



MARKET INSIGHT

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM

APRIL 2021



ZKR

ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



Market Insight
EUROPÄISCHE
BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im
April 2021

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



INHALTSVERZEICHNIS

01

GÜTER- UND PASSAGIERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN (S.5)

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

Passagierverkehr **(S.14)**

Transportvolumen in wichtigen europäischen
Binnenschifffahrtsländern **(S.16)**

Trockengüter-, Flüssiggüter- und
Containertransport **(S.17)**

02

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.21)

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

Frachtraten im Rheingebiet **(S.29)**

Kostenentwicklung **(S.32)**

03

FOKUS AUF FRANKREICH (S.39)

Binnenschiffahrt in französischen Häfen **(S.40)**

Informationsblatt Binnenschiffahrt in Frankreich
(S.42)

Binnengüterverkehr in Frankreich für die beiden
größten Gütersegmente **(S.44)**



01

GÜTER- UND PASSAGIERVERKEHR AUF BINNEN- WASSERSTRASSEN

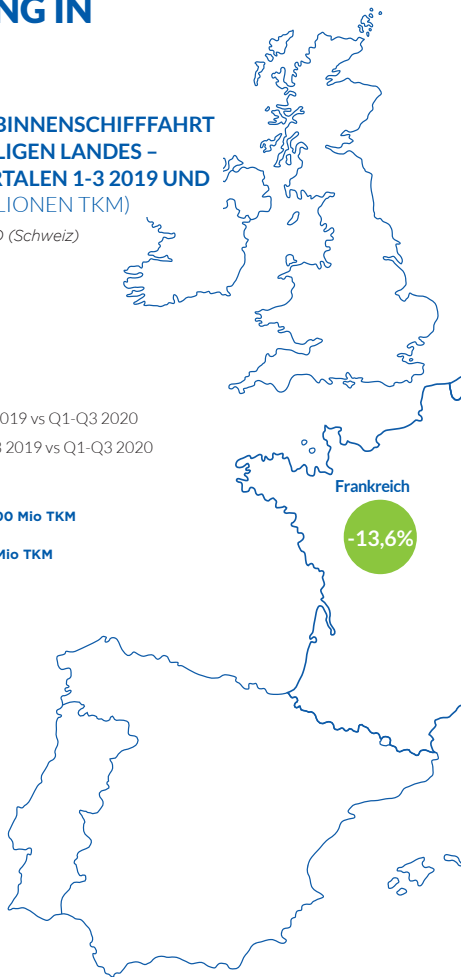
- Die Verkehrsleistung (TKM) auf Binnenwasserstraßen in der EU ging in den ersten drei Quartalen des Jahres 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,1% zurück.
- In den beiden größten Binnenschifffahrtsstaaten betrug der Rückgang -11,9% (Deutschland) und -6,8% (Niederlande). In den Donaustaaten war die Verkehrsleistung um 9% niedriger.
- Der Passagierverkehr (Flusskreuzfahrten) verzeichnete einen Rückgang der Fahrgastzahlen von 90-95%.

VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET DES JEWEILIGEN LANDES – VERGLEICH ZWISCHEN QUARTALEN 1-3 2019 UND QUARTALEN 1-3 2020 (IN MILLIONEN TKM)

Quellen: Eurostat [[jww_go_qnave](#)], OECD (Schweiz)

- Anstieg des Verkehrs zwischen Q1-Q3 2019 vs Q1-Q3 2020
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q1-Q3 2019 vs Q1-Q3 2020



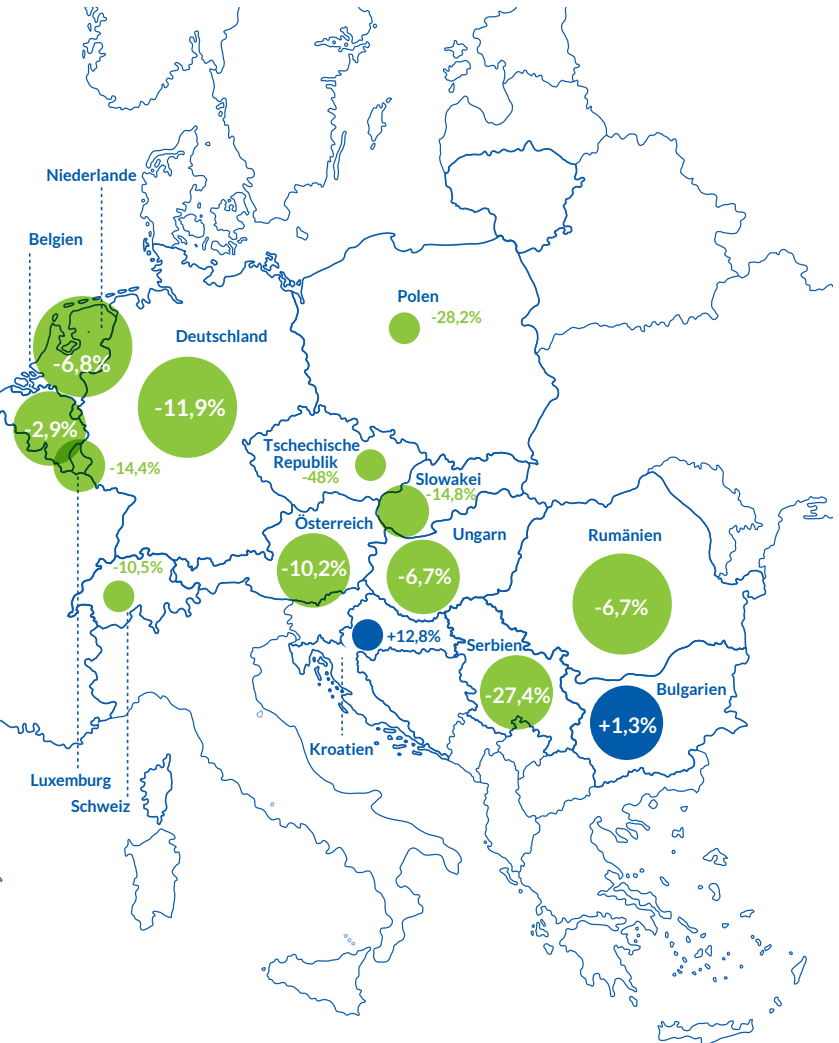
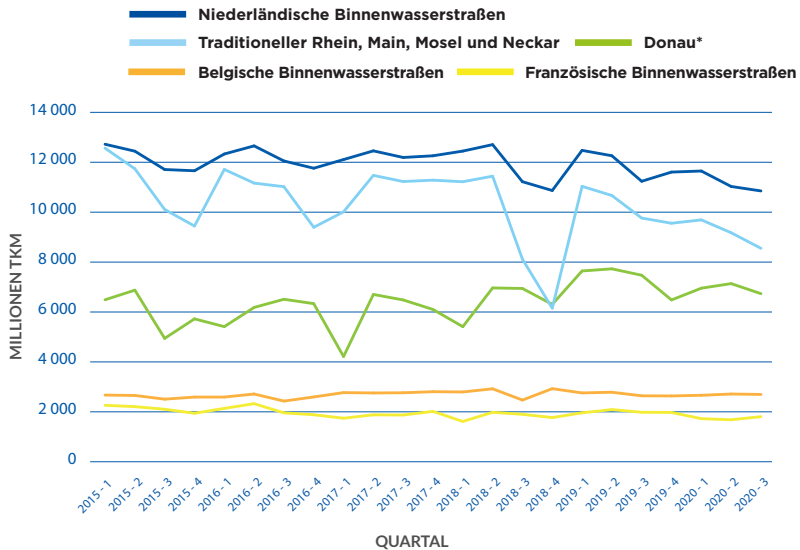


ABBILDUNG 1.: VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (IWT) IN EUROPA NACH REGION (IN MILLIONEN TKM)

Quellen: Eurostat [iww_go_qnave], Destatis

* Donau = TKM in allen Donaustaaten



- Mit der Stahlproduktion in Beziehung stehende Güter machen im gesamten Rheilverkehr 25% aus. Der Rückgang der Stahlproduktion¹ auf Grund einer Abschwächung der Weltwirtschaft in den Jahren 2018-2019 und der Covid-19-Krise im Jahr 2020 führte zu einem Rückgang bei der Beförderung von Eisenerzen, Koks und Metall. Dies führte zu einer Abwärtsbewegung beim Trend für den Rhein und die niederländischen und deutschen Wasserstraßen. Kohle für die Energiegewinnung (Kesselkohle) macht in der Rheinschifffahrt 7% aus. Auf Grund der Schließung der Kohlekraftwerke in Deutschland wird bis 2029 nahezu der gesamte Kesselkohletransport zum Erliegen kommen. Für die Donau kann ein wachstumsorientierter Trend beobachtet werden, der auf einer steigenden Transportaktivität für landwirtschaftliche Erzeugnisse beruht.

¹ Die Stahlproduktion in Deutschland belief sich im Jahr 2017 auf 43,3 Mio. Tonnen, auf 42,4 Millionen Tonnen im Jahr 2018, auf 39,6 Millionen Tonnen im Jahr 2019 und 36,0 Millionen Tonnen in 2020. Quelle: World Steel Association und Wirtschaftsvereinigung Stahl.

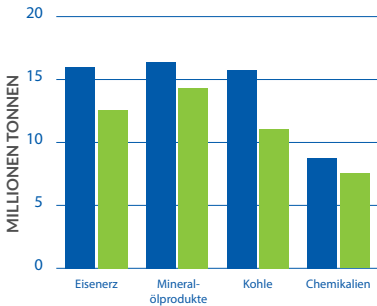
RHEIN UND ZUFLÜSSE

ABBILDUNGEN 2 UND 3: **DIE BEFÖRDERUNGSMENGE AUF DEM RHEIN STROMAUFWÄRTS FÜR WICHTIGE GÜTERSEGMENTE (IN MILLIONEN TONNEN, FÜR DIE ERSTEN NEUN MONATE 2019 UND 2020)**

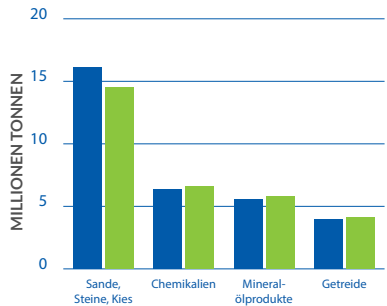
Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Destatis

■ 2019, M1-M9 ■ 2020, M1-M9

RHEIN, BEFÖRDERUNG STROMAUFWÄRTS



RHEIN, BEFÖRDERUNG STROMABWÄRTS

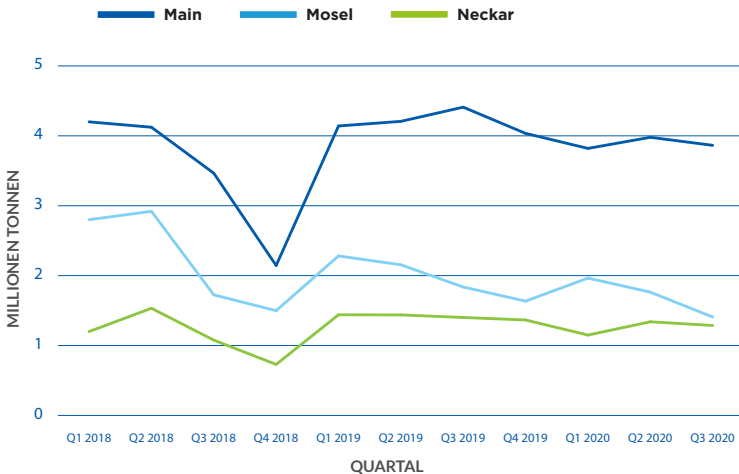


- Auf dem Rhein verringerte sich der Gütertransport im Vergleich zum Vorjahreszeitraum in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 um 11%. Bei der Beförderung stromaufwärts zeigen die Zahlen einen zweitstelligen Rückgang für Eisenerze (-21%) und Chemikalien (-14%). Die Verluste in beiden Segmenten resultierten aus einem Rückgang der Industrieproduktion. Die Beförderung stromaufwärts von Mineralölprodukten sank um 12% auf Grund der Lockdowns und dem damit verbundenen Nachfrageeinbruch für Flüssigtreibstoffe (Benzin, Gasöl, Kerosin usw.). Der Rückgang bei der Kohlebeförderung (-30%) wurde zum Teil von den Rückgängen bei der Stahlproduktion und zum Teil durch die Energiewende verursacht.

- Die Beförderung stromabwärts von Sanden, Steinen, Kies und Baustoffen sank um 10%. Der Getreidetransport mit seinem relativ kleinen Anteil am gesamten Rheinverkehr steigerte sein Volumen um 3%.

ABBILDUNG 4: BEFÖRDERUNGSMENGE AUF DEN RHEIN-ZUFLÜSSEN

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Destatis



- Die Güterbeförderung auf dem Main summierte sich in den ersten drei Quartalen 2020 auf 11,7 Millionen Tonnen (-9% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum). Der Gesamttrend auf dem Main fluktuiert bei rund 4 Millionen Tonnen an Gütern pro Quartal. Flüssiggüter, Nahrungsmittelerzeugnisse, Sande, Steine und Kies sind die Hauptsegmente in der Main-Schifffahrt.
- Für den Mosel-Verkehr wiegt das Auslaufen der Kohle schwer und ist der Hauptgrund für den Abwärtstrend.

DONAU

- Zwischen Rhein und Donau erscheinen Parallelen hinsichtlich der Entwicklung von industriellen und nichtindustriellen Gütern. Eisenerze (-25%), Kohle (-30%) und Metalle (-17%) litten unter der rückläufigen Stahlproduktion.
- Bei allen mit dem Agrarsektor zusammenhängenden Gütern wurde ein Anstieg beobachtet. Die Stärke dieses Anstiegs war am deutlichsten beim Getreide erkennbar, wo sich die Transportmengen mehr als verdreifachten, und bei Nahrungsmitteln und Nahrungsmittelerzeugnissen, wo sich die Mengen mehr als verdoppelten. Düngemittel verzeichneten sowohl stromaufwärts (+17%) als auch stromabwärts (+50%) Zuwächse.
- Diese Daten beziehen sich auf den Messpunkt Mohacs an der mittleren Donau in Südungarn, in der Nähe der Grenze zu Kroatien und Serbien. Insgesamt 4,648 Millionen Tonnen überquerten diesen Grenzpunkt in den ersten neun Monaten des Jahres 2020. Dies war ein Anstieg von 7% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.



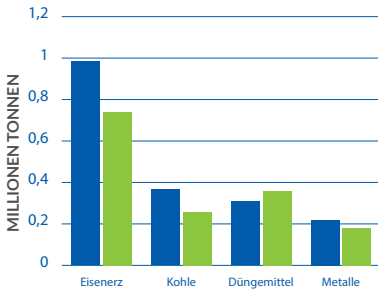
ABBILDUNGEN 5 UND 6: **DIE BEFÖRDERUNGSMENGE AUF DER MITTLEREN DONAU STROMAUFWÄRTS FÜR WICHTIGE GÜTERSEGMENTE (IN MILLIONEN TONNEN, FÜR DIE ERSTEN NEUN MONATE 2020 UND 2019)***

Quelle: Marktbeobachtungsbericht der Donaukommission

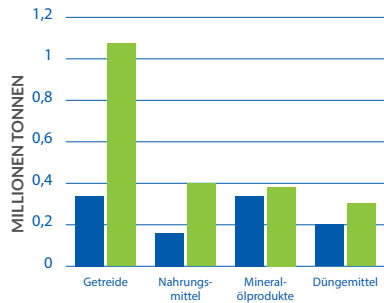
*Auf der mittleren Donau bei Mohacs

■ 2019, M1-M9 ■ 2020, M1-M9

DONAU, BEFÖRDERUNG STROMAUFWÄRTS



DONAU, BEFÖRDERUNG STROMABWÄRTS

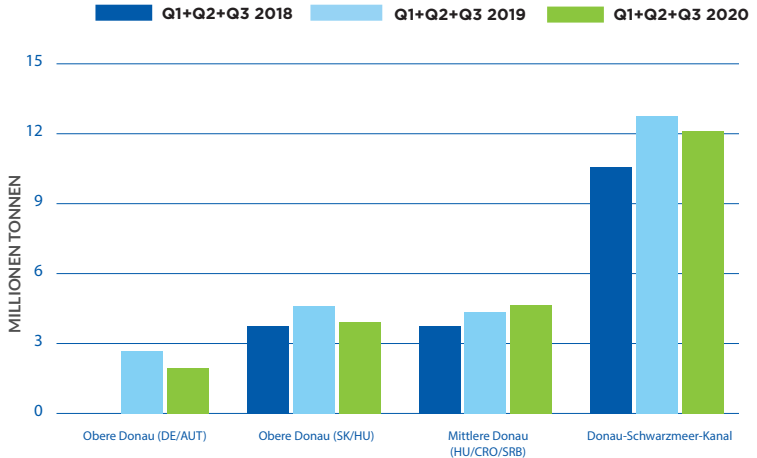


- Die Güterbeförderung auf der oberen Donau in Deutschland, Österreich und der Slowakei ging an der österreichisch-deutschen Grenze um 27% zurück und an der slowakisch-ungarischen Grenze um 15%. Die untere Donauregion (Rumänien, Bulgarien), die durch die Zahlen für den Donau-Schwarzmeer-Kanal dargestellt wird, verlor in den ersten neun Monaten nur 5%. Der Donau-Schwarzmeer-Kanal ist die Wasserstraßenverbindung zwischen dem Hafen von Constanța und dem Schwarzen Meer.

ABBILDUNG 7: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DER DONAU NACH STROMABSCHNITTEN*

Quelle: Marktbeobachtungsberichte der Donaukommission

*DE/AT = Deutsch-Österreichische Grenze, SK/HU = Slowakisch-Ungarische Grenze; HU/CRO/SRB = Grenze zwischen Ungarn, Kroatien und Serbien (Mohacs)



DIE MITTLERE DONAU VERZEICHNETE IN DEN ERSTEN DREI QUARTALEN DES JAHRES 2020 EINEN ANSTIEG DES TRANSPORTVOLUMENS UM 7 %.

■ PASSAGIERVERKEHR

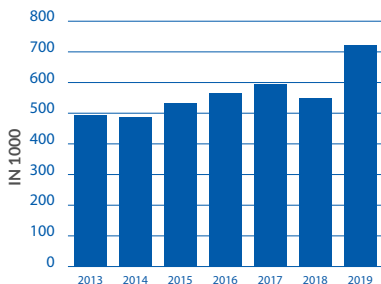
- Der Passagierverkehr auf Kreuzfahrtschiffen auf der Donau² hatte 2019 ein Rekordniveau erreicht, wurde aber im März 2020 vollständig unterbrochen. Nur im Juni wurden sowohl auf der oberen wie auch auf der mittleren Donau einzelne Fahrten wieder aufgenommen. Diese Wiederbelebung fand auf einer sehr begrenzten Basis statt, entsprechend der Begrenzung der Fahrgastzahlen pro Reise.
- Der Passagierverkehr auf Tagesausflugsschiffen – sowohl im regulären Linienverkehr wie auf nichtfahrplanmäßigen Ausflugsschiffen – fand in den Haupttouristenzentren auf einer begrenzten Basis statt.

ABBILDUNG 8: PASSAGIERVERKEHR (FLUSSKREUZFART-SCHIFFE) AUF DER OBEREN DONAU (IN 1000 PASSAGIEREN)*

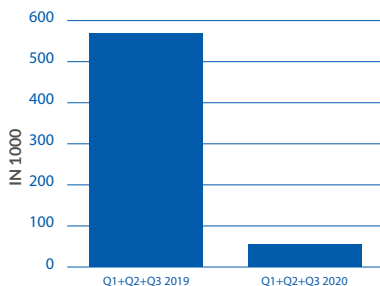
Quelle: Marktbeobachtungsberichte der Donaukommission

*Obere Donau = Schleuse von Gabčíkovo (Grenze zwischen Ungarn und der Slowakei)

JÄHRLICHE ZAHLEN



ZAHLEN FÜR Q1+Q2+Q3



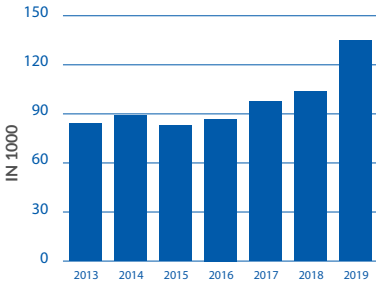
² Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts waren Quartalsdaten zum Passagierverkehr nur für die Donau verfügbar.

ABBILDUNG 9: PASSAGIERVERKEHR (FLUSSKREUZFAHRT-SCHIFFE) AUF DER MITTLEREN DONAU (IN 1000 PASSAGIEREN)*

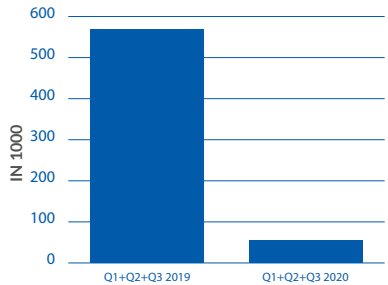
Quelle: Marktbeobachtungsberichte der Donaukommission

*Mittlere Donau = Messpunkt Mohacs in Ungarn (Grenzregion mit Kroatien und Serbien). Die Zahlen geben den Passagierverkehr stromabwärts (in Richtung Schwarzes Meer) an.

JÄHRLICHE ZAHLEN



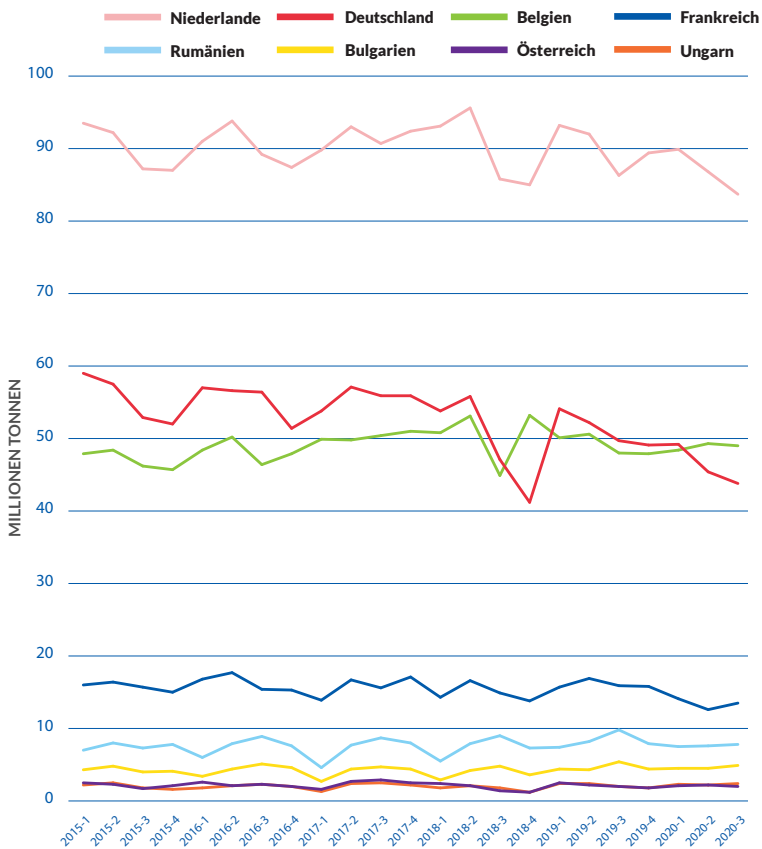
ZAHLEN FÜR Q1+Q2+Q3



TRANSPORTVOLUMEN IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

ABBILDUNG 10: TRANSPORTVOLUMEN DER BINNENSCHIFFFAHRT (QUARTALS DATEN, HOHEITSGEBIET JEDES LANDES)

Quelle: Eurostat [www.go.gnave]. Auf Grund der mangelnden Plausibilität der Stat.Bel-Daten ab dem ersten Quartal 2018 wurden die Daten für Belgien ab diesem Quartal neu berechnet. Hierfür wurde eine Änderungsrate berechnet, die auf den plausibleren Daten der flämischen Wasserstraßenverwaltung (De Vlaamse Waterweg) basiert. Die Reihe für Belgien folgt dem Trend für Flandern, ist aber auf einem höheren Niveau angesiedelt.

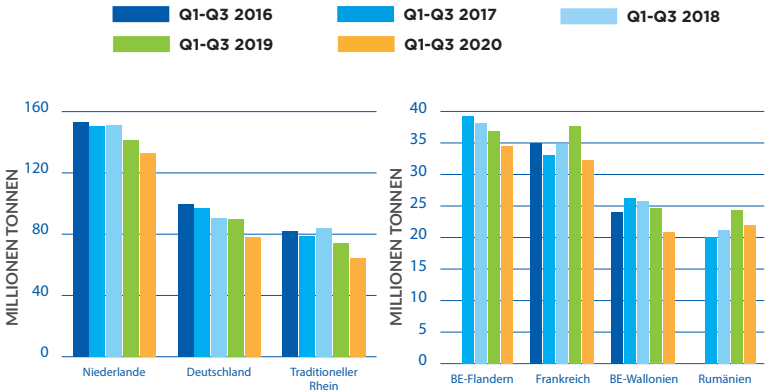


TROCKENGÜTER-, FLÜSSIGGÜTER- UND CONTAINERTRANSPORT

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

Hinweis: für Belgien-Wallonien gibt es keine unterjährigen Containerstatistiken in Tonnen. Es wurde angenommen, dass die Produktgruppe "Maschinen/andere Güter/" hauptsächlich den Containertransport umfasst. Die Daten enthalten die gesamte Binnenschifffahrt auf dem Territorium des Landes/der Region.

ABBILDUNG 11: TROCKENGÜTERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)



DER TROCKENGÜTERTRANSPORT FOLGTE IN DER MEHRHEIT DER GROSSEN BINNENSCHIFFFAHRTSSTAATEN EINEM NEGATIVEN TREND, MIT AUSNAHME VON FRANKREICH UND RUMÄNIEN.

ABBILDUNG 12: FLÜSSIGGÜTERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)

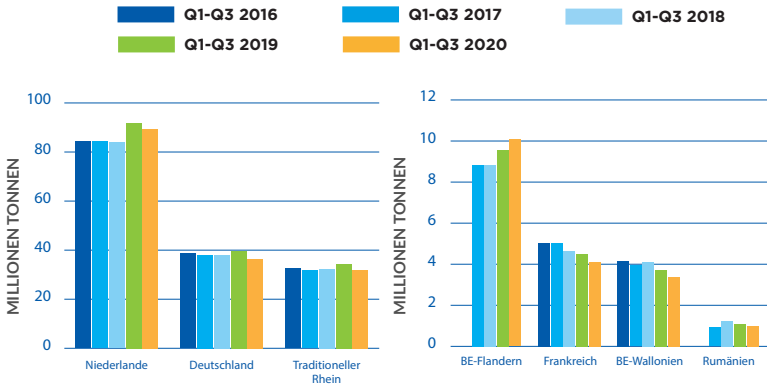
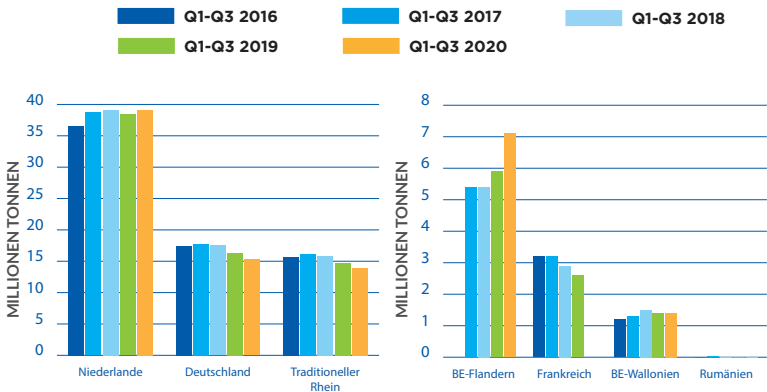


ABBILDUNG 13: CONTAINERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)







02

BETRIEBS- BEDINGUNGEN

- Das Jahr 2020 bot relativ gute Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein. Bei Kaub (Mittelrhein) betrug der verfügbare Tiefgang an 87,3% aller Tage des Jahres mindestens 1,90m oder mehr, im Vergleich zu 98,3% im Jahr 2019 und nur 63,5% im Jahr 2018.
- Die Treibstoffpreise (Gasöl/Diesel) fielen zwischen dem ersten und zweiten Quartal 2020 um 32%. Zwischen Q2 und Q3 stiegen sie wieder (um 17%), ließen aber zwischen Q3 und Q4 wieder um 3% nach.
- Für 2021 wird erwartet, dass die Treibstoffpreise mit 5-7% mäßig ansteigen, basierend auf den Ölpreisprognosen.

AUSWIRKUNG DER WASSERSTÄNDE

- Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bemüht sich, für jede Pegelstation eine Mindesttiefe der Fahrrinne, auch unter kritischen Niedrigwasserbedingungen, zu erreichen. Diese Mindesttiefe wird durch den vertikalen Abstand unter einem kritischen Niedrigwasserstand dargestellt. Dieser kritische Niedrigwasserstand wird als gleichwertiger Wasserstand bezeichnet. Er wird normalerweise an mindestens 95% aller Tage eines Jahres überschritten. Die folgende Tabelle zeigt diese Parameter, die für jede Pegelstation anders sind, für Kaub (Mittelrhein) und Duisburg-Ruhrort (Niederrhein).

TABELLE 1: PARAMETER FÜR DIE NAVIGATION AN WICHTIGEN PEGELSTATIONEN DES RHEINS

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Pegelstation	Gebiet	Gleichwertiger Wasserstand (GIW)	Mindesttiefe der Fahrrinne unter dem gleichwertigen Wasserstand	Kielfreiheit
Duisburg-Ruhrort	Niederrhein	233 cm	280 cm	27 cm
Kaub	Mittelrhein	78 cm	190 cm	32 cm

- Der verfügbare Tiefgang für ein Schiff an einer bestimmten Pegelstation wird mit der folgenden Formel berechnet:³ möglicher oder verfügbarer Tiefgang = Mindesttiefe der Fahrrinne + (tatsächlicher Wasserstand - gleichwertiger Wasserstand) - Kielfreiheit.
- Wenn der tatsächliche Wasserstand gleich dem gleichwertigen Wasserstand ist (was zeigt, dass der Wasserstand sehr niedrig ist), ist die Differenz (tatsächlicher Wasserstand - gleichwertiger Wasserstand) gleich Null. In diesem Fall sollte der mögliche Tiefgang eines Schiffes immer noch gleich der Mindesttiefe der Fahrrinne minus der Kielfreiheit (siehe Formel und Grafik) sein.

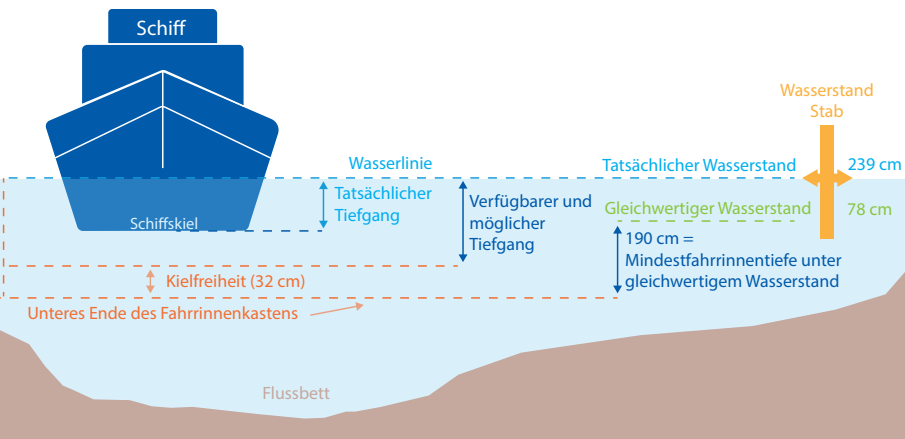
³ Bezüglich der Formel, siehe: SVS Aktuell, Dez. 2018/Jan. 2019, Seiten 7 und 8, verfügbar unter: http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf.

ABBILDUNG 1: TATSÄCHLICHER WASSERSTAND, TATSÄCHLICHER TIEFGANG, GLEICHWERTIGER WASSERSTAND, MINDESTFAHRRINNENTIEFE 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.

In dieser Abbildung wurde als Datum für die Bestimmung des verfügbaren oder möglichen Tiefgangs der 3. September 2020 gewählt, als der tatsächliche Wasserstand im Durchschnitt 239 cm betrug.



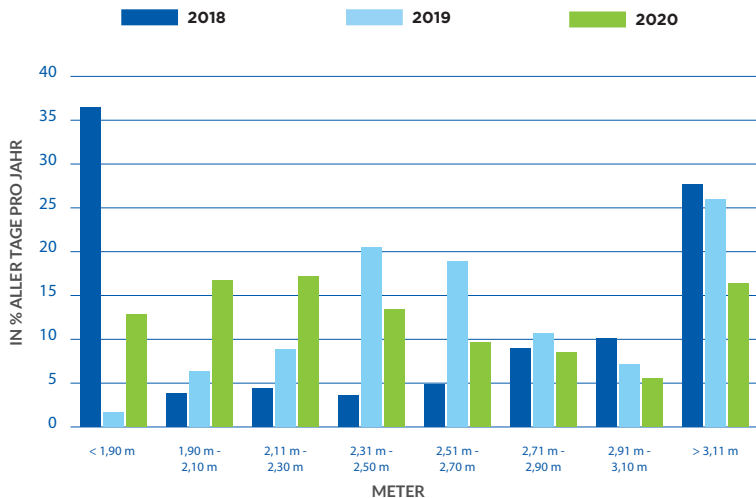
DER VERFÜGBARE ODER MÖGLICHE TIEFGANG EINES SCHIFFES BEI KAUB ENTSPRICHT

190 CM PLUS (TATSÄCHLICHER WASSERSTAND MINUS 78 CM) MINUS 32 CM.

- Für die folgenden Abbildungen wurden die täglichen Wasserstandsdaten von Kaub und Ruhrort gesammelt, um zu prüfen, bis zu welchem Umfang die Mindesttiefe der Fahrrinne tatsächlich erreicht wurde (zu welchem Prozentsatz aller Tage pro Jahr).

ABBILDUNG 2: VERFÜGBARKEIT VON TIEFGANGSWERTEN FÜR DEN MITTLERHEIN BEI KAUB (IN %)

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, bereitgestellt von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

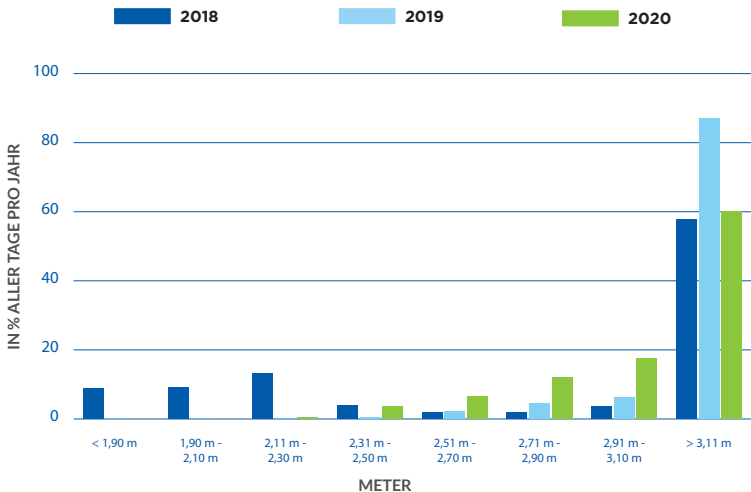


- Die Mindesttiefe der Fahrrinntiefe von 1,90 m wurde in Kaub erreicht:
 - Im Jahr 2018: an 63,5% aller Tage pro Jahr
 - Im Jahr 2019: an 98,3% aller Tage pro Jahr
 - Im Jahr 2020: an 87,3% aller Tage pro Jahr

- Die Tatsache, dass die tatsächliche Rate in den Jahren 2018 und 2020 unter der Soll-Rate von 95% lag, spiegelt das Auftreten von starken Niedrigwasserperioden in beiden Jahren wider.
- Duisburg-Ruhrort am Niederrhein bietet im Allgemeinen höhere Wasserstände, größere Fahrrinntiefen und höhere mögliche Tiefgänge auf Grund unterschiedlicher morphologischer Eigenschaften des Rheins an dieser Stelle. Dies zeigt sich in einer höheren Soll-Tiefe (2,80 m), aber nur im Jahr 2019 konnte dieser Wert mit einer Rate von mindestens 95% erreicht werden.

ABBILDUNG 3: VERFÜGBARKEIT VON TIEFGANGSWERTEN FÜR DEN NIEDERRHEIN BEI DUISBURG-RUHRORT (IN %)

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, bereitgestellt von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)



- Entsprechende Berechnungen können für die Donau durchgeführt werden. Zwei Pegelstationen an der oberen Donau in Österreich werden berücksichtigt: Kienstock (122 km östlich von Linz und 90 km westlich von Wien) und Wildungsmauer (250 km östlich von Linz und 38 km östlich von Wien). Die Soll-Tiefe für beide Stationen beträgt 2,50 m. Die Ergebnisse der Datenanalyse zeigen, dass in den Jahren 2018 bis 2020 Kienstock bessere Schifffahrtsbedingungen als Wildungsmauer bot.

TABELLE 2: PARAMETER FÜR DIE NAVIGATION AN WICHTIGEN PEGELSTATIONEN DER OBEREN DONAU

Quelle: viadonau und Daten des Land Niederösterreich

Pegelstation	Gebiet	Gleichwertiger Wasserstand (GIW)	Mindesttiefe der Fahrrinne unter dem gleichwertigen Wasserstand	Kieffreiheit
Kienstock	Obere Donau	164 cm	250 cm	40 cm
Wildungsmauer	Obere Donau	162 cm	250 cm	40 cm



ABBILDUNG 4: VERFÜGBARKEIT VON TIEFGANGSWERTEN FÜR DIE OBERE DONAU BEI KIENSTOCK (IN %)

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Daten des Land Niederösterreich (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)

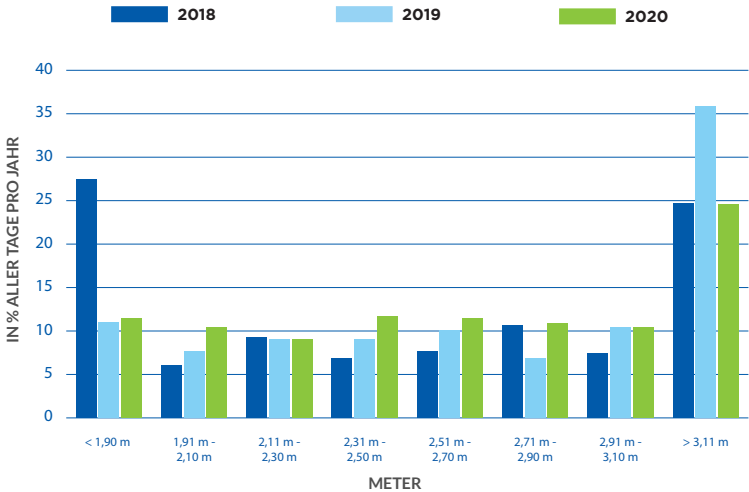
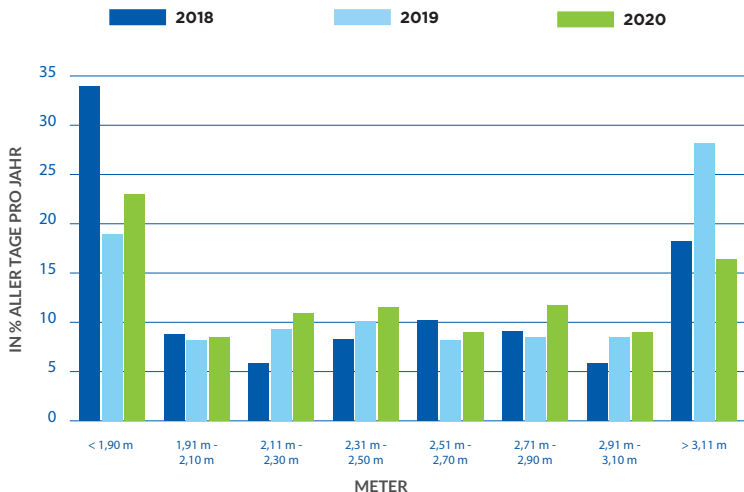


ABBILDUNG 5: VERFÜGBARKEIT VON TIEFGANGSWERTEN FÜR DIE OBERE DONAU BEI WILDUNGMAUER (IN %)

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Daten des Land Niederösterreich (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)



DIE OBERE DONAU BOT IM JAHR 2020 VERGLEICHBARE VERFÜGBARE TIEFGÄNGE WIE 2019, DIE GÜNSTIGER WAREN ALS IM JAHR 2018.

■ FRACHTRATEN IM RHEINGEBIET

- Bis Oktober blieben die Spotmarkt-Frachtraten für Gasöl und Benzin auf dem Rhein eher niedrig. Insbesondere volle Tanks und eingeschränkte Raffinerieaktivitäten - besonders für Kraftstoffe auf Grund der „Lockdowns“ - verursachten einen deutlichen Rückgang der Beförderungsaktivitäten. Im November und Dezember 2020 wirkte sich die höhere saisonale Nachfrage nach Flüssiggütern positiv auf die Frachtraten aus, und dies wurde durch die schnell fallenden Wasserstände noch unterstützt.
- Im Oktober, November und Dezember 2020 waren die Frachtraten für Gasöl deutlich niedriger als in den gleichen Monaten des Vorjahres. Für den Niederrhein betrug die durchschnittliche Differenz in Q4 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum -31%, für den Oberrhein sogar -33% und -29% für den Main. Die prozentualen Unterschiede für Benzin lagen in der gleichen Größenordnung (-29%, -32%, -28%).⁴

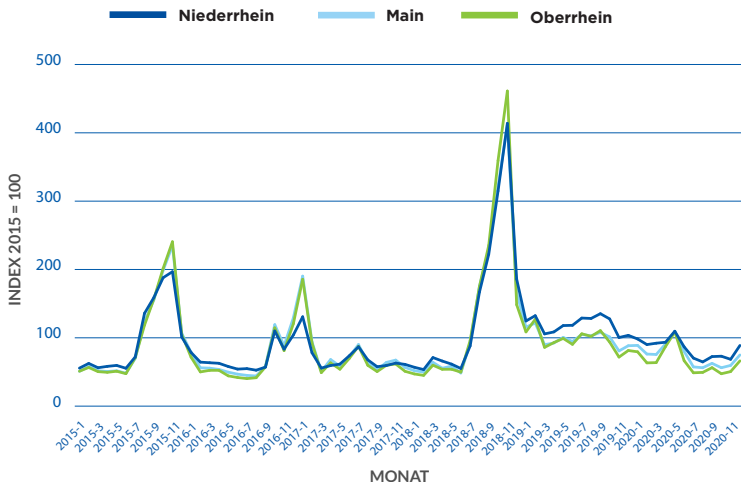
⁴ Die Kurve für die Frachtraten von Benzin wird im Bericht nicht abgebildet, da sie sehr ähnlich der Kurve für die Gasöl-Frachtraten verläuft.



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.

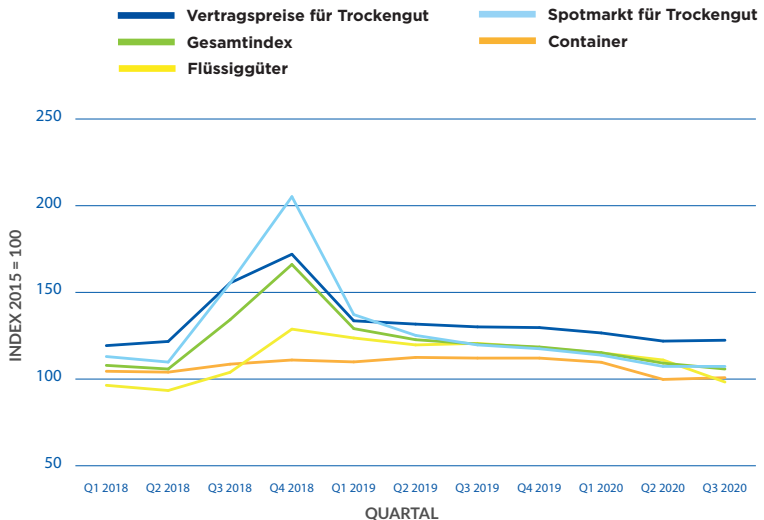


- Während sich die in der obigen Abbildung dargestellten Frachtraten auf die Spotmarktraten für den ARA-Rheinverkehr beziehen, begegnen auf dem Binnenschifffahrtsmarkt auch langfristige Transportpreise, die häufig in den Marktsegmenten Chemikalien und Containertransport beobachtet werden. Entsprechende Daten werden vom Statistikamt der Niederlande (CBS) von einer Gruppe niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen erfasst, zusammen mit den Spotmarktraten. Die Preise für etablierte Routen innerhalb der Gruppe werden zweimal pro Quartal beobachtet und schließen Kraftstoff- und Niedrigwasserzuschläge mit ein.

- Betrachtet man die Gesamtentwicklung dieser Daten, gibt es eine geringere 'Niedrigwasserelastizität' - oder Reaktivität der Beförderungspreise gegenüber Niedrigwasser.⁵ Dies erklärt sich aus der Tatsache, dass die Fahrgebiete der Schifffahrtsunternehmen in dieser CBS-Gruppe auch andere Regionen einschließen als den Rhein selbst. In Teilen der Niederlande sind die Schwankungen der Wasserstände weniger ausgeprägt als auf dem Rhein in Deutschland.

ABBILDUNG 7: FRACHTRATENENTWICKLUNG DER NIEDERLÄNDISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN PRO QUARTAL NACH MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100)

Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)



⁵ Dies kann durch den Vergleich vierteljährlicher Durchschnittswerte des monatlichen ARA-Rhein-Index mit den vierteljährlichen Indexdaten von CBS überprüft werden. Der Durchschnitt der Spotmarktraten für den ARA-Rhein-Index lag im Q4 2018 bei rund 300, während der höchste Wert im CBS-Index in diesem Quartal rund 200 betrug.

- Für das dritte Quartal 2020 zeigen die Daten einen Rückgang von 12% des Gesamtindex, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Den stärksten Rückgang verzeichneten Flüssiggüter (-18%), wobei dieser noch unter dem Rückgang beim ARA-Rhein-Handel lag (siehe die Abbildungen oben). Ursache hierfür ist wahrscheinlich eine unterschiedliche regionale Reichweite des CBS-Index, wie oben erläutert. Im ersten und zweiten Quartal 2020 betrug der Rückgang des Flüssiggüterindex nur 7%.
- Im ersten Halbjahr 2020 kann der stärkste Rückgang des Index bei den Spotmarkt-Frachtraten für Trockengüter beobachtet werden. Der Rückgang betrug demnach -17% in Q1 2020 und -14% in Q2 2020 (im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum). Im dritten Quartal 2020 sanken die Spotmarktraten für Trockengüter um 10%.

■ KOSTENENTWICKLUNG

TREIBSTOFFKOSTEN

- Die Treibstoffkosten werden auf Basis der Gasöl-/Diesel-Preise analysiert, die vom System zur Energiepreisüberwachung des belgischen Wirtschaftsministeriums veröffentlicht werden.⁶ Ein Vergleich mit den Ölpreisen ergibt eine sehr enge Korrelation, die als Basis für einen Ausblick auf die Treibstoffpreise dient.
- Im Laufe des Jahres 2020 brachten positive Nachrichten über Impfstoffe und ihre baldige Verfügbarkeit die Ölpreise zurück auf ein höheres Niveau. Im Dezember 2020 erreichte der Brent-Spotmarktpreis wieder das Niveau von 50 US-Dollar pro Barrel (= 41,1 Euro, bei einem Wechselkurs von USD/EUR von 1,217).

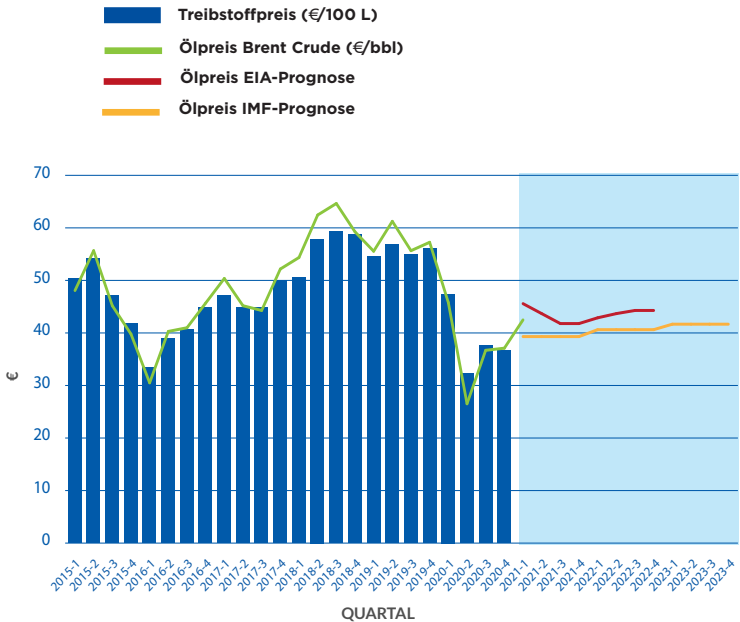
⁶ Die Daten wurden vom ITB in Belgien bezogen. Die Preise sind Höchstpreise und gelten für ein Kaufvolumen von mindestens 2 000 Liter Gasöl.

⁷ Im Dezember 2020 betrug der Wechselkurs 1,217 USD pro Euro, im Vergleich zu 1,126 USD pro Euro im Juni 2020 und 1,110 USD pro Euro im Januar 2020.

ABBILDUNG 8: DURCHSCHNITTLLICHE TREIBSTOFFPREISE NACH ANGABEN DES BELGISCHEN WIRTSCHAFTSMINISTERIUMS UND ROHÖLPREISE DER SORTE BRENT EINSCHLIESSLICH PROGNOSE*

Quellen: ITB und SPF Economie (Treibstoffpreis), US Energy Information Administration (Ölpreis), Wirtschaftsdaten der US-Notenbank (historische Wechselkurse USD/Euro), 1 Barrel (bbl) = 159 Liter.

*IWF = Internationaler Währungsfonds; EIA = US Energy Information Administration. Für die Prognose wird ein nomineller Wechselkurs von 1,22 USD pro Euro im Jahr 2021 und 2022 angenommen.



- Die Treibstoffpreise in der europäischen Binnenschifffahrt sind nicht nur durch die Ölpreise beeinflusst, sondern auch durch den Wechselkurs zwischen US-Dollar und Euro. Die Abwertung des US-Dollars in Bezug auf den Euro begann im März 2020 und setzte sich das ganze Jahr 2020 hindurch fort. Dies schwächte die Treibstoffpreise in der europäischen Binnenschifffahrt.⁷

- Argumente für eine weitere Abwertung des Dollars werden von einigen Organisationen vorgebracht, die in den Zwillingsdefiziten der USA ein schlagendes Argument für eine weitere Abwertung des Dollars sehen.⁸ Andere Beobachter (einschließlich der OECD) führen die sehr kleine Zinsdifferenz zwischen den beiden Währungszone an und sehen daher einen konstanten Wechselkurs im Jahr 2021 und 2022 vorher.^{9,10} Für die aktuelle Prognose wird ein Wechselkurs USD/EUR von 1,22 als Vorhersagehorizont (2021 und 2022) angenommen.
- Bezüglich der Ölpreise sagt die US-Energie-Informationsbehörde (EIA) in ihrer jüngsten kurzfristigen Prognose vom Januar 2021 Spotmarktpreise für Rohöl der Marke Brent von durchschnittlich rund 52,7 USD pro Barrel im Jahr 2021, und von rund 53,4 USD pro Barrel im Jahr 2022 vorher, im Vergleich zu durchschnittlich 41,8 USD im Jahr 2020.¹¹ Die Ölpreisprognose des IWF deutet auf ähnliche Werte hin.
- Ausgehend von den Daten und den dargelegten Gründen wird im Jahr 2021 ein Anstieg der Treibstoffkosten in Höhe von 7,2% erwartet. Das ist geringfügig höher als die Prognose im Kostenmonitoring von Panteia (+4,7% in 2021).

KAPITALKOSTEN

- Die Kapitalkosten sind abhängig von den Zinssätzen für langfristige Darlehen und den Versicherungswerten der Schiffe. Die Zinssätze gingen im Jahr 2020 zurück, da - im Zuge der Wirtschaftskrise in den letzten Jahren - kurzfristige Zinssätze von der Europäischen Zentralbank konsequent gesenkt wurden. Mittel- und langfristig wirken sich niedrigere kurzfristige Zinssätze auch senkend auf langfristige Zinssätze aus.

⁸ QCAM Monthly 2021. Verfügbar unter: <https://q-cam.com/wp-content/uploads/2021/02/QCAM-MONTHLY-February-2021.pdf> Zuletzt abgefragt am 5.02.2021.

⁹ Raiffeisen Währungsupdate 2021. Verfügbar unter: <https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-01-2021.pdf> Zuletzt abgefragt am 5.02.2021.

¹⁰ OECD. Nominal exchange rates against US dollar, average of daily rates 2021. Verfügbar unter: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#> Zuletzt abgefragt am 5.02.2021.

¹¹ Quelle: <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. Diese Werte wurden in Euro-Werte umgewandelt und in der Abbildung dargestellt. Der angenommene Wechselkurs für diese Umwandlung beträgt 1,22 USD pro Euro.

- Die Entwicklung der Zinssätze im kürzlich veröffentlichten Kostenbericht von Panteia¹² zeigt einen Rückgang in den letzten Jahren. Für 2021 wird erwartet, dass die Kapitalkosten weiter sinken, da die Zinssätze sehr niedrig gehalten werden, und die Versicherungswerte der Schiffe auf Grund der Krise in der Binnenschifffahrt zurückgehen. Es ist zu beachten, dass verfügbare Zinssätze keine individuellen Risikoprämien enthalten, die von den Banken auf die Zinssätze aufgeschlagen werden könnten, um höhere individuelle Risiken der Unternehmen abzudecken.

ARBEITSKOSTEN

- Eine Analyse der Arbeitskosten wurde im Kostenbericht von Panteia ausgeführt, veröffentlicht im Januar 2021. Auf Grund der Abweichung der tatsächlichen Löhne von den offiziellen Löhnen waren Umfragen unter den Binnenschifffahrtsunternehmen notwendig. Laut diesen Umfragen stiegen die Arbeitskosten im Jahr 2020 um 2,8% im Vergleich zu 2019. Andere Quellen, die für die Beurteilung der Arbeitskosten verwendet wurden, waren die offiziellen Gehaltstabellen, die vom 'Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart' (CBRB) in den Niederlanden veröffentlicht wurden. Für 2021 wird angenommen, dass die Arbeitskosten weiter steigen, da die Covid-19-Krise zu einer höheren Belastung für die Schiffsbesatzungen führt.

VERSICHERUNGSKOSTEN

- Im Jahr 2020 haben die Versicherungsunternehmen die Versicherungsprämien um 3,3% erhöht. Während der Wert der versicherten Schiffe um 0,4% sank, stiegen die Versicherungskosten um 2,9%. Versicherungsprämien werden 2021 voraussichtlich weiter um 2,9% steigen. Ein begrenzter Rückgang der Werte der Schiffe um 0,4% wird erneut zu höheren Versicherungskosten für die Unternehmen führen. Quelle dieser Einschätzungen sind Gespräche mit Versicherungs- und Schifffahrtsunternehmen.

¹² Quelle: Panteia (2021), Kostenontwikkeling binnenvaart 2020 en raming 2021, herausgegeben im Januar 2021

REPARATUR- UND WARTUNGSKOSTEN

- Auf der Basis von Befragungen einer Gruppe von Binnenschifffahrtsunternehmern wird geschätzt, dass diese Art von Kosten im Jahr 2020 um 2,3% und im Jahr 2021 um 2,0% steigen wird.

TABELLE 3: KOSTENENTWICKLUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (2020/2019) UND AUSBLICK FÜR 2021

Quelle: Panteia (2021)

Kostenkomponente	Index 2020 (2019=100)	Index 2021 (2020=100)
Arbeitskosten	102,8	102,3
Kapitalkosten		
- Zinssätze	92,3	96,0
- versicherter Wert des Schiffs	99,6	99,6
Treibstoffkosten	83,3	104,7
Reparatur- und Wartungskosten	102,3	102,0
Versicherungskosten	102,9	102,4
Weitere Kosten	101,2	101,3

ANTEIL DER ARBEITSKOSTEN AN DEN GESAMTKOSTEN UND AM UMSATZ

- Nach den Daten des Statistikamts der Niederlande (CBS) betrug der Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten in der niederländischen Binnenschifffahrtsbranche (Güter- und Passagierverkehr) im Jahr 2018 18,0%, 2017 21,8% und in 2016 23,0%. In den Jahren 2009-2015 betrug der Anteil im Durchschnitt 22,0%.
- Der Anteil der Personalkosten am Nettoumsatz betrug 15,3% im Jahr 2018, 18,3% in 2017 und 18,7% in 2016. In den Jahren 2009-2015 betrug der Anteil im Durchschnitt 18,8%.





03

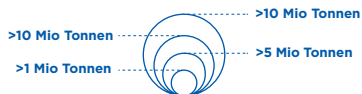
FOKUS AUF FRANKREICH

- In Frankreich ist das Gütersegment Sande, Steine und Baustoffe das größte Segment in der Binnenschifffahrt. Seine Verkehrsleistung folgt einem positiven Trend. Das Segment war im März und April von der Covid-Krise betroffen, die Verkehrsleistung erholte sich jedoch wieder und erreichte im Juni ihr Vorkrisenniveau.
- Landwirtschaftliche Produkte sind das zweitgrößte Gütersegment in Frankreich. Die Transportnachfrage ist eng mit den Ernteergebnissen verknüpft. Nach einer guten Ernte im Jahr 2019 folgte 2020 eine eher magere Saison, was sich auf den Getreidetransport in 2021 auswirken wird.

BINNENSCHIFFFAHRT IN FRANZÖSISCHEN HÄFEN

Quellen: Ministère de la Transition écologique et solidaire, Voies Navigables de France

Hafen	Binnenschifffahrt im Jahr 2019 (Millionen Tonnen)
Paris	25,3
Straßburg	7,5
Rouen	5,0
Mulhouse	4,9
Le Havre	3,0
Marseille	2,8
Dunkerque	2,4
Metz	2,2
Lille	1,9
Lyon	1,1
Villefranche sur Saône	0,8
Chalon-sur-Saône und Mâcon	0,8
Thionville	0,7



INFORMATIONSBLETT

BINNENSCHIFFFAHRT IN FRANKREICH – JÄHRLICHE ZAHLEN

Hinweise zum Informationsblatt - Siehe Seite 52

ABSOLUTER WERT¹³ FÜR FRANKREICH VS ANTEIL AN GESAMTER EU

VERKEHRSLEISTUNG INSGESAMT

8 014 Mio. TKM

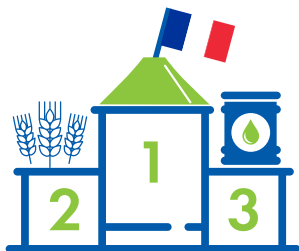
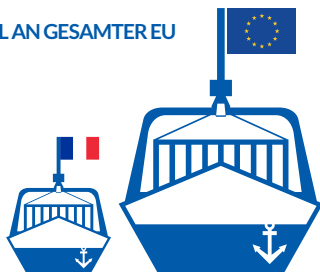
5,7% ANTEIL AN GESAMTER EU

Umfang des Gesamtgüterverkehrs:

64,313 Mio. Tonnen

Umfang des Containertransports:

3,549 Mio. Tonnen (496 997 TEU)



GÜTERSEGMENT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

1. Sande, Steine, Kies, Metallerze: 2 614 Mio. TKM

12,7% ANTEIL AN GESAMTER EU

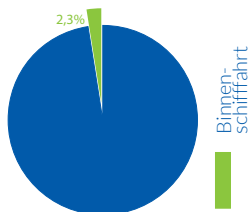
2. Landwirtschaftliche Erzeugnisse: 2 148 Mio. TKM

7,5% ANTEIL AN GESAMTER EU

3. Koks und raffinierte Mineralölprodukte: 641 Mio. TKM

2,8% ANTEIL AN GESAMTER EU

MODAL SPLIT – ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT – INNERHALB DER LANDBASIERTEN GESAMTVERKEHRSLEISTUNG

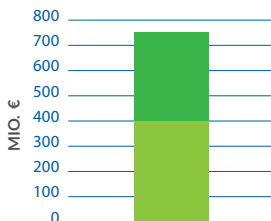


UMSATZNIVEAU DER BINNENSCHIFFFAHRT

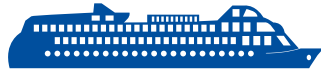
750,6 Mio. € ~9% ANTEIL AN GESAMTER EU

● Güterverkehr: 397,3 Mio. € 6,7%

● Passagierverkehr: 353,3 Mio. € ~17%



¹³ Die Daten für die Transportnachfrage und Flottendaten sind für 2019, der Modal Split, die Daten für Unternehmen und die Daten zur Beschäftigung und zum Umsatz sind für 2018.



BESCHÄFTIGTE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

4 277	9,8%
Güterverkehr: 1 917	9,1%
Passagierverkehr: 2 360	10,5%

ANZAHL DER BINNEN- SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN

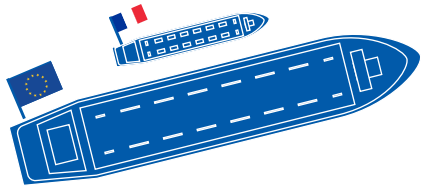
935	9,4%	
Güterverkehr: 674	12,3%	
Passagierverkehr: 261	6,6%	
		ANTEIL AN GESAMTER EU

ANZAHL AKTIVER FRACHTSCHIFFE

1 042 ~7% ANTEIL AN GESAMTER EU

Trockengüter: 996 9,0%

Flüssiggüter: 46 2,8%



TONNAGE DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE

1,092 Mio. Tonnen	6,3% ANTEIL AN GESAMTER EU
Trockengüter: 1,003 Mio. Tonnen	7,2% ANTEIL AN GESAMTER EU
Flüssiggüter: 0,089 Mio. Tonnen	2,7% ANTEIL AN GESAMTER EU

BINNENGÜTERVERKEHR IN FRANKREICH FÜR DIE BEIDEN GRÖSSTEN GÜTERSEGMENTE

- Die Covid-19-Pandemie hatte einen V-förmigen Einfluss auf die Verkehrsleistung von Sanden, Steinen und Kies. Der Tiefpunkt des Abschwungs war im April 2020. Während des Monats Mai setzte eine Erholung ein, die im Juni 2020 abgeschlossen war. Der positive Langfristtrend spiegelt mehrere Einflussfaktoren wider (demographisches Wachstum in Frankreich, Anstieg der Bautätigkeit). Kurzfristige Faktoren beziehen sich auf einzelne, einmalige Bauprojekte. Die Olympischen Spiele 2024 in Paris sind ein wichtiges Beispiel. Von Mai bis Ende Oktober 2020 wurden für das Olympische Dorf 125 000 Tonnen an Aushubmaterial auf der Seine transportiert.¹⁴

¹⁴ Quelle: Journal NPI, 01/2021, « Une dynamique dans différentes métropoles »

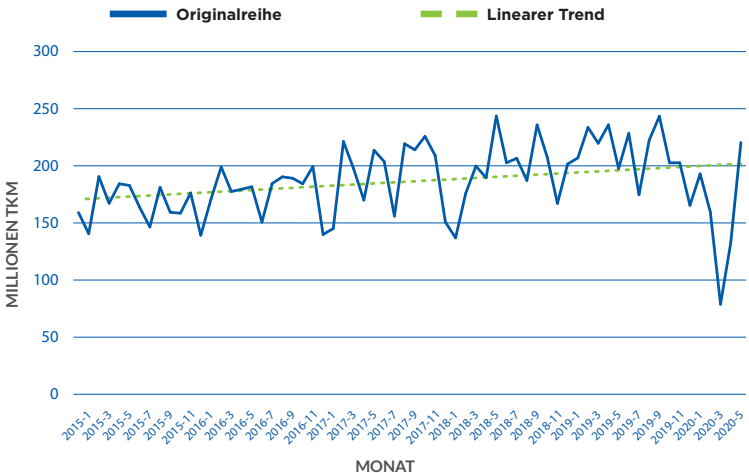
¹⁵ In Frankreich ist die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in der Binnenschifffahrt eng mit den Ernteergebnissen verknüpft. Siehe auch: EU/ZKR (2018), Binnenschifffahrt in Europa - Jahresbericht Marktbeobachtung, Kapitel 9

¹⁶ Eurostat-Reihe [APRO_CPSH1], Cereals for grain production (including seed production), (C0000)



ABBILDUNG 1: VERKEHRSLEISTUNG FÜR SANDE, STEINE UND BAUSTOFFE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN FRANKREICH (IN MILLIONEN TKM)

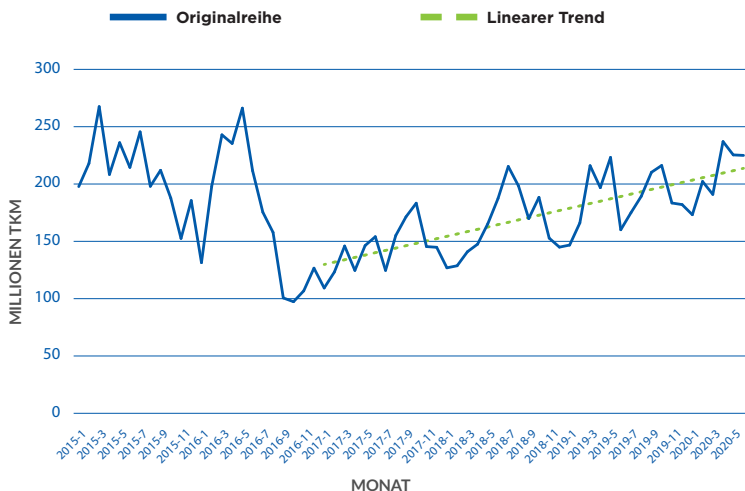
Quellen: Ministère de la Transition écologique et solidaire, Données et études statistiques, Berechnung ZKR



- Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Nahrungsmitteln wird der positive Trend seit 2017 hauptsächlich mit der Entwicklung der Ernteergebnisse erklärt.¹⁵ Laut den Eurostat-Daten¹⁶ summierte sich die Getreideernte in Frankreich im Jahr 2015 auf 71,8 Millionen Tonnen, sank jedoch im Jahr 2016 auf 53,6 Millionen Tonnen. In den Jahren 2017-2019 erholten sich die Mengen und erreichten 2019 70,4 Millionen Tonnen. Im Jahr 2020 betrug die Getreideernte in Frankreich jedoch nur 56,7 Millionen Tonnen. Für 2021 ist daher eine Abschwächung des positiven Trends zu erwarten.
- Im Fluss-Seehafen von Rouen, der zu den drei größten Häfen in Europa für den Export von Getreide zählt, stieg der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt für Getreide, das aus dem Hinterland zum Hafen geliefert wird, in den letzten Jahren leicht an. Er erreichte laut den Angaben des Logistikunternehmens, das die Terminals nützt, 32% im Jahr 2020.

ABBILDUNG 2: VERKEHRSLEISTUNG FÜR LANDWIRTSCHAFTLICHE ERZEUGNISSE UND NAHRUNGSMITTEL IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN FRANKREICH (IN MILLIONEN TKM)

Quellen: Ministère de la Transition écologique et solidaire, Données et études statistiques, Berechnung ZKR



SEIT 2017 PROFITIERT DER GETREIDETRANSPORT IN FRANKREICH VON GUTEN ERNTEERGEBNISSEN UND IN EINIGEN REGIONEN VON EINEM LEICHTEN MODAL-SHIFT HIN ZUR BINNENSCHIFFFAHRT.



■ GLOSSAR

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

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

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

ARA-REGION: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

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 Fahrinne unter dem Schiff. Dies ist quasi der „Sicherheitsabstand“ unter dem Kiel.

MIO: Million

MODAL SPLIT-ANTEIL: Prozent der Verkehrsleistung des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt (in TKM) an der landbasierten Gesamtverkehrsleistung. Die landbasierten Binnengüterverkehrsträger umfassen die Straße, die Schiene und die Binnenschifffahrt.

MRD: Milliarde

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

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

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

VERFÜGBARER ODER MÖGLICHER TIEFGANG EINES SCHIFFS: Mindesttiefe der Fahrrinne+ (tatsächlicher Wasserstand – gleichwertiger Wasserstand) – Kieflfreiheit

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

NATIONALE STATISTIKÄMTER

Akronym	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Zentrales Amt für Statistik	Niederlande
Destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt	Deutschland
INSSE	Institutul Național de Statistică	Rumänisches Statistikinstitut	Rumänien

ANDERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Bundesanstalt für Gewässerkunde	Deutschland
CCNR/ZKR/CCR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)	Europa
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt (CBRB)	Niederlande
De Vlaamse Waterweg	Wasserstraßenverwaltung in Flandern	Belgien
Donaukommission	Donaukommission	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Federal Reserve Economic Data	Wirtschaftsdaten der US-Notenbank	USA
Im Bericht genannte Häfen	Im Bericht genannte Häfen	Europa
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Institut für Binnenschifffahrt	Belgien
International Monetary Fund (IMF)	Internationaler Währungsfonds (IWF)	Welt
Land Niederösterreich	Land Niederösterreich	Österreich
Ministère de la Transition écologique et solidaire	Ministerium für ökologischen und solidarischen Wandel	Frankreich
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)	Welt
Panteia	Panteia	Niederlande
PJK International	PJK International	Niederlande

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
SPF Economie	Belgischer Föderaler Öffentlicher Dienst Wirtschaft	Belgien
SPW Service Public de Wallonie	Öffentlicher Dienst Walloniens	Belgien
US Energy Information Administration	US-amerikanisches Amt für Energiestatistik	USA
Voies Navigables de France (VNF)	Französische Wasserstraßenverwaltung	Frankreich
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	Deutschland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Wirtschaftsvereinigung Stahl	Deutschland
World Steel Association	World Steel Association	Welt

BÜCHER, ZEITUNGSARTIKEL UND STUDIEN

Originalbezeichnung	Land
Marktbeobachtungsberichte der Donaukommission	Europa
EIA, Short-term energy outlook, February 2021, Short-Term Energy Outlook - U.S. Energy Information Administration (EIA)	USA
EU/ZKR, Binnenschifffahrt in Europa - Jahresbericht Marktbeobachtung 2018, (Kapitel 9 - Ausblick)	Europa
NPI, 01/2021, « Une dynamique dans différentes métropoles »	Frankreich
OECD, Nominal exchange rates against US dollar, average of daily rates. 2021, https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#	Welt
Panteia, Kostenontwikkeling binnenvaart 2020 en raming 2021, Januar 2021	Niederlande
QCAM Monthly, Februar 2021, https://q-cam.com/wp-content/uploads/2021/02/QCAM-MONTHLY-February-2021.pdf	Schweiz
Raiffeisen Währungsupdate 2021, https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-01-2021.pdf	Schweiz
SVS Aktuell, Dez. 2018/Jan. 2019, Seiten 7 und 8, http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf	Schweiz
Bundesland Niederösterreich, https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand	Österreich

■ 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.

Der Modal Split-Anteil wird als Prozent der Verkehrsleistung des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt (in TKM) an der landbasierten Gesamtverkehrsleistung definiert. Die landbasierten Binnengüterverkehrsträger umfassen die Straße, die Schiene und die Binnenschifffahrt. Der Straßengüterverkehr wird nach dem Territorialprinzip erfasst, bei dem internationale Straßengüterverkehrsdaten verteilt werden auf die nationalen Territorien, in denen der Verkehr tatsächlich stattfindet. Diese Prinzipien sind in der Eurostat-Reihe [tran_hv_fmod] implementiert.

■ 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)

Athanasia ZARKOU (Junior Economist)

Lucie FAHRNER (Kommunikationsbeauftragte)

Sarah MEISSNER (Projektassistentin)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Savakommission

EBU

ESO

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: April 2021

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

