifffahrt

IWW: Binnenwasserstraße

KIELFREIHEIT: die Distanz zwischen dem niedrigsten Punkt des Kiels (oder Rumpfs) eines Schiffs und dem höchsten Punkt der Fahrrinne unter dem Schiff. Dies ist quasi der "Sicherheitsabstand" unter dem Kiel.

MIO: Million

MODAL SPLIT-INDIKATOR: der prozentuale Anteil des Binnenschiffsverkehrs (Tonnen-Kilometer) an der gesamten Güterverkehrsleistung im Inland (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt)

MRD: Milliarde

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

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

TATSÄCHLICHER TIEFGANG EINES SCHIFFES: vertikale Differenz zwischen der Wasserspiegellinie, bei welcher der das Schiff fährt, und dem Kiel eines Schiffes.

TEU: Zwanzig-Fuß-Äquivalent

TKM: Tonnen-Kilometer (Einheit der Transportleistung, die sich aus dem Produkt von beförderter Gütermenge und Beförderungsstrecke ergibt)

TRADITIONELLER RHEIN: Rhein von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze

UMSATZ: Bruttoumsatz abzüglich Umsatzsteuer

VERKEHRSTRÄGER IM INLANDSGÜTERVERKEHR: dazu zählen Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen.

VERFÜGBARER ODER MÖGLICHER TIEFGANG EINES SCHIFFES: Mindesttiefe der Fahrrinne + (tatsächlicher Wasserstand - gleichwertiger Wasserstand) - Kieftiefe

WASSERSEITIGER HAFENVERKEHR: Umschlagsvolumen, gemessen in Tonnen, der folgenden Umschlagsaktivitäten: Umschlag „Schiff - Schiff“, „Schiff - LKW“, „Schiff - Eisenbahnwagen“, „Schiff - Hafenkai“

NATIONALE STATISTIKÄMTER

Akronym	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Zentrales Amt für Statistik	Niederlande
Destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt	Deutschland
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsstudien	Frankreich
INSSE	Institutul National de Statistică	Nationales Institut für Statistik	Rumänien
РЗС	Републички завод за статистику Србије	Statistikamt der Republik Serbien	Serbien
Statbel	Office Belge de Statistique	Belgisches Statistikamt	Belgien

ANDERE QUELLEN

Original	Deutsche Bezeichnung	Land
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Bundesanstalt für Gewässerkunde	Deutschland
CCNR/ZKR/CCR	ZKR	Europa
Commission du Danube	Donaukommission	Europa
De Vlaamse Waterweg	Wasserstraßenverwaltung in Flandern	Belgien
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Federal Reserve Economic Data	Wirtschaftsdaten der US-Notenbank	USA
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Institut für Binnenschifffahrt	Belgien
Land Niederösterreich	Land Niederösterreich	Österreich
OCDE	OECD	Welt
Österreichisches Institut für Raumplanung	Österreichisches Institut für Raumplanung	Österreich
Panteia	Panteia	Niederlande
PJK International	PJK International	Niederlande
Ports mentioned in the report	im Bericht genannte Häfen	Europa

Original	Deutsche Bezeichnung	Land
SPF Economie	Belgischer Föderaler Öffentlicher Dienst Wirtschaft	Belgien
SPW Service Public de Wallonie	Öffentlicher Dienst von Wallonien	Belgien
US Energy Information Administration	US-amerikanisches Amt für Energiestatistik	USA
viadonau	viadonau	Österreich
Voies Navigables de France (VNF)	Französische Wasserstraßenverwaltung	Frankreich
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	Deutschland

ZEITSCHRIFTEN-ARTIKEL UND BERICHTE/STUDIEN

Originalbezeichnung	Land
« Accompagner les entreprises, une priorité absolue », NPI, September 2020	Frankreich
2020 Danube Commission market observation report	Europa
Effect of low water on loading capacity of inland ships, Van Dorsser, C. et al., European Journal of Transport and Infrastructure Research, v. 20, n. 3, p. 47-70, September 2020. ISSN 1567-7141. Verfügbar unter: https://journals.open.tudelft.nl/ejtir/article/view/3981	Niederlande
Interview with Economics Prof. Dr. Bernd Rürup, Handelsblatt, 13th August 2020	Deutschland
„Rederij Celjo signaleert licht herstel rond-en partyvaart“, Weekblad Schuttevaer, 2 September 2020	Niederlande
„Rondvaartschip Si Barone beleeft beste seizoen ooit“, Weekblad Schuttevaer, 7 September 2020	Niederlande
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, SVS Aktuell, December 2018/January 2019, pages 7 and 8. Verfügbar unter: http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf	Schweiz
viadonau annual reports (verschiedene Jahre)	Österreich
„Wasserstände und Abflüsse fallen weiter“, Bundesanstalt für Gewässerkunde, November 2015. Verfügbar unter: https://www.bafg.de/DE/07_Nachrichten/Archiv/2015/20151111_nw_download.pdf?__blob=publicationFile#page=3	Deutschland

HINWEISE ZUM INFORMATIONSBLETT

„Anteil an gesamter EU“ enthält Zahlen für die EU plus Schweiz und Serbien.

#) Im Gegensatz zur Verkehrsleistung kann für die Beförderungsmenge kein länderspezifischer Anteil berechnet werden.

*) Die Zahl der Trockengüterschiffe schließt Arbeitsfahrzeuge und Ro-Ro-Schiffe mit ein (Quelle: viadonau).

Der Modal Split-Indikator wird definiert als der Prozentsatz der Binnenschifffahrt an der Gesamtgüterverkehrsleistung gemessen in Tonnenkilometern. Die Binnengüterverkehrsträger umfassen die Straße, die Schiene und die Binnenschifffahrt. Der Straßenverkehr berücksichtigt die TKM, die von im Ausland zugelassenen LKWs auf österreichischem Gebiet gefahren wurden, entsprechend der neuen Eurostat-Methodik in der Reihe [tran_hv_frm].

■ METHODOLOGIE

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und in Häfen

Europa im Sinne des Kapitels 1 umfasst alle europäischen Länder, die Quartalsdaten zum Binnenschiffsverkehr bereitstellen. Diese Länder sind auf der Karte zur Verkehrsleistung in Europa (siehe Karte in Kapitel 1) aufgeführt.

Werden bei der Gesamtverkehrsleistung zwischen den Eurostat-Daten und den nationalen Statistik-Daten Abweichungen festgestellt, wird Eurostat darüber benachrichtigt und die Daten des nationalen Statistikamtes werden berücksichtigt.

Soweit verfügbar, wird die NST-Gütersystematik verwendet und die Verkehrsleistung in folgende Transportsegmente aufgeteilt: Trockengüter, Flüssiggüter, Container.

■ HAFTUNGSAUSSCHLUSSERKLÄRUNG

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

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

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

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

MITWIRKENDE

ZKR

Norbert KRIEDEL (Ökonom)

Laure ROUX (Projektkoordination)

Lucie FAHRNER (Kommunikationsbeauftragte)

Sarah MEISSNER (Projektassistentin)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Savakommission

EBU

ESO

IVR

KÜNSTLERISCHE LEITUNG – PRESS-AGRUM.COM (<https://www.press-agrum.com>) **UND ZKR**

ÜBERSETZUNG

Laurence WAGNER (Französisch)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Deutsch)

Pauline de ZINGER (Niederländisch)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Englisch-Korrekturlesen)

Impressum: November 2020

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



Sie finden sämtliche Daten unter:

www.inland-navigation-market.org

In Partnerschaft mit



Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

