

**MARKTBEOBACHTUNG
DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT
2005 - I**



Vorwort

Diese erste Publikation im Rahmen der Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt ist das Ergebnis von Überlegungen, die vom ZKR- Sekretariat in enger Zusammenarbeit mit den Vertretern des Gewerbes und der Europäischen Kommission durchgeführt worden sind.

Ziel dieser Publikation ist zwar die Darstellung der aktuellen Lage auf dem Binnenschifffahrtsmarkt sowie der kurzfristigen Perspektiven, doch erscheint wichtig, in diesem ersten Bericht auch einen kurzen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage in den letzten drei Jahren zu geben, um so über eine Bezugsbasis für die Bewertung der derzeitigen und künftigen Situation verfügen zu können. Die in diesem Bericht ausgewiesenen Daten für den Güterverkehr betreffen daher die Jahre 2002 bis 2004.

Angesichts der Komplexität der Ansätze, die erforderlich sind, um ausgehend von den Zahlenangaben unterschiedlicher Art und Herkunft eine objektive Vorstellung von der wirtschaftlichen Lage zu bekommen, erscheint es ebenfalls wichtig, in diesem ersten Bericht die methodischen Aspekte für die Aufbereitung der Basisdaten aufzuzeigen.

In den nachfolgenden Publikationen werden diese methodischen Aspekte nicht mehr beschrieben. Dagegen ist vorgesehen, die gewählten Ansätze weiterzuentwickeln, sie nach und nach zu vervollkommen und entsprechend den Erwartungen der Nutzer geografisch auszudehnen.

Inhalt

Allgemeine Einleitung

Kapitel 1 : Analyse der Beförderungsnachfrage

- A) Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung**
- B) Entwicklung der Güterbeförderungen in den Staaten**
- C) Entwicklung der Güterbeförderungen mit Binnenschiffen**
- D) Entwicklung der Hauptgüterkategorien :**
 - 1) Landwirtschaftliche Erzeugnisse**
 - 2) Kohle**
 - 3) Erdölerzeugnisse**
 - 4) Eisen, Stahl und NE-Metalle**
 - 5) Baustoffe**
 - 6) Chemische Stoffe**
 - 7) Halb- und Fertigwaren, Container**

Kapitel 2 : Analyse des Beförderungsangebots

- A) Struktur der nationalen Binnenflotten**
- B) Neuen Schiffsraum auf dem Markt**

Kapitel 3 : Navigationsbedingungen

Wasserführung

Kapitel 4 : Betriebswirtschaftliche Analyse

- A) Betriebswirtschaftlicher Ansatz**
- B) Analyse der Kostenentwicklung zwischen 2001 und 2003**

Ergebnisse und Vorausschau

Anlagen

Laderaumangebot :

- Methodische Aspekte
- Tabelle MO1 : Die Binnenflotten 2000-2004 (Gesamtüberblick) nach Schiffstypen
- Tabelle MO2 : Die Binnenflotten 2000-2004 nach Tonnageklassen
- Tabelle MO3 : Die Binnenflotten 2000-2004 nach Leistungsklassen
- Tabelle MO4 : Die Binnenflotten 2000-2004 nach Baujahrklassen
- Tabelle MO5 : Neubauten bis September 2005

Laderaumnachfrage :

- Methodische Aspekte
- Tabelle MO6 : nationaler Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
- Tabelle MO7 : internationaler Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
- Tabelle MO8 : gesamter Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Staaten
- Tabelle MO9 : Güterwechselerverkehr auf Binnenwasserstrassen zwischen den Staaten
- Tabelle MO10 : Containerbeförderungen

Betriebswirtschaftliche Analyse :

- Betriebswirtschaftliche Analyse der Gütermotorschiffe
- Betriebswirtschaftliche Analyse der Tankmotorschiffe

Sonstige Angaben :

- Wasserführung
- Gasölpreise
- Wasserstraßennetz in den betroffenen Staaten

Allgemeine Einleitung

Infolge der zwischen 1989 und 1999 im Gebiet der Europäischen Union betriebenen Strukturbereinigungspolitik haben die Gewerbeverbände der europäischen Binnenschifffahrt die Einführung eines Instruments zur regelmäßigen Beobachtung der Konjunktur dieses Verkehrsträgers gefordert. Dieses Instrument soll die möglichst frühzeitige Erkennung von etwaigen sich abzeichnenden strukturellen Ungleichgewichten zwischen Angebot an und Nachfrage nach Laderaum auf dem Markt ermöglichen, um so rechtzeitig auf politischer Ebene Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können.

Die Aufgabe zur Erarbeitung eines solchen Instruments ist dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Zusammenarbeit mit der GD TREN anvertraut worden. Die ZKR führt seit Jahrzehnten eine Beobachtung der wirtschaftlichen Lage in der Rheinschifffahrt durch und verfügt damit über einschlägige Erfahrungen. Die Gewerbeverbände der Binnenschifffahrt wirken eng und konkret an der Erarbeitung dieser Marktbeobachtung mit, die aus drei Teilen besteht:

- Beobachtung des Laderaumangebots
- Beobachtung der Laderaumnachfrage
- betriebswirtschaftliche Analyse zur Beurteilung der ökonomischen Gesundheit der Binnenschifffahrtsunternehmen.

Hinzu kommen Elemente wie Frachten, Treibstoffpreise, Wasserführung sowie andere Elemente, die einen Einfluss auf die Binnenschifffahrt haben.

Geografisch gesehen, ist in dieser ersten Publikation die Binnenschifffahrt in Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz betrachtet worden. Der geografische Raum, für den diese Marktbeobachtung angestellt wird, wird nach und nach auf alle europäischen Binnenschifffahrtsländer ausgedehnt, soweit sie entsprechende Daten zur Verfügung stellen können.

Für diese erste Publikation, die methodisch hauptsächlich auf der Grundlage dessen aufbaut, was auf Ebene des Rheins existiert, umfasst der Berichtszeitraum die Jahre 2002 bis 2004 (2001 - 2003 für den betriebswirtschaftlichen Teil). Ende des Jahres erscheint ein ergänzender Bericht mit ersten Prognosen für die Tätigkeit in 2005, Perspektiven für die ersten Monate des Jahres 2006 und mit betriebswirtschaftlichen Aspekten für das Geschäftsjahr 2004.

Kapitel 1 : Analyse der Beförderungsnachfrage

A. Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung

Da die Entwicklung der Beförderungsnachfrage trotz einer gewissen Elastizität direkt von der Entwicklung der Wirtschaft im Allgemeinen abhängig ist, erscheint eine Berücksichtigung des BIP in den in diese Untersuchung einbezogenen Staaten unerlässlich. Feststellbar ist ferner, dass die Binnenschifffahrt auch durch die wirtschaftliche Entwicklung auf dem Weltmarkt beeinflusst wird.

<i>Entwicklung des BIP in %</i>	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (Voraus.)
Deutschland	3,1	1,0	0,1	-0,1	1,2	1,4
Österreich	3,4	0,7	1,2	0,8	1,8	2,3
Belgien	3,7	0,9	0,9	1,3	2,7	2,4
Frankreich	4,2	2,1	1,1	0,5	2,1	2,0
Luxemburg	9	1,5	2,5	2,9	4,2	4,5
Niederlande	3,5	1,4	0,6	-0,9	1,2	1,2
Schweiz	3,6	1,0	0,3	-0,4	1,9	1,9
OECD-Zone	3,9	1,1	1,6	2,2	3,6	2,9

(Quelle : Statistisches Panorama der OECD 2005)

Bereits im Jahre 2004 hat der explodierende Warenaustausch mit China, der zu jährlichen Zuwächsen des BIP um rund 9% führt, und mit anderen Staaten Südostasiens wesentlich zur Zunahme der Beförderungen zwischen den Seehäfen und dem Hinterland beigetragen. Gleichzeitig hat die kräftige Nachfrage dieser Länder (vor allem nach Stahl) das Wachstum des BIP in den westeuropäischen Staaten begünstigt.

Die Entwicklung der gesamten Beförderungsnachfrage wirkt sich im Vergleich zu der der Wirtschaft generell verstärkt aus. Deshalb ist die Entwicklung der gesamten Beförderungsnachfrage für alle Landverkehrsträger zusammen, wie in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben, zu berücksichtigen.

B. Entwicklung der Güterbeförderungen in den Staaten

<i>Millionen Tonnen</i>	2002	2003	2004
Deutschland	3332,0	3360,0	3407,0
Österreich	381,7	390,2	392,1
Belgien	284,2	281,9	
Frankreich	1119,7		
Niederlande	1034,2	1091,5	

(Quellen : Nationale Statistikämter)

Parallel dazu ist die Entwicklung der Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt zu untersuchen. Ein Vergleich beider Werte ermöglicht anhand der nachstehenden Übersichtstabelle die Bestimmung des Verkehrsanteils der Binnenschifffahrt.

Dabei ist zu beachten, dass der Verkehrsanteil der Binnenschifffahrt in den Staaten weitgehend abhängig davon ist, ob es in ihren Hoheitsgebieten ein Binnenschifffahrtsstraßennetz gibt und welches die Eigenschaften dieses Netzes sind. Im Falle der Binnenschifffahrt können meteorologische Phänomene wie Niedrigwasserperioden oder Eisgang den Marktanteil der Binnenschifffahrt zeitweilig reduzieren. Ein solches Phänomen ist im Jahre 2003 aufgetreten, als eine lange Trockenperiode im Sommer zu einer Verringerung der Beförderungsmengen und der Beförderungsleistung in den westeuropäischen Ländern geführt hat.

C. Entwicklung der Beförderungsmengen durch Binnenschiffen

(Übersichtstabelle)

		Beförderungsmenge in 1000 t			Beförderungsleistung in millionen tkm		
		2002	2003	2004	2002	2003	2004
Schweiz		8356	7006	7246	58	49	49
	davon national	-	-	-	-	-	-
	davon international	8356	7006	7246	58	49	49
Frankreich		68942	65429	69059	8875	8647	9106
	davon national	28310	28880	29121	4206	4302	4429
	davon international	40632	36467	39834	4371	4005	4257
Deutschland		231738	219999	235861	64170	58175	63675
	davon national	55844	53419	55209	11670	10833	11296
	davon international	175894	166581	180653	52495	47322	52372
Niederlande		314007	303207	329867	40911	41031	44975
	davon national	101770	95105	105553	10407	10601	12662
	davon international	212237	208102	224314	30504	30430	32313
Belgien		135114	137756	144719	8148	8302	8675
	davon national	30473	31120	32488	2779	2831	2946
	davon international	104641	106636	112231	5369	5471	5731
Österreich		12316	10741	9074	2845	2277	1747
	davon national	560	922	192	71	61	33
	davon international	11756	9819	8882	2775	2216	1714
Luxemburg		8568	9690	11180			
	davon national	-	-	-	-	-	-
	davon international	8568	9690	11180			
Insgesamt (*)		471996	454575	484436	125007	118481	128227

NB : Der Transitverkehr ist im internationalen Verkehr einbegriffen

(*) Bei der Errechnung der Gesamtzahl wurde darauf geachtet, Doppelzählungen zu vermeiden.

Um die Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt zu analysieren, sind die wichtigsten Güterverkehrskorridore zu betrachten. Auf diese Weise kann der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal split im Landverkehr bestimmt werden. Sinn dieser Analyse ist nicht nur die momentane Messung der Situation, sondern auch die Bestimmung von Fördermaßnahmen, die in gewissen geografischen Sektoren und auf gewissen Verkehrsachsen zur Erhöhung des Marktanteils der Binnenschifffahrt beitragen könnten.

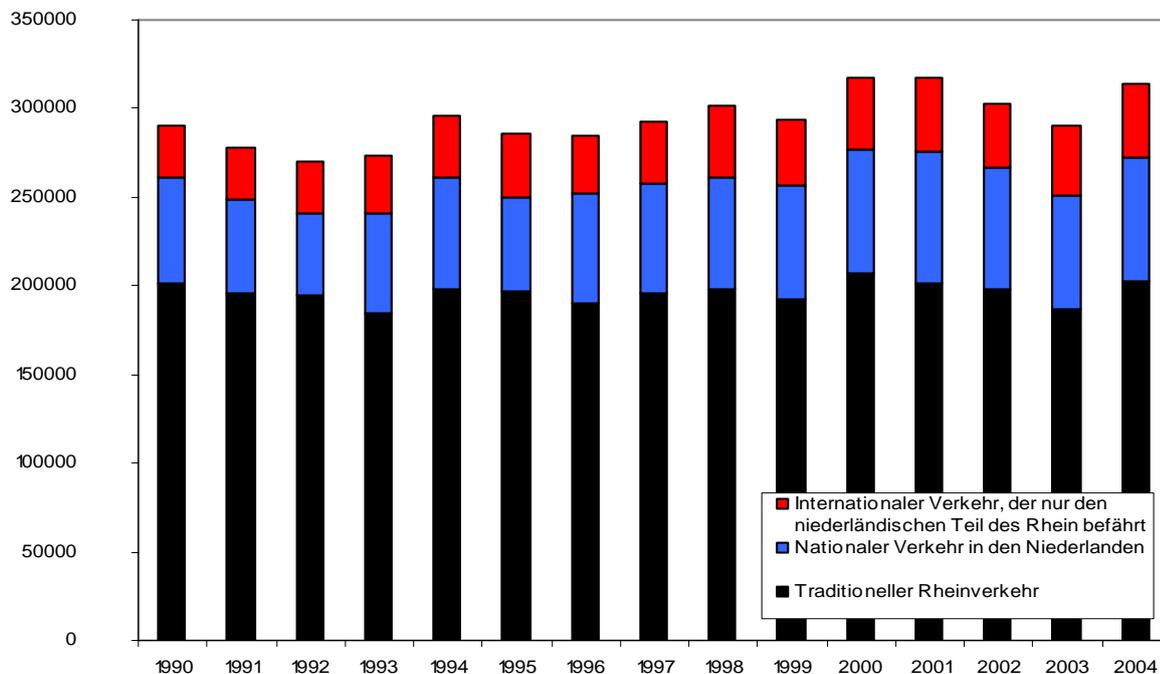
Untersuchungen sind für vier Verkehrsachsen anzustellen, nämlich:

- Rheinachse, auf der nach wie vor rund 2/3 der Beförderungen auf dem Wasser in Westeuropa abgewickelt werden;
- Donauachse
- Nord/Süd- Achse (Frankreich, Belgien, Niederlande)
- Ost/West- Achse, die die Verbindung zwischen den Niederlanden, Norddeutschland und Polen herstellt.

1) Verkehr auf der Rheinachse:

Der Verkehr auf der Rheinachse wird in der ZKR seit dem 19. Jahrhundert beobachtet, und zwar nach Kriterien, deren Konstanz eine geschichtliche Betrachtung dieser Verkehre ermöglicht. Gewöhnlich wird unterschieden zwischen traditionellem Rheinverkehr (Verkehr auf dem deutschen und dem französischen Teil des Rheins) und gesamtem Rheinverkehr, der die Beförderungen auf dem gesamten Lauf des Rheins umfasst. Die Entwicklung dieser beiden Verkehre wird in der Grafik unten dargestellt.

Totaler Rheinverkehr in 1000 Tonnen



2) Verkehr auf der Donau in Deutschland und Österreich

Für diese Verkehrsachse wird der Verkehr auf der Donau, insbesondere auf dem deutschen und dem österreichischen Abschnitt, sowie der Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau über den Main-Donau-Kanal berücksichtigt. Dabei ist festzustellen, dass die Wechselverkehre zwischen Rhein und Donau im Laufe des Jahres 2003 stark rückläufig waren. Ursache für diese Abnahme waren die nur mittelmäßigen Wasserstände des Rheins gegenüber dem Jahr 2002, für das außergewöhnliche Ergebnisse verbucht wurden.

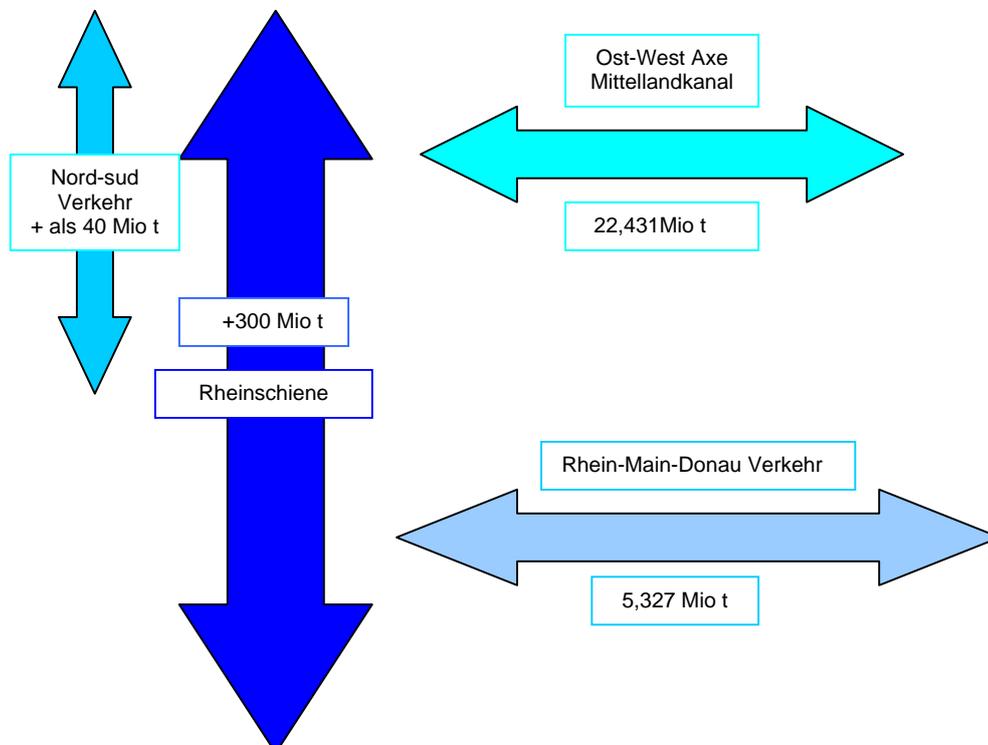
Im Jahre 2004, als günstige konjunkturelle Bedingungen und Wasserstände herrschten, konnte mit einem beförderten Gütervolumen von 5 327 Millionen t ein erneuter Anstieg der Beförderungsmengen um mehr als 16% verbucht werden, wobei allerdings das Niveau von 2002 nicht erreicht wurde.

3) Nord/Süd- Verkehr

Bei dem Nord/Süd- Verkehr handelt es sich um den Verkehr zwischen Frankreich, Belgien und den Niederlanden. Hierbei geht es hauptsächlich um den Verkehr mit den Seehäfen. Dieser Verkehr weist starke Zuwächse auf, insbesondere bei der Containerbeförderung.

4) Ost/West- Verkehr

Hier handelt es sich zum einen um den Wechselverkehr zwischen Polen und der Tschechischen Republik und Deutschland und den Seehäfen und zum anderen um den deutschen nationalen und internationalen Verkehr durch die norddeutschen Kanäle.



D) Entwicklung der Hauptgüterkategorien:

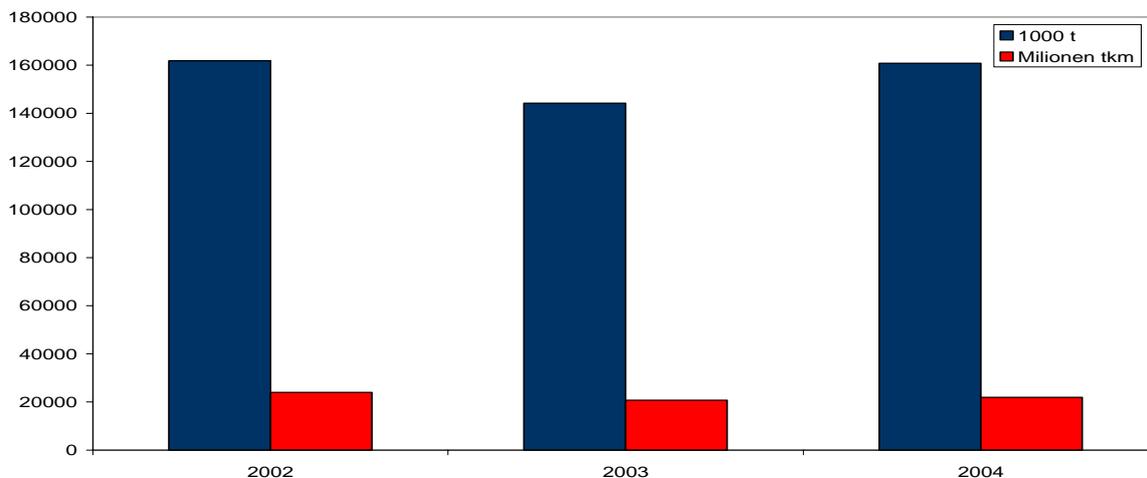
1) Landwirtschaftliche Erzeugnisse

Aufgrund ihres Volumens und ihrer Verpackung eignen sich die landwirtschaftlichen Erzeugnisse von jeher besonders gut für die Beförderung auf Binnenschiffen. Allerdings handelt es sich hierbei um stark zyklische Beförderungen, die saisongebunden sind. Zudem hängen die Beförderungsmengen auch von der Erntemenge (im Falle des Getreides) und von den Ankünften in den Seehäfen ab (im Falle von Soja beispielsweise).

Im Zeitraum 2002-2004 ist ein Anstieg der Beförderungsmenge und Beförderungsleistung um 3% bzw. 9% auf sämtlichen europäischen Schifffahrtsstraßen feststellbar. Die Beförderung von Düngemittel ist dagegen im selben Zeitraum um 2,5% zurückgegangen.

Wenn sich in Frankreich zwischen 2002 und 2004 die Beförderungsmenge um über 13% verringerte, so ist der Grund dafür die geringe Erntemenge im Jahre 2003 infolge der Trockenheit, so dass eine geringere Exportmenge angefallen ist. Insgesamt ist die Nachfrage nach Beförderungen dieser Art Erzeugnisse mit Binnenschiffen in struktureller Hinsicht eher stabil, da dieser Verkehrsträger kostengünstig und für die Beförderung großer Mengen besonders geeignet ist.

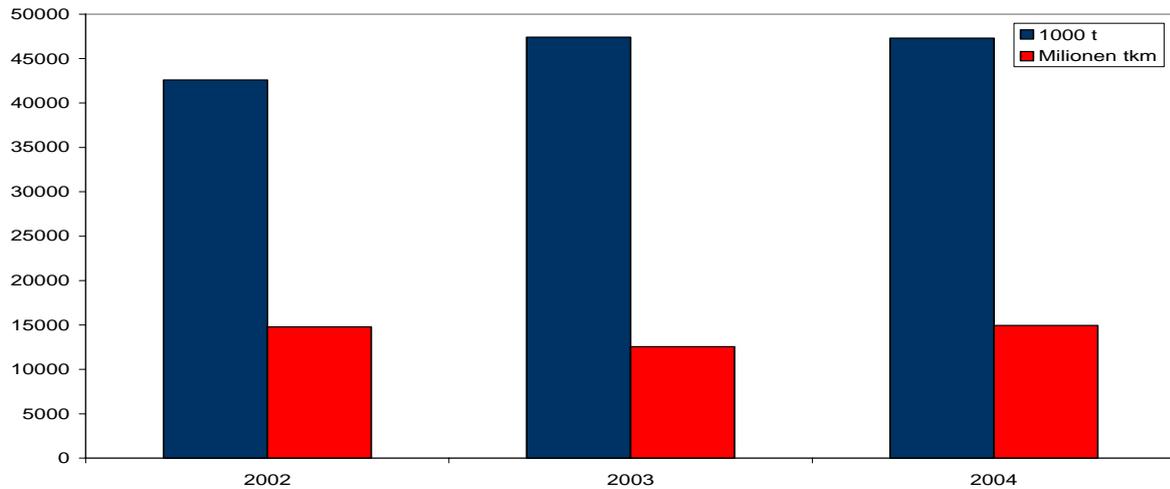
Entwicklung der Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen



2) Kohle

Zwischen 2002 und 2004 ist die Beförderung von festen mineralischen Brennstoffen in Europa um 11% gestiegen, vor allem auf der Rheinachse, wo sogar ein Plus von 12% verzeichnet wurde. Grund für diese Entwicklung ist der starke Anstieg der Kohleimporte in Deutschland, das sich zum einen in einer Phase der strukturellen Verringerung des deutschen Kohleabbaus befindet und damit die fehlenden Mengen durch Importkohle kompensieren muss, und das zum anderen aufgrund der Aktivitäten der Stahlindustrie und der Energieproduktion durch die Wärmekraftwerke einen erhöhten Kohlebedarf hat. Die Verteuerung der Ölpreise ist ebenfalls ursächlich für die verstärkte Nutzung dieser Energiequelle. Diese konjunkturellen Verhältnisse werden auch noch in den Jahren 2005 und 2006 anzutreffen sein.

Entwicklung der Beförderungen von Kohle



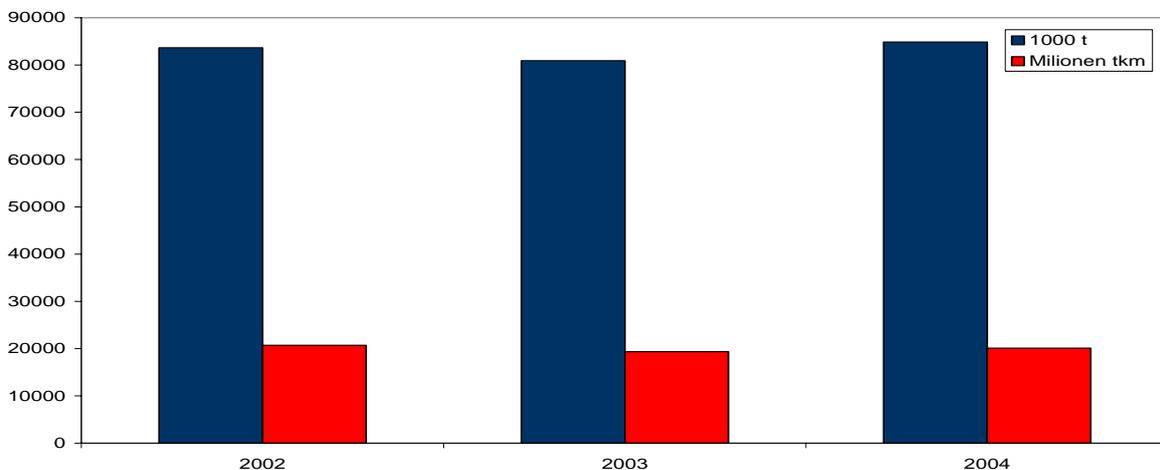
3) Erdölerzeugnisse

Über einen Zeitraum von 3 Jahren verzeichnet die Beförderung von Erdölerzeugnissen in den in die Marktbeobachtung einbezogenen Ländern einen Anstieg um 1,5%. Gleichzeitig erhöhte sich der Konsum von Erdölerzeugnissen in Europa um 3%. Das bedeutet, dass der Marktanteil der Binnenschifffahrt geschrumpft ist.

	2000	2001	2002	2003	2004
Erdölkonsum EU (Mio t)	594	600	595	608	613

Daraus ergibt sich, dass die zusätzlich verbrauchten und damit transportierten Mengen mit Pipelines befördert worden sind.

Entwicklung der Beförderungen von Erdölprodukten



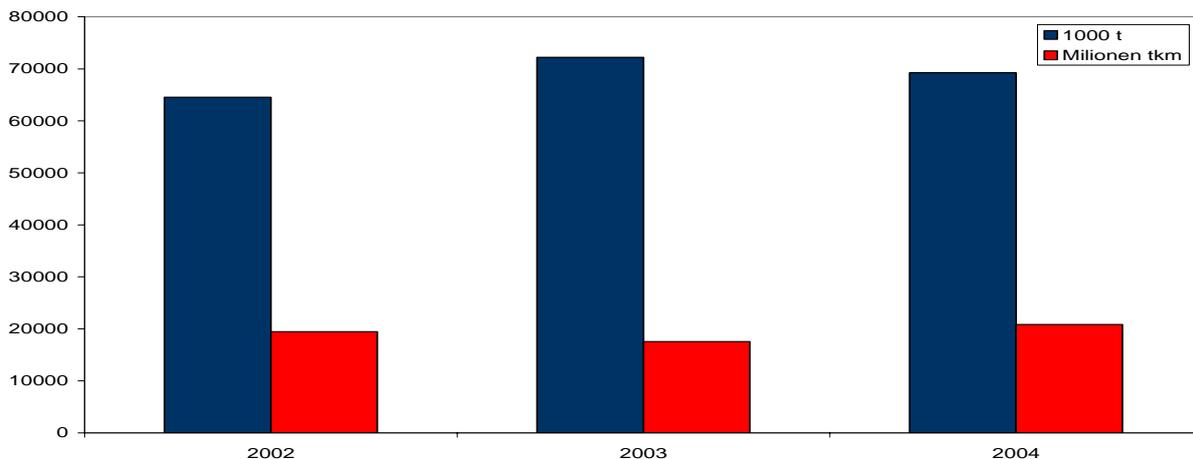
4) Eisen, Stahl und Ne- Metalle

Die Beförderungen von Stahlerzeugnissen haben zwischen 2002 und 2004 in Europa einen Anstieg um über 7% verbucht. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass infolge der starken weltweiten Nachfrage, insbesondere ab 2004, die Stahlwerke in Deutschland voll beschäftigt sind, um die Nachfrage aus China und dem Südosten Asiens im allgemeinen zu befriedigen.

	2000	2001	2002	2003	2004
Weltweite Stahlproduktion (Mio t)	848	850	902	969	1057

Da diese Produkte für den Export bestimmt sind, werden sie als Halbfertigwaren zu den Seehäfen transportiert. Umgekehrt erfolgt der Transport von Rohstoffen (Erze und Metallabfälle) mit Schiffen, die von diesen Häfen herkommen. Die starke weltweite Nachfrage dürfte auch in den nächsten Jahren noch anhalten.

Entwicklung der Beförderungen von Metallerzeugnissen



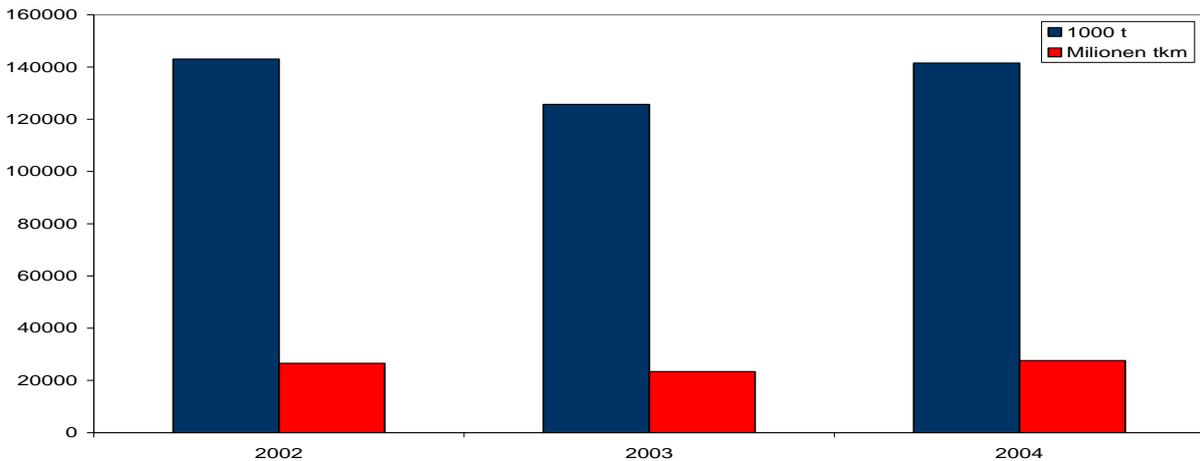
5) Baustoffe

Die Beförderungen in diesem Sektor auf dem Rhein verzeichnen seit mehreren Jahren eine regelmäßige Abnahme, die strukturell bedingt ist. Ursache für diese Entwicklung ist zum einen eine Konjunkturfalte im Bereich des Baugewerbes und der öffentlichen Arbeiten, vor allem in Deutschland, und zum anderen die progressive Versiegung der Sand- und Kiesgruben entlang des Oberrheins und die Erschließung neuer Abbaustätten in der Nordsee.

Im Jahre 2003 verringerte sich die Beförderung dieser Art Güter auf sämtlichen Schifffahrtsstraßen um über 12%. Bei Verknappung des Schiffsraums auf dem Markt wird der vorhandene Laderaum wegen der dann praktizierten Frachten für andere Güter reserviert, auch wenn dadurch die Beförderungen von Baustoffen zurückgestellt oder auf die Straße verlagert werden müssen.

Im Jahre 2004 konnten wieder üblichere, wenn auch nach wie vor etwas geringere Beförderungsmengen als 2002 verzeichnet werden, was die strukturell rückläufige Entwicklung in diesem Sektor unterstreicht.

Entwicklung der Beförderungen von Baustoffen



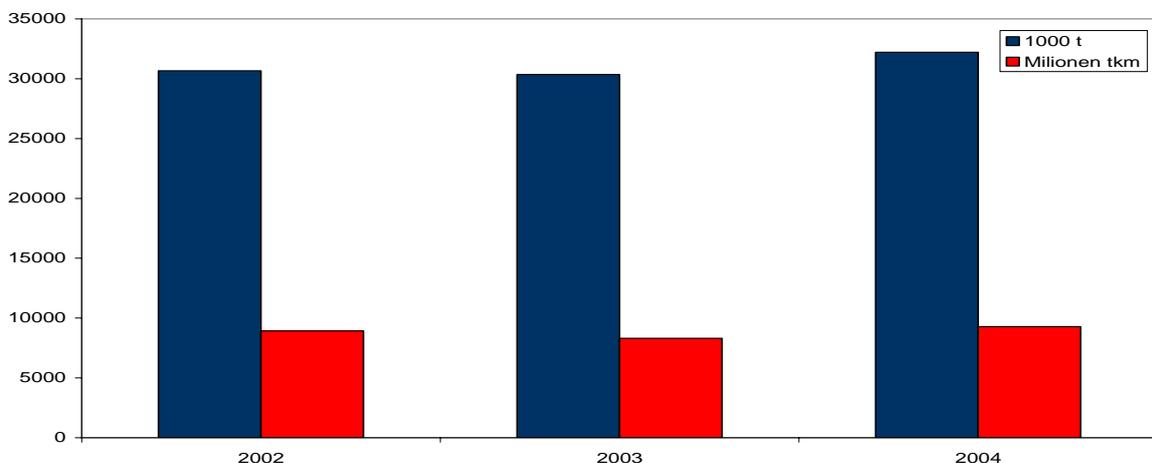
6) Chemische Stoffe

Nach einer mehrjährigen Konjunkturabschwächung im Chemiesektor zeichnete sich im Jahre 2004 eine seit Monaten erwartete Belebung ab. Diese führte bereits ab 2004 zu einem Anstieg der Beförderungen, der sich 2005 und auch 2006 fortsetzen dürfte.

	2000	2001	2002	2003	2004
Prod. Chemie EU (Index 100 in 2000)	100	102	107	109	112

Angesichts der Sicherheit, die die Binnenschifffahrt für solche Beförderungen bietet, dürfte die Binnenschifffahrt eine gute Ausgangsposition haben, um Marktanteile in diesem Sektor zu gewinnen. So wird in Westeuropa ein Anstieg der Beförderungsmengen von Chemikalien um 5% und der Beförderungsleistung um 4% registriert.

Entwicklung der Beförderungen von chemischen Erzeugnissen



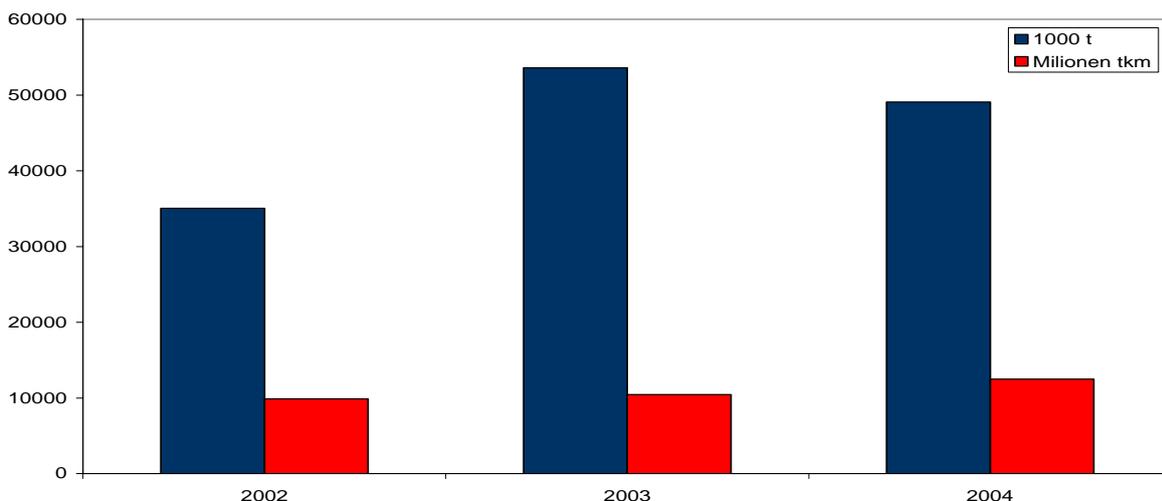
7) Halb- und Fertigwaren und Container

Die Beförderungen von Halb- und Fertigwaren bestehen zu 80% ihres Volumens aus Containertransporten. Wenn die Beförderung von Fahrzeugen und sonstigen Fertigprodukten mit Binnenschiffen parallel zu den Exporten stark angestiegen sind, so gilt dies auch für die Beförderung von containerisierten Produkten.

Diese verzeichnen in Europa zwischen 2002 und 2004 Zuwächse um 40%. Zwar liegt der Anstieg auf dem Rhein, wo sich dieser Sektor seit über einem Jahrzehnt stark entwickelt, bei mehr als 26%, doch ist das Wachstum auf Verkehrsachsen, wie der Nord/Süd- Achse, mit einer Zunahme von mehr als 35% im Norden Frankreichs, weitaus stärker. Diese hohe Zuwachsrate ist vor allem damit zu erklären, dass es diese Art Beförderung hier noch nicht so lange gibt wie auf dem Rhein. Darüber hinaus wird ein Wachstum der Containerbeförderungen auch im Deltagebiet festgestellt, weil dort im nahen Hinterland multimodale Plattformen eingerichtet worden sind. Generell ist auch feststellbar, dass die Containerumschläge im Deltagebiet infolge des starken Wachstums in den asiatischen Ländern zwischen 2002 und 2004 ein Plus von über 25% aufweisen. Dieses Wachstum hat zu Abfertigungsstaus in den Hafenterminals geführt, was sich im Jahre 2004 nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Verlässlichkeit der Binnenschifffahrt ausgewirkt und die Seehäfen so gezwungen hat, den Ausbau ihrer Infrastrukturen möglichst zu beschleunigen, ihre Personal- und Materialausstattung zu verbessern und ihre Arbeitsweise zu rationalisieren.

Dieser Trend dürfte sich in den kommenden Jahren fortsetzen. Der Marktanteil der Binnenschifffahrt auf den Verbindungen zwischen den Seehäfen und dem Hinterland konnte ausgebaut werden. Es ist wichtig, dass die Binnenschifffahrt sich die notwendigen Mittel an die Hand gibt, um diese sehr positive Entwicklung der Nachfrage in diesem Sektor begleiten zu können.

Entwicklung der Beförderungen von Fertigprodukten und Containern

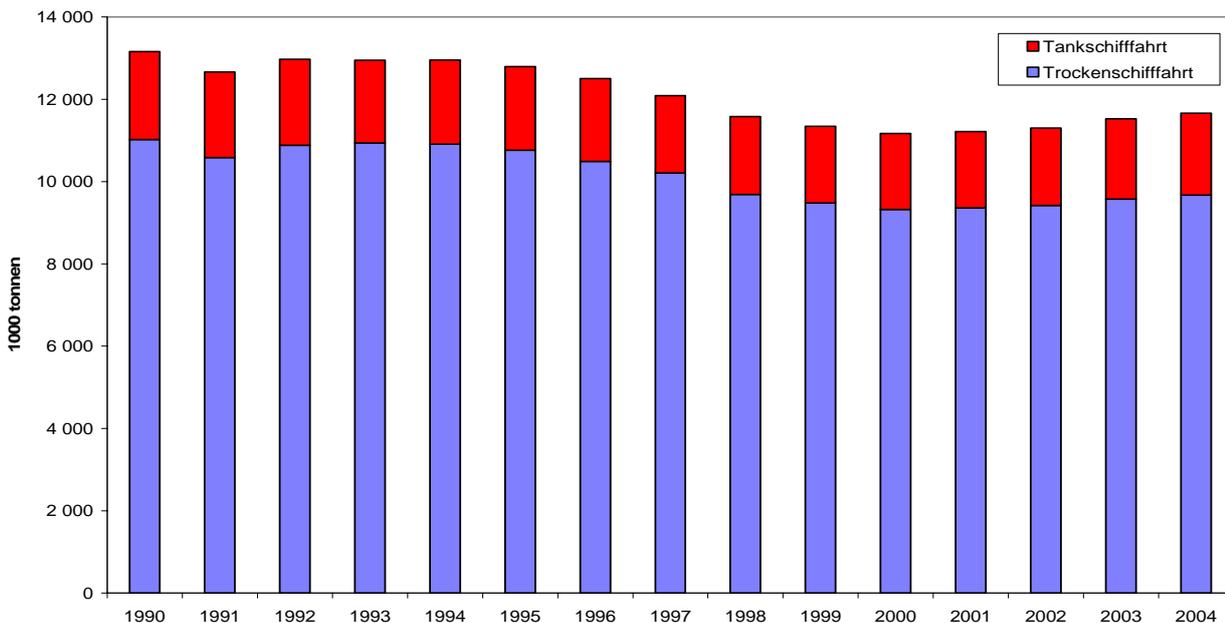


Kapitel 2: Analyse des Beförderungsangebots

A. Struktur der nationalen Binnenflotten

Die Beobachtung der Entwicklung der Kapazitäten auf dem europäischen Markt und vor allem auf dem Rhein ergibt, dass das Marktangebot im Zuge der Umsetzung der Strukturbereinigungspolitik rückläufig ist. Insbesondere ist ab 1995 eine deutliche Abnahme zu beobachten, die bis 2000 andauert.

Entwicklung der Binnenflotte



Ab 2001, aber vor allem dann ab 2003 ist eine Trendwende klar erkennbar, die mit der schrittweisen Einführung der „Alt für neu“-Regel in Zusammenhang steht. Dieser Trend setzt sich 2004 fort, im Bereich Tankerschiffahrt ist sogar eine Beschleunigung festzustellen.

Im Durchschnitt sind die neuen Schiffe, die seit 2001 auf den Markt kommen, größer als die alten. Dies hat durchaus Auswirkungen auf das Schiffsraumangebot in Zeiten mit Niedrigwasserständen. Aufgrund der Betriebsart (rund um die Uhr) der neuen Schiffe ist zudem die Produktivität einer Tonne neuen Schiffsraums nicht dieselbe wie die einer Tonne älteren Schiffsraums, die meistens nur 12 bis 14 Stunden im Einsatz ist.

Um die Auswirkungen des Zugangs neuer Kapazitäten auf das Beförderungsangebot zu beurteilen, sind die neuen Tonnagen auf der Grundlage dieses Faktors zu gewichten.

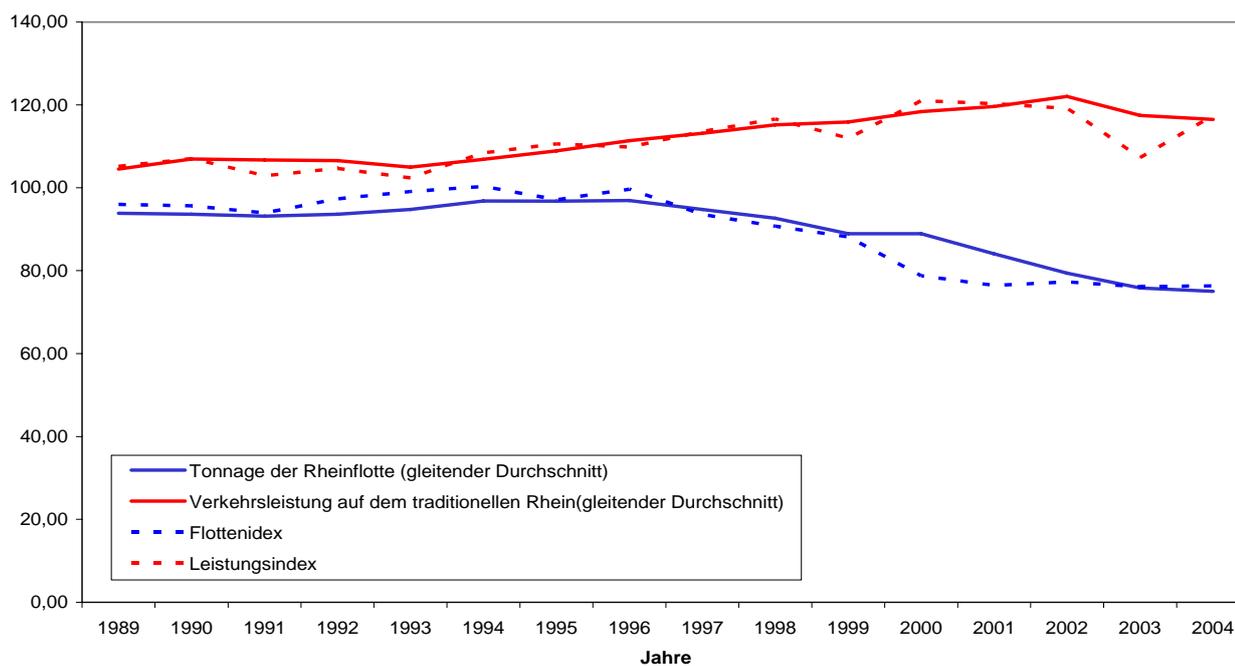
Die Bedeutung der kleinen Schiffe wurde während der überlangen Niedrigwasserstandsperiode im Sommer 2003 deutlich. Wenn in solchen Perioden große Schiffe nicht mehr unter zufriedenstellenden Bedingungen und damit gar nicht mehr fahren können, sind kleinere Schiffe gefragt, die noch mit voller Ladung fahren können und zwar wegen des geringen Schiffsraumangebots zu interessanten Frachtbedingungen. Dies war insbesondere auf dem Rhein und den Rheinzufüssen der Fall. Zudem spielen die kleineren Schiffe, die im Moment nicht mehr durch neue Schiffe ersetzt werden, eine vorrangige und unersetzliche Rolle für das Beförderungsangebots ins Hinterland, und zwar auf allen Kanalnetzen.

B. Neuer Schiffsraum auf dem Markt

Bei der Untersuchung der Entwicklung der auf dem Markt vorhandenen Kapazität im Verhältnis zur Entwicklung der Verkehrsleistung ist festzustellen, dass für die Trockenschifffahrt diese beiden Faktoren kaum auseinander klaffen, dass dies jedoch für die Tankschifffahrt im Gegenteil nicht gilt. Von 2002 bis 2004 hat die auf dem Markt vorhandene Kapazität zugenommen, die Verkehrsleistung in den betreffenden Sektoren entwickelte sich jedoch nicht in dieselbe Richtung. Damit ist ganz konkret ein Trend zur Überkapazität zu erkennen, der sich 2005 in Anbetracht des neuen Laderaums auf dem Markt bestätigt.

Den Investoren ist deshalb Vorsicht anzuraten, sie sollten die Perspektiven für die Nachfrageentwicklung im betreffenden Sektor nicht aus den Augen verlieren (*nachstehend als Beispiel die Situation auf dem Rhein*).

Vergleich zwischen den Entwicklungen der Rheinflotte und der Leistungen auf dem traditionellen Rhein



Kapitel 3: Navigationsbedingungen

Wasserführung:

Hinsichtlich der methodischen Vorgehensweise wird vereinbart, dass die Wasserführung des Rheins anhand von Wasserstandsmessungen an den Pegeln Maxau, Kaub und Ruhrort und die des Westlaufs der Donau anhand von Wasserstandsmessungen am Pegel Hofkirchen erfolgt.

Auf Kanälen sind Schwankungen in der Wasserführung kein signifikantes Problem, hier sind diejenigen Zeiten aufzuzeichnen, in denen die Kanäle zugefroren sind, insbesondere in Norddeutschland. Dies trifft auch auf Flüsse wie Elbe und Oder zu.

Die Jahre 2002 und 2004 waren von durchschnittlicher Wasserführung mit jahreszeitlich bedingten, kurzzeitigen Niedrig- und Hochwasserphasen gekennzeichnet, das Jahr 2003 hingegen ist mit der langen Trockenperiode im Sommer, die über Monate die Beförderungskapazität der deutschen Binnenschifffahrt, vor allem auf dem Rhein und seinen Zuflüssen, stark beeinträchtigte, als außergewöhnliches Jahr zu betrachten. Dieser in Umfang und Dauer außergewöhnliche Zustand hat zum einen gezeigt, wie wichtig und sinnvoll es ist, dass in der europäischen Flotte auch kleinere Schiffe vorhanden sind, und zum anderen, wie hoch der modale Stellenwert der Binnenschifffahrt ist, die bei Ausfall kurzfristig nicht durch andere Verkehrsarten zu Lande ersetzt werden kann, insbesondere nicht im Bereich der Waren, die traditionell hauptsächlich auf Binnenwasserstraßen befördert werden.

Kapitel 4: Betriebswirtschaftliche Analyse

A) Betriebswirtschaftlicher Ansatz

Einleitung:

Neben der Beobachtung von Angebot und Nachfrage auf dem Markt erwies es sich als wichtig, Mittel vorzugeben um prüfen zu können, unter welchen Bedingungen der Schiffsbetrieb erfolgt, insbesondere was Kostenstruktur und Kostenentwicklung betrifft. Durch gute Kenntnisse auf dieser Ebene lassen sich zum einen Mängel erkennen, die mittelfristig zu Instandhaltungsmängeln der Schiffe führen. Zum anderen beinhaltet dies die Möglichkeit, die Auswirkungen konsequenter Veränderungen bestimmter Kostenstellen durch Simulationen festzustellen. Da es sich hier um einen neuen Ansatz im Rahmen der Marktbeobachtung handelt, der die Schiffsbetreiber unmittelbar betrifft, wurden die Überlegungen im Vorfeld zur Einrichtung dieses Beobachtungsinstruments in enger Zusammenarbeit mit den Vertretern der wichtigsten Organisationen der europäischen Binnenschifffahrt angestellt.

Um dem Leser Struktur und Vorgehensweise bei den entsprechenden Untersuchungen verständlich zu machen, hielten wir es für sinnvoll, im Rahmen dieser erstmaligen Veröffentlichung die Begriffe und Gründe darzustellen, die uns zu den Verteilungen veranlasst haben, für die wir uns entschieden haben.

Der mikroökonomische Ansatz dieses Instruments umfasst vier Ebenen:

- 1) Maßgebliche Schiffskategorien
- 2) Kostenrelevante Posten
- 3) Ermittlung der Einnahmen über den Umsatz, d.h. den Umfang der Geschäftstätigkeit
- 4) Aussagekräftige Kennzahlen, mit denen Beobachtungen und Vergleiche über einen bestimmten Zeitraum möglich sind.

1) Definition der zu betrachtenden Schiffskategorien

Zur Ausarbeitung des Beobachtungsinstruments wurden die Binnenschiffe in acht Kategorien unterteilt, damit die jeweiligen Besonderheiten in Bezug auf die Betriebskosten und die Betriebspraxis möglichst genau dargestellt werden können.

a) die Klasse der Motorgüterschiffe mit einer Tonnage zwischen 100 und 700 t:

Diese Schiffskategorie ist auf den Kanälen und beim Wechselverkehr mit dem Rhein präsent. Die Schiffe sind üblicherweise im Besitz von Partikulierschiffern und benötigen nur eine Mindestbesatzung von zwei Personen. Auf dieser Grundlage werden für diese Kategorie auch die Personalkosten berechnet. Es handelt sich außerdem um die Schiffe mit dem höchsten Durchschnittsalter, was aber nicht ausschließt, dass über zwischenzeitlich erfolgte Anpassungsarbeiten der technische Stand verbessert wurde. Was die Betriebsart angeht, sind diese Schiffe gewöhnlich auf einer Basis von 14 Stunden pro Tag im Einsatz. Die Zahl dieser Schiffe geht allerdings zurück. Heute liegt ihr Anteil am verfügbaren Laderaum bei 21%.

b) die Klasse der Motorgüterschiffe mit einer Tonnage zwischen 700 und 1500 t:

Diese Schiffe haben ebenfalls ein ziemlich hohes Durchschnittsalter und sind meistens im Besitz von Partikulierschiffern. Ihr Betrieb erfordert eine Mindestbesatzung von 2 Personen, und sie sind häufig auf einer Basis von 14 Stunden pro Tag im Einsatz. Bei Niedrigwasser unterscheiden sie sich von größeren Einheiten dadurch, dass sie weiter eingesetzt werden können und von attraktiven Frachten profitieren. Der Anteil dieser Schiffskategorie beträgt zurzeit rund 45% des verfügbaren Laderaums.

c) die Klasse der Motorgüterschiffe mit einer Tonnage zwischen 1500 und 2500 t:

Diese Kategorie ist für den Verkehr auf dem Rhein und den großen Wasserstraßen repräsentativ. Die Schiffe entsprechen den modernen technischen Standards und größere Einheiten werden optimal, d.h. 24 Std. pro Tag, genutzt. Dazu ist eine Mindestbesatzung von 4 Personen erforderlich. Das Durchschnittsalter dieser Einheiten ist am niedrigsten, und zu dieser Kategorie gehören auch die meisten der neu in Betrieb genommenen Schiffe. Ihr Anteil am in den Mitgliedstaaten der ZKR verfügbaren Schiffsraum beträgt 23%. Aufgrund ihrer Größe können sie nur so lange die Wasserführung es zulässt, ihre Ladekapazität vollständig nutzen.

d) die Klasse der Motorgüterschiffe mit einer Kapazität von über 2500 Tonnen:

In dieser Kategorie findet man die neuesten und bestausgestatteten Schiffe auf dem Markt. Sie sind ausschließlich auf der Rheinschiene und im Deltagebiet tätig. Ihr Anteil am in den Mitgliedstaaten der ZKR verfügbaren Schiffsraum beträgt 12%, wächst aber ständig.

e) die Klasse der Tankschiffe mit einer Tonnage zwischen 100 und 700 t:

Diese Kategorie umfasst nur wenige Einheiten, die insbesondere in Belgien und Frankreich eingesetzt werden. (*) Ihr Anteil am in den Mitgliedstaaten der ZKR verfügbaren Schiffsraum für Tankschiffahrt beträgt 7,5%.

f) die Klasse der Tankschiffe mit einer Tonnage zwischen 700 und 1500 t:

Zu dieser Kategorie gehören die ältesten Tankschiffe mit Einhüllenbauweise, die je nach Einsatz mit nur zwei Besatzungsmitgliedern betrieben werden können. Ihr Anteil am verfügbaren Schiffsraum beträgt rund 32%.

g) die Klasse der Tankschiffe mit einer Tonnage zwischen 1500 und 2500 t:

Diese Kategorie steht für die Generation von Tankschiffen aus den 80er und 90er Jahren. Die seitdem in Betrieb genommenen Einheiten sind meistens mit Doppelhüllen ausgerüstet und weisen deshalb in Bezug auf Betrieb und Kosten Besonderheiten auf. Sie erfordern bei einem 24 Stunden pro Tag-Betrieb eine Mindestbesatzung von 4 Personen. Aufgrund ihres niedrigeren Durchschnittsalters unterscheiden sie sich vor allem in Bezug auf die Zinsen und die Höhe der Abschreibungen. Ihr Anteil am verfügbaren Schiffsraum liegt bei rund 39%.

h) die Klasse der Tankschiffe mit einer Tonnage über 2500 t:

In dieser Kategorie befinden sich die neuesten Einheiten, die auf dem Markt sind. Sie sind ausschließlich auf der Rheinschiene sowie für Bunkerung in den Seehäfen tätig. Ihr Marktanteil ist auf etwa 21% des verfügbaren Schiffsraum zu schätzen, wächst jedoch ständig.

(*) Die für Zementtransporte geeigneten Schiffe werden ebenfalls zu dieser Gruppe gerechnet.

2) Definition der kostenrelevanten Posten:

Tabelle 1:

Diese Tabelle enthält sich die vom Sekretariat zusammengestellten Grunddaten, die den Marktanteil der einzelnen Schiffskategorien aufzeigen und eine zeitliche Beobachtung der jeweiligen Kostenstruktur ermöglichen sollen. Der Zugang neuer Einheiten und der schrittweise Rückgang der kleinen Einheiten können anhand dieser Tabelle beobachtet und auf unser Marktmodell übertragen werden. Diese Angaben bezieht das Sekretariat aus seiner regelmäßigen Flottenstatistik.

Im unteren Teil der Tabelle sind auch Angaben vorhanden, die für die Ergebnisrechnungen in Betracht gezogen werden. So der Wert des Schiffes, der auf dem Wiederbeschaffungswert oder dem Versicherungswert basiert.

Die Betriebsform und die Einsatztage liefern auch wichtige Angaben zur Beurteilung der Jahresergebnisse. Diese Angaben stammen von dem Gewerbe und den Versicherungen.

Tabelle 2:

Diese Tabelle enthält die wichtigsten Ausgabeposten und parallel auch die Einkunftsparameter. Der erste Teil betrifft die fixen Kosten, die für die Instandhaltung des Schiffes aufgebracht werden. Der zweite Teil enthält die variablen Kosten, die mit der Aktivität verbunden sind. Der dritte Teil bezieht sich auf die Einkünfte und Reservebildung.

Fixe Kosten :

- Personalkosten:

Obwohl die Höhe der Personalkosten für Angestellte auf den größeren Einheiten pauschal auf 40.000 Euro bis 60 000 Euro pro Jahr und Person geschätzt werden kann, einschließlich Lohnnebenkosten, ist ein Unterschied zu machen für die kleineren Einheiten, die oftmals vom Schiffseigner betrieben werden. In diesem Fall sind in der Buchführung die Personalkosten mit Lohnnebenkosten meistens sehr niedrig, und der Betriebsgewinn muss ebenfalls zum Verdienst des betreibenden Eigners gezählt werden. Aber auch der Unternehmerlohn muss hinzu gerechnet werden. selbst wenn der Unternehmer schon Lohn als Erwerbstätiger an Bord bezieht, ist dieser zusätzliche Verdienst mit der Verwaltung des Schiffes als Eigentümer verbunden. Der Unternehmerlohn belohnt die Aktivitäten und Risiken, die ein Schiffsinhaber zusätzlich zu seiner Arbeit auf dem Schiff auf sich nimmt (Verwaltung, Befrachtung, Investitionsrisiko, verschiedene Nebenbeschäftigungen...). Diese Kosten sind entweder dem Schiffer, oder einem Verwalter (Genossenschaft, Befrachter, Fahrgemeinschaft,...) anzulasten. Zweck ist die Durchschnittsangaben der Buchführung ab zu leiten, und daraus Schlußfolgerungen was die Ertragslage angeht und die Investitionskapazität zu ziehen.

- Versicherung:

Die Höhe der Versicherungsprämien wird, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Eigenbeteiligungen, von den Versicherungen angegeben.

- Andere Kosten:

Es handelt sich um Kanalabgaben, Lotsenkosten, Hafengebühren, u.s.w...

Der Begriff Wertverlust des Schiffes beinhaltet:

- **Reparatur - und Instandhaltungskosten:**

Die Beträge für Reparatur- und Instandhaltungskosten werden aus der mikroökonomischen Datei abgeleitet.

- **Abschreibung:**

Die Höhe der Abschreibungen hängt von der Restlebensdauer der Schiffe der jeweiligen Kategorie ab.

Mit zunehmendem Alter des Schiffes entwickeln sich diese beiden Begriffe entgegengesetzt (Abschreibungen nehmen ab, Instandhaltungskosten nehmen zu).

- **Zins - und Kapitalkosten:**

Diese Information wird für die verschiedenen Schiffskategorien aus der Datei bezogen. Bei starken Zinsschwankungen können die Kosten in Simulationen auch pauschal berücksichtigt werden.

Variable Kosten :

- **Gasölkosten und Schmierstoffkosten:**

Die Höhe dieses sehr wichtigen Faktors wird vom Gewerbe geliefert und kann durch Angaben aus der Datei ergänzt werden.

- **Kosten für Kleinmaterial :**

Diese Information betrifft unter anderem die Farbe und kann aus der Datei entnommen werden.

- **Andere Kosten :**

Dieser Sammelposten umfasst alle anderen Betriebsausgaben (Kommunikationskosten, Hafengebühren, Lotsengebühren,...)

Am Ende der Kostenliste ist es möglich durch Totalisierung der Kosten der einzelnen Spalten für jede Schiffsgrößenkategorie den Deckungsbeitrag zu errechnen. So ist es möglich, die Wirtschaftlichkeit sowie die Fähigkeit zu effizienten Investitionen zwecks langfristiger Instandhaltung des Schiffes, für jede Kategorie einzuschätzen.

In der Tabelle sind auch Angaben zu Umsatz, Bruttogewinn und Reservebildung vorgesehen. Diese Angaben sind buchhaltungsgemäß mit den Kosten zu vergleichen.

3) Ausarbeitung eines Ansatzes für die Ermittlung der Einnahmen über den Umsatz, d.h. über den Umfang der Geschäftstätigkeit

Tabelle 3:

Diese Tabelle beinhaltet die aussagekräftigen Indexe, die ermöglichen sollen, die Lage synthetisch zu beschreiben, auch mittels Graphiken.

- **Deckungsbeitrag :**

Der Deckungsbetrag wird erhalten durch Abzug der variablen Kosten von dem Umsatz.

- **Deckungsbeitrag/ effektiver Umsatz :**
Diese Ratio sollte es ermöglichen, die Entwicklung der Ertragslage über mehrere Jahre zu verfolgen und Tendenzen zu erkennen.

4) Aussagekräftige Kennzahlen, mit denen Beobachtungen und Vergleiche über einen bestimmten Zeitraum möglich sind

Tabelle 4:

Diese Tabelle enthält monatliche Werte. Sie bieten Erklärung zu den betriebswirtschaftlichen Entwicklungen.

Eine Annäherung nach Schiffskategorien ist für diese Indexe nicht erforderlich.

- **Gasölindex:**
Dieser Index basiert auf den Angaben zu den Gasölpreisen.
- **Frachtindex :**
Dieser Index besteht aus einem Mittelwert von Frachten für maßgebliche Güterarten auf wichtigen Relationen.
- **Ladungsindex :**
Dieser Index soll die Ablademöglichkeiten der Schiffe entsprechend der Wasserführung darstellen (nur für den Rhein).

B. Entwicklung der Situation auf betriebswirtschaftlicher Ebene im Lauf der Jahre 2001-2003

1) Frachtniveau:

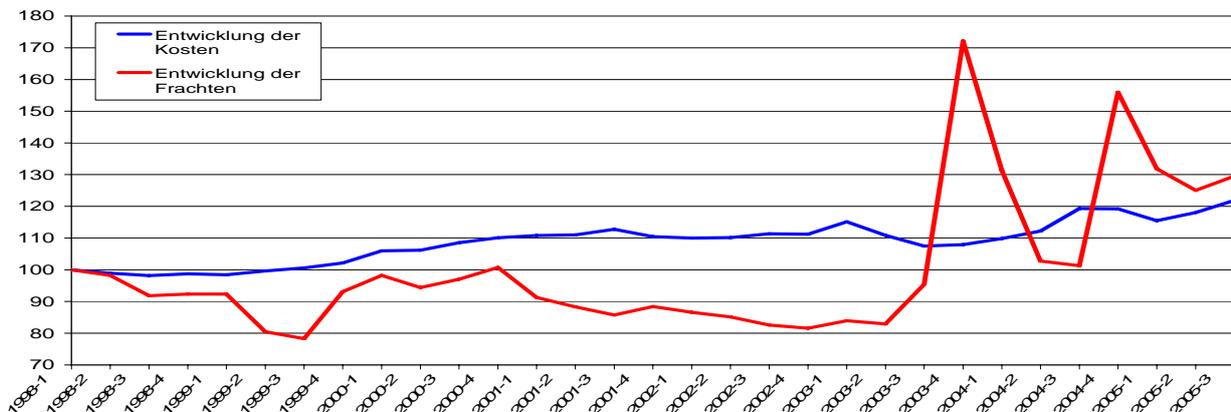
Eine zuverlässige Darstellung der auf signifikanten Strecken für bestimmte Beförderungsarten erzielten Frachtpreise erscheint insofern unerlässlich, als der von den Schiffen erzielte Umsatz das Ergebnis ihrer Kombination mit Beförderungsmenge und vor allem mit Verkehrsleistung ist. Dieser Faktor ist deshalb ein wichtiger Index für die Beurteilung der Betriebsbedingungen auf dem Markt.

Praktisch steht einem realistischen und zuverlässigen Ansatz für die Beobachtung der Frachtsätze die Schwierigkeit entgegen, regelmäßig und zuverlässig auf repräsentative Informationen zuzugreifen.

Mit den Vertretern des Gewerbes ist noch Einigung darüber zu erzielen, welche Informationsquellen genutzt werden können und nach welcher Methode vorzugehen ist. Voraussichtlich kann mit der nächsten Veröffentlichung ein feinerer Ansatz für die Beobachtung der Frachtsätze auf dem Markt vorgestellt werden. Bis dahin beschränken wir uns darauf, zwei von der NEA erstellte Schaubilder vorzulegen, in denen für Tank- und Trockenschiffahrt die Entwicklung in Form von Indices zum Frachtniveau und den Betriebskosten verglichen werden.

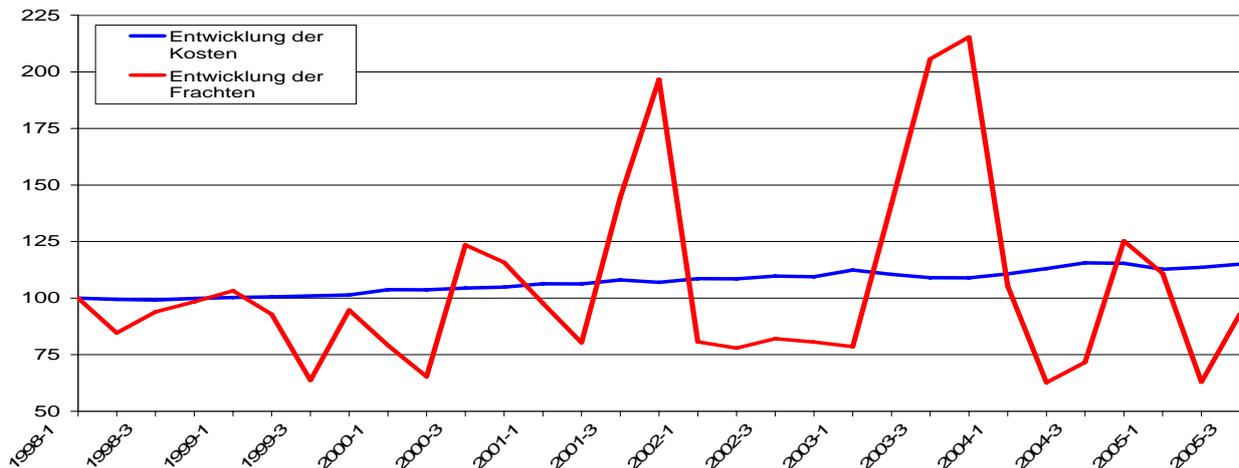
Trockenschiffahrtmarkt

Index (1998
1. Vierteljahr = 100)



Tankschiffahrtmarkt

Index (1998 -
1. Vierteljahr = 100)



2) Analyse der Kostenstruktur:

Im Rahmen der Studie der NEA zur Bewertung der Lage der Unternehmen im Hinblick auf die Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen wurde zunächst eine Stichprobe aus 220 Motorschiffen der niederländischen Trockenflotte und 42 Motorschiffen der niederländischen Tankflotte ausgewertet.

Aus der ersten ausgewerteten Stichprobe lassen sich trotz der geringen Größe bezogen auf Schiffstyp und Schiffsgröße Hinweise auf die Kostenstruktur ableiten. Der Ansatz wird mit zunehmender Ausweitung der ausgewerteten Stichprobe entsprechend angepasst. Ziel ist zum einen, dem Betreiber einen Bezugswert vorzugeben, anhand dessen er die eigene Position in dem Segment, in dem er tätig ist, beurteilen und andererseits die Entwicklung der Aufwandsposten verfolgen kann; gleichzeitig soll damit die Auswirkung der Entwicklungen auf den Betrieb der Schiffe bewertbar und entstehende Krisen gegebenenfalls erkennbar werden.

Für diese neue Form der Darstellung im Kreise der Veröffentlichungen zur Marktbeobachtung bestand eine bedeutende Schwierigkeit gerade auch im Zugang zu repräsentativen Daten. Im Augenblick zeichnen sich Möglichkeiten ab, wie bereits mit der nächsten Veröffentlichung nicht nur zum Geschäftsjahr 2004, sondern auch auf der Grundlage einer breiteren Schiffsstichprobe Aussagen gemacht werden können. 2006 wird es voraussichtlich auch möglich sein, Schiffe aus der belgischen, französischen und deutschen Flotte mit einzubeziehen, so dass auch lokale oder nationale Besonderheiten mit berücksichtigt werden können, die für den Betrieb der Schiffe ausschlaggebend sind. Ausgehend von entsprechenden Daten für den gesamten europäischen Markt lassen sich dann in Zukunft gegebenenfalls Voraussagen für die Kostenentwicklung geben.

Nichts desto minder waren wir anhand der Daten, die uns für die vorliegende erste Veröffentlichung zur Verfügung standen, in der Lage, sowohl für die Trockenschiffahrt als auch für die Tankschiffahrt, bei den festen ebenso wie bei den variablen Kosten Unterschiede je nach Größe des Schiffs, Alter des Schiffs, erforderlicher Besatzung und Betriebsart festzustellen.

In der Kategorie der kleineren Schiffe (100-700 Tonnen) liegt das Durchschnittsalter am höchsten. Dies erscheint insofern logisch, als diese Art von Schiffen heute kaum mehr gebaut werden. Entsprechend liegt hier die Jahresabschreibung deutlich unter dem Wert für größere und mittlere Schiffe jüngerer Baujahre.

Der Anteil der Versicherungsbeiträge und Finanzkosten folgt ganz deutlich ebenfalls diesem Trend.

Was die Wartungs- und Reparaturkosten betrifft, so zeigt sich, dass letztere sich, unabhängig davon, ob es sich um ein großes oder ein kleines Schiff handelt, anteilig proportional zum Kostenniveau verhalten. Dies erklärt sich aus der Tatsache, dass für kleine Schiffe zwar altersbedingt eine bestimmte Wartung erforderlich ist, dass neue Schiffe aber aufgrund ihres intensiven Betriebs (rund um die Uhr) ebenfalls sehr regelmäßig gewartet werden müssen.

Der Anteil der Personalaufwendungen nimmt mit zunehmender Größe des Schiffes ab.

Im Verlauf des Zeitraums 2001 bis 2003 ist in allen Kategorien ein deutlicher Rückgang der Finanzaufwendungen zu beobachten, der in der Hauptsache auf die Senkung der Bankzinsen zurückzuführen ist.

Der Dieselpreis lag 2002 durchschnittlich bei 29 Euro und damit um ca. 3 Euro unter dem Preis des Jahres 2001, was sich in einer allgemeinen Rückläufigkeit dieses Aufwandspostens niederschlug. Ab Herbst 2002 zogen die Preise auf dem Weltölmarkt wegen der Kriegsrisiken im Irak deutlich an. Erst zum Ende der ersten Jahreshälfte 2003 kam der Ölpreis wieder auf niedrigere Kurse, nachdem die Kriegsgefahr gebannt war. Im zweiten Halbjahr 2003 entwickelten sich die Preise relativ stabil. 2004 hingegen tendierten sie insgesamt eher nach oben, trotz einer leichten Flaute in den letzten Monaten des Jahres.

Ergebnisse und Vorausschau

Ausgehend von dem von dieser ersten Veröffentlichung abgedeckten Zeitraum (2001-2004) sind Vorhersagen für das Jahr 2005 nicht möglich, das zudem bald zu Ende geht. Mit der vorliegenden ersten Veröffentlichung wurde vor allem bezweckt, Anhaltspunkte für eine Reihe von Veröffentlichungen zu geben, deren Zweck dann jeweils in der Analyse der aktuellen Situation und einer Vorausschau auf die kommenden Monate besteht. Die Veröffentlichung zum Jahresende 2005 wird entsprechend lediglich eine Vorausschau für den Jahresanfang 2006 enthalten.

Ausgehend von der Analyse des Zeitraums 2001-2004 lassen sich allerdings bestimmte Feststellungen zur europäischen Binnenschifffahrt mit ihren laufenden Entwicklungen treffen.

Während der überlangen Niedrigwasserstandsperiode im Sommer 2003 wurde die Bedeutung kleinerer Schiffe innerhalb der Flotten bei Niedrigwasserständen deutlich, und zwar auch auf den Großschiffahrtsstraßen und gerade in einer Zeit, in der aus Kostengründen quasi nur noch große Schiffe auf den Markt gebracht werden.

Während dieser in Bezug auf die Wasserführung außergewöhnlichen Zeit war zudem festzustellen, wie hoch der modale Stellenwert der Binnenschifffahrt ist, innerhalb der Verkehrsarten zu Lande ist. Wie sich zeigte, sind bei vorübergehendem teilweisem Ausfall der Binnenschifffahrt die übrigen Verkehrsträger nicht in der Lage, die von der Binnenschifffahrt nicht abgedeckte Beförderungsnachfrage zu decken, da ihnen die notwendige Flexibilität und ausreichende Kapazitäten fehlen, um die Lücke zu schließen.

Seit dem Ende der Struktursanierungspolitik und dem schrittweisen Ausstieg aus der „Alt für neu“-Regel ist angesichts der insbesondere im Tankschiffahrtssektor auf den Markt kommenden Neubauten mit neuen Überkapazitäten zu rechnen. Der Vergleich zwischen neu auf den Markt kommenden Laderaums und der (bestenfalls stagnierenden) Nachfrageentwicklung im Tankschiffahrtsbereich führt zu der Feststellung, dass hier offensichtlich eine Kluft entsteht.

Der seit rund 10 Jahren zu beobachtende beträchtliche Zuwachs im Containerverkehr, der sich zudem beschleunigt hat, bietet der Binnenschifffahrt die Möglichkeit, ihren Marktanteil zu erweitern, sofern sie sich als fähig erweist, der Nachfrage durch Anpassungen und Rationalisierungen Rechnung zu tragen, mit Hilfe derer sie sich in die Logistikketten einfügen kann. Hierzu sind ganz klar Anstrengungen seitens der Hafenorganisationen zur Verbesserung der Infrastruktur erforderlich, und diese werden auch unternommen, aber ebenso ist entscheidend, dass die Binnenschifffahrt ihren Betrieb so anpasst, dass sie die Nachfrage in effizienter Weise erfüllen kann.

Die Aktivität der Binnenschifffahrt auf den traditionellen Märkten wie der Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse und insbesondere der Beförderung von Gütern der Metallverarbeitung sowie von Kohle und chemischen Produkten erreichte zwischen 2002 und 2004 einen hohen Stand, was dem Wirtschaftswachstum und insbesondere dem Bedarf der südwestasiatischen Staaten zu verdanken ist. Es ist davon auszugehen, dass dieser Konjunkturtrend sich in den kommenden Jahren fortsetzt.

Anlagen

Laderaumangebot

Methodische Aspekte:

Definitionen, Methode und Verzeichnis

Die ZKR ist bei der Aufstellung ihrer Statistiken über die Binnenflotten seit Jahrzehnten bemüht, hierin möglichst zuverlässige Angaben über den auf dem Verkehrsmarkt verfügbaren Laderaum auszuweisen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist heute insofern schwierig, als die dazu von den Mitgliedstaaten gelieferten Daten noch immer nicht vollständig harmonisiert sind, obwohl die ZKR 2000 einen entsprechenden Beschluss für die Flotten ihrer Mitgliedstaaten fasste.

Die der ZKR in Dateiform übermittelten Daten stammen aus den nationalen Registern. An einigen dieser nationalen Register wird bedauerlicherweise immer noch in einer Umstrukturierung mit dem Ziel ihre Verlässlichkeit zu verbessern vorgenommen, insbesondere in Frankreich.

Um eine möglichst zuverlässige Darstellung des Laderaumangebots auf dem Markt zu geben, werden in den Staaten sowohl diejenigen Schiffe berücksichtigt, die im vergangenen Jahr tatsächlich Beförderungen vorgenommen haben, mithin die aktiven Schiffe, als auch die insofern als „einsatzfähig“ zu bezeichnende Flotte, als für die Schiffe, aus denen sie sich zusammensetzt, die erforderlichen Zeugnisse vorliegen, um jederzeit aktiv zu werden, wenn auf dem Markt Beforderungsnachfrage besteht.

Für die Zukunft ist eine Harmonisierung im Sinne einer Berücksichtigung der so genannten „einsatzfähigen“ Flotte zu wünschen, beim derzeitigen Stand bestimmter Register jedoch noch nicht möglich.

Die auf dem Markt noch vorhandenen Schleppkähne wurden in Anbetracht ihrer geringen Zahl und ihrer zu vernachlässigenden Auswirkung auf das Laderaumangebot im Rahmen dieser Statistiken nicht mehr berücksichtigt.

Wenn auf nationaler Ebene Veränderungen an der statistischen Basis vorgenommen werden, wird darauf geachtet, die Datenübermittlungen so zu gestalten, dass eine Auswertung der Zahlen möglich ist. Liegen für ein Jahr keine oder nur unvollständige Daten vor, werden vorläufig und um einen Bruch in den Untersuchungen zu vermeiden, die Vorjahresdaten eingesetzt.

Tabelle MO1 – DIE BINNENFLOTTEN 2000-2004 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
31.12.2000									
Deutschland	1028	1198527	516452	982	891738		2010	2090265	516452
Österreich							0	0	0
Belgien	1158	971571	456941	146	359903		1304	1331474	456941
Frankreich	1126	520353	233675	611	593838		1737	1114191	233675
Luxemburg	26	26803	13096	2	5660		28	32463	13096
Niederlande	3404	3278465	1579760	751	1292402		4155	4570867	1579760
Schweiz	18	33052	20404				18	33052	20404
Insgesamt	6760	6028771	2820328	2492	3143541		9252	9172312	2820328
31.12.2001									
Deutschland	988	1188918	506960	954	892591		1942	2081509	506960
Österreich							0	0	0
Belgien	1131	982986	471275	157	380602		1288	1363588	471275
Frankreich	1129	526289	237152	625	601349		1754	1127638	237152
Luxemburg	25	26345	12969	1	2830		26	29175	12969
Niederlande	3322	3236288	1582483	759	1314625		4081	4550913	1582483
Schweiz	14	24560	15648				14	24560	15648
Insgesamt	6609	5985386	2826487	2496	3191997		9105	9177383	2826487
31.12.2002									
Deutschland	975	1182878	508002	920	877802		1895	2060680	508002
Österreich							0	0	0
Belgien	1103	997928	485124	165	382858		1268	1380786	485124
Frankreich	1152	542743	146921	609	588232		1761	1130975	146921
Luxemburg	23	23741	12093	1	2830		24	26571	12093
Niederlande	3240	3285722	1608718	772	1334681		4012	4620403	1608718
Schweiz	12	23369	14210				12	23369	14210
Insgesamt	6505	6056381	2775068	2467	3186403		8972	9242784	2775068
31.12.2003									
Deutschland	955	1139124	503123	894	855735		1849	1994859	503123
Österreich							0	0	0
Belgien	1099	1024409	507005	200	379695		1299	1404104	507005
Frankreich	1141	545351	235136	612	609431		1753	1154782	235136
Luxemburg	21	21340	10868	1	2830		22	24170	10868
Niederlande	3194	3380582	1570231	800	1427738		3994	4808320	1570231
Schweiz	12	23369	14210				12	23369	14210
Insgesamt	6422	6134175	2840573	2507	3275429		8929	9409604	2840573
31.12.2004									
Deutschland	950	1127796	507802	1014	949093		1964	2076889	507802
Österreich	5	7058		54	84807		59	91865	0
Belgien	1113	1046203	522158	223	432111		1336	1478314	522158
Frankreich	956	506196	183181	465	494245		1421	1000441	183181
Luxemburg	19	19521	9931	1	2830		20	22351	9931
Niederlande	3155	3432160	1534350	818	1468427		3973	4900587	1534350
Schweiz	13	25942	14909	1	1258		14	27200	14909
Insgesamt	6211	6164876	2772331	2576	3432771		8787	9597647	2772331

**Tabelle MO1 – DIE BINNENFLOTTE 2000-2004 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN**

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
31.12.2000									
Deutschland	305	446043	211918	41	55352		346	501395	211918
Österreich							0	0	0
Belgien	205	242262	108761	8	9144		213	251406	108761
Frankreich	70	51414	20734	64	90823		134	142237	20734
Luxemburg	27	47103	23284	2	8444		29	55547	23284
Niederlande	719	721217	370963	49	80666		768	801883	370963
Schweiz	45	102604	45210	0	0		45	102604	45210
Insgesamt	1371	1610643	780870	164	244429		1535	1855072	780870
31.12.2001									
Deutschland	313	459700	222904	41	55279		354	514979	222904
Österreich							0	0	0
Belgien	200	236952	108422	7	9826		207	246778	108422
Frankreich	65	53233	23236	69	97475		134	150708	23236
Luxemburg	23	38569	19313	2	8435		25	47004	19313
Niederlande	709	718939	369598	44	75806		753	794745	369598
Schweiz	40	90712	40535	0	0		40	90712	40535
Insgesamt	1350	1598105	784008	163	246821		1513	1844926	784008
31.12.2002									
Deutschland	324	486517	240106	43	55888		367	542405	240106
Österreich							0	0	0
Belgien	197	240981	112357	6	11838		203	252819	112357
Frankreich	66	54949	22953	67	95575		133	150524	22953
Luxemburg	21	34927	18050	2	8435		23	43362	18050
Niederlande	705	718258	368577	47	79646		752	797904	368577
Schweiz	36	85332	38109	0	0		36	85332	38109
Insgesamt	1349	1620964	800152	165	251382		1514	1872346	800152
31.12.2003									
Deutschland	336	508502	258021	45	54930		381	563432	258021
Österreich							0	0	0
Belgien	200	242349	114844	6	11838		206	254187	114844
Frankreich	71	65421	23020	65	91815		136	157236	23020
Luxemburg	18	30481	15720	2	8435		20	38916	15720
Niederlande	720	771759	354130	44	75294		764	847053	354130
Schweiz	31	78036	33144	0	0		31	78036	33144
Insgesamt	1376	1696548	798879	162	242312		1538	1938860	798879
31.12.2004									
Deutschland	345	522619	271217	49	53280		394	575899	271217
Österreich	5	5601		15	22055		20	27656	0
Belgien	217	281516	132661	6	11838		223	293354	132661
Frankreich	35	39234	12990	47	67418		82	106652	12990
Luxemburg	18	30481	15720	2	8435		20	38916	15720
Niederlande	746	824283	335545	43	74177		789	898460	335545
Schweiz	29	72860	33105	0	0		29	72860	33105
Insgesamt	1395	1776594	801238	162	237203		1557	2013797	801238

**Tabelle MO1 – DIE BINNENFLOTTEN 2000-2004 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN**

Land	Schubschiffe			Schleppboote			Insg. Schub-Schleppboote		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
31.12.2000									
Deutschland	163		33776	286		107041	449		140817
Österreich				10		9200	10		9200
Belgien	21		5819	59		33517	80		39336
Frankreich	3		835	196		91481	199		92316
Luxemburg	0		0	20		17609	20		17609
Niederlande	546		119435	549		241795	1095		361230
Schweiz	1		368	7		5444	8		5812
Insgesamt	734		160233	1127		506087	1861		666320
31.12.2001									
Deutschland	158		31757	297		113817	455		145574
Österreich							0		0
Belgien	22		6282	57		33557	79		39839
Frankreich	24		3580	177		88354	201		91934
Luxemburg	0		0	20		17609	20		17609
Niederlande	561		126578	555		238618	1116		365196
Schweiz	1		368	6		4120	7		4488
Insgesamt	766		168565	1112		496075	1878		664640
31.12.2002									
Deutschland	158		31757	291		121166	449		152923
Österreich							0		0
Belgien	3		655	92		44580	95		45235
Frankreich	25		3821	179		89019	204		92840
Luxemburg	3		655	92		44580	95		45235
Niederlande	525		120535	559		237739	1084		358274
Schweiz	1		368	5		1947	6		2315
Insgesamt	715		157791	1218		539031	1933		696822
31.12.2003									
Deutschland	148		32556	289		126943	437		159499
Österreich							0		0
Belgien	10		2575	102		48252	112		50827
Frankreich	24		3572	171		85001	195		88573
Luxemburg	10		2575	102		48252	112		50827
Niederlande	521		116222	556		232277	1077		348499
Schweiz	1		368	5		1947	6		2315
Insgesamt	714		157868	1225		542672	1939		700540
31.12.2004									
Deutschland	143		29234	300		135723	443		164957
Österreich				10		9200	10		9200
Belgien	13		4303	112		52435	125		56738
Frankreich	24		3572	171		85101	195		88573
Luxemburg	0		0	18		15220	18		15220
Niederlande	494		103237	541		224440	1035		327677
Schweiz	1		368	5		1947	6		2315
Insgesamt	675		140714	1157		523966	1832		664680

Österreich : Daten sind nur ab 2004 verfügbar und nicht detailliert

Frankreich : keine Daten verfügbar für Schub- Schlepp- und Personenschiffahrt

**Tabelle MO1 – DIE BINNENFLOTTEN 2000-2004 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN**

Land	Tagesausflugsschiffe			Kabinenschiffe			Insg. Passagierschiffahrt		
	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW
31.12.2000									
Deutschland							1007	204644	234398
Österreich							0	0	0
Belgien							153	0	23606
Frankreich							0	0	0
Luxemburg							6	1550	3257
Niederlande							834	48885	159919
Schweiz							39	6782	40637
Insgesamt							2039	261861	461817
31.12.2001									
Deutschland							1044	198741	250189
Österreich							0	0	0
Belgien							141	9651	21983
Frankreich							0	0	0
Luxemburg							5	1300	3092
Niederlande							853	51713	164895
Schweiz							41	7051	43796
Insgesamt							2084	268456	483955
31.12.2002									
Deutschland	1003	194692	225043	34	3500	33636	1037	198192	258679
Österreich							0	0	0
Belgien							141	9730	21647
Frankreich	303	45035		87	4640		390	49675	0
Luxemburg	5	1300	3092	0	0	0	5	1300	3092
Niederlande	739	36564	110598	166	15295	64957	905	51859	175555
Schweiz	7	2552	2875	38	4999	46921	45	7551	49796
Insgesamt	2057	280143	341608	325	28434	145514	2523	318307	508769
31.12.2003									
Deutschland	1006	194801	227862	43	4912	47289	1049	199713	275151
Österreich							0	0	0
Belgien							144	9800	21900
Frankreich	303	45035		87	4640		390	49675	0
Luxemburg	5	1300	3092	0	0	0	5	1300	3092
Niederlande	739	34877	103306	184	14464	59392	923	49341	162698
Schweiz	7	2552	2875	40	5053	48301	47	7605	51176
Insgesamt	2060	278565	337135	354	29069	154982	2558	317434	514017
31.12.2004									
Deutschland	1012	192999	212498	47	5894	54246	1059	198893	266744
Österreich							0	0	0
Belgien							149	9900	22379
Frankreich	303	45035		87	4640		390	49675	0
Luxemburg	6	1700	3636	0	0	0	6	1700	3636
Niederlande	737	35222	97820	187	14999	58447	924	50221	156267
Schweiz	6	2052	1993	39	4943	48371	45	6995	50364
Insgesamt	2064	277008	315947	360	30476	161064	2573	317384	499390

**Tabelle MO2 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH TONNAGEKLASSEN**

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Deutschland									
bis zu 249 t	27	4317	2806	71	8925		98	13242	2806
250 - 399 t	54	17222	10488	63	22122		117	39344	10488
400 - 649 t	46	24024	12945	402	178566		448	202590	12945
650 - 999 t	211	176247	78677	183	154840		394	331087	78677
1000 - 1499 t	404	486239	225130	95	117101		499	603340	225130
1500 - 1999 t	117	201417	89140	62	105294		179	306711	89140
2000 - 2499 t	51	112491	45165	57	132619		108	245110	45165
2500 - 2999 t	31	83142	33917	75	206199		106	289341	33917
3000 t et plus	7	22697	9339	6	23427		13	46124	9339
unbekannt	2	0	195	0	0		2	0	195
Insgesamt	950	1127796	507802	1014	949093		1964	2076889	507802
Österreich									
bis zu 249 t							0	0	0
250 - 399 t	1	364		1	259		2	623	0
400 - 649 t							0	0	0
650 - 999 t							57	91242	0
1000 - 1499 t							0	0	0
1500 - 1999 t							0	0	0
2000 - 2499 t	4	6694		53	84548		0	0	0
2500 - 2999 t							0	0	0
3000 t et plus							0	0	0
unbekannt							0	0	0
Insgesamt	5	7058	0	54	84807		59	91865	0
Belgien									
bis zu 249 t	4	318	1094	5	549		9	867	1094
250 - 399 t	332	120369	66107	19	6523		351	126892	66107
400 - 649 t	177	96503	49115	36	18688		213	115191	49115
650 - 999 t	184	147309	76168	10	8329		194	155638	76168
1000 - 1499 t	233	279866	140461	22	28090		255	307956	140461
1500 - 1999 t	75	123864	61664	14	25164		89	149028	61664
2000 - 2499 t	54	118993	54000	25	59600		79	178593	54000
2500 - 2999 t	37	101585	47411	55	153978		92	255563	47411
3000 t et plus	17	57396	26138	37	131190		54	188586	26138
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
Insgesamt	1113	1046203	522158	223	432111		1336	1478314	522158
Frankreich									
bis zu 249 t	1	242	110	0	0		1	242	110
250 - 399 t	635	240324	97456	50	17176		685	257500	97456
400 - 649 t	140	69021	27093	191	95104		331	164125	27093
650 - 999 t	109	90519	31922	87	65256		196	155775	31922
1000 - 1499 t	52	63795	20306	16	19262		68	83057	20306
1500 - 1999 t	6	9608	3260	17	28668		23	38276	3260
2000 - 2499 t	6	14532	772	26	55871		32	70403	772
2500 - 2999 t	7	18155	2262	77	209659		84	227814	2262
3000 t et plus	0	0	0	1	3249		1	3249	0
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
Insgesamt	956	506196	183181	465	494245		1421	1000441	183181

**Tabelle MO2 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH TONNAGEKLASSEN**

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Luxemburg									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		0	0	0
250 - 399 t	3	1127	741	0	0		3	1127	741
400 - 649 t	3	1550	892	0	0		3	1550	892
650 - 999 t	3	2341	1213	0	0		3	2341	1213
1000 - 1499 t	7	8557	4348	0	0		7	8557	4348
1500 - 1999 t	1	1587	707	0	0		1	1587	707
2000 - 2499 t	2	4359	2030	0	0		2	4359	2030
2500 - 2999 t	0	0	0	1	2830		1	2830	0
3000 t et plus	0	0	0	0	0		0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
Insgesamt	19	19521	9931	1	2830		20	22351	9931
Niederlande									
bis zu 249 t	133	20538	16428	106	13424		239	33962	16428
250 - 399 t	292	97702	51052	31	10282		323	107984	51052
400 - 649 t	528	285843	141270	69	38239		597	324082	141270
650 - 999 t	763	616281	297573	34	28610		797	644891	297573
1000 - 1499 t	740	889475	410960	47	58492		787	947967	410960
1500 - 1999 t	289	490739	210831	54	92429		343	583168	210831
2000 - 2499 t	139	310771	135386	102	232605		241	543376	135386
2500 - 2999 t	145	397191	171403	224	623578		369	1020769	171403
3000 t et plus	91	323620	93439	94	370768		185	694388	93439
unbekannt	35	0	6008	57	0		92	0	6008
Insgesamt	3155	3432160	1534350	818	1468427		3973	4900587	1534350
Schweiz									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		0	0	0
250 - 399 t	1	373	169	0	0		1	373	169
400 - 649 t	0	0	0	0	0		0	0	0
650 - 999 t	0	0	0	0	0		0	0	0
1000 - 1499 t	1	1178	948	1	1258		2	2436	948
1500 - 1999 t	6	11445	6881	0	0		6	11445	6881
2000 - 2499 t	2	4442	2560	0	0		2	4442	2560
2500 - 2999 t	2	5198	2859	0	0		2	5198	2859
3000 t et plus	1	3306	1492	0	0		1	3306	1492
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
Insgesamt	13	25942	14909	1	1258		14	27200	14909
Insgesamt									
bis zu 249 t	165	25415	20438	182	22898		347	48313	20438
250 - 399 t	1318	477481	226013	164	56362		1482	533843	226013
400 - 649 t	894	476941	231315	698	330597		1592	807538	231315
650 - 999 t	1274	1039391	485553	367	341583		1641	1380974	485553
1000 - 1499 t	1437	1729110	802153	181	224203		1618	1953313	802153
1500 - 1999 t	494	838660	372483	147	251555		641	1090215	372483
2000 - 2499 t	254	565588	239913	210	480695		464	1046283	239913
2500 - 2999 t	222	605271	257852	432	1196244		654	1801515	257852
3000 t et plus	116	407019	130408	138	528634		254	935653	130408
unbekannt	37	0	6203	57	0		94	0	6203
Insgesamt	6211	6164876	2772331	2576	3432771		8787	9597647	2772331

**Tabelle MO2 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH TONNAGEKLASSEN**

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Deutschland									
bis zu 249 t	4	696	688	4	505		8	1201	688
250 - 399 t	2	633	511	2	782		4	1415	511
400 - 649 t	4	1965	1285	13	6414		17	8379	1285
650 - 999 t	20	17151	9510	8	7071		28	24222	9510
1000 - 1499 t	166	208677	109989	2	2582		168	211259	109989
1500 - 1999 t	60	101184	51513	4	6604		64	107788	51513
2000 - 2499 t	52	115233	52324	11	24471		63	139704	52324
2500 - 2999 t	23	61902	28650	3	7851		26	69753	28650
3000 t et plus	5	15178	7353	0	0		5	15178	7353
unbekannt	9	0	9394	2	0		11	0	9394
Insgesamt	345	522619	271217	49	56280		394	578899	271217
Österreich									
bis zu 249 t							0	0	0
250 - 399 t							0	0	0
400 - 649 t							0	0	0
650 - 999 t							20	27656	0
1000 - 1499 t							0	0	0
1500 - 1999 t							0	0	0
2000 - 2499 t	5	5601		15	22055		0	0	0
2500 - 2999 t							0	0	0
3000 t et plus							0	0	0
unbekannt							0	0	0
Insgesamt	5	5601	0	15	22055		20	27656	0
Belgien									
bis zu 249 t	35	4010	4301	0	0		35	4010	4301
250 - 399 t	19	6362	3811	0	0		19	6362	3811
400 - 649 t	30	15132	7874	0	0		30	15132	7874
650 - 999 t	9	7229	4257	1	945		10	8174	4257
1000 - 1499 t	52	64605	33822	2	2203		54	66808	33822
1500 - 1999 t	17	29581	13782	1	1970		18	31551	13782
2000 - 2499 t	27	62000	27396	0	0		27	62000	27396
2500 - 2999 t	13	36140	15803	1	2923		14	39063	15803
3000 t et plus	15	56457	21615	1	3797		16	60254	21615
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
Insgesamt	217	281516	132661	6	11838		223	293354	132661
Frankreich									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		0	0	0
250 - 399 t	11	4040	1532	0	0		11	4040	1532
400 - 649 t	9	4504	1355	14	6510		23	11014	1355
650 - 999 t	1	672	257	10	8037		11	8709	257
1000 - 1499 t	2	2680	801	3	3159		5	5839	801
1500 - 1999 t	3	5088	1858	5	9033		8	14121	1858
2000 - 2499 t	4	9305	4909	3	7196		7	16501	4909
2500 - 2999 t	5	12945	2278	9	24297		14	37242	2278
3000 t et plus	0	0	0	3	9186		3	9186	0
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
Insgesamt	35	39234	12990	47	67418		82	106652	12990

**Tabelle MO2 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH TONNAGEKLASSEN**

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschiffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Luxemburg									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		0	0	0
250 - 399 t	0	0	0	0	0		0	0	0
400 - 649 t	0	0	0	0	0		0	0	0
650 - 999 t	1	920	544	0	0		1	920	544
1000 - 1499 t	10	12588	6910	0	0		10	12588	6910
1500 - 1999 t	2	3656	1704	0	0		2	3656	1704
2000 - 2499 t	2	4269	1934	0	0		2	4269	1934
2500 - 2999 t	1	2895	2648	0	0		1	2895	2648
3000 t et plus	2	6153	1980	2	8435		4	14588	1980
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
Insgesamt	18	30481	15720	2	8435		20	38916	15720
Niederlande									
bis zu 249 t	224	23347	25962	1	79		225	23426	25962
250 - 399 t	29	9047	5371	1	314		30	9361	5371
400 - 649 t	58	29659	15578	4	1834		62	31493	15578
650 - 999 t	57	45823	21384	5	4323		62	50146	21384
1000 - 1499 t	108	136049	70920	6	8319		114	144368	70920
1500 - 1999 t	74	123458	55232	4	6768		78	130226	55232
2000 - 2499 t	74	162452	69261	11	24506		85	186959	69261
2500 - 2999 t	40	111369	28317	8	20940		48	132309	28317
3000 t et plus	48	183079	40832	2	7094		50	190173	40832
unbekannt	34	0	2688	1	0		35	0	2688
Insgesamt	746	824283	335545	43	74177		789	898461	335545
Schweiz									
bis zu 249 t	0	0	0	0	0		0	0	0
250 - 399 t	0	0	0	0	0		0	0	0
400 - 649 t	0	0	0	0	0		0	0	0
650 - 999 t	0	0	0	0	0		0	0	0
1000 - 1499 t	3	3930	1894	0	0		3	3930	1894
1500 - 1999 t	1	1563	589	0	0		1	1563	589
2000 - 2499 t	3	6714	3702	0	0		3	6714	3702
2500 - 2999 t	17	44633	19748	0	0		17	44633	19748
3000 t et plus	5	16020	7172	0	0		5	16020	7172
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
Insgesamt	29	72860	33105	0	0		29	72860	33105
Insgesamt									
bis zu 249 t	263	28053	30951	5	584		268	28637	30951
250 - 399 t	61	20082	11225	3	1096		64	21178	11225
400 - 649 t	101	51260	26092	31	14758		132	66018	26092
650 - 999 t	93	77396	35952	39	42431		132	119827	35952
1000 - 1499 t	341	428529	224336	13	16263		354	444792	224336
1500 - 1999 t	157	264530	124678	14	24375		171	288905	124678
2000 - 2499 t	162	359973	159526	25	56174		187	416147	159526
2500 - 2999 t	99	269884	97444	21	56011		120	325895	97444
3000 t et plus	75	276887	78952	8	28512		83	305399	78952
unbekannt	43	0	12082	3	0		46	0	12082
Insgesamt	1395	1776594	801238	162	240203		1557	2016797	801238

**Tabelle MO3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH LEISTUNGSKLASSEN**

Land	Gütermotorschiffe			Tankmotorschiffe			Insgesamt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Deutschland									
bis 49 kW	3	232	129	0	0	0	3	232	129
50 - 249 kW	97	34741	15874	5	1345	890	102	36086	16764
250 - 399 kW	231	203125	77428	20	16931	6671	251	220056	84099
400 - 999 kW	563	763722	347189	242	349313	166764	805	1113035	513953
1000 - 1999 kW	52	119861	63171	76	152169	94300	128	272030	157471
2000 - 2999 kW	2	5337	4011	1	2861	2592	3	8198	6603
> 3000 kW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
unbekannt	2	778	0	1	0	0	3	778	0
Insgesamt	950	1127796	507802	345	522619	271217	1295	1650415	779019
Österreich									
bis 49 kW							0	0	0
50 - 249 kW							0	0	0
250 - 399 kW							0	0	0
400 - 999 kW							0	0	0
1000 - 1999 kW							0	0	0
2000 - 2999 kW							0	0	0
> 3000 kW							0	0	0
unbekannt	5	7058		5	5601		10	12659	0
Insgesamt	5	7058		5	5601		10	12659	0
Belgien									
bis 49 kW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 249 kW	7	124694	56086	59	13880	8615	66	138574	64701
250 - 399 kW	317	159506	82549	29	15031	8716	346	174537	91265
400 - 999 kW	268	530874	266553	82	118393	55849	350	649267	322402
1000 - 1999 kW	434	215917	107042	46	129557	57243	480	345474	164285
2000 - 2999 kW	87	15212	9928	1	4655	2238	88	19867	12166
> 3000 kW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	1113	1046203	522158	217	281516	132661	1330	1327719	654819
Frankreich									
bis 49 kW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 249 kW	536	212627	86423	15	6326	2606	551	218953	89029
250 - 399 kW	173	94436	50642	3	2513	852	176	96949	51494
400 - 999 kW	84	86237	43854	5	8927	3078	89	95164	46932
1000 - 1999 kW	2	5171	2262	5	12336	6454	7	17507	8716
2000 - 2999 kW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
> 3000 kW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
unbekannt	161	107725	0	7	9132	0	168	116857	0
Insgesamt	956	506196	183181	35	39234	12990	991	545430	196171

**Tabelle MO3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH LEISTUNGSKLASSEN**

Land	Gütermotorschiffe			Tankmotorschiffe			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Luxemburg									
bis 49 kW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 249 kW	3	1575	628	0	0	0	3	1575	628
250 - 399 kW	4	1835	1226	0	0	0	4	1835	1226
400 - 999 kW	11	13773	6783	14	20989	9377	25	34762	16160
1000 - 1999 kW	1	2338	1294	3	6597	3695	4	8935	4989
2000 - 2999 kW	0	0	0	1	2895	3648	1	2895	3648
> 3000 KW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	19	19521	9931	18	30481	15720	37	50002	26651
Niederlande									
bis 49 kW	9	4436	231	5	271	170	14	4707	401
50 - 249 kW	667	264207	111399	270	44286	34562	937	308493	145961
250 - 399 kW	796	583445	255242	72	42125	22548	868	625570	277790
400 - 999 kW	1313	1686164	795806	218	329891	151761	1531	2016055	947567
1000 - 1999 kW	215	553600	278172	92	226859	114106	307	780459	392278
2000 - 2999 kW	39	103384	89028	5	14492	12398	44	117876	101426
> 3000 KW	1	2916	4472	0	0	0	1	2916	4472
unbekannt	115	234008	0	84	166359	0	199	400367	0
Insgesamt	3155	3432160	1534350	746	824283	335545	3901	4256443	1869895
Schweiz									
bis 49 kW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 249 kW	1	373	169	0	0	0	1	373	169
250 - 399 kW	1	1978	353	0	0	0	1	1978	353
400 - 999 kW	3	5465	2457	9	18388	7012	12	23853	9469
1000 - 1999 kW	7	15501	9770	19	51014	23888	26	66515	33658
2000 - 2999 kW	1	2625	2160	1	3458	2205	2	6083	4365
> 3000 KW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	13	25942	14909	29	72860	33105	42	98802	48014
Insgesamt									
bis 49 kW	12	4668	360	5	271	170	17	4939	530
50 - 249 kW	1311	638217	270579	349	65837	46673	1660	704054	317252
250 - 399 kW	1522	1044325	467440	124	76600	38787	1646	1120925	506227
400 - 999 kW	2242	3086235	1462642	570	845901	393841	2812	3932136	1856485
1000 - 1999 kW	711	912388	461711	241	578532	299686	952	1490920	761397
2000 - 2999 kW	129	126558	105127	9	28361	22081	138	154919	127208
> 3000 KW	1	2916	4472	0	0	0	1	2916	4472
unbekannt	283	349569	0	97	181092	0	380	530661	0
Insgesamt	6211	6164876	2772331	1395	1776594	801238	7606	7941470	3573569

**Tabelle MO3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH LEISTUNGSKLASSEN**

Land	Schleppboote			Schubboote			Insg. Schub- und /chleppschiffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Deutschland									
bis 49 kW	7		271	4		165	11	0	436
50 - 249 kW	94		12511	164		23202	258	0	35713
250 - 399 kW	26		7738	34		11044	60	0	18782
400 - 999 kW	16		8714	68		40545	84	0	49259
1000 - 1999 kW	0		0	12		17603	12	0	17603
2000 - 2999 kW	0		0	4		11848	4	0	11848
> 3000 kW	0		0	8		31316	8	0	31316
unbekannt	0		0	6		0	6	0	0
Insgesamt	143		29234	300		135723	443	0	164957
Österreich									
bis 49 kW							0	0	0
50 - 249 kW							0	0	0
250 - 399 kW							0	0	0
400 - 999 kW							0	0	0
1000 - 1999 kW							0	0	0
2000 - 2999 kW							0	0	0
> 3000 kW							0	0	0
unbekannt							0	0	0
Insgesamt	0		0	10		9200	10	0	9200
Belgien									
bis 49 kW	0		0	0		0	0	0	0
50 - 249 kW	6		856	33		5824	39	0	6680
250 - 399 kW	5		1591	36		10414	41	0	12005
400 - 999 kW	1		530	32		21697	33	0	22227
1000 - 1999 kW	1		1324	11		14500	12	0	15824
2000 - 2999 kW	0		0	0		0	0	0	0
> 3000 kW	0		0	0		0	0	0	0
unbekannt	0		0	0		0	0	0	0
Insgesamt	13		4301	112		52435	125	0	56736
Frankreich									
bis 49 kW	2		70	2		69	4	0	139
50 - 249 kW	20		2292	57		9498	77	0	11790
250 - 399 kW	0		0	28		8675	28	0	8675
400 - 999 kW	2		1212	66		43166	68	0	44378
1000 - 1999 kW	0		0	17		21477	17	0	21477
2000 - 2999 kW	0		0	1		2116	1	0	2116
> 3000 kW	0		0	0		0	0	0	0
unbekannt	0		0	0		0	0	0	0
Insgesamt	24		3574	171		85001	195	0	88575

Frankreich : zur Information Schub- und Schleppbootflotte vom 31.12.2003

**Tabelle MO3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH LEISTUNGSKLASSEN**

Land	Schleppboote			Schubboote			Insgesamt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Luxemburg									
bis 49 kW	0		0	0		0	0	0	0
50 - 249 kW	0		0	1		147	1	0	147
250 - 399 kW	0		0	4		1320	4	0	1320
400 - 999 kW	0		0	6		4603	6	0	4603
1000 - 1999 kW	0		0	7		9150	7	0	9150
2000 - 2999 kW	0		0	0		0	0	0	0
> 3000 kW	0		0	0		0	0	0	0
unbekannt	0		0	0		0	0	0	0
Insgesamt	0		0	18		15220	18	0	15220
Niederlande									
bis 49 kW	11		383	0		0	11	0	383
50 - 249 kW	339		44267	199		32730	538	0	76997
250 - 399 kW	72		21417	147		44240	219	0	65657
400 - 999 kW	37		21735	151		92589	188	0	114324
1000 - 1999 kW	2		2111	17		21542	19	0	23653
2000 - 2999 kW	4		9324	2		5559	6	0	14883
> 3000 kW	1		4000	7		27780	8	0	31780
unbekannt	28		0	18		0	46	0	0
Insgesamt	494		103237	541		224440	1035	0	327677
Schweiz									
bis 49 kW	0		0	0		0	0	0	0
50 - 249 kW	0		0	2		302	2	0	302
250 - 399 kW	1		368	1		353	2	0	721
400 - 999 kW	0		0	2		1292	2	0	1292
1000 - 1999 kW	0		0	0		0	0	0	0
2000 - 2999 kW	0		0	0		0	0	0	0
> 3000 kW	0		0	0		0	0	0	0
unbekannt	0		0	0		0	0	0	0
Insgesamt	1		368	5		1947	6	0	2315
Insgesamt									
bis 49 kW	20		724	6		234	26	0	958
50 - 249 kW	459		59926	456		71703	915	0	131629
250 - 399 kW	104		31114	250		76046	354	0	107160
400 - 999 kW	56		32191	325		203892	381	0	236083
1000 - 1999 kW	3		3435	64		84272	67	0	87707
2000 - 2999 kW	4		9324	7		19523	11	0	28847
> 3000 kW	1		4000	15		59096	16	0	63096
unbekannt	28		0	24		0	52	0	0
Insgesamt	675		140714	1157		523966	1832	0	664680

Frankreich : zur Information werden die Schlepp- und Schubbootflotte vom 31.12.2003 dargestellt

**Tabelle MO4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH BAUJAHRKLASSEN**

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Deutschland									
vor 1930	244	231659	103661	26	8635		270	240294	103661
1930 - 1949	125	125630	56956	10	2696		135	128326	56956
1950 - 1969	419	454180	202674	136	99332		555	553512	202674
1970 - 1979	98	166418	79202	194	236215		292	402633	79202
1980 - 1989	51	121180	51514	517	458112		568	579292	51514
1990 - 1999	5	9895	4841	112	134757		117	144652	4841
2000 - 2004	7	18834	8954	4	9090		11	27924	8954
unbekannt	1	0	0	5	256		6	256	0
insgesamt	950	1127796	507802	1004	949093		1954	2076889	507802
Österreich									
vor 1930							0	0	0
1930 - 1949							0	0	0
1950 - 1969							0	0	0
1970 - 1979							0	0	0
1980 - 1989							0	0	0
1990 - 1999							0	0	0
2000 - 2004							0	0	0
unbekannt							0	0	0
insgesamt	5	7058		54	84807		59	91865	0
Belgien									
vor 1930	113	94471	42275	3	1504		116	95975	42275
1930 - 1949	101	76621	38153	6	2502		107	79123	38153
1950 - 1969	721	515134	266097	31	41462		752	556596	266097
1970 - 1979	70	121218	54171	23	61225		93	182443	54171
1980 - 1989	42	84589	40365	81	219700		123	304289	40365
1990 - 1999	38	88293	43826	22	41723		60	130016	43826
2000 - 2004	28	65877	37271	57	63995		85	129872	37271
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
insgesamt	1113	1046203	522158	223	432111		1336	1478314	522158
Frankreich									
vor 1930	30	18455	7394	18	9369		48	27824	7394
1930 - 1949	127	64081	27156	23	10853		150	74934	27156
1950 - 1969	604	280763	129942	174	110719		778	391482	129942
1970 - 1979	8	3899	1674	40	45535		48	49434	1674
1980 - 1989	21	19432	10410	31	49737		52	69169	10410
1990 - 1999	5	8442	3844	83	150743		88	159185	3844
2000 - 2004	1	2671	1159	17	11596		18	14267	1159
unbekannt	160	108453	1602	79	105693		239	214146	1602
insgesamt	956	506196	183181	465	494245		1421	1000441	183181

**Tabelle MO4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH BAUJAHRKLASSEN**

Land	Gütermotorschiffe			Güterschubleichter			Insg. Trockenschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Luxemburg									
vor 1930	4	2597	1659	0	0		4	2597	1659
1930 - 1949	4	4757	2264	0	0		4	4757	2264
1950 - 1969	8	6222	3271	0	0		8	6222	3271
1970 - 1979	2	3607	1443	1	2830		3	6437	1443
1980 - 1989	1	2338	1294	0	0		1	2338	1294
1990 - 1999	0	0	0	0	0		0	0	0
2000 - 2004	0	0	0	0	0		0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
insgesamt	19	19521	9931	1	2830		20	22351	9931
Niederlande									
vor 1930	617	399733	182721	13	5659		630	405392	182721
1930 - 1949	244	190007	93652	11	4465		255	194472	93652
1950 - 1969	1592	1427604	672613	220	170384		1812	1597988	672613
1970 - 1979	271	453476	197694	193	397500		464	850976	197694
1980 - 1989	137	272999	117726	185	427025		322	700024	117726
1990 - 1999	174	400070	214844	151	361230		325	761300	214844
2000 - 2004	120	288271	55100	45	102164		165	390435	55100
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
insgesamt	3155	3432160	1534350	818	1468427		3973	4900587	1534350
Schweiz									
vor 1930	1	2573	699	0	0		1	2573	699
1930 - 1949	0	0	0	0	0		0	0	0
1950 - 1969	2	1551	1117	0	0		2	1551	1117
1970 - 1979	1	1713	810	0	0		1	1713	810
1980 - 1989	5	10040	5818	0	0		5	10040	5818
1990 - 1999	1	2625	2160	0	0		1	2625	2160
2000 - 2004	3	7440	4305	1	1258		4	8698	4305
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
insgesamt	13	25942	14909	1	1258		14	27200	14909
insgesamt									
vor 1930	1009	749488	338409	60	25167		1069	774655	338409
1930 - 1949	601	461096	218181	50	20516		651	481612	218181
1950 - 1969	3346	2685454	1275714	561	421897		3907	3107351	1275714
1970 - 1979	450	750331	334994	451	743305		901	1493636	334994
1980 - 1989	257	510578	227127	814	1154574		1071	1665152	227127
1990 - 1999	223	509325	269515	368	688453		591	1197778	269515
2000 - 2004	159	383093	106789	124	188103		283	571196	106789
unbekannt	166	108507	1602	84	105949		245	214402	1602
insgesamt	6211	6157876	2772331	2512	3347964		8718	9505782	2772331

**Tabelle MO4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH BAUJAHRKLASSEN**

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschiffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Deutschland									
vor 1930	0	0	0	1	383		1	383	0
1930 - 1949	7	6286	3324	0	0		7	6286	3324
1950 - 1969	133	165782	83301	11	11318		144	177100	83301
1970 - 1979	142	230152	120984	17	31152		159	261304	120984
1980 - 1989	33	65787	30740	16	10587		49	76374	30740
1990 - 1999	19	33598	20039	3	2840		22	36438	20039
2000 - 2004	11	21014	12829	0	0		11	21014	12829
unbekannt	0	0	0	1	0		1	0	0
insgesamt	345	522619	271217	49	56280		394	578899	271217
Österreich									
vor 1930							0	0	0
1930 - 1949							0	0	0
1950 - 1969							0	0	0
1970 - 1979							0	0	0
1980 - 1989							0	0	0
1990 - 1999							0	0	0
2000 - 2004							0	0	0
unbekannt	5	5601		15	22055		20	27656	0
insgesamt	5	5601		15	22055		20	27656	0
Belgien									
vor 1930	12	4710	2699	0	0		12	4710	2699
1930 - 1949	11	4072	2933	0	0		11	4072	2933
1950 - 1969	100	85102	42740	4	5118		104	90220	42740
1970 - 1979	38	67066	31518	2	6720		40	73786	31518
1980 - 1989	26	59367	23825	0	0		26	59367	23825
1990 - 1999	17	26122	13431	0	0		17	26122	13431
2000 - 2004	13	35077	15515	0	0		13	35077	15515
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
insgesamt	217	281516	132661	6	11838		223	293354	132661
Frankreich									
vor 1930	0	0	0	0	0		0	0	0
1930 - 1949	2	1841	595	0	0		2	1841	595
1950 - 1969	19	13896	5473	29	33748		48	47644	5473
1970 - 1979	4	7459	2748	8	15714		12	23173	2748
1980 - 1989	3	6906	4174	0	0		3	6906	4174
1990 - 1999	0	0	0	6	10436		6	10436	0
2000 - 2004	0	0	0	0	0		0	0	0
unbekannt	7	9132	0	4	7520		11	16652	0
insgesamt	35	39234	12990	47	67418		82	106652	12990

**Tabelle MO4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH BAUJAHRKLASSEN**

Land	Tankmotorschiffe			Tankschubleichter			Insg. Tankschiffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Luxemburg									
vor 1930	0	0	0	0	0		0	0	0
1930 - 1949	0	0	0	0	0		0	0	0
1950 - 1969	3	4333	2088	0	0		3	4333	2088
1970 - 1979	8	11490	6012	1	3959		9	15449	6012
1980 - 1989	5	11635	5878	1	4476		6	16111	5878
1990 - 1999	2	3023	1742	0	0		2	3023	1742
2000 - 2004	0	0	0	0	0		0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
insgesamt	18	30481	15720	2	8435		20	38916	15720
Niederlande									
vor 1930	24	2161	2215	0	0		24	2161	2215
1930 - 1949	27	8215	4824	1	1218		28	9433	4824
1950 - 1969	358	202998	110037	13	13164		371	216162	110037
1970 - 1979	100	159076	64151	12	23494		112	182570	64151
1980 - 1989	60	99840	42795	7	13849		67	113689	42795
1990 - 1999	101	178702	96996	8	19618		109	198320	96996
2000 - 2004	76	173291	14527	2	2934		78	176225	14527
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
insgesamt	746	824283	335545	43	74277		789	898560	335545
Schweiz									
vor 1930	1	3458	2205	0	0		1	3458	2205
1930 - 1949	0	0	0	0	0		0	0	0
1950 - 1969	5	7753	3885	0	0		5	7753	3885
1970 - 1979	5	13914	6450	0	0		5	13914	6450
1980 - 1989	11	29765	11642	0	0		11	29765	11642
1990 - 1999	7	17970	8923	0	0		7	17970	8923
2000 - 2004	0	0	0	0	0		0	0	0
unbekannt	0	0	0	0	0		0	0	0
insgesamt	29	72860	33105	0	0		29	72860	33105
insgesamt									
vor 1930	37	10329	7119	1	383		38	10712	7119
1930 - 1949	47	20414	11676	1	1218		48	21632	11676
1950 - 1969	618	479864	247524	57	63348		675	543212	247524
1970 - 1979	297	489157	231863	40	81039		337	570196	231863
1980 - 1989	138	273300	119054	24	28912		162	302212	119054
1990 - 1999	146	259415	141131	17	32894		163	292309	141131
2000 - 2004	100	229382	42871	2	2934		102	232316	42871
unbekannt	12	14733	0	20	29575		32	44308	0
insgesamt	1395	1776594	801238	162	240303		1557	2016897	801238

**Tabelle MO4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH BAUJAHRKLASSEN**

Land	Schleppboote			Schubboote			Insg. Schub- und /Schleppschifffahrt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Deutschland									
vor 1930	44		10236	22		5404	66		15640
1930 - 1949	29		5118	19		7037	48		12155
1950 - 1969	53		9989	103		33454	156		43443
1970 - 1979	11		2033	57		57229	68		59262
1980 - 1989	3		865	86		29853	89		30718
1990 - 1999	2		883	7		2474	9		3357
2000 - 2004	0		0	1		213	1		213
unbekannt	1		110	5		59	6		169
insgesamt	143		29234	300		135723	443		164957
Österreich									
vor 1930							0		0
1930 - 1949							0		0
1950 - 1969							0		0
1970 - 1979							0		0
1980 - 1989							0		0
1990 - 1999							0		0
2000 - 2004							0		0
unbekannt				10		9200	10		9200
insgesamt	0		0	0		9200	0		9200
Belgien									
vor 1930	1		330	18		5405	19		5735
1930 - 1949	1		85	26		7961	27		8046
1950 - 1969	5		1417	29		15124	34		16541
1970 - 1979	4		2022	22		12382	26		14404
1980 - 1989	1		75	7		3565	8		3640
1990 - 1999	1		374	7		3466	8		3840
2000 - 2004	0		0	3		4532	3		4532
unbekannt	0		0	0		0	0		0
insgesamt	13		4303	112		52435	125		56738
Frankreich									
vor 1930	14		1528	42		16006	56		17534
1930 - 1949	7		1663	25		9899	32		11562
1950 - 1969	0		381	77		43134	77		43615
1970 - 1979	3		0	20		12568	23		12568
1980 - 1989	0		0	3		572	3		572
1990 - 1999	0		0	4		2822	4		2822
2000 - 2004	0		0	0		0	0		0
unbekannt	0		0	0		0	0		0
insgesamt	24		3572	171		85001	195		88673

Frankreich : zur Information, Schub- und schleppbootflotte vom 31.12.2003

**Tabelle MO4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH BAUJAHRKLASSEN**

Land	Schleppboote			Schubboote			Insgesamt		
	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Tonnage t	Leistung kW
Luxemburg									
vor 1930	0		0	5		2248	5		2248
1930 - 1949	0		0	3		1699	3		1699
1950 - 1969	0		0	1		323	1		323
1970 - 1979	0		0	4		4535	4		4535
1980 - 1989	0		0	1		1075	1		1075
1990 - 1999	0		0	4		5340	4		5340
2000 - 2004	0		0	0		0	0		0
unbekannt	0		0	0		0	0		0
insgesamt	0		0	18		15220	18		15220
Niederlande									
vor 1930	108		15539	104		31194	212		46733
1930 - 1949	121		20797	109		35801	230		56598
1950 - 1969	193		41193	189		69872	382		111065
1970 - 1979	46		9260	67		37019	113		47179
1980 - 1989	16		15321	42		35926	58		51247
1990 - 1999	8		926	27		14527	35		15453
2000 - 2004	2		201	3		101	5		302
unbekannt	0		0	0		0	0		0
insgesamt	494		103237	541		224440	1035		328577
Schweiz									
vor 1930	0		0	1		563	1		563
1930 - 1949	1		368	1		353	2		721
1950 - 1969	0		0	3		1031	3		1031
1970 - 1979	0		0	0		0	0		0
1980 - 1989	0		0	0		0	0		0
1990 - 1999	0		0	0		0	0		0
2000 - 2004	0		0	0		0	0		0
unbekannt	0		0	0		0	0		0
insgesamt	1		368	5		1947	6		2315
insgesamt									
vor 1930	167		27633	192		60820	359		88453
1930 - 1949	159		28031	183		62750	342		90781
1950 - 1969	251		52980	402		162938	653		216018
1970 - 1979	64		13315	170		123733	234		137948
1980 - 1989	20		16261	139		70991	159		87252
1990 - 1999	11		2183	49		28629	60		30812
2000 - 2004	2		201	7		4846	9		5047
unbekannt	1		110	15		9259	16		9369
insgesamt	675		140714	1157		523966	1832		665680

**Tabelle MO4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH BAUJAHRKLASSEN**

Land	Tagesausflugschiffe			Kabinenschiffe			Insgesamt Fahrgastschiffe		
	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW
Deutschland									
vor 1930	209	26079	23265	2	143	783	211	26222	24048
1930 - 1949	129	16576	17484	4	100	990	133	16676	18474
1950 - 1969	241	48514	49114	2	6	334	243	48520	49448
1970 - 1979	105	24638	23653	1	99	804	106	24737	24457
1980 - 1989	115	30701	29780	3	654	5197	118	31355	34977
1990 - 1999	167	38223	57360	13	1454	14960	180	39677	72320
2000 - 2004	40	7959	11257	22	3438	31178	62	11397	42435
unbekannt	6	309	585	0	0	0	6	309	585
insgesamt	1012	192999	212498	47	5894	54246	1059	198893	266744
Österreich									
vor 1930							0	0	0
1930 - 1949							0	0	0
1950 - 1969							0	0	0
1970 - 1979							0	0	0
1980 - 1989							0	0	0
1990 - 1999							0	0	0
2000 - 2004							0	0	0
unbekannt							0	0	0
insgesamt							0	0	0
Belgien									
vor 1930							0	0	5816
1930 - 1949							36	0	3900
1950 - 1969							24	0	6217
1970 - 1979							32	0	958
1980 - 1989							12	0	1742
1990 - 1999							23	0	3220
2000 - 2004							16	0	526
unbekannt							6	0	0
insgesamt							149	9900	22379
Frankreich									
vor 1930							0	0	0
1930 - 1949							0	0	0
1950 - 1969							0	0	0
1970 - 1979							0	0	0
1980 - 1989							0	0	0
1990 - 1999							0	0	0
2000 - 2004							0	0	0
unbekannt							0	0	0
insgesamt	303	45035		87	4640	0	390	49675	0

(*) zur Information Schätzung von 2002

**Tabelle MO4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2004
NACH BAUJAHRKLASSEN**

Land	Tagesausflugschiffe			Kabinenschiffe			Insgesamt Fahrgastschiffe		
	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW	Schiffe Anzahl	Fahrgäste Anzahl	Leistung kW
Luxemburg									
vor 1930	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1930 - 1949	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1950 - 1969	2	600	700	0	0	0	2	600	700
1970 - 1979	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1980 - 1989	1	100	1156	0	0	0	1	100	1156
1990 - 1999	2	500	1044	0	0	0	2	500	1044
2000 - 2004	1	500	736	0	0	0	1	500	736
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
insgesamt	6	1700	3636	0	0	0	6	1700	3636
Niederlande									
vor 1930	415	5157	38013	75	2451	10050	490	7608	48063
1930 - 1949	53	2986	7246	29	3098	10716	82	6084	17962
1950 - 1969	99	11290	17475	35	3588	12682	134	14878	30157
1970 - 1979	29	3589	5546	10	1123	8074	39	4712	13620
1980 - 1989	48	3626	7340	11	1218	4014	59	4844	11354
1990 - 1999	69	7476	19833	16	2179	9488	85	9655	29321
2000 - 2004	24	1098	2367	11	1342	3423	35	2440	5790
unbekannt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
insgesamt	737	35222	97820	187	14999	58447	924	50221	156267
Schweiz									
vor 1930	1	82	114	0	0	0	1	82	114
1930 - 1949	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1950 - 1969	0	0	0	6	858	6459	6	858	6459
1970 - 1979	2	630	537	5	746	6043	7	1376	6580
1980 - 1989	2	740	754	2	143	1231	4	883	1985
1990 - 1999	1	600	588	13	1672	17651	14	2272	18239
2000 - 2004	0	0	0	12	1524	16987	12	1524	16987
unbekannt	0	0	0	1	0	0	1	0	0
insgesamt	6	2052	1993	39	4943	48371	45	6995	50364
insgesamt									
vor 1930	625	31318	61392	77	2594	10833	702	33912	78041
1930 - 1949	182	19562	24730	33	3198	11706	251	22760	40336
1950 - 1969	342	60404	67289	43	4452	19475	409	64856	92981
1970 - 1979	136	28857	29736	16	1968	14921	184	30825	45615
1980 - 1989	166	35167	39030	16	2015	10442	194	37182	51214
1990 - 1999	239	46799	78825	42	5305	42099	304	52104	124144
2000 - 2004	65	9557	14360	45	6304	51588	126	15861	66474
unbekannt	6	309	585	1	0	0	13	309	585
insgesamt	2064	277008	315947	360	30476	161064	2573	317384	499390

Tabelle MO5 : Neubauten bis September 2005

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

Schiffstyp	2005 (8 Monate)			Insgesamt 2002 - 2005		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	2	6197	3109	109	280313	135541
Güterschubleichter	1	20		72	138992	
insgesamt	3	6217	3109	181	419305	135541
Tankmotorschiffe	22	54511	21132	143	391232	163247
Tankschubleichter	0			6	4405	
insgesamt	22	54511	21132	149	395637	163247
Schubboote	0		0	3	0	2268
Schleppboote	1		129	6	0	
insgesamt	1		129	9		2268
Kabinenschiffe	0		0	32		24510
Tagesausflugsschiffe	2		1610	13		
insgesamt	2		1610	45		24510

Quelle : IVR

Laderaumnachfrage

Methodische Aspekte:

Die Bewertung der Transportnachfrage erfolgt ausgehend vom Güterverkehr auf den Binnenschiffahrtsstraßen der nationalen Hoheitsgebiete. Darin enthalten ist auch der auf die Binnenschiffahrt entfallende Anteil des See-Fluss-Verkehrs.

Der beobachtete Verkehr lässt sich in zwei Kategorien unterteilen:

- nationaler Verkehr, der keine Grenze überschreitet
- internationaler Verkehr (darunter Transit), der die Grenzen überschreitet

Die Erfassung erfolgt anhand der Beförderungsmengen (in Tonnen bzw. 1000 Tonnen) oder anhand der Verkehrsleistung (häufig Millionen tkm). Die Verkehrsleistung wird im Verhältnis zu den Kilometern berechnet, die auf den Binnenschiffahrtsstraßen des durchquerten Staates zurückgelegt werden.

Datenquellen:

Deutschland: Statistisches Bundesamt Wiesbaden

Österreich: Statistik Austria (Wien)

Belgien: Institut National Statistique (INS)

Frankreich: Voies Navigables de France (VNF)

Luxemburg: Commission de la Moselle, Port de Mertert

Niederlande: Centraal Buro Voor de Statistiek (Herlen)

Schweiz: Rheinschiffahrtsgesellschaft (Basel)

Bei der Erstellung des Gesamtüberblicks über den Verkehr innerhalb der beteiligten westeuropäischen Staaten wird mithin von den Daten ausgegangen, die jeweils von den nationalen statistischen Ämtern geliefert werden. Hierbei ist eine Aufbereitung der Daten durch das Sekretariat der ZKR erforderlich, um bei den internationalen Beförderungsmengen Doppelzurechnungen zu vermeiden.

Um zu repräsentativen Gesamtzahlen zu kommen, müssen Daten von allen beteiligten Staaten vorliegen. Stehen die Daten eines Staats nicht so rechtzeitig zur Verfügung, dass die entsprechende Studie herausgegeben werden kann, nimmt das Sekretariat eine Schätzung vor, damit die Herausgabe sich nicht verzögert.

In den nachgewiesenen Güterbeförderungsmengen sind nicht enthalten:

- a) die auf Güterschiffen im „Ortsverkehr“ innerhalb der Häfen – ausgenommen der Ortsverkehr der Häfen Duisburg, Düsseldorf, Köln und Frankfurt – beförderten Güter,
- b) die Gütertransporte von Fahrzeugen, die zum Fischfang, für Baggerarbeiten und für Wasserbauarbeiten eingesetzt werden. Letztere werden jedoch dann erfasst, wenn es sich bei den dabei beförderten Gütern um „Handelsgüter“ handelt;
- c) die Güter, die zur Versorgung der Schiffe dienen, sowie
- d) die im Fährverkehr beförderten Güter.

Die Verfahren zur Erfassung des Verkehrs sind in den einzelnen Staaten unterschiedlich. Sie erfolgt teils ausgehend vom Umschlag in den Häfen, teils auf der Grundlage von Meldungen an Schiffahrtsanlagen, Erfassungsstellen und Grenzen.

Die Erfassung des traditionellen Rheinverkehrs auf dem deutschen Abschnitt des Rheins basiert auf den Umschlagsmeldungen der deutschen Häfen. Sämtliche von den deutschen Behörden erstellte Statistiken über die Rheinschiffahrt werden von diesen Meldungen der Häfen abgeleitet.

Dem innerfranzösischen und französisch-schweizerischen Rheinverkehr liegen die Angaben der französischen Statistik zugrunde, während die Gütertransporte, die

ausschließlich auf dem Rheinabschnitt unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze sowie im Verkehr zwischen niederländischen Rheinhäfen und nordfranzösischen und belgischen Häfen durchgeführt werden (einschließlich Rheinseeverkehr) von der niederländischen Statistik erfasst und gemeldet werden. Dieser liegen hauptsächlich Erfassungen an den Anlagen und Grenzen zugrunde. Die Güterarten werden nach dem Revidierten Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NSTR = Nomenclature des marchandises pour les statistiques de transport, révisé) unterschieden, das in:

Kapitel (einstellige Ziffern)

Gruppen (zweistellig)

Positionen (dreistellig)

untergliedert ist. Üblicherweise werden die europäischen Kodierungen verwendet.

Streckenbezogene Ausweisung des Verkehrs

Um zu vermeiden, dass Güterbeförderungsmengen im zwischenstaatlichen Verkehr doppelt gerechnet werden, sind zur Berechnung die auf den verschiedenen Strecken beförderten Mengen zu addieren. Damit bestimmte Beförderungsmengen, die zwei oder mehr Länder durchquert haben, nicht doppelt oder mehrfach gezählt werden, ist nachstehender Tabelle zu entnehmen, welche Quelle am sinnvollsten zu verwenden ist. Länder, die nicht eines der sieben in der vorliegenden Untersuchung räumlich erfassten Länder sind, sind als „sonstige“ bezeichnet.

	Strecke	meldendes Land
1	Frankreich-Deutschland	Deutschland
2	Frankreich-Belgien	Frankreich
3	Frankreich-Niederlande	Niederlande
4	Frankreich-Luxemburg	Frankreich
5	Frankreich-Schweiz	Frankreich
6	Frankreich-Österreich	Frankreich
7	Frankreich-sonstige	Deutschland
8	Belgien-Deutschland	Deutschland
9	Belgien-Niederlande	Niederlande
10	Belgien-Luxemburg	Deutschland
11	Belgien-Schweiz	Deutschland
12	Belgien-Österreich	Deutschland
13	Belgien-sonstige	Deutschland
14	Niederlande-Luxemburg	Niederlande
15	Niederlande-Schweiz	Niederlande
16	Niederlande-Österreich	Niederlande
17	Niederlande-Deutschland	Deutschland
18	Niederlande-sonstige	Niederlande
19	Schweiz-Luxemburg	Deutschland
20	Schweiz-Österreich	Deutschland
21	Schweiz-sonstige	Deutschland
22	Deutschland-Luxemburg	Deutschland
23	Deutschland-Österreich	Deutschland
24	Deutschland-sonstige	Deutschland
25	Deutschland-Schweiz	Deutschland
26	Österreich-sonstige	im Abzugsverfahren
27	Luxemburg-sonstige	Deutschland

**Tabelle MO6 – GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	SCHWEIZ	Nicht erhoben weil nur Verkehr auf den Seen							
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse								
1	Nahrungs- u. Futtermittel								
2	Feste mineralische Brennstoffe								
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse								
4	Erze u. Metallabfälle								
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle								
6	Steine, Erden u. Baustoffe								
7	Düngemittel								
8	Chemische Erzeugnisse								
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren								
99	darunter besondere Transportgüter								
	FRANKREICH	28310	28880	29121	4206	4302	4429	0,83%	2,95%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2811	3115	2699	691	757	673	-13,35%	- 11,10%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	555	489	460	154	135	129	-5,93%	-4,44%
2	Feste mineralische Brennstoffe	1622	1595	1721	479	436	485	7,90%	11,24%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3368	3658	3715	402	415	380	1,56%	-8,43%
4	Erze u. Metallabfälle	163	276	359	39	66	90	30,07%	36,36%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	682	548	514	141	138	132	-6,20%	-4,35%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	17203	16767	16922	1818	1729	1844	0,92%	6,65%
7	Düngemittel	202	207	119	52	62	31	-42,51%	-50,00%
8	Chemische Erzeugnisse	869	975	1132	213	248	302	16,10%	21,77%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	835	1250	1480	217	316	363	18,40%	14,87%
99	darunter besondere Transportgüter	622	1045	1299	170	269	325	24,31%	20,82%
	DEUTSCHLAND	55844	53419	55209	11670	10833	11296	3,35%	4,28%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1834	2183	1595	545	614	516	-26,96%	-15,95%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	3379	2933	3178	936	722	862	8,34%	19,41%
2	Feste mineralische Brennstoffe	7490	7454	7953	1422	1299	1338	6,70%	3,03%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	14038	13940	14684	2822	2745	2788	5,34%	1,57%
4	Erze u. Metallabfälle	3246	3128	3404	852	793	892	8,81%	12,45%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1411	1227	1255	494	469	529	2,32%	12,95%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	17201	15350	15136	3071	2724	2766	-1,39%	1,54%
7	Düngemittel	1008	1014	1056	396	381	411	4,19%	7,87%
8	Chemische Erzeugnisse	4845	4579	4979	885	829	886	8,73%	6,83%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	1391	1610	1970	248	257	308	22,31%	19,96%
99	darunter besondere Transportgüter	1023	1327	1678	162	197	242	26,44%	22,85%

**Tabelle MO6 – GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	NIEDERLANDE	101770	95105	105553	10407	10601	12662	10,99%	19,44%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2733	2392	2873	386	372	422	20,11%	13,44%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	8661	6606	7023	901	816	878	6,31%	7,60%
2	Feste mineralische Brennstoffe	2173	3062	3732	355	418	578	21,88%	38,28%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	17106	16287	17914	1862	1940	2138	9,99%	10,21%
4	Erze u. Metallabfälle	1543	1769	2353	208	236	400	33,01%	69,49%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	877	958	1273	123	145	225	32,88%	55,17%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	52876	48653	52320	4547	4716	5590	7,54%	18,53%
7	Düngemittel	1551	1429	1595	327	285	329	11,62%	15,44%
8	Chemische Erzeugnisse	5385	4882	5309	759	683	731	8,75%	7,03%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	8865	9067	11161	939	990	1371	23,09%	38,48%
99	darunter besondere Transportgüter	8398	8368	10072	869	902	1213	20,36%	34,48%
	BELGIEN (*)	30473	31120	32488	2779	2831	2946	4,40%	4,06%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	634	640	682	51	50	53	6,55%	6,55%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1391	1468	1644	70	74	83	11,99%	11,99%
2	Feste mineralische Brennstoffe	4521	4233	4465	505	473	499	5,47%	5,47%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5548	5439	5469	455	448	451	0,56%	0,56%
4	Erze u. Metallabfälle	1715	1574	1656	206	187	197	5,23%	5,23%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1102	1280	1378	88	121	130	7,63%	7,63%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	10198	10771	10940	1040	1091	1108	1,57%	1,57%
7	Düngemittel	946	1114	1163	71	86	90	4,44%	4,44%
8	Chemische Erzeugnisse	2271	2183	2496	184	176	201	14,33%	14,33%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	2147	2418	2595	109	125	134	7,31%	7,31%
99	darunter besondere Transportgüter	883	873	937	31	31	33	7,31%	7,31%
	ÖSTERREICH	560	922	192	71	61	33	-79,18%	46,13%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4	43	4	0	6	1	-90,70%	89,47%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1	0	1	0	0	0		
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	1	0	0	0		
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	229	161	97	49	34	21	-39,75%	39,71%
4	Erze u. Metallabfälle	0	1	0	0	0	0		
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	164	115	73	21	14	9	-36,52%	36,81%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	156	572	7	1	3	1	-98,78%	68,00%
7	Düngemittel	6	28	8	1	4	1	-71,43%	69,44%
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0		
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	2	1	0	0	0	-50,00%	0,00%
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	0	0	0		

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2004 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

**Tabelle MO6 – GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	LUXEMBURG (nicht signifikant)	0	0	0	0	0	0		
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse								
1	Nahrungs- u. Futtermittel								
2	Feste mineralische Brennstoffe								
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse								
4	Erze u. Metallabfälle								
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle								
6	Steine, Erden u. Baustoffe								
7	Düngemittel								
8	Chemische Erzeugnisse								
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren								
99	darunter besondere Transportgüter								
	INSGESAMT	216957	209446	222563	29133	28627	31366	6,26%	9,57%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8016	8373	7853	1674	1799	1665	-6,22%	-7,44%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	13987	11496	12306	2061	1747	1952	7,04%	11,74%
2	Feste mineralische Brennstoffe	15806	16344	17871	2761	2626	2901	9,35%	10,45%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	40289	39485	41879	5589	5582	5777	6,06%	3,50%
4	Erze u. Metallabfälle	6667	6748	7772	1305	1282	1579	15,17%	23,10%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	4236	4128	4493	866	887	1026	8,85%	15,63%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	97634	92113	95325	10476	10263	11309	3,49%	10,20%
7	Düngemittel	3713	3792	3942	847	817	862	3,95%	5,42%
8	Chemische Erzeugnisse	13370	12619	13916	2041	1936	2120	10,27%	9,50%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	13238	14347	17207	1513	1688	2176	19,93%	28,93%
99	darunter besondere Transportgüter	10926	11613	13986	1232	1399	1813	20,43%	29,61%

**Tabelle MO7 – GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	SCHWEIZ	8356	7006	7051	58	49	49	0,64%	0,64%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	360	379	351	3	3	2	-7,39%	-7,39%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	395	444	422	3	3	3	-4,95%	-4,95%
2	Feste mineralische Brennstoffe	117	87	174	1	1	1	100,00%	100,00%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	4316	3544	3380	30	25	24	-4,63%	-4,63%
4	Erze u. Metallabfälle	156	171	165	1	1	1	-3,51%	-3,51%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1158	793	833	8	6	6	5,04%	5,04%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	505	422	478	4	3	3	13,27%	13,27%
7	Düngemittel	170	162	158	1	1	1	-2,47%	-2,47%
8	Chemische Erzeugnisse	722	787	848	5	6	6	7,75%	7,75%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	457	217	242	3	2	2	11,52%	11,52%
99	darunter besondere Transportgüter	152	164	195	1	1	1	18,90%	18,90%
	FRANKREICH	40632	36467	39834	4371	4005	4257	9,23%	6,29%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5784	5472	5923	828	766	790	8,24%	3,13%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	2268	2565	2868	259	328	350	11,81%	6,71%
2	Feste mineralische Brennstoffe	4362	3553	4740	257	206	280	33,41%	35,92%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	6195	5700	5526	729	650	645	-3,05%	-0,77%
4	Erze u. Metallabfälle	2796	2437	2612	214	199	226	7,18%	13,57%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	2815	2455	2661	422	372	409	8,39%	9,95%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	11105	8970	9359	972	771	728	4,34%	-5,58%
7	Düngemittel	948	1030	1273	132	154	203	23,59%	31,82%
8	Chemische Erzeugnisse	1912	1872	2155	254	250	293	15,12%	17,20%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	2447	2413	2717	304	309	333	12,60%	7,77%
99	darunter besondere Transportgüter	2256	2296	2598	281	292	316	13,15%	8,22%
	DEUTSCHLAND	175894	166581	180653	52495	47322	52372	8,45%	10,67%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8242	6945	7062	4393	3503	3391	1,68%	-3,20%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	12240	11778	12284	5308	4804	5130	4,30%	6,79%
2	Feste mineralische Brennstoffe	24188	23294	26154	7534	6397	7326	12,28%	14,52%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	25626	23238	23926	8616	7525	7752	2,96%	3,02%
4	Erze u. Metallabfälle	33010	32099	34651	5412	5165	5875	7,95%	13,75%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	10982	10714	11473	3309	3107	3468	7,08%	11,62%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	30037	26832	29893	7684	6740	7931	11,41%	17,67%
7	Düngemittel	5488	5077	5369	2372	2088	2298	5,75%	10,06%
8	Chemische Erzeugnisse	11807	11154	12137	3105	2912	3221	8,81%	10,61%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	14274	15450	17704	4762	5081	5980	14,59%	17,69%
99	darunter besondere Transportgüter	13068	14272	16444	4483	4790	5670	15,22%	18,37%

**Tabelle MO7 – GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	NIEDERLANDE	212237	208102	224314	30504	30430	32313	7,79%	6,19%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7230	7002	7571	1116	1125	1210	8,13%	7,56%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	11626	11104	10643	1790	1737	1674	-4,15%	-3,63%
2	Feste mineralische Brennstoffe	26336	23462	27492	3751	3452	3950	17,18%	14,43%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	34470	34545	36321	4721	4900	4968	5,14%	1,39%
4	Erze u. Metallabfälle	34167	34806	37020	4561	4532	4619	6,36%	1,92%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	7727	8492	10369	1310	1486	1777	22,10%	19,58%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	39618	36341	38351	5651	5464	5773	5,53%	5,66%
7	Düngemittel	6325	5076	5088	1150	935	944	0,24%	0,96%
8	Chemische Erzeugnisse	19920	19427	20115	3115	3012	3156	3,54%	4,78%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	24818	27847	31344	3339	3787	4242	12,56%	12,01%
99	darunter besondere Transportgüter	21106	21386	20611	2722	2753	2672	-3,62%	-2,94%
	BELGIEN (*)	104641	106636	112231	5369	5471	5731	5,25%	4,75%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4636	4853	5171	383	395	421	6,55%	6,55%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	4210	4272	4784	174	187	209	11,99%	11,99%
2	Feste mineralische Brennstoffe	6942	7205	7599	447	423	446	5,47%	5,47%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	17850	18140	18242	610	630	634	0,56%	0,56%
4	Erze u. Metallabfälle	6878	7417	7805	727	717	754	5,23%	5,23%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	4813	4912	5287	303	315	339	7,63%	7,63%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	26342	26492	26908	1673	1713	1740	1,57%	1,57%
7	Düngemittel	4981	4940	5159	371	373	390	4,44%	4,44%
8	Chemische Erzeugnisse	11109	11327	12950	370	391	447	14,33%	14,33%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	16880	17078	18326	311	327	351	7,31%	7,31%
99	darunter besondere Transportgüter	14225	14209	15248	218	218	234	7,31%	7,31%
	ÖSTERREICH	11756	9819	8882	2775	2216	1714	-9,54%	-22,62%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1332	858	692	360	230	124	-19,35%	-46,31%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1889	1610	828	573	482	198	-48,57%	-58,91%
2	Feste mineralische Brennstoffe	152	69	147	36	16	33	113,04%	105,70%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2144	1846	1847	398	310	293	0,05%	-5,45%
4	Erze u. Metallabfälle	3273	2620	2827	702	548	582	7,90%	6,24%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1038	965	791	300	249	175	-18,03%	-29,50%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	580	506	595	105	87	91	17,59%	5,18%
7	Düngemittel	1004	1022	958	197	197	163	-6,26%	-17,12%
8	Chemische Erzeugnisse	98	79	76	27	21	19	-3,80%	-9,05%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	246	244	121	78	76	36	-50,41%	-52,89%
99	dont Transactions spéciales	0	0	0	0	0	0		

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2004 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

**Tabelle MO7 – GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	

	LUXEMBURG (nicht signifikant)	8568	9690	11180	0	0	0	15,38%	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1406	1656	1853				11,90%	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	573	760	882				16,05%	
2	Feste mineralische Brennstoffe	2646	3028	4029				33,06%	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	308	438	480				9,59%	
4	Erze u. Metallabfälle	1464	1596	1554				-2,63%	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	741	871	854				-1,95%	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1007	1064	1133				6,48%	
7	Düngemittel	213	223	333				49,33%	
8	Chemische Erzeugnisse	42	21	50				138,10%	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	168	33	12				-63,64%	
99	darunter besondere Transportgüter								

	INSGESAMT	254969	245065	261828	95572	89493	96437	6,84%	7,76%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	11747	10400	11478	7082	6022	5938	10,37%	-1,40%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	17058	16001	16263	8107	7541	7564	1,64%	0,31%
2	Feste mineralische Brennstoffe	28149	26848	29435	12026	10494	12036	9,64%	14,69%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	43821	41746	42991	15104	14040	14315	2,98%	1,96%
4	Erze u. Metallabfälle	40118	38931	41403	11617	11162	12058	6,35%	8,02%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	14951	14558	15590	5652	5534	6174	7,09%	11,56%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	46818	42654	46160	16088	14778	16267	8,22%	10,07%
7	Düngemittel	7722	7063	7027	4223	3748	3999	-0,51%	6,69%
8	Chemische Erzeugnisse	17717	17207	18293	6876	6592	7142	6,31%	8,35%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	26868	29657	33188	8797	9582	10943	11,91%	14,21%
99	darunter besondere Transportgüter	24920	26057	27144	7705	8054	8893	4,17%	10,42%

**Tabelle MO8 – GESAMTER GÜTERVERKEHR
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	SCHWEIZ	8356	7006	7051	58	49	49	0,64%	0,64%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	360	379	351	3	3	2	-7,39%	-7,39%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	395	444	422	3	3	3	-4,95%	-4,95%
2	Feste mineralische Brennstoffe	117	87	174	1	1	1	100,00%	100,00%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	4316	3544	3380	30	25	24	-4,63%	-4,63%
4	Erze u. Metallabfälle	156	171	165	1	1	1	-3,51%	-3,51%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1158	793	833	8	6	6	5,04%	5,04%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	505	422	478	4	3	3	13,27%	13,27%
7	Düngemittel	170	162	158	1	1	1	-2,47%	-2,47%
8	Chemische Erzeugnisse	722	787	848	5	6	6	7,75%	7,75%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	457	217	242	3	2	2	11,52%	11,52%
99	darunter besondere Transportgüter	152	164	195	1	1	1	18,90%	18,90%
	FRANKREICH	68942	65429	69059	8875	8647	9106	5,55%	5,31%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8595	8587	8622	1519	1524	1463	0,41%	-4,00%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	2823	3054	3328	413	463	479	8,97%	3,46%
2	Feste mineralische Brennstoffe	5984	5148	6461	736	643	765	25,51%	18,97%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	9563	9358	9241	1131	1064	1025	-1,25%	-3,67%
4	Erze u. Metallabfälle	2959	2713	2971	253	265	316	9,51%	19,25%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	3497	3003	3175	563	510	541	5,73%	6,08%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	28308	25737	26281	2790	2500	2572	2,11%	2,88%
7	Düngemittel	1150	1237	1392	184	215	234	12,53%	8,84%
8	Chemische Erzeugnisse	2781	2847	3287	467	498	626	15,45%	25,70%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	3282	3745	4301	819	965	1085	14,85%	12,44%
99	darunter besondere Transportgüter	2878	3341	3897	451	561	681	16,64%	21,39%
	DEUTSCHLAND	231746	219999	235861	64170	58175	63675	7,21%	9,45%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	10076	9128	8657	4940	4120	3905	-5,16%	-5,22%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	15618	14711	15462	6245	5525	5990	5,10%	8,42%
2	Feste mineralische Brennstoffe	31678	30747	34106	8955	7700	8665	10,93%	12,53%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	39674	37178	38610	11440	10270	10540	3,85%	2,63%
4	Erze u. Metallabfälle	36256	35228	38055	6260	5960	6770	8,02%	13,59%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	12393	11941	12728	3805	3580	4000	6,60%	11,73%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	47238	42182	45029	10755	9465	10700	6,75%	13,05%
7	Düngemittel	6496	6091	6425	2770	2470	2710	5,49%	9,72%
8	Chemische Erzeugnisse	16651	15734	17116	3990	3745	4105	8,78%	9,61%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	15665	17060	19673	5010	5340	6290	15,32%	17,79%
99	darunter besondere Transportgüter	14091	15599	18123	4645	4985	5915	16,17%	18,66%

**Tabelle MO8 – GESAMTER GÜTERVERKEHR
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	NIEDERLANDE	314007	303207	329867	40911	41031	44975	8,79%	9,61%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	9963	9394	10444	1502	1497	1632	11,18%	9,02%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	20287	17710	17666	2691	2553	2552	-0,25%	-0,04%
2	Feste mineralische Brennstoffe	28509	26524	31224	4106	3870	4528	17,72%	17,00%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	51576	50832	54235	6583	6840	7106		3,89%
4	Erze u. Metallabfälle	35710	36575	39373	4769	4768	5019	7,65%	5,26%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	8604	9450	11642	1433	1631	2002	23,20%	22,75%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	92494	84994	90671	10198	10180	11363	6,68%	11,62%
7	Düngemittel	7876	6505	6683	1477	1220	1273	2,74%	4,34%
8	Chemische Erzeugnisse	25305	24309	25424	3874	3695	3887	4,59%	5,20%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	33683	36914	42505	4278	4777	5613	15,15%	17,50%
99	darunter besondere Transportgüter	29504	29754	30683	3591	3655	3885	3,12%	6,29%
	BELGIEN (*)	135114	137756	144719	8148	8302	8675	5,05%	4,49%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5270	5493	5853	434	445	474	6,55%	6,52%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	5601	5740	6428	244	261	292	11,99%	11,88%
2	Feste mineralische Brennstoffe	11463	11438	12064	952	896	945	5,47%	5,47%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	23398	23579	23711	1065	1078	1084	0,56%	0,56%
4	Erze u. Metallabfälle	8593	8991	9461	933	904	951	5,23%	5,20%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5915	6192	6664	391	436	469	7,62%	7,57%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	36540	37263	37848	2713	2804	2848	1,57%	1,57%
7	Düngemittel	5927	6054	6323	442	459	479	4,44%	4,36%
8	Chemische Erzeugnisse	13380	13510	15446	554	567	648	14,33%	14,29%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	19027	19496	20921	420	452	485	7,31%	7,30%
99	darunter besondere Transportgüter	15108	15082	16184	249	249	267	7,31%	7,23%
	ÖSTERREICH	12316	10741	9074	2845	2277	1747	-15,52%	-23,28%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1336	901	696	360	236	124	-22,75%	-47,46%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1890	1610	829	573	482	198	-48,51%	-58,92%
2	Feste mineralische Brennstoffe	152	69	148	36	16	33	114,49%	106,25%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	2373	2007	1944	446	344	314	-3,14%	-8,72%
4	Erze u. Metallabfälle	3273	2621	2827	702	548	582	7,86%	6,20%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1202	1080	864	320	263	185	-20,00%	-29,66%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	736	1078	602	106	89	92	-44,16%	3,37%
7	Düngemittel	1010	1050	966	197	201	164	-8,00%	-18,41%
8	Chemische Erzeugnisse	98	79	76	27	21	19	-3,80%	-9,52%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	246	246	122	78	77	36	-50,41%	-53,25%
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	0	0	0		

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2004 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

**Tabelle MO8 – GESAMTER GÜTERVERKEHR
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			Leistung			Entwicklung 2004 / 2003	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Mio tkm
		1000 t			1000000 tkm			%	
	LUXEMBURG (nicht signifikant)	8568	9690	11180	0	0	0	15,38%	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1406	1656	1853				11,90%	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	573	760	882				16,05%	
2	Feste mineralische Brennstoffe	2646	3028	4029				33,06%	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	308	438	480				9,59%	
4	Erze u. Metallabfälle	1464	1596	1554				-2,63%	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	741	871	854				-1,95%	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1007	1064	1133				6,48%	
7	Düngemittel	213	223	333				49,33%	
8	Chemische Erzeugnisse	42	21	50				138,10%	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	168	33	12				-63,64%	
99	darunter besondere Transportgüter								
	INSGESAMT	471996	454575	484436	125007	118481	128227	6,57%	8,23%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	19764	18773	19331	8758	7825	7600	2,97%	-2,87%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	31045	27502	28573	10169	9287	9514	3,89%	2,44%
2	Feste mineralische Brennstoffe	43955	43193	47306	14786	13126	14937	9,52%	13,80%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	84110	81231	84870	20695	19621	20093	4,48%	2,40%
4	Erze u. Metallabfälle	46789	45679	49186	12918	12446	13639	7,68%	9,58%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	19240	18743	20096	6520	6426	7203	7,22%	12,10%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	144452	134767	141485	26566	25041	27578	4,98%	10,13%
7	Düngemittel	11447	10855	10982	5071	4566	4861	1,17%	6,46%
8	Chemische Erzeugnisse	31087	29826	32209	8917	8532	9291	7,99%	8,90%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	40107	44006	50398	10608	11613	13511	14,53%	16,35%
99	darunter besondere Transportgüter	35846	37670	41130	8937	9451	10749	9,19%	13,74%

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			%
		2002	2003	2004	Entwicklung 2004 / 2003
		1000 t			
	Frankreich - Deutschland	8073	6995	7048	0,76%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	848	802	853	6,36%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	806	1106	1120	1,27%
2	Feste mineralische Brennstoffe	158	78	75	-3,85%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	938	977	932	-4,61%
4	Erze u. Metallabfälle	718	527	546	3,61%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	475	433	398	-8,08%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	3431	2558	2521	-1,45%
7	Düngemittel	240	250	284	13,60%
8	Chemische Erzeugnisse	423	253	305	20,55%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	36	11	14	27,27%
99	darunter besondere Transportgüter	3	4	6	50,00%
	Frankreich - Belgien	7769	7474	9846	31,74%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	976	1091	1390	27,41%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	490	534	742	38,95%
2	Feste mineralische Brennstoffe	1362	942	1505	59,77%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	468	601	470	-21,80%
4	Erze u. Metallabfälle	623	614	848	38,11%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	804	764	1176	53,93%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1509	1537	1847	20,17%
7	Düngemittel	287	330	425	28,79%
8	Chemische Erzeugnisse	424	307	322	4,89%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	826	754	1121	48,67%
99	darunter besondere Transportgüter	802	743	1092	46,97%
	Frankreich - Niederlande	10162	9674	10601	9,58%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2602	1980	2175	9,85%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	451	562	541	-3,74%
2	Feste mineralische Brennstoffe	2667	2253	2576	14,34%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	798	720	774	7,50%
4	Erze u. Metallabfälle	772	851	812	-4,58%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	275	273	272	-0,37%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	1554	1863	2079	11,59%
7	Düngemittel	318	307	372	21,17%
8	Chemische Erzeugnisse	497	588	689	17,18%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	228	277	311	12,27%
99	darunter besondere Transportgüter	122	176	217	23,30%

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			% Entwicklung 2004 / 2003
		2002	2003	2004	

Frankreich - Luxemburg		194	260	220	-15,38%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2	0	0	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1	1	1	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	
4	Erze u. Metallabfälle	2	2	6	200,00%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	8	7	2	-71,43%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	180	250	210	-16,00%
7	Düngemittel	1	0	1	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	0	0	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	

Frankreich - Schweiz		860	871	968	11,14%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	33	49	75	53,06%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	3	4	6	50,00%
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	143	223	155	-30,49%
4	Erze u. Metallabfälle	2	0	0	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	1	5	14	180,00%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	670	581	716	23,24%
7	Düngemittel	1	3	0	
8	Chemische Erzeugnisse	3	1	2	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	4	5	0	
99	darunter besondere Transportgüter	4	5	5	

Frankreich - Österreich		22	26	9	-65,38%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	11	1	-90,91%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	1	0	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	
4	Erze u. Metallabfälle	0	0	0	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	13	0	8	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	0	0	0	
7	Düngemittel	9	1	0	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	13	0	
99	darunter besondere Transportgüter	0	13	0	

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			% Entwicklung 2004 / 2003
		2002	2003	2004	
			1000 t		
	Frankreich – übrige Staaten	71	65	80	23,08%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1	0	36	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	5	4	-20,00%
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	1	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	
4	Erze u. Metallabfälle	4	0	11	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	53	57	13	-77,19%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	0	0	0	
7	Düngemittel	12	0	13	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	1	2	3	50,00%
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	
	Belgien - Deutschland	26312	25965	27303	5,15%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1115	894	908	1,57%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	876	786	804	2,29%
2	Feste mineralische Brennstoffe	1571	1479	1860	25,76%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5047	5049	4416	-12,54%
4	Erze u. Metallabfälle	784	822	1119	36,13%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	2631	3296	3054	-7,34%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	4490	3936	4746	20,58%
7	Düngemittel	2107	1600	1509	-5,69%
8	Chemische Erzeugnisse	3447	3050	3220	5,57%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	4244	5053	5667	12,15%
99	darunter besondere Transportgüter	3994	4809	5461	13,56%
	Belgien - Niederlande	55995	57323	60247	5,10%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	904	1327	1781	34,21%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	2626	2198	1886	-14,19%
2	Feste mineralische Brennstoffe	3121	3082	3689	19,70%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	12425	13404	14544	8,50%
4	Erze u. Metallabfälle	4542	4784	3985	-16,70%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	986	1441	1541	6,94%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	14810	13206	13441	1,78%
7	Düngemittel	1202	966	797	-17,49%
8	Chemische Erzeugnisse	4991	5184	5348	3,16%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	10388	11731	13235	12,82%
99	darunter besondere Transportgüter	9847	9470	8542	-9,80%

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			%
		2002	2003	2004	Entwicklung
		1000 t			2004 / 2003
	Belgien - Luxemburg	528	633	651	2,84%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	0	0	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	0	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	5	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	361	311	344	10,61%
4	Erze u. Metallabfälle	41	116	152	31,03%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	17	74	50	-32,43%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	9	52	12	-76,92%
7	Düngemittel	74	80	88	10,00%
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	26	0	0	
99	darunter besondere Transportgüter	26	0	0	
	Belgien - Schweiz	4988	4480	4222	-5,76%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	250	186	228	22,58%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	287	197	174	-11,68%
2	Feste mineralische Brennstoffe	27	54	25	-53,70%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1168	1426	914	-35,90%
4	Erze u. Metallabfälle	20	2	2	0,00%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	671	269	484	79,93%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	201	99	159	60,61%
7	Düngemittel	125	93	112	20,43%
8	Chemische Erzeugnisse	9	14	9	-35,71%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	2230	2140	2115	-1,17%
99	darunter besondere Transportgüter	2230	2140	2115	-1,17%
	Belgien - Österreich	483	466	484	3,86%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	96	71	4	-94,37%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	89	22	17	-22,73%
2	Feste mineralische Brennstoffe	10	0	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	15	1	11	
4	Erze u. Metallabfälle	8	4	0	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	165	268	373	39,18%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	21	22	13	-40,91%
7	Düngemittel	31	33	30	-9,09%
8	Chemische Erzeugnisse	8	4	6	50,00%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	40	41	30	-26,83%
99	darunter besondere Transportgüter	34	34	27	-20,59%

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			%
		2002	2003	2004	Entwicklung
		1000 t			2004 / 2003
	Belgien – übrige Staaten	821	384	370	-3,65%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	153	24	6	-75,00%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	222	119	59	-50,42%
2	Feste mineralische Brennstoffe	64	20	22	10,00%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	23	3	0	-100,00%
4	Erze u. Metallabfälle	45	15	22	46,67%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	249	151	220	45,70%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	16	7	8	14,29%
7	Düngemittel	25	11	12	9,09%
8	Chemische Erzeugnisse	8	3	0	-100,00%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	16	31	21	-32,26%
99	darunter besondere Transportgüter	7	15	17	13,33%
	Niederlande - Luxemburg	386	265	423	59,62%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8	0	0	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	1	
2	Feste mineralische Brennstoffe	30	27	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	130	122	12	-90,16%
4	Erze u. Metallabfälle	9	3	190	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	32	34	84	147,06%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	90	36	31	-13,89%
7	Düngemittel	55	39	42	7,69%
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	32	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	32	4	31	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	3	
	Niederlande - Schweiz	8761	7835	7473	-4,62%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	413	335	261	-22,09%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	624	868	906	4,38%
2	Feste mineralische Brennstoffe	251	232	359	54,74%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	5414	3987	3617	-9,28%
4	Erze u. Metallabfälle	36	29	85	193,10%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	886	741	661	-10,80%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	249	267	234	-12,36%
7	Düngemittel	106	122	120	-1,64%
8	Chemische Erzeugnisse	72	87	62	-28,74%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	710	1167	1168	0,09%
99	darunter besondere Transportgüter	702	1160	1168	0,69%

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			%
		2002	2003	2004	Entwicklung
		1000 t			2004 / 2003
	Niederlande - Österreich	3180	2486	3191	28,36%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	214	151	25	-83,44%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	403	415	413	-0,48%
2	Feste mineralische Brennstoffe	67	6	3	-50,00%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	202	68	121	77,94%
4	Erze u. Metallabfälle	1775	1389	1726	24,26%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	76	75	106	41,33%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	233	281	549	95,37%
7	Düngemittel	30	24	101	320,83%
8	Chemische Erzeugnisse	10	3	6	100,00%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	170	74	141	90,54%
99	darunter besondere Transportgüter	164	73	141	93,15%
	Niederlande - Deutschland	105462	102750	111644	8,66%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2230	2148	1963	-8,61%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	6727	6615	6764	2,25%
2	Feste mineralische Brennstoffe	17848	17589	19053	8,32%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	13164	11931	13228	10,87%
4	Erze u. Metallabfälle	28522	27911	30008	7,51%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	2991	3351	3609	7,70%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	18063	17037	18854	10,67%
7	Düngemittel	1570	1547	1719	11,12%
8	Chemische Erzeugnisse	7479	7339	8006	9,09%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	6868	7282	8440	15,90%
99	darunter besondere Transportgüter	6456	6765	7897	16,73%
	Niederlande – übrige Staaten	978	1046	996	-4,78%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	65	55	152	176,36%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	630	412	461	11,89%
2	Feste mineralische Brennstoffe	16	16	24	50,00%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	12	90	52	-42,22%
4	Erze u. Metallabfälle	58	17	33	94,12%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	33	60	89	48,33%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	12	84	77	-8,33%
7	Düngemittel	26	45	43	-4,44%
8	Chemische Erzeugnisse	11	32	28	-12,50%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	115	235	37	-84,26%
99	darunter besondere Transportgüter	107	226	30	-99,49%

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			% Entwicklung 2004 / 2003
		2002	2003	2004	
		1000 t			
	Schweiz - Luxemburg	0	0	0	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	0	0	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	0	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	
4	Erze u. Metallabfälle	0	0	0	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	0	0	0	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	0	0	0	
7	Düngemittel	0	0	0	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	0	0	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	
	Schweiz - Österreich	0	0	0	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	0	0	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	0	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	
4	Erze u. Metallabfälle	0	0	0	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	0	0	0	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	0	0	0	
7	Düngemittel	0	0	0	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	0	0	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	
	Schweiz – übrige Staaten	0	0	0	
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	0	0	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	0	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	
4	Erze u. Metallabfälle	0	0	0	
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	0	0	0	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	0	0	0	
7	Düngemittel	0	0	0	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	0	0	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			% Entwicklung 2004 / 2003
		2002	2003	2004	
			1000 t		
	Deutschland - Luxemburg	845	630	564	-10,48%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	1	0	1	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	5	0	0	
2	Feste mineralische Brennstoffe	51	58	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	318	268	247	-7,84%
4	Erze u. Metallabfälle	16	8	13	62,50%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	432	281	291	3,56%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	8	7	7	0,00%
7	Düngemittel	12	6	3	-50,00%
8	Chemische Erzeugnisse	2	2	2	0,00%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	0	0	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	
	Deutschland - Österreich	1035	1401	1472	5,07%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	242	212	385	81,60%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	120	157	190	21,02%
2	Feste mineralische Brennstoffe	3	1	2	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	32	80	66	-17,50%
4	Erze u. Metallabfälle	96	300	260	-13,33%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	23	68	40	-41,18%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	108	122	135	10,66%
7	Düngemittel	400	445	382	-14,16%
8	Chemische Erzeugnisse	0	2	5	150,00%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	11	14	7	-50,00%
99	darunter besondere Transportgüter	5	4	5	25,00%
	Deutschland - Schweiz	1724	1231	1516	23,15%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	28	14	18	28,57%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	30	26	18	-30,77%
2	Feste mineralische Brennstoffe	12	2	3	50,00%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	930	539	854	58,44%
4	Erze u. Metallabfälle	154	154	129	-16,23%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	279	190	181	-4,74%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	100	133	129	-3,01%
7	Düngemittel	24	25	33	32,00%
8	Chemische Erzeugnisse	113	91	91	0,00%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	54	57	60	5,26%
99	darunter besondere Transportgüter	10	10	11	10,00%

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			%
		2002	2003	2004	Entwicklung
		1000 t			2004 / 2003
	Deutschland – übrige Staaten	9169	7316	5671	-22,48%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	788	625	334	-46,56%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1391	962	890	-7,48%
2	Feste mineralische Brennstoffe	819	947	86	-90,92%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	339	248	288	16,13%
4	Erze u. Metallabfälle	341	370	113	-69,46%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	3123	2222	2419	8,87%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	847	495	275	-44,44%
7	Düngemittel	536	616	465	-24,51%
8	Chemische Erzeugnisse	141	177	79	-55,37%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	844	654	722	10,40%
99	darunter besondere Transportgüter	364	277	333	20,22%
	Luxemburg - übrige Staaten	170	90	67	-25,56%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0	0	0	
1	Nahrungs- u. Futtermittel	0	0	0	
2	Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0	0	0	
4	Erze u. Metallabfälle	161	86	67	-22,09%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	9	4	0	
6	Steine, Erden u. Baustoffe	0	0	0	
7	Düngemittel	0	0	0	
8	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	0	0	0	
99	darunter besondere Transportgüter	0	0	0	
	Österreich - übrige Staaten	7052	5464	6842	25,22%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	779	425	918	116,00%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	1277	1016	1270	25,00%
2	Feste mineralische Brennstoffe	72	62	148	138,71%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1894	1698	1946	14,61%
4	Erze u. Metallabfälle	1393	927	1287	38,83%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	772	551	518	-5,99%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	217	81	117	44,44%
7	Düngemittel	543	520	489	-5,96%
8	Chemische Erzeugnisse	79	70	81	15,71%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	26	114	68	-40,35%
99	darunter besondere Transportgüter	43	133	74	-44,36%

**Tabelle MO9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

N° NST	Land Güterkategorie	Menge			%
		2002	2003	2004	Entwicklung 2004 / 2003
		1000 t			
	insgesamt	255040	245130	261908	6,84%
0	Landwirtschaftliche Erzeugnisse	11748	10400	11514	10,71%
1	Nahrungs- u. Futtermittel	17058	16006	16267	1,63%
2	Feste mineralische Brennstoffe	28149	26849	29435	9,63%
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse	43821	41746	42991	2,98%
4	Erze u. Metallabfälle	40122	38931	41414	6,38%
5	Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	15004	14615	15603	6,76%
6	Steine, Erden u. Baustoffe	46818	42654	46160	8,22%
7	Düngemittel	7734	7063	7040	-0,33%
8	Chemische Erzeugnisse	17717	17207	18293	6,31%
9	Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	26869	29659	33191	11,91%
99	darunter besondere Transportgüter	24920	26057	27144	4,17%

Containertransporte auf den wichtigsten Wasserstraßen (in TEU)

1) Rheinschiene: Entwicklung der Containerumschläge in den wichtigsten Rheinhäfen

<i>Rheinverkehr</i>	insgesamt	Einfuhr			Ausfuhr		
		insgesamt	leer	beladen	insgesamt	leer	beladen
Niederrhein							
01	393750	182950	90663	92287	210800	48767	162033
02	444783	211157	102666	108491	233626	49578	184048
03	537779	260870	127330	133540	276909	70132	206777
04	613685	295794	145695	150099	317891	75169	242722
Entwicklung (2004 / 2003)	14,11	13,39	14,42	12,40	14,80	7,18	17,38
Mittelrhein							
01	592150	295895	162095	133800	296255	36947	259308
02	649625	316482	179607	136875	333143	38998	294145
03	696486	339560	185248	154312	356926	40303	316623
04	862395	426193	242824	183369	436202	45346	390856
Entwicklung (2004 / 2003)	23,82	25,51	31,08	18,83	22,21	12,51	23,45
Oberrhein							
01	210966	108340	69670	38670	102626	20730	81896
02	227935	115112	78382	36730	112823	19994	92829
03	246451	120911	78878	42033	125540	21533	104007
04	292628	138218	93240	44978	154410	21815	132595
Entwicklung (2004 / 2003)	18,74	14,31	18,21	7,01	23,00	1,31	27,49
insgesamt 01	1196866	587185	322428	264757	609681	106444	503237
insgesamt 02	1322343	642751	360655	282096	679592	108570	571022
insgesamt 03	1480716	721341	391456	329885	759375	131968	627407
insgesamt 04	1768708	860205	481759	378446	908503	142330	766173
Entwicklung (2004 / 2003)	19,45	19,25	23,07	14,72	19,64	7,85	22,12

2) Beförderungen im Deltagebiet

<i>Verbindungen</i>	insgesamt
Belgien / Niederlande	
03	801460
04	823135
Entwicklung (2004 / 2003)	2,70
Frankreich / Niederlande	
03	14753
04	16953
Entwicklung (2004 / 2003)	14,91
insgesamt 03	816213
insgesamt 04	840088
Entwicklung (2004 / 2003)	2,93

3) Nationale Containertransporte in TEU

Land		insgesamt
Niederlande	01	651885
	02	670189
	03	694324
	04	873399
	Entwicklung (2004 / 2003)	25,79%
Deutschland	01	111577
	02	123567
	03	145150
	04	171812
	Entwicklung (2004 / 2003)	18,37%
Frankreich	(Rhônebecken) 01	10530
	02	21387
	03	32644
	04	47000
	Entwicklung (2004 / 2003)	43,98%
(Seinebecken)	01	38446
	02	37500
	03	67137
	04	82620
	Entwicklung (2004 / 2003)	23,06%
(Nordkanäle)	01	48221
	02	35752
	03	43788
	04	58146
	Entwicklung (2004 / 2003)	32,79%

Betriebswirtschaftliche Daten

Gütermotorschiffe

Tonnageklassen	400 +/- 300 t 100-700 t		
	2001	2002	2003
Ausgewertete Stichprobe			
Anzahl Schiffe	22	17	9
Durchschnittliche Tonnage	566	561	615
Durchschnittliches Baualter	1957	1957	1959
Betriebsstunden/Jahr (im Durchschnitt)	3604	3599	3500
Durchschnittlicher Schiffswert	€ 196 515	€ 194 156	€ 217 660
Aufwandsposten	<i>Relativer Anteil der Aufwandsposter</i>	<i>Entwicklung Aufwand 2002/2001</i>	<i>Entwicklg. Aufwand 2002/2001</i>
Personalaufwand	51,65%	8,12%	-9,07%
Versicherung	2,60%	-1,20%	12,11%
Abschreibung	9,09%	-1,18%	12,76%
Reparatur- und Wartungskosten	6,89%	5,23%	7,76%
Sonstige Aufwendungen	7,72%	3,59%	8,42%
Finanzaufwand	6,80%	-3,30%	-14,23%
Gesamt Jahresfixkosten	84,75%	5,22%	-3,88%
Treibstoff	13,58%	1,08%	-6,00%
Sonstige variable Kosten	1,66%	-0,68%	7,20%
Gesamt variable Jahreskosten	15,25%	0,90%	-4,62%
Aufwendungen gesamt	100,00 %	4,54%	-3,99%

Tonnageklassen	1100 +/- 400 t 700-1500 t		
	2001	2002	2003
Ausgewertete Stichprobe			
Anzahl Schiffe	90	98	72
Durchschnittliche Tonnage	1061	1069	1068
Durchschnittliches Baualter	1960	1961	1962,25
Betriebsstunden/Jahr (im Durchschnitt)	3718	3690	3701
Durchschnittlicher Schiffswert	€ 510 276	€ 519 876	€ 523 851
Aufwandsposten	<i>Relativer Anteil der Aufwandsposter</i>	<i>Entwicklung Aufwand 2002/2001</i>	<i>Entwicklg. Aufwand 2002/2001</i>
Personalaufwand	34,96%	3,27%	7,73%
Versicherung	3,92%	1,88%	0,76%
Abschreibung	13,49%	1,39%	0,38%
Reparatur- und Wartungskosten	5,41%	6,07%	3,80%
Sonstige Aufwendungen	6,51%	4,62%	3,29%
Finanzaufwand	10,29%	-0,29%	-22,91%
Gesamt Jahresfixkosten	74,57%	2,62%	0,82%
Treibstoff	23,60%	-5,73%	4,60%
Sonstige variable Kosten	1,83%	0,97%	-0,07%
Gesamt variable Jahreskosten	25,43%	-5,26%	4,25%
Aufwendungen gesamt	100,00 %	0,55%	1,67%

Tonnageklassen	2000 +/- 500 t 1500-2500 t		
	2001	2002	2003
Ausgewertete Stichprobe			
Anzahl Schiffe	46	55	45
Durchschnittliche Tonnage	1873	1872	1849
Durchschnittliches Baualter	1980	1980	1981
Betriebsstunden/Jahr (im Durchschnitt)	3847	3854	3787
Durchschnittlicher Schiffswert	€ 1 171 785	€ 1 172 718	€ 1 164 990
Aufwandsposten	<i>Relativer Anteil der Aufwandsposter</i>	<i>Entwicklung Aufwand 2002/2001</i>	<i>Entwicklg. Aufwand 2002/2001</i>
Personalaufwand	31,38%	8,63%	0,96%
Versicherung	5,75%	0,08%	-0,66%
Abschreibung	16,16%	0,20%	-2,07%
Reparatur- und Wartungskosten	5,82%	-31,71%	3,00%
Sonstige Aufwendungen	6,33%	4,03%	2,38%
Finanzaufwand	15,15%	-2,05%	-24,00%
Gesamt Jahresfixkosten	80,59%	0,21%	-4,51%
Treibstoff	16,87%	-11,29%	-4,86%
Sonstige variable Kosten	2,54%	-0,08%	-2,04%
Gesamt variable Jahreskosten	19,41%	-9,93%	-4,48%
Aufwendungen gesamt	100,00 %	-1,87%	-4,50%

Tonnageklassen	3000 +/- 500 t 2500-3500 t		
	2001	2002	2003
Ausgewertete Stichprobe			
Anzahl Schiffe	21	23	22
Durchschnittliche Tonnage	2820	2827	2825
Durchschnittliches Baualter	1987	1987	1988
Betriebsstunden/Jahr (im Durchschnitt)	4229	4252	4287
Durchschnittlicher Schiffswert	€ 2 054 362	€ 2 059 093	€ 2 063 436
Aufwandsposten	<i>Relativer Anteil der Aufwandsposter</i>	<i>Entwicklung Aufwand 2002/2001</i>	<i>Entwicklg. Aufwand 2002/2001</i>
Personalaufwand	27,58%	8,50%	7,68%
Versicherung	6,59%	0,23%	0,21%
Abschreibung	16,58%	0,40%	-1,47%
Reparatur- und Wartungskosten	4,36%	5,78%	3,80%
Sonstige Aufwendungen	5,76%	4,25%	3,30%
Finanzaufwand	17,35%	-1,90%	-23,33%
Gesamt Jahresfixkosten	78,22%	3,05%	-2,65%
Treibstoff	18,60%	5,64%	-3,41%
Sonstige variable Kosten	3,18%	0,37%	-0,11%
Gesamt variable Jahreskosten	21,78%	4,86%	-2,94%
Aufwendungen gesamt	100,00 %	3,44%	-2,71%

Tankmotorschiffe

Tonnageklassen	400 +/- 300 t 100-700 t		
	2001	2002	2003
Ausgewertete Stichprobe			
Anzahl Schiffe	2	2	2
Durchschnittliche Tonnage	478	478	478
Durchschnittliches Baualter	1965	1965	1965
Betriebsstunden/Jahr (im Durchschnitt)	3500	3500	3500
Durchschnittlicher Schiffswert	€ 222 668	€ 222 668	€ 222 668
Aufwandsposten	<i>Relativer Anteil der Aufwandsposter</i>	<i>Entwicklung Aufwand 2002/2001</i>	<i>Entwicklg. Aufwand 2002/2001</i>
Personalaufwand	46,96%	6,79%	4,84%
Versicherung	3,51%	0,00%	0,00%
Abschreibung	9,05%	0,00%	0,00%
Reparatur- und Wartungskosten	5,50%	5,59%	3,86%
Sonstige Aufwendungen	10,74%	4,05%	3,36%
Finanzaufwand	6,79%	-2,13%	-23,49%
Gesamt Jahresfixkosten	82,54%	4,45%	1,37%
Treibstoff	15,59%	70,82%	7,79%
Sonstige variable Kosten	1,87%	0,00%	0,00%
Gesamt variable Jahreskosten	17,46%	59,93%	7,04%
Aufwendungen gesamt	100,00%	11,78%	2,44%

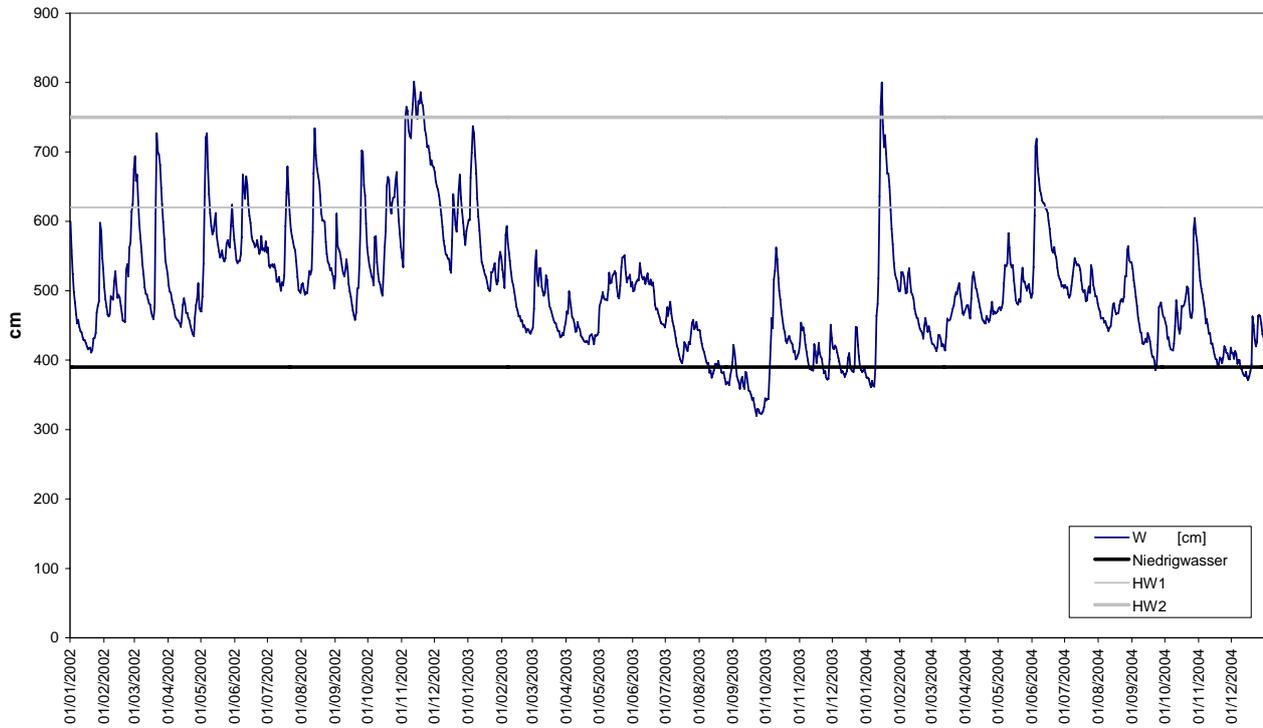
Tonnageklassen	1100 +/- 400 t 700-1500 t		
	2001	2002	2003
Ausgewertete Stichprobe			
Anzahl Schiffe	12	12	10
Durchschnittliche Tonnage	1498	1498	1239
Durchschnittliches Baualter	1966	1966	1966
Betriebsstunden/Jahr (im Durchschnitt)	5250	5250	5350
Durchschnittlicher Schiffswert	€ 696 146	€ 696 146	€ 729 047
Aufwandsposten	<i>Relativer Anteil der Aufwandsposter</i>	<i>Entwicklung Aufwand 2002/2001</i>	<i>Entwicklg. Aufwand 2002/2001</i>
Personalaufwand	57,31%	5,32%	5,79%
Versicherung	3,83%	0,00%	4,73%
Abschreibung	9,88%	0,00%	4,73%
Reparatur- und Wartungskosten	4,23%	5,59%	6,97%
Sonstige Aufwendungen	7,13%	4,05%	6,06%
Finanzaufwand	7,39%	-2,13%	-19,88%
Gesamt Jahresfixkosten	89,75%	3,72%	3,46%
Treibstoff	8,70%	-11,66%	-0,47%
Sonstige variable Kosten	1,55%	0,00%	3,17%
Gesamt variable Jahreskosten	10,25%	-10,04%	0,09%
Aufwendungen gesamt	100,00%	2,17%	3,13%

Tonnageklassen	2000 +/- 500 t 1500-2500 t		
	2001	2002	2003
Ausgewertete Stichprobe			
Anzahl Schiffe	8	10	13
Durchschnittliche Tonnage	1819	1811	1808
Durchschnittliches Baualter	1983	1981	1987
Betriebsstunden/Jahr (im Durchschnitt)	5625	5700	5500
Durchschnittlicher Schiffswert	€ 1 408 420	€ 1 368 339	€ 1 506 277
Aufwandsposten	<i>Relativer Anteil der Aufwandsposter</i>	<i>Entwicklung Aufwand 2002/2001</i>	<i>Entwicklg. Aufwand 2002/2001</i>
Personalaufwand	47,85%	10,42%	-3,47%
Versicherung	5,36%	-2,85%	10,08%
Abschreibung	10,98%	-0,87%	-5,32%
Reparatur- und Wartungskosten	4,26%	5,17%	3,68%
Sonstige Aufwendungen	6,90%	3,68%	3,19%
Finanzaufwand	10,33%	-4,91%	-15,78%
Gesamt Jahresfixkosten	85,68%	5,22%	-3,54%
Treibstoff	12,73%	-18,89%	12,47%
Sonstige variable Kosten	1,59%	-0,41%	-0,19%
Gesamt variable Jahreskosten	14,32%	-17,01%	10,92%
Aufwendungen gesamt	100,00 %	1,73%	-1,69%

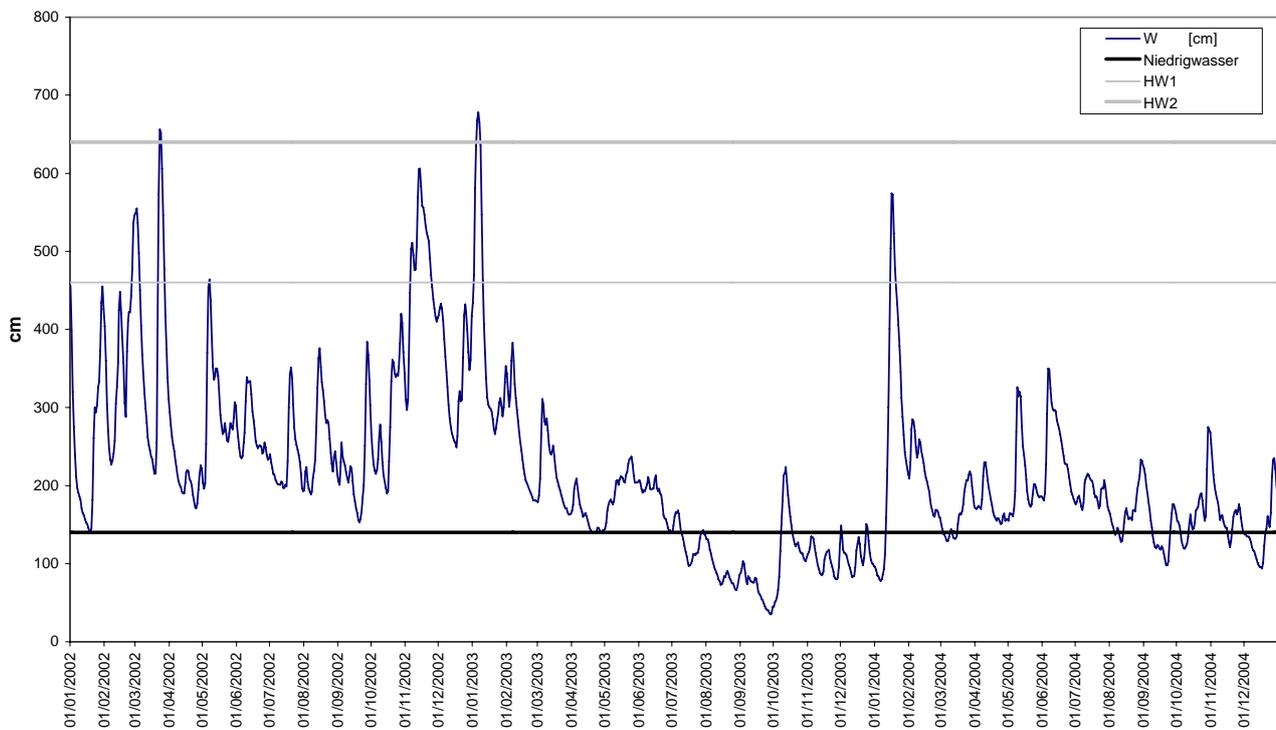
Tonnageklassen	3000 +/- 500 t 2500-3500 t		
	2001	2002	2003
Ausgewertete Stichprobe			
Anzahl Schiffe	2	3	5
Durchschnittliche Tonnage	3035	2973	2830
Durchschnittliches Baualter	1995	1988	1997
Betriebsstunden/Jahr (im Durchschnitt)	6000	6000	6000
Durchschnittlicher Schiffswert	€ 3 068 941	€ 2 769 563	€ 2 944 040
Aufwandsposten	<i>Relativer Anteil der Aufwandsposter</i>	<i>Entwicklung Aufwand 2002/2001</i>	<i>Entwicklg. Aufwand 2002/2001</i>
Personalaufwand	42,92%	6,79%	4,84%
Versicherung	7,35%	-9,76%	6,30%
Abschreibung	11,89%	5,67%	-13,84%
Reparatur- und Wartungskosten	4,51%	3,53%	-0,93%
Sonstige Aufwendungen	7,07%	2,13%	-1,13%
Finanzaufwand	14,23%	-11,68%	-18,68%
Gesamt Jahresfixkosten	87,99%	1,21%	-2,32%
Treibstoff	10,31%	-7,30%	-7,40%
Sonstige variable Kosten	1,71%	-2,00%	-4,73%
Gesamt variable Jahreskosten	12,01%	-6,57%	-7,01%
Aufwendungen gesamt	100,00 %	0,21%	-2,88%

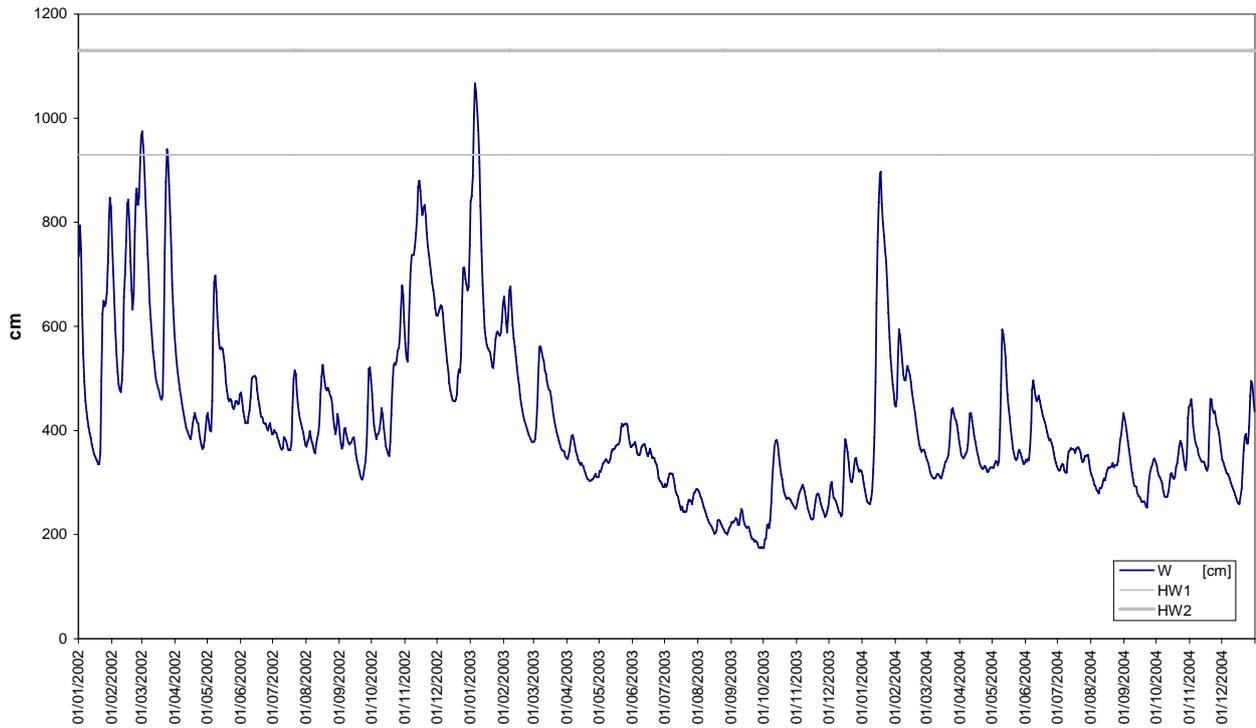
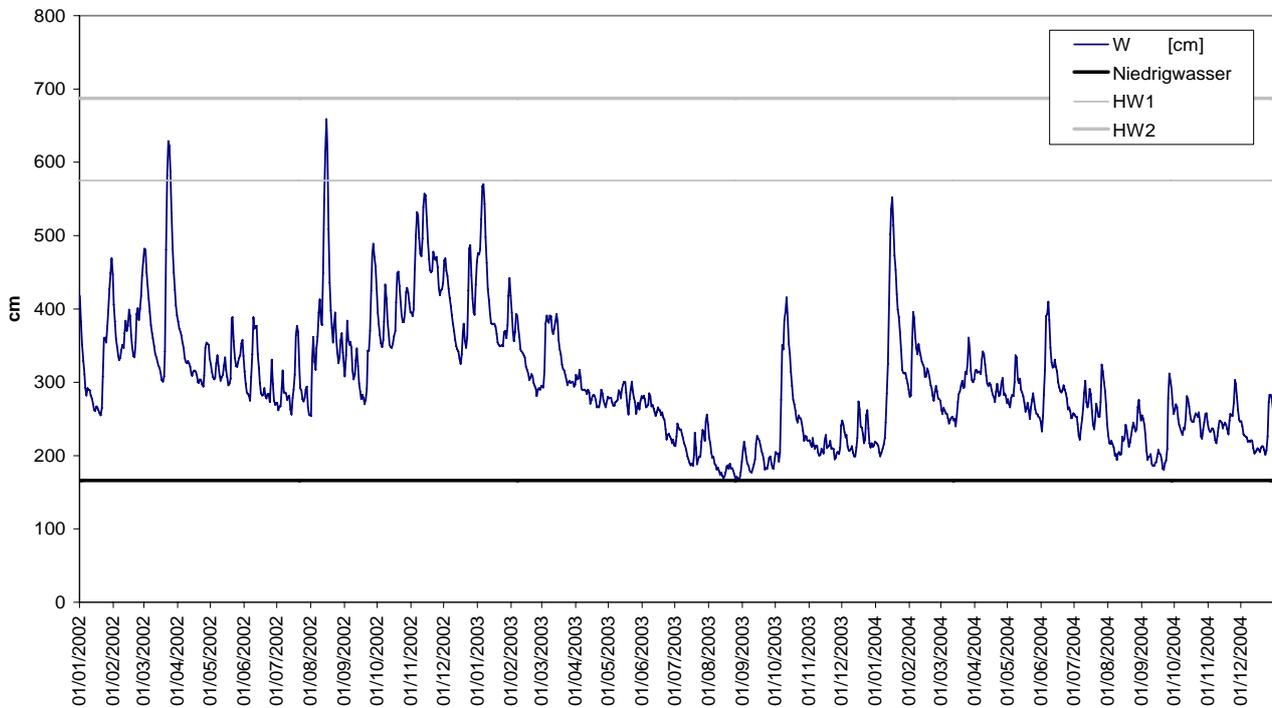
Wasserführung

Wasserstände in Maxau in den Jahren 2002, 2003 und 2004



Wasserstände in Kaub in den Jahren 2002,2003 und 2004

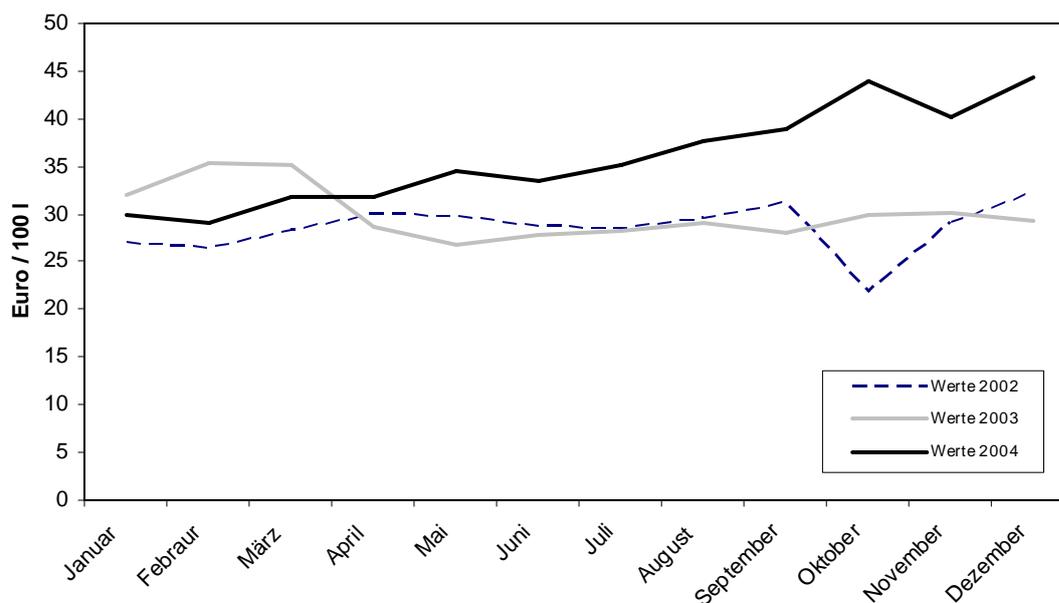


Wasserstände in Ruhrort Ruhrort in den Jahren 2002, 2003 und 2004**Wasserstände in Hofkirchen in den Jahren 2002, 2003, 2004**

Grenzwerte für die Pegelstände

	Maxau (Rhein)	Kaub (Rhein)	Ruhrort (Rhein)	Hofkirchen (Donau)
Niedrigwasser	390	140		166
HWM 1	620	460	930	575
HWM 2	750	640	1130	687

Entwicklung der Gasölpreise



Wasserstraßennetz in den betroffenen Staaten (in km)

Zur Information, Lage 1993.
Quelle : UNECE

Land	Regionales Netz	Internationales Netz	Insgesamt
Deutschland	1465	4826	6291
Österreich	7	351	358
Belgien	677	836	1513
Frankreich	3988	1829	5817
Luxemburg	0	37	37
Niederlande	2648	2398	5046
Schweiz	0	21	21