

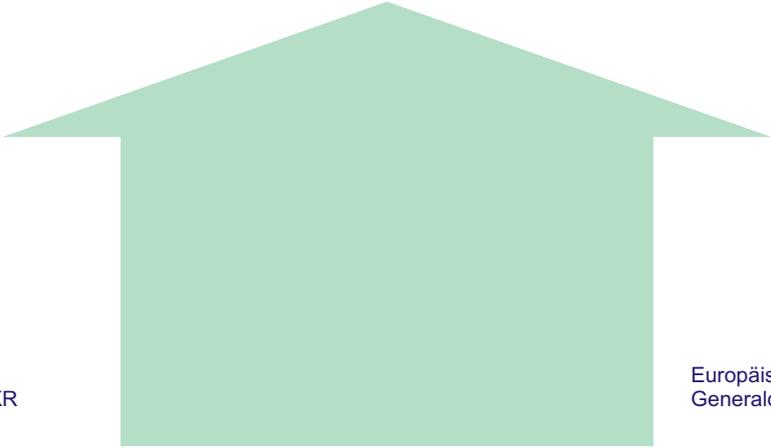
**MARKTBEOBACHTUNG
DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT
2006 - I**



Herausgeber: Sekretariat der ZKR



Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr



Disclaimer

Use of any knowledge, information or data contained in this document shall be at user's sole risk. The European Community shall not in any way be liable or responsible for the use of any knowledge, information or data contained in this document or of consequences thereof. The facts stated and the opinions expressed in the study are those of the consultant and do not necessarily represent the position of the European Commission, its services or of the Central Commission for Navigation on the Rhine on the subject matter. This communication does not constitute any formal commitment on behalf of the Commission.

Januar 2007

Vorwort

Die vorliegende dritte Veröffentlichung im Rahmen des Instruments zur Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt ist in der Hauptsache der Entwicklung von Angebot und Nachfrage auf den Binnenwasserstraßen der Rheinanliegerstaaten, Polens, der Tschechischen Republik und verschiedener Donauanliegerstaaten, als da sind Österreich, Ungarn und die Slowakische Republik, im Jahr 2005 gewidmet. Hiermit soll im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten darauf hingearbeitet werden, den Beobachtungsraum auf sämtliche Länder Europas auszuweiten, die über Binnenwasserstraßen verfügen.

Das Erscheinungsdatum der vorliegenden Veröffentlichung ergibt sich aus den zeitlichen Vorgaben für die Beschaffung der Grunddaten von den Mitgliedstaaten. In Anbetracht des weit gespannten Ansatzes insbesondere im Bereich der Beförderungsnachfrage kann die Untersuchung erst dann in ihrer endgültigen Fassung erstellt werden, wenn alle Daten zur Verfügung stehen.

Im Hinblick auf das methodische Vorgehen liegt der vorliegenden Studie dieselbe Analysestruktur zugrunde wie der ersten Veröffentlichung, allerdings in räumlich erweiterter Form und von der Absicht geleitet, die Untersuchungen zur fortlaufenden Beobachtung von Beförderungsangebot und -nachfrage möglichst weit auszudifferenzieren.

Inhaltsverzeichnis der Ausgabe 2006 - 1

Allgemeine Einleitung

Kapitel 1: Analyse der Beförderungsnachfrage

- A) Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung**
- B) Entwicklung der Güterbeförderung in den Staaten**
- C) Entwicklung der Güterbeförderung mit Binnenschiffen**
 - 1. auf dem Rhein
 - 2. auf der Rhein/Donau-Achse
 - 3. auf der Nord/Süd-Achse
 - 4. auf der Ost/West-Achse
 - 5. auf den französischen Binnenwasserstraßen
- D) Entwicklung des Umschlags in den Seehäfen**
- E) Entwicklung der Hauptgüterkategorien:**
 - 1. Landwirtschaftliche Erzeugnisse
 - 2. Kohle
 - 3. Erdölzeugnisse
 - 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) Neuer Schiffsraum auf dem Markt**

Kapitel 3: Bedingungen für die Navigation und den Schiffsbetrieb

Wasserführung

Treibstoffpreis

Ergebnisse und Vorausschau

Anlagen:

Laderaumangebot:

- Methodische Aspekte:
- Tabelle MO1: Die Binnenflotten 2000-2005 nach Schiffstypen
- Tabelle MO2: Die Binnenflotten am 31.12.05 nach Tonnageklassen
- Tabelle MO3: Die Binnenflotten am 31.12.05 nach Leistungsklassen
- Tabelle MO4: Die Binnenflotten am 31.12.05 nach Baujahrklassen
- Tabelle MO5: Neubauten bis April 2006

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: Güterwechselverkehr auf den Binnenwasserstraßen zwischen den Staaten
- Tabelle MO10: Containerbeförderungen auf den Hauptachsen

Allgemeine Einleitung

2005 wurden die ersten beiden Ausgaben der Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt veröffentlicht. Den Zielvorgaben folgend beschränkte sich darin die Beobachtung von Angebot und Nachfrage räumlich auf die Rheinanliegerstaaten, Österreich und Luxemburg und in Bezug auf den mikroökonomischen Ansatz auf eine Stichprobe aus der niederländischen Flotte.

Die vorliegende erste Ausgabe für das Jahr 2006 enthält eine Analyse von Beförderungsangebot und -nachfrage in den Rheinanliegerstaaten, Österreich, Ungarn, Luxemburg, Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik. Weiterhin wurde der Versuch einer Ausdifferenzierung nach Korridoren unternommen. Der Berichtszeitraum umfasst das gesamte Jahr 2005, erste Eindrücke aus dem Jahr 2006 und einen Ausblick auf das Jahresende 2006.

Hauptschwierigkeit bei der Erstellung der Analysen ist die Beschaffung vergleichbarer, international harmonisierter Daten innerhalb vernünftiger Zeitvorgaben. Die Statistiken zur Beförderungsnachfrage in den Rheinanliegerstaaten gehen in der Hauptsache auf die Basisdaten zurück, die dem Sekretariat der ZKR traditionell vorliegen und ihm von den einzelstaatlichen statistischen Ämtern zur Verfügung gestellt werden. Den Angaben für die Staaten, die in diesem Jahr zusätzlich neu erfasst wurden, liegen EUROSTAT-Daten zugrunde, die den Vorteil bieten, harmonisiert und verlässlich zu sein. Nichtsdestominder ist anzumerken, dass es in den osteuropäischen Ländern oftmals schwierig ist, die Daten alsbald nach dem Ende des Erhebungszeitraums zu beschaffen.

Bei den Bemühungen um Beschaffung repräsentativer und aktueller Daten zur Beurteilung der Konjunkturlage hat das Sekretariat auf verstärkte Zusammenarbeit mit den Binnen- und Seehäfen gesetzt. Letztere könnten in Zukunft im Rahmen der Veröffentlichungen zur Marktbeobachtung als Indikatoren für Konjunkturtrends dienen.

Bei der Beobachtung des Beförderungsangebots erwies es sich als besonders schwierig, aussagefähige Daten zur Entwicklung der Flotten der Donauanliegerstaaten, Polens und der Tschechischen Republik zu beschaffen, insbesondere auch deshalb, weil hier eine Harmonisierung in Bezug auf die Registrierung der Schiffe nicht erfolgt ist und Rechtsgrundlagen für die Übermittlung an das Sekretariat der ZKR fehlen, auch im Rahmen eines europäischen Projekts. Damit fehlt bedauerlicherweise ein Baustein für ein zuverlässiges Instrument zur Erfassung und Beobachtung der Kapazitäten in Europa, insbesondere im Zusammenhang mit der steigenden Zahl von Schiffen, die unter diesen Flaggen auf den westeuropäischen Binnenwasserstraßen tätig werden. Aufgrund dessen ist zur Zeit ein Teil der aktiven Kapazitäten nicht erfasst.

Kapitel 1: Analyse der Beförderungsnachfrage

A. Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung

2005 war in der Eurozone ein leichter Rückgang des Wirtschaftswachstums zu verzeichnen, für 2006 und 2007 wird jedoch erneut von einem Anziehen des Wirtschaftswachstums ausgegangen. In den neuen EU-Staaten, insbesondere im Donauraum, steigt seit einigen Jahren die Wachstumsquote und war auch 2005 nicht rückläufig. Der rückläufige Wachstumstrend in der Eurozone im Jahr 2005 spiegelt die Auswirkung des erhöhten Ölpreises auf das Wirtschaftswachstum in den Industrieländern wider. Aufgrund der intensiven Nachfrage auf dem Weltmarkt hält sich das der Ölpreiserhöhung zuzuschreibende rückläufige Wachstum in Grenzen.

Insgesamt hat Europa nach wie vor ein Wirtschaftswachstum zu verzeichnen, für das insbesondere die Exporte nach Südostasien ausschlaggebend sind. Dieser Faktor wird voraussichtlich noch einige Jahre lang wirksam sein. Gleichzeitig ist allerdings zu berücksichtigen, dass zum Jahresende 2006 mit rückläufigem Wachstum in den Vereinigten Staaten gerechnet wird, und dass sich das voraussichtlich in den kommenden Jahren auch auf Europa auswirken wird.

| <i>Entwicklung des PIB in %</i> | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 (vorauss.) | 2007 (vorauss.) |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|-----------------|-----------------|
| EU (25) | 3,9 | 2,0 | 1,2 | 1,3 | 2,3 | 1,7 | 2,3 | 2,2 |
| Eurozone | 3,9 | 1,9 | 0,9 | 0,8 | 1,9 | 1,4 | 2,1 | 1,8 |
| Deutschland | 3,2 | 1,2 | 0,0 | -0,2 | 1,2 | 0,9 | 1,7 | 1,0 |
| Österreich | 3,4 | 0,8 | 0,9 | 1,1 | 2,4 | 2,0 | 2,5 | 2,2 |
| Belgien | 3,9 | 1,0 | 1,5 | 0,9 | 2,6 | 1,2 | 2,3 | 2,1 |
| Frankreich | 4,0 | 1,9 | 1,0 | 1,1 | 2,3 | 1,2 | 1,9 | 2,0 |
| Ungarn | 6,0 | 4,3 | 3,8 | 3,4 | 5,2 | 4,1 | 4,6 | 4,2 |
| Luxemburg | 8,4 | 2,5 | 3,8 | 1,3 | 3,6 | 4,0 | 4,4 | 4,5 |
| Niederlande | 3,9 | 1,9 | 0,1 | 0,3 | 2,0 | 1,5 | 2,6 | 2,6 |
| Polen | 4,2 | 1,1 | 1,4 | 3,8 | 5,3 | 3,2 | 4,5 | 4,6 |
| Tschechische Republik | 3,6 | 2,5 | 1,9 | 3,6 | 4,2 | 6,1 | 5,3 | 4,7 |
| Slowakische Republik | 2,8 | 3,2 | 4,1 | 4,2 | 5,4 | 6,1 | 6,1 | 6,5 |
| Schweiz | 3,6 | 1,0 | 0,3 | -0,3 | 2,1 | 3,2 | 3,2 | 2,2 |

(Quelle: EUROSTAT)

B. Entwicklung der Güterbeförderung in den Staaten

| Millionen tkm | 2001 | Anteil der Binnenschifffahrt | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Anteil der Binnenschifffahrt |
|------------------------------|--------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|------------------------------|
| Deutschland | 421960 | 15,36% | 414206 | 418892 | 448131 | 456298 | 14,05% |
| Österreich | 56982 | 4,49% | 58474 | 58699 | 56448 | 56605 | 3,10% |
| Belgien | 61524 | 12,28% | 60953 | 61983 | 64016 | 60192 | 13,80% |
| Frankreich | 245626 | 2,73% | 245068 | 242596 | 250698 | 240892 | 3,26% |
| Ungarn | 27494 | 4,58% | 26564 | 27820 | 31250 | 36115 | 5,84% |
| Luxemburg | 9444 | 0,85% | 10077 | 10237 | 10594 | | 0,74% |
| Niederlande | 124765 | 33,61% | 122327 | 124782 | 132503 | | 28,66% |
| Polen | 62398 | 1,14% | 62448 | 68400 | 72526 | 79945 | 0,80% |
| Tschechische Republik | 44617 | 0,16% | 57208 | 59320 | 56729 | 58378 | 0,16% |
| Slowakische Republik | 25723 | 0,22% | 25908 | 27495 | 28931 | 32664 | 2,27% |
| Schweiz | 19933 | 4,99% | 19163 | 18791 | 19941 | | 0,23% |

(Quelle: CEMT außer Belgien 2005 (Schätzwert der ZKR) und Luxemburg)

Die Zahlen für Polen beinhalten nur die innerstaatliche Güterbeförderung im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt

Aus dem vorhandenen Datenmaterial ergibt sich, dass insgesamt für die Beförderungsnachfrage zu Lande 2005 ein Zuwachs zu verzeichnen ist, der der Entwicklung des PIB folgt. Die Entwicklung des Anteils der Binnenschifffahrt hat dabei in den verschiedenen Staaten jeweils einen unterschiedlichen Verlauf genommen. Eine Zunahme ist in Nordfrankreich und Belgien zu verzeichnen und insbesondere auf eine bedeutende Steigerung der Container-Beförderung durch das dortige Binnenwasserstraßennetz zurückzuführen. In den Donaustaaten, und hier besonders in Ungarn, hat sich der Marktanteil der Binnenschifffahrt als Ergebnis der Förderpolitik für diesen Sektor ebenfalls erhöht. Insgesamt sind die höchsten Zuwachsquoten im Bereich derjenigen Achsen zu verzeichnen, die bisher deutlich unterbewirtschaftet waren. Auf diesen Achsen gewinnt die Binnenschifffahrt Marktanteile hinzu. Auf der Rheinachse hingegen hat die Binnenschifffahrt seit langem ihren festen Platz, weshalb sie hier eine eher stabile Marktposition einnimmt.

C. Entwicklung der Güterbeförderung mit Binnenschiffen

Den nachstehenden Übersichtstabellen ist die Entwicklung der Binnenschifffahrt in den einzelnen Staaten im Verlauf der letzten drei Jahre sowie die Entwicklung der Güterbewegungen zwischen den Staaten in den letzten beiden Jahren zu entnehmen. Dazu kamen binnenschifffahrtsrelevante Daten aus Polen, Ungarn, der Tschechischen Republik und der Slowakischen Republik. In Bezug auf die neuen Staaten zeigt sich, dass lediglich in Ungarn mit +19% ein deutlicher Anstieg der beförderten Gütermengen zu verzeichnen ist, der ausschließlich auf ein Anwachsen des internationalen Verkehrs zurückzuführen ist. Insgesamt gesehen ist die leichte Zunahme der Güterbeförderungen in Europa vor allem der Zunahme des internationalen Warenverkehrs zuzuschreiben, die auf eine exportfreundliche globale Konjunkturlage zurückzuführen ist. Parallel dazu ist im Inlandverkehr weiterhin eine positive Entwicklung festzustellen, mit Ausnahme der Beneluxstaaten, in denen ein dichtes Wasserstraßennetz seit langem genutzt wird.

(Übersichtstabelle)

| | | Beförderungsmenge in 1000 t | | | Beförderungsleistung in Millionen tkm | | |
|-----------------------------|---------------------|--------------------------------|---------------|---------------|--|---------------|---------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Deutschland | | 220000 | 235862 | 236766 | 58155 | 63668 | 64095 |
| | davon national | 53419 | 55209 | 56662 | 10833 | 11296 | 11695 |
| | davon international | 166581 | 180653 | 180104 | 47322 | 52372 | 52400 |
| Österreich | | 10741 | 9074 | 9338 | 2277 | 1747 | 1781 |
| | davon national | 922 | 192 | 357 | 61 | 33 | 36 |
| | davon international | 9819 | 8882 | 8981 | 2216 | 1714 | 1715 |
| Belgien | | 137755 | 147765 | 148420 | 8300 | 8460 | 8411 |
| | davon national | 31119 | 35748 | 33603 | 2831 | 3057 | 2873 |
| | davon international | 106636 | 112017 | 114817 | 5469 | 5403 | 5538 |
| Frankreich | | 65347 | 68955 | 70063 | 8307 | 8686 | 9201 |
| | davon national | 28880 | 29121 | 30721 | 4302 | 4429 | 4943 |
| | davon international | 36467 | 39834 | 39342 | 4005 | 4257 | 4258 |
| Ungarn | | 3859 | 4209 | 5012 | 651 | 712 | 839 |
| | davon national | 42 | 39 | 53 | 4 | 5 | 6 |
| | davon international | 3817 | 4170 | 4959 | 647 | 707 | 833 |
| Luxemburg | | 9690 | 11180 | 10285 | 79 | 78 | - |
| | davon national | - | - | - | - | - | - |
| | davon international | 9690 | 11180 | 10285 | 79 | 78 | - |
| Niederlande | | 304479 | 328170 | 324281 | 40870 | 43565 | 43064 |
| | davon national | 95101 | 99197 | 95003 | 10668 | 11125 | 10518 |
| | davon international | 209378 | 228973 | 229278 | 30202 | 32440 | 32546 |
| Polen | | | 7229 | 7139 | | 363 | 257 |
| | davon national | | 5010 | 4466 | | 243 | 185 |
| | davon international | | 2219 | 2673 | | 120 | 72 |
| Tschech. Republik | | 1183 | 1172 | 1613 | 46 | 46 | 62 |
| | davon national | 558 | 614 | 690 | 21 | 25 | 29 |
| | davon international | 625 | 558 | 923 | 25 | 21 | 32 |
| Slowakische Republik | | | 2606 | 2184 | | 71 | 71 |
| | davon national | | 106 | 103 | | 5 | 6 |
| | davon international | | 2500 | 2081 | | 66 | 65 |
| Schweiz | | 7006 | 7051 | 7053 | 49 | 49 | 57 |
| | davon national | - | - | - | - | - | - |
| | davon international | 7006 | 7051 | 7053 | 49 | 49 | 57 |
| Insgesamt (*) | | 488506 | 527276 | 527814 | 118483 | 127366 | 127839 |

NB: Der Transitverkehr ist im internationalen Verkehr einbegriffen.

(*) Die Beförderungsmengen geben reale Größen wieder, die Zahlen wurden zur Vermeidung von Doppelzählungen aufbereitet.

Quellen: Sekretariat der ZKR auf der Basis von Daten der nationalen statistischen Ämter

| | Jahre | Niederlande | | Polen | | Slovakische Republik | | Republik Tschchien | | Schweiz | | Übrige | |
|----------------------|-------|-------------|---------|-------|---------|----------------------|--------|--------------------|--------|---------|--|--------|--|
| Deutschland | 2004 | | | | | | | | | | | | |
| | 2005 | | | | | | | | | | | | |
| Österreich | 2004 | | | | | | | | | | | | |
| | 2005 | | | | | | | | | | | | |
| Belgien | 2004 | | | | | | | | | | | | |
| | 2005 | | | | | | | | | | | | |
| Frankreich | 2004 | | | | | | | | | | | | |
| | 2005 | | | | | | | | | | | | |
| Ungarn | 2004 | | | | | | | | | | | | |
| | 2005 | | | | | | | | | | | | |
| Luxemburg | 2004 | | | | | | | | | | | | |
| | 2005 | | | | | | | | | | | | |
| Niederlande | 2004 | 99197 | -4,23% | | | | | | | | | | |
| | 2005 | 95003 | | | | | | | | | | | |
| Polen | 2004 | 33 | 130,30% | 5010 | -10,86% | | | | | | | | |
| | 2005 | 76 | | 4466 | | | | | | | | | |
| Republik Tschechien | 2004 | 43 | -23,26% | UB | | 106 | -2,83% | | | | | | |
| | 2005 | 33 | | UB | | 103 | | | | | | | |
| Slovakische Republik | 2004 | 108 | 21,30% | UB | | UB | | 614 | 12,38% | | | | |
| | 2005 | 131 | | UB | | UB | | 690 | | | | | |
| Schweiz | 2004 | 3775 | -2,94% | NS | | NS | | NS | | NS | | | |
| | 2005 | 3664 | | NS | | NS | | NS | | NS | | | |
| Übrige | 2004 | 1538 | -16,78% | UB | | UB | | UB | | NS | | | |
| | 2005 | 1280 | | UB | | UB | | UB | | NS | | | |

Bei der Analyse der Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa zeichnen sich vier Hauptkorridore für den Güterverkehr ab. Ein Ansatz in dieser Form ist geeignet, in Zukunft den Anteil der Binnenschifffahrt am Modalsplit auszuwerten. Parallel zur räumlichen Ausweitung des Untersuchungsgebiets und dem zunehmenden Datenmaterial werden der Beobachtung sukzessive die Korridore zugrunde gelegt.

Dies dient nicht nur dazu, die aktuellen Verhältnisse zu erfassen, sondern damit soll auch bestimmbar werden, mit welchen Fördermaßnahmen sich in bestimmten Teilräumen und auf bestimmten Achsen der Anteil der Binnenschifffahrt am Modalsplit günstig beeinflussen lässt

Untersuchungen sind für folgende vier Verkehrsachsen vorzunehmen:

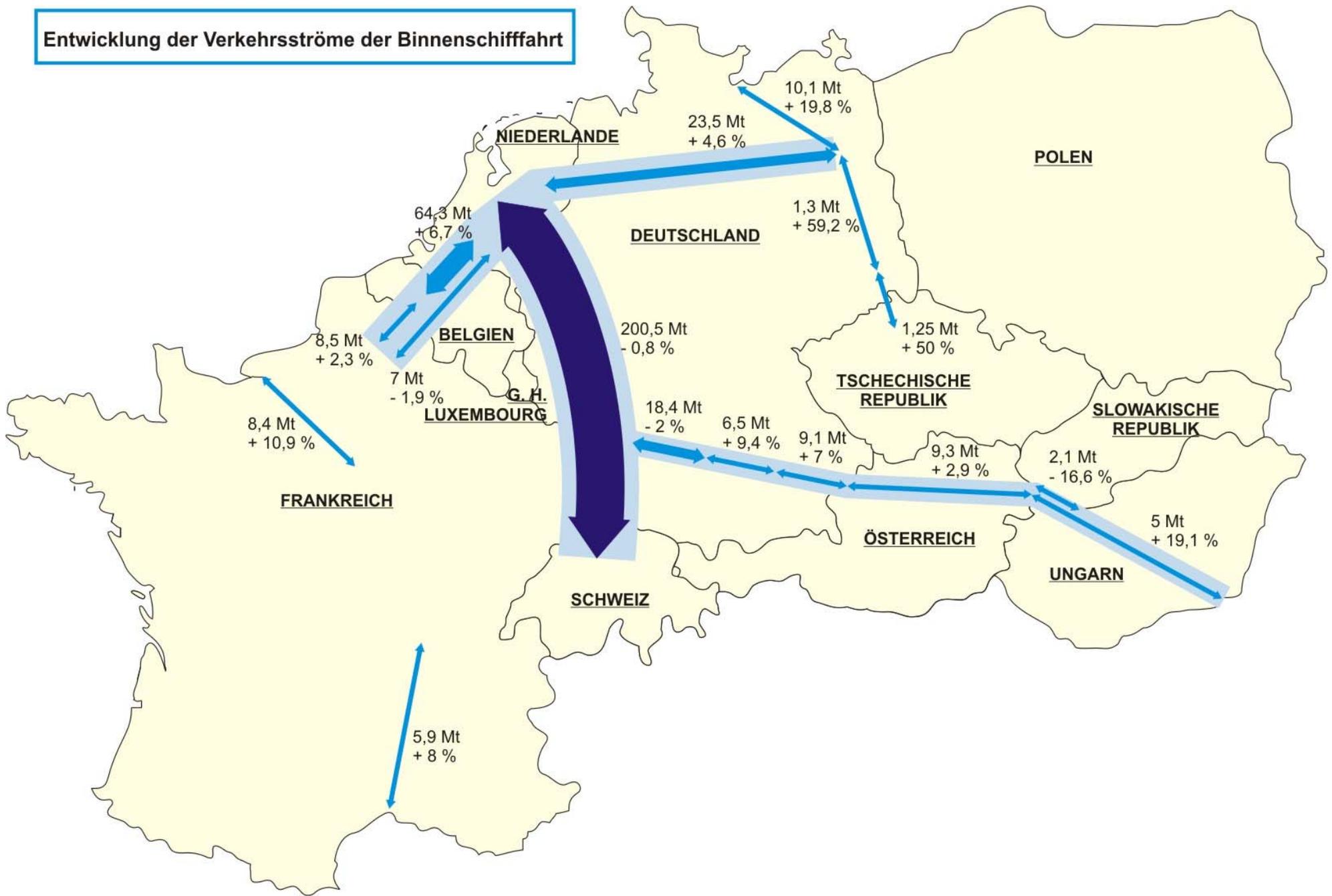
- Rheinachse, auf der nach wie vor rund 2/3 der Beförderungen auf dem Wasser in Westeuropa abgewickelt werden;
- Donauachse
- Nord/Süd-Achse (Frankreich, Belgien, Niederlande)
- Ost/West-Achse, die die Verbindung zwischen den Niederlanden, Norddeutschland und Polen herstellt.

Aufgrund des hier vorhandenen Entwicklungspotenzials wird auch der Wechselverkehr auf den nachrangigen Strecken wie Elbe, Rhone und Seine einer Analyse unterzogen.

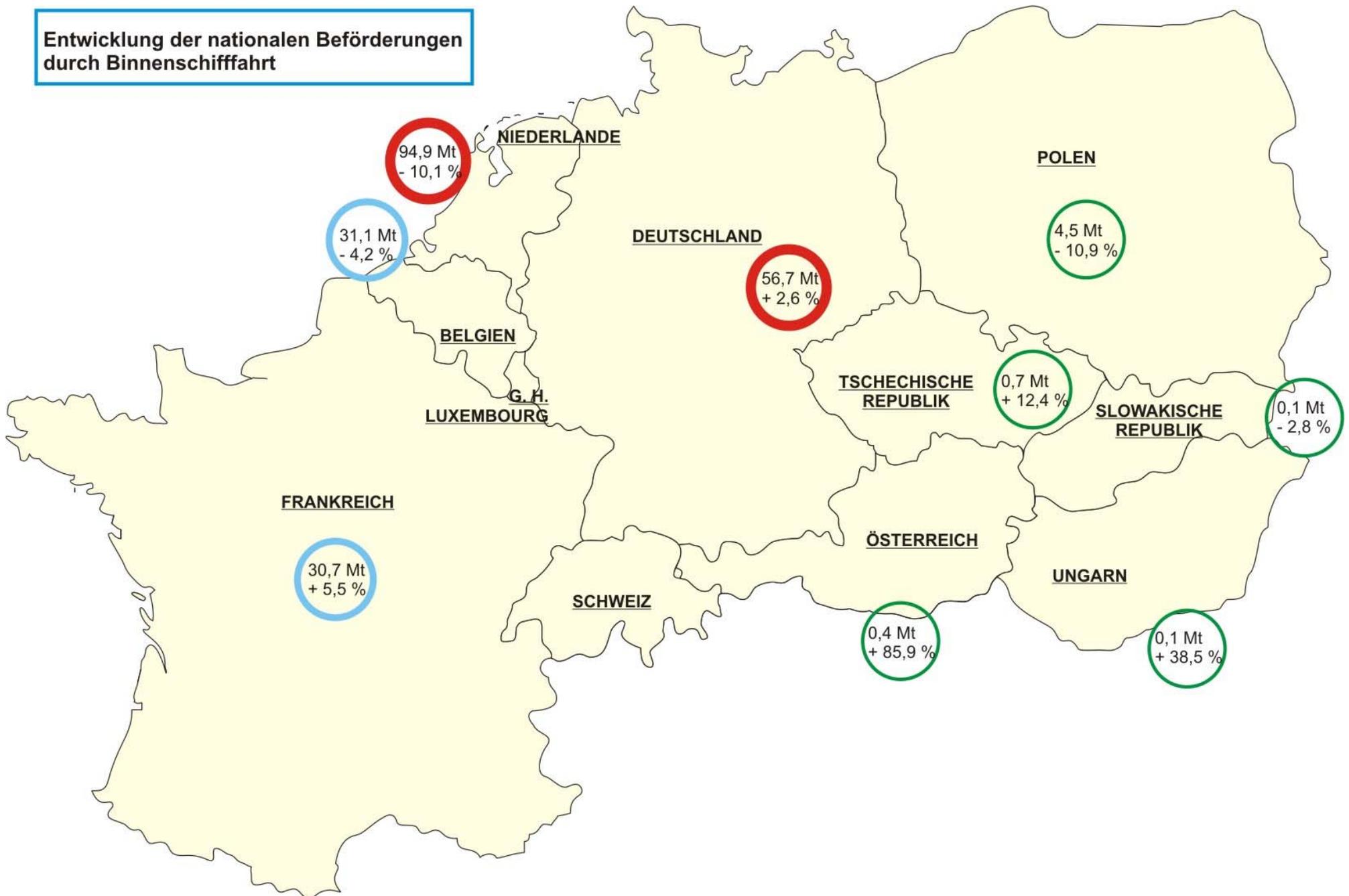
Die Verkehrsachsen, zu denen Untersuchungen vorgenommen wurden, sind in nachstehender Übersicht anhand von Pfeilen dargestellt, die in Größe und Farbe auf den Umfang der jeweils beförderten Gütermengen hinweisen. Auch die Veränderungen der Beförderungsmengen auf den einzelnen Achsen im Vergleich zwischen 2004 und 2005 sind der Übersicht zu entnehmen.

In die Analyse der lokalen Märkte und der Bewegungen auf den nachgeordneten Achsen sind ergänzend zu den Angaben der nationalen statistischen Ämter lokale Daten eingeflossen, die in Deutschland von den statistischen Landesämtern, in Belgien von den Regionalbehörden und in Frankreich von VNF zur Verfügung gestellt wurden.

Entwicklung der Verkehrsströme der Binnenschifffahrt



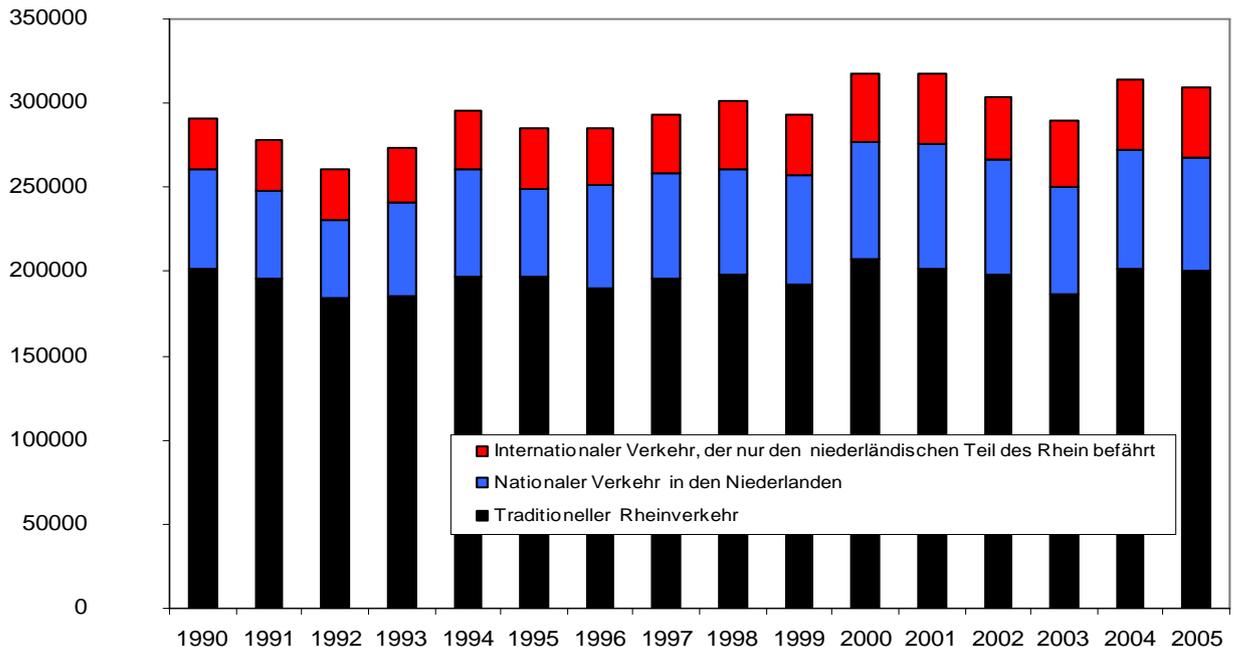
Entwicklung der nationalen Beförderungen durch Binnenschifffahrt



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 langfristige Aussagen über den Verlauf ermöglicht. Gewöhnlich wird unterschieden zwischen traditionellem Rheinverkehr (Verkehr auf dem deutschen und französischen Teil des Rheins) und gesamtem Rheinverkehr, der die Beförderungen auf dem gesamten Lauf des Rheins umfasst. Die Entwicklung des Verkehrs in diesen beiden Bereichen wird in nachstehender Grafik dargestellt.

Totaler Rheinverkehr in 1000 t



2005 ist bezogen auf das gesamte Jahr ein geringer Rückgang der Beförderungsmengen (-0,8%) und der Beförderungsleistung (-1,5%) im traditionellen Rheinverkehr zu beobachten. In den ersten neun Monaten erlebte der Verkehr einen Aufschwung, Ursache für den Rückgang war die geringe Wasserführung während des gesamten Herbstes, während insgesamt die Beförderungsnachfrage in Westeuropa nach wie vor gut ist. Vergleicht man die Aktivität in der Rheinschifffahrt im zweiten Halbjahr 2005 mit den Beobachtungen aus dem zweiten Halbjahr 2004, ist bei den Beförderungsmengen ein Rückgang um 3% und bei den Beförderungsleistungen um 6% zu beobachten. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass 2004 bei bestimmten Gütern Beförderungen sozusagen aufgeholt wurde, in denen es wegen der geringen Wasserführung 2003 zu Abweichungen gekommen war.

2) Verkehr auf der Rhein/Donau-Achse

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.

In Deutschland:

- Auf dem Main

Insgesamt gingen die Beförderungsmengen auf dem Main 2005 leicht zurück. Dies ist in der Hauptsache auf den Rückgang des Wechselverkehrs mit der Donau (-3,1%) zurückzuführen.

Im Vergleich der Güterklassen ist mit +81,6% bei der Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen ein erheblicher Anstieg nur im Landwirtschaftssektor zu verzeichnen. Diese Erzeugnisse machen 23% der Beförderungsmengen auf dieser Verkehrsachse aus.

- Auf dem Main-Donau-Kanal

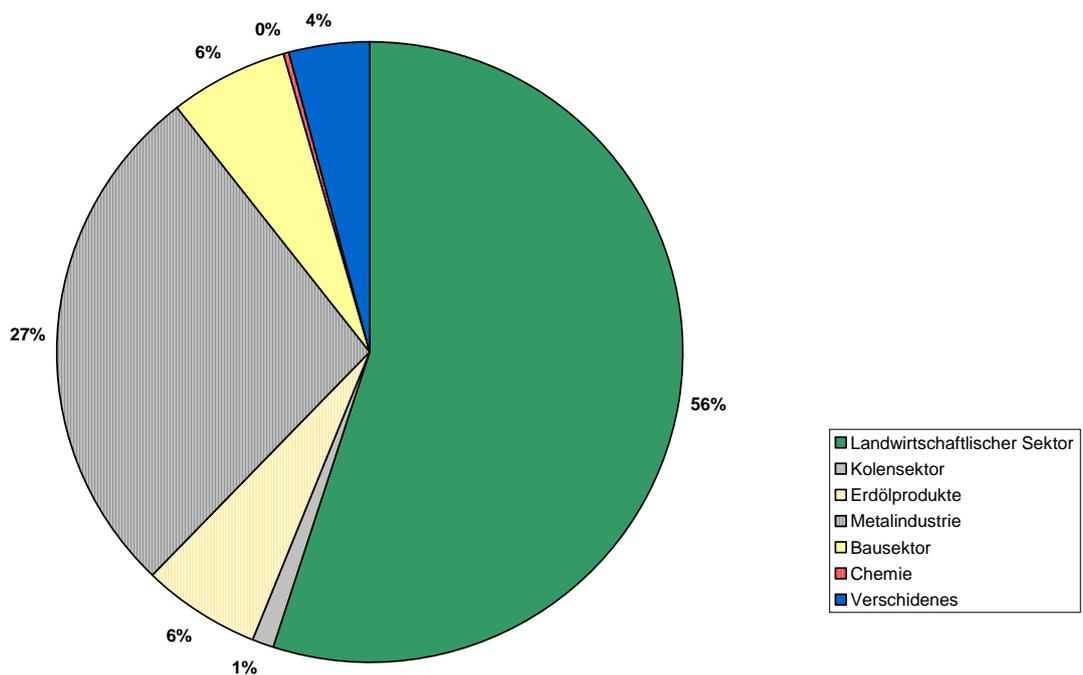
Der Anstieg der Beförderungsmengen auf dem Main-Donau-Kanal hat sich mit einer Zunahme um 9,4% im Vergleich zu 2004 fortgesetzt. Die Erhöhung ist unmittelbar auf die Zunahme des Wechselverkehrs mit dem Rhein und des internen Verkehrs auf dem Kanal zurückzuführen.

- Auf dem deutschen Abschnitt der Donau

2005 erhöhten sich die Beförderungsmengen auf dem deutschen Abschnitt der Donau um 7%. Damit wurde auf diesem Flussabschnitt ein neuer Rekord erreicht. Der Talverkehr war zwar rückläufig, für die beobachtete Entwicklung ist mit +14,8% der Bergverkehr ausschlaggebend.

Im Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau ist hingegen ein Zuwachs von 9% zu verzeichnen. Die Containertransports sind auf diesem Flussabschnitt im Vergleich zu anderen Wasserstraßen in Deutschland mit 5137 TEU bescheiden und im Vorjahresvergleich sogar leicht rückläufig.

Güterarten, die auf dem deutschen Teil der Donau befördert wurden



- Auf dem österreichischen Abschnitt der Donau

Die 2005 im Rahmen des internationalen Wechselverkehrs auf der Donau beförderten Mengen sind insgesamt um knapp mehr als 1% angestiegen.

Ein Anstieg ist in erheblichem Umfang bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, den Erzen und den Metallabfällen zu verzeichnen. Bei den meisten anderen Gütern sind die Beförderungsmengen rückläufig.

- Auf dem ungarischen Abschnitt der Donau

Auf den Binnenwasserstraßen in Ungarn haben die Beförderungsmengen 2005 um knapp 19% zugenommen, 2004 hatte die Zunahme bereits bei über 9% gelegen. Diese Zahlen spiegeln ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum in den letzten Jahren und eine verstärkte Inanspruchnahmen dieser Verkehrsträgers wider. Die Verkehrsnachfrage insgesamt für alle Verkehrsträger hat nämlich nur um 5,8% zugenommen. Wie auch im österreichischen Donauabschnitt ist ein starker Anstieg bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu verzeichnen. Die Beförderungsmengen im internationalen Austausch haben sich mehr als verdoppelt. Auch bei den Erdölprodukten ist mit 39% ein deutlicher Zuwachs der Beförderungsmengen zu verzeichnen.

3) Verkehr auf der Nord/Süd-Achse

Im Nord/Süd-Verkehr, bei dem es sich um den Wechselverkehr zwischen Frankreich und Belgien bzw. den Niederlanden handelt, war in diesem Jahr eher eine Stagnation zu verzeichnen. Lediglich bei den in Containern beförderten Erzeugnissen war auf diesen Strecken ein Zuwachs feststellbar. Zwischen Belgien und den Niederlanden erhöhten sich allerdings die Beförderungsmengen um +6,7%, wobei es sich hier in der Hauptsache um Wechselverkehr zwischen den Seehäfen handelte.

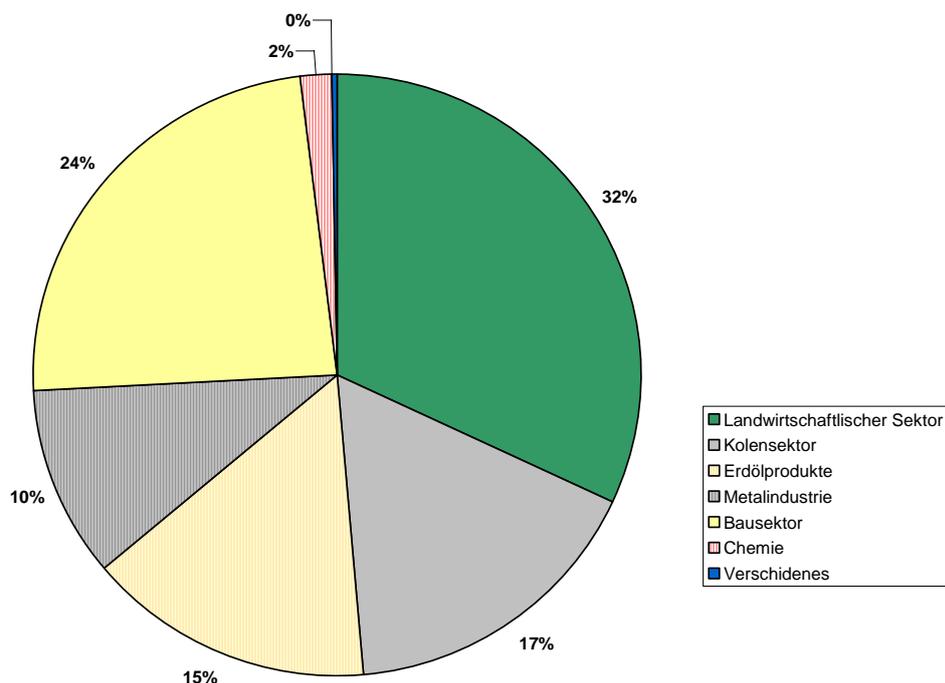
4) Verkehr auf der Ost/West-Achse

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.

Mittellandkanal:

Die Beförderungsmengen auf dem Mittellandkanal sind 2005 um +4,6% gestiegen. Insbesondere die Containerbeförderungen haben auf dieser Achse 2005 um über 65% zugenommen.

Güterarten, die auf dem Mittellandkanal befördert wurden
(en 1000 t)



Elbe:

Insgesamt liegen die Beförderungsmengen auf der Elbe um 23% über den Vorjahreswerten. Die Verkehrsdichte ist je nach Flussabschnitt, den Zuflüssen auf dem betreffenden Flussabschnitt (Verbindung zum Mittellandkanal, Verbindung nach Berlin) und der Nähe zum Hamburger Hafen sehr unterschiedlich. Geographisch gesehen ist die Elbe am Kreuzungspunkt mehrerer Binnenwasserstraßen gelegen. Bei den beförderten Gütern handelt es sich größtenteils um landwirtschaftliche Erzeugnisse, Düngemittel, Baustoffe und "sonstige Güter", in denen auch die in Containern beförderten Güter enthalten sind. Im Elbeeinzugsbereich ist für letztere insgesamt bezogen auf die TEU ein Zuwachs von 23% zu verzeichnen.

5) Auf den französischen Binnenwasserstraßen**Seine**

Die Beförderungsleistungen im Seinebecken haben sich 2005 um +8,7% erhöht. Bei den Containerbeförderungen ist im Pariser Becken ein Zuwachs von 40% zu verzeichnen, wobei sich dieser Trend voraussichtlich 2006 fortsetzt. Zudem ist eine Zunahme auch im Bereich der Baustoffbeförderungen zu beobachten. Dieser ist vor allem den öffentlichen Baumaßnahmen in diesem Gebiet und einer umfangreichen Abrissmaßnahme auf einer Insel bei Paris zuzuschreiben, bei der der Abraum auf dem Wasser abtransportiert wurde.

Eine Zunahme ist auch bei der Kohlebeförderung zum Elektrizitätswerk Vitry zu verzeichnen. Hier besteht durchaus ein Zusammenhang mit dem bedeutenden Anstieg des Ölpreises, da Kohle eine kostengünstigere Energiealternative ist.

Rhone

Im Rhonebecken erhöhte sich 2005 die Beförderungsleistung um +15%. Bei den Containerbeförderungen ergab sich auf dieser Achse ein Zuwachs von 20%. Dieser Trend wird sich voraussichtlich in Anbetracht des geplanten Baus neuer Umschlaganlagen fortsetzen. Festzustellen ist ein Zuwachs bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, der zum einen mit einem Aufholeffekt in Verbindung zu bringen ist, nachdem 2004 nach der Trockenheit im Jahr 2003 und deren Folgen für die Ernte ein schwaches Jahr war, und zum anderen mit der Entstehung einer neuen Umschlagstelle für landwirtschaftliche Erzeugnisse in Pagny.

Für das Jahr 2005 ist bezogen auf das gesamte französische Binnenwasserwegenetz festzustellen, dass der Zuwachs in der Binnenschifffahrt auf die Inlandbeförderungen zurückzuführen ist, während der internationale Wechselverkehr mehr oder minder stagniert hat. Vor allem die Beförderung von Containern, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle und Baustoffen hat zu der Zunahme auf den französischen Binnenwasserstraßen insgesamt geführt.

D) Entwicklung des Umschlags in den Seehäfen

Angesichts der Auswirkungen des internationalen Handels über die Seehäfen ist es wichtig, die Entwicklung des Umschlags auf dieser Ebene zu verfolgen. Wenn man sie parallel zur Entwicklung der Beförderungen auf den Wasserstraßen in Westeuropa betrachtet, kann ebenfalls ein Eindruck über die Entwicklung der Marktanteile der Binnenschifffahrt gewonnen werden. Bei Betrachtung der umgeschlagenen Mengen in den wichtigsten Seehäfen Nordfrankreichs, der Benelux-Staaten und Deutschlands

wird 2005 insgesamt ein Anstieg um 3,7% aller umgeschlagenen Mengen und beim Containerumschlag um fast 10% in TEU festgestellt.

Insgesamt stagnierten 2005 die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt, zumindest in Westeuropa. Es lohnt sich jedoch, Überlegungen zur Entwicklung der Marktanteile der Binnenschifffahrt in dieser Zone angesichts der durch die ungünstige Wasserführung im zweiten Halbjahr beeinflussten Lage auf dem Rhein und seinen Zuflüssen anzustellen. Es muss festgestellt werden, dass die Umschlagmengen in den Häfen von Hamburg und Bremen 2005 um +8% anstiegen (davon +12,9% bei den Containern) während die ARA-Häfen nur einen Anstieg von +5% verzeichneten (davon +9,9% bei den Containern).

Aufteilung des Containermarktes auf der Ebene der Seehäfen:
(in 1000 TEU)

| | 2001 | | 2005 | | Entwicklung des Marktanteils der Häfen |
|-------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|---|
| | 1000 TEU | % Marktanteil | 1000 TEU | % Marktanteil | |
| Hamburg | 4689 | 22,81% | 8088 | 25,78% | 2,97% |
| Bremen | 2915 | 14,18% | 3735 | 11,91% | -2,27% |
| Amsterdam | 48 | 0,23% | 69 | 0,22% | -0,01% |
| Rotterdam | 6120 | 29,77% | 9287 | 29,61% | -0,17% |
| Antwerpen | 4218 | 20,52% | 6488 | 20,68% | 0,16% |
| Gent | 15 | 0,07% | 30 | 0,10% | 0,02% |
| Seebrugge | 876 | 4,26% | 1408 | 4,49% | 0,23% |
| Dünkirchen | 151 | 0,73% | 205 | 0,65% | -0,08% |
| Le Havre | 1523 | 7,41% | 2058 | 6,56% | -0,85% |
| Total | 20555 | 100,00% | 31368 | 100,00% | |

(Quelle : Hafen Rotterdam)

Entwicklung des Umschlags in den Seehäfen
(1000 Tonnen oder 1000 TEU Container)

| | 2005 | | | Evolution / 2004 en % | | |
|-------------------|---------------|--------------|---------------|-----------------------|---------------|---------------|
| | Trockengüter | Container | Nasse Güter | Trockengüter | Container | Nasse Güter |
| Hamburg | 26872 | 8088 | 13099 | -0,30% | 15,50% | 7,20% |
| Bremen | 7404 | 3735 | 2234 | 2,70% | 7,70% | 8,6% |
| Amsterdam | 47162 | 66 | 20897 | 9,10% | 26,90% | 14,00% |
| Rotterdam | 89385 | 9287 | 171312 | 3,90% | 12,00% | 6,40% |
| Antwerpen | 26931 | 6488 | 37030 | 4,00% | 7,00% | 5,00% |
| Gent | 15596 | 30 | 2795 | 1,10% | -3,30% | -0,40% |
| Seebrugge | 1686 | 1408 | 4479 | 10,10% | 17,60% | 4,50% |
| Dünkirchen | 26312 | 205 | 14847 | -3,00% | 2,00% | 22,10% |
| Le Havre | 4802 | 2058 | 46826 | -12,00% | -3,50% | -2,00% |
| Total | 246150 | 31365 | 313519 | 3,00% | 10,30% | 6,00% |

(Quelle: Hafen von Rotterdam)

Entwicklung des Umschlags nach Art der Güter in den Seehäfen
(in 1000 t)

| | 2004 | | 2005 | | Entwicklung der Umgeschlagene Mengen |
|-----------------------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|--|
| | Menge | % Marktanteil | Menge | % Marktanteil | |
| Nahrungs- und Futtermittel | 28757 | 11,49% | 29338 | 11,92% | 2,02% |
| Erze und Metalabfälle | 94654 | 37,80% | 90205 | 36,65% | -4,70% |
| Kohle | 77141 | 30,81% | 75281 | 30,58% | -2,41% |
| Übrige trockengüter | 49829 | 19,90% | 51326 | 20,85% | 3,00% |
| Total | 250381 | 100,00% | 246150 | 100,00% | -1,69% |
| Rohes Erdöl | 155401 | 52,52% | 153434 | 48,94% | -1,27% |
| Erdölprodukte | 99335 | 33,57% | 117078 | 37,34% | 17,86% |
| Übrige Nasswaren | 41130 | 13,90% | 43007 | 13,72% | 4,56% |
| Total | 295866 | 100,00% | 313519 | 100,00% | 5,97% |
| Container | 298253 | 77,97% | 325227 | 79,24% | 9,04% |
| Ro Ro | 38879 | 10,16% | 38954 | 9,49% | 0,19% |
| Übrige Güter | 45399 | 11,87% | 46269 | 11,27% | 1,92% |
| Total | 382531 | 100,00% | 410450 | 100,00% | 7,30% |

(Quelle: Hafen von Rotterdam)

Rotterdam:

Die Umschlagmengen in diesem Seehafen sind insgesamt um 5% gestiegen und, was Container betrifft, um 12,8% in TEU. Was die Verkehrsteilung in Richtung Hinterland bei den Containern anlangt, so verzeichnet die Binnenschifffahrt einen Anstieg von 0,7% im Vergleich zu 2004. Mit einem Volumen von 31,1 % ging der Marktanteil allerdings um einen Punkt gegenüber 2002 zurück. Da der Anteil des Schienenverkehrs seit 5 Jahren ungefähr gleichbleibend ist, scheint sich die Kraftprobe eher mit der Straße abzuspielen. Der vorübergehende Rückgang der Binnenschifffahrt 2003 und 2004 scheint genau darauf hinzuweisen, dass die Gründe einerseits in der Wasserführung liegen, andererseits in den Abfertigungsstaus, die im Verlauf dieser Jahre in den Seehäfen zu beobachten waren. Man kann auch einen starken Anstieg bei der Beförderung durch Feeder feststellen, deren Anteil im Vor- und Nachlauf verglichen mit dem Hafen von Rotterdam stark zunahm. Denn im Vergleich zur Gesamtheit der umgeschlagenen Container hat sich der Marktanteil der Feeder verglichen mit den anderen drei Beförderungsarten zu Lande (Schiene, Straße, Wasserstraße) von 16,4% auf 27,1 % des Marktes zwischen 2002 und 2005 entwickelt. Die drei anderen, traditionellen Beförderungsarten haben also insgesamt gesehen Marktanteile verloren, obwohl ein Anstieg der Umschlagmengen verzeichnet wurde. Die ersten Monate des Jahres 2006 lassen erkennen, dass sich dieser Wachstumstrend auf der Ebene des Exports über den Seeweg bei allen Gütern zusammen fortsetzt (+2,6%), sich dieses Wachstum aber etwas verlangsamt.

Antwerpen:

2005 stiegen die Umschlagmengen (in TEU) um 5,1% und die Container um 7%. Während die Beförderungen in der Binnenschifffahrt in den Hafen von Antwerpen und

ab Antwerpen um 5,9% anstiegen, wurde bei den Beförderungen per Schiene sogar ein Anstieg von 10% verzeichnet. Die Binnenschifffahrt konnte also ihren Marktanteil trotz ungünstiger Wasserführung im Herbst leicht steigern, während die Schiene ganz klar gegenüber der Straße punkten konnte. Die Wirtschaftslage scheint für die Entwicklung dieses Hafens 2006 günstig zu sein und wird es ermöglichen, den Beförderungsanstieg in der Binnenschifffahrt in dieser Zone zu messen, sofern die Wasserführung nicht erneut einen einschränkenden Faktor darstellen wird. Denn die ersten Monate des Jahres 2006 lassen eine Weiterführung oder gar eine Beschleunigung des Anstiegs beim Umschlag erahnen, insbesondere im Bereich der Container, wo sich ein Anstieg von 10% abzuzeichnen scheint. Es ist jedoch festzustellen, dass bei den Volumina im Nachlauf der Binnenschifffahrt gleichzeitig nur ein Anstieg von 3,5% verzeichnet wird. Diese zwei Entwicklungsraten wurden jedoch nur über ein Paar Monate beobachtet. Sollte dieser Trend sich auf längere Frist vortsetzen, könnte dies jedoch auf Verluste an Marktanteilen für die Binnenschifffahrt hinweisen.

Amsterdam:

Das Handelsvolumen des Hafens von Amsterdam stieg 2005 im Ganzen genommen um 2,3% und bei den Containern um +21%. Dies ist ein Rekord, der sich aus der Inbetriebnahme des neuen Containerterminals ergibt.

Der Anstieg bei den umgeschlagenen Gütern bezieht sich im Wesentlichen auf Erdölzeugnisse (+17%), Sand, Kies und Erze (+12%) und Düngemittel (+19%).

Le Havre:

Das Jahr 2005 war durch einen Rückgang von fast 2 % der Umschlagmenge und von 4,3% des Containerumschlags in TEU gekennzeichnet.

Dieser Rückgang der Tätigkeiten ist im Wesentlichen auf den Rückgang der beförderten Mengen Kohlenwasserstoffen im Hafengebiet von Le Havre zurückzuführen. Dieser Rückgang hängt eng mit dem Rückgang der Seebeförderung von Rohöl zusammen (-7,9% auf 34,1 M t). Parallel dazu verzeichneten die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt in dieser Region einen allgemeinen Anstieg von +6,5%, insbesondere mit einem starken Anstieg der Erzeugnisse, die mit dem Eisen- und Stahlsektor zusammenhängen sowie bei den Erdölzeugnissen.

Dünkirchen:

Im Hafen von Dünkirchen stiegen die Umschlagmengen 2005 um 4,7%. Damit verzeichnet Dünkirchen durch das Überschreiten der Schwelle von 2 Millionen Tonnen (+ 19,8%) einen wichtigen Schritt, insbesondere dank der Entwicklung der mit der Eisen- und Stahlindustrie zusammenhängenden Tätigkeiten in der Region Nord - Pas de Calais. Diese Region konnte für die Binnenschifffahrt einen Anstieg des Handelsvolumens von 11,7% verzeichnen.

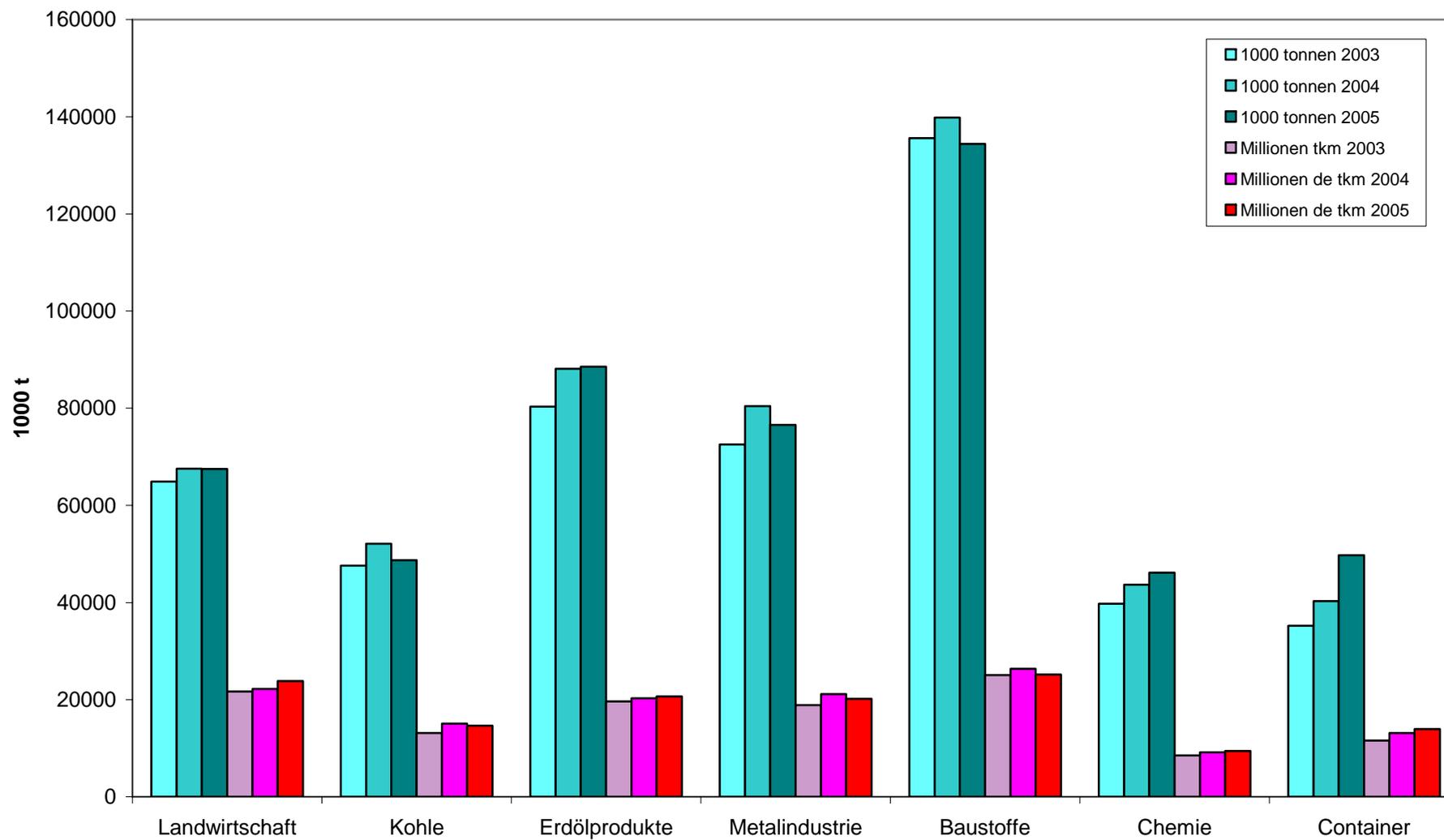
Hamburg:

Der Umschlag im Hamburger Hafen auf der Ebene der Seeschifffahrt hat sich insgesamt um fast 10% bei allen Gütern zusammen und um mehr als 15% bei den Containern in TEU gesteigert. Der starke Anstieg im Bereich der Containerbeförderung auf der Elbe und den mit dem Hamburger Hafen verbundenen Wasserstraßen kommt einem 70%igen Anstieg nahe und ist ein Hinweis auf die Stärkung der Binnenschifffahrt auf diesem Markt. Das Jahr 2006 deutet auf eine Fortsetzung dieser Entwicklung hin.

Bremen:

Die Handelsvolumen, die durch den Hafen von Bremen befördert wurden, stiegen insgesamt um 3,8%, bei den Containern betrug der Anstieg 7,7% in TEU. Auch wenn dieser Anstieg weniger stark ausfällt als auf anderen Beförderungsarten, zeichnet sich doch das Jahr 2006 als ein neues Rekordjahr ab.

Entwicklung der in Europa beförderten Gütermengen



D) Entwicklung der Hauptgüterkategorien auf den europäischen Wasserstraßen:

1) Landwirtschaftliche Erzeugnisse

Auf dem gesamten europäischen Gebiet kam es 2005 zu einem leichten Rückgang bei den Beförderungen von Nahrungsmitteln. Die Aufholwirkung auf der Ebene der 2004 beobachteten Volumen war nach dem Jahr 2003 und einer Produktion, die durch die Dürre begrenzt war, abgeschlossen. Man erkennt jedoch, dass die Entwicklungen je nach Regionen und betrachteten Ländern veränderlich sind.

Von der Entwicklung der Leistungen in TKM kann man ebenfalls auf eine Verlängerung der Durchschnittsentfernungen bei den Transporten schließen.

Auf der Rheinachse kann somit 2005 insgesamt ein Nettoanstieg der Beförderungsmengen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen von fast +15 % verzeichnet werden. Insbesondere stiegen die Beförderungen von Weizen (+21 %) und Mais (+11 %). Es handelt sich um Auswirkungen der Ernte von 2004, die gute Mengen hervorbrachte. Bei den Nahrungs- und Futtermitteln gab es hingegen 2005 einen Rückgang von -2,5 %. Bei der Beförderungsmenge von Düngemitteln gab es einen Rückgang von mehr als 6 % über das Jahr genommen, wobei insbesondere das zweite Halbjahr 2005 betroffen war.

Ebenfalls konnten bedeutende Fortschritte in diesem Sektor auf den französischen Wasserstraßen verzeichnet werden, wo die Entwicklung der Binnenschifffahrt sich seit einigen Jahren kontinuierlich fortsetzt.

Im Donaauraum sowie beim Ost-West-Verkehr in Deutschland gab es einen Anstieg im Bereich der Beförderungen von Nahrungsmitteln.

Wenn auch der Trend hin zu einem Anstieg der Beförderungen durch die Binnenschifffahrt im Bereich Getreide sehr reell erscheint, so sind die Aussichten für 2006 dennoch und bezeichnenderweise abhängig von der Höhe der Ernte.

2) Kohle

Die Beförderungsmengen von Kohle gingen 2005 insgesamt um 3% zurück, im zweiten Halbjahr des Jahres um 9%, auch aufgrund der Wasserführung. Man muss daran erinnern, dass die Kohlebeförderungen auf dem Rhein fast 78% der Beförderungsmenge an Kohle auf europäischen Wasserstraßen darstellt. Insgesamt wird in Europa ein Rückgang dieser Beförderungsart 2005 von mehr 6% festgestellt. Höchstens zwischen Polen und Deutschland gab es einen Anstieg bei den Beförderungen von festen mineralischen Brennstoffen um 21%.

Dieser Trend spiegelt einen vorübergehenden Rückgang der Importe nach Europa wider, obwohl weltweit gesehen und insbesondere angesichts der Produktion und der Nachfrage aus China neue Rekordergebnisse erzielt wurden. Trotz dieses leichten, vorübergehenden Rückgangs ist die Nachfrage für die Eisen- und Stahlindustrie sowie im Bereich der Stromerzeugung weiterhin kräftig, wobei die sehr hohen Erdölpreise den Rückgriff auf Kohle dort unterstützen, wo eine Substitution möglich ist. Denn es muss daran erinnert werden, dass 56% des Kohleverbrauchs in Deutschland an Wärmekraftwerke gehen und nur 20% der Volumen von der Eisen- und Stahlindustrie verbraucht werden.

Berücksichtigt man zusätzlich zum Aufschwung in der Eisen- und Stahlindustrie 2006 diese Elemente, so sollte sich die Beförderung von Kohle in diesem Jahr günstig entwickeln.

Kohleimporte in das Europa der 25 (in Millionen t)

| | 2004 | 2005 | Evolution |
|--|------|------|-----------|
| Europäische Kohlenproduction | 180 | 171 | - 5 % |
| Kohleneinfuhr für den Binnenmarkt | 211 | 209 | - 0,95 % |
| Kokskohleneinfuhr | 10 | 9 | - 10 % |

(Quelle : Verein der deutschen Kohlenimporteure)

3) Erdölerzeugnisse

Im Gegensatz zum weltweiten Verbrauch in den Ländern, die sich im vollen wirtschaftlichen Aufschwung befinden, sinkt langfristig tendenziell der Verbrauch an Erdölerzeugnissen in Europa. Der Rückgang des Erdölverbrauchs in Europa 2005 geht eher auf das Konto der sehr hohen Preise, die einerseits zu Einsparungen beim Verbrauch führten und andererseits, wenn möglich, auf den Rückgriff auf andere, günstigere Energiequellen, insbesondere im Bereich der Stromerzeugung, zurückzuführen sind.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Erdölverbrauch in der EU (Mio t) | 674,5 | 683,7 | 680,1 | 688,2 | 695,7 | 688,4 |

(Quelle : Mineralölwirtschaftsverband)

Die Beförderungsmengen an Erdölerzeugnissen stagnierten während des gesamten Jahres 2005, nach einem starken Anstieg im ersten Halbjahr und einem Rückgang im zweiten Halbjahr, der insbesondere auf den Wasserstand des Rheins und vor allem auch auf das Preisniveau zurückzuführen ist.

Das Preisniveau auf dem Weltmarkt 2004 führte 2005 erneut dazu, dass die Verbraucher nur das absolut Notwendige an Vorräten hielten und auf niedrigere Preise warteten.

Im Wesentlichen sind es saisonale Phänomene, die für eine kleine Belebung der Beförderungsnachfrage im Herbst in Erwartung der Vorratskäufe für den Winter sorgten. Ab Mitte November 2005 führte der Rhein so niedrige Wasserstände, dass auf einigen Flussabschnitten die Grenzen der Einsenkung die Versorgung durch Doppelhüllenschiffe schwierig oder gar unmöglich machten.

2006 wird die Beförderungsnachfrage für Erdölerzeugnisse weiterhin stark von Fluktuationen des Weltmarktes für Erdöl und von Wasserstraßen wie dem Rhein, die hydrologischen Fluktuationen unterworfen sind sowie von den Ladebedingungen, die diesem Faktor unterliegen, abhängen.

Man muss festhalten, dass, strukturell gesehen, die zu befördernden Volumen in den kommenden Jahren tendenziell zurückgehen werden. Andererseits können industrielle Umstrukturierungen von Raffinerieanlagen, wie man sie in der Schweiz beobachten kann (Raffinerie Tamoil im Wallis) ebenfalls zu einer dauerhaften Änderung der Beförderungsnachfrage für Erdölerzeugnisse führen. Im erwähnten Fall könnten die Auswirkungen auf der Ebene des Rheinverkehrs spürbar werden.

4) Eisen, Stahl und Ne-Metalle

2005 sanken die Beförderungen von Eisen, Stahl und Ne-Metallen um 1,6% auf sämtlichen europäischen Wasserstraßen, allerdings konnte gleichzeitig auf dem Rhein in diesem Bereich ein Anstieg von fast 3 % verzeichnet werden. Im selben Zeitraum nahmen die Beförderungsmengen von Erzen und Metallabfällen um 6% auf dem Rhein ab, im restlichen Europa gab es einen Rückgang von 5%.

Im zweiten Halbjahr 2005 gab es sowohl bei den Beförderungsmengen für Eisen, Stahl und Ne-Metalle als auch für Erze und Metallabfälle einen Rückgang von 6 bzw. 9% für den Rhein, der im Wesentlichen auf den Wassermangel zurückzuführen war.

Der Rückgang der Beförderungen von Rohstoffen, der während des gesamten Jahres beobachtet werden konnte, erklärt sich durch eine vorübergehende Konsolidierung im Bereich der Eisen- und Stahlindustrie. Dies führte zu einem zeitweilig weniger starkem Anstieg der Stahlnachfrage weltweit und zu einer Reaktion der Eisen- und Stahlindustrie, die spürbar ihre Produktion zurückfuhr. Trotz dieser konjunkturellen Lage bleibt das Tätigkeitsniveau dieses Sektors sehr hoch und die weltweite Stahlnachfrage dürfte 2006 erneut steigen. Denn für 2006 war in Deutschland ein Wachstum von 3,5 % bei der Herstellung von Rohstahl erwartet worden. Die bisher verfügbaren Informationen weisen darauf hin, dass sich diese Prognose verwirklicht.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Weltstahlproduktion (Mio t) | 847,7 | 850,3 | 903,8 | 969,1 | 1066,5 | 1129,4 |

(Quelle : International iron and steel institute)

Weltweit stellt man fest, dass die Herstellung 2006 erneut anstieg, wobei dieser Anstieg in China bei weitem am stärksten ausfällt. In Europa scheint es so zu sein, dass die 10 jüngsten Mitglieder der Europäischen Union die stärksten Wachstumsraten bei Produktion und Inlandsverbrauch verzeichnen. Dies erklärt sich aus der Entwicklung der Automobilindustrie, des Bausektors und der öffentlichen Aufträge sowie aus der allgemeinen Wirtschaftslage. Die Beförderungsnachfrage mit Blick auf die Binnenschifffahrt dürfte deshalb insgesamt 2006 weiterhin kräftig ausfallen.

5) Baustoffe

2005 sanken die Beförderungen von Baustoffen in der Binnenschifffahrt insgesamt um -3,9%. Bei der Analyse dieses Trends muss man jedoch differenzieren. So stellt man beispielsweise für den Rhein einen Rückgang von 4,7 % der Beförderungsmengen für Baumaterialien fest. Oder ausführlicher gesagt sind es die Beförderungen von Sand und Kies, die über das Jahr genommen um mehr als 7% zurückgingen. Dies erklärt sich auf dem Fortschreiten des strukturellen Trends, der darin besteht, die Abbaustätten entlang des Oberrheins zugunsten der Abbaustätten an der Nordsee aufzugeben.

Im Seinebecken und auf den Wasserstraßen im Nordosten Deutschlands werden positive Entwicklungen bei diesen Beförderungen auf nationaler Ebene festgestellt. Die Beförderungsmengen stiegen somit um +4,9 % und in Deutschland um fast 3%, und die Beförderungsleistungen um jeweils +9,8 % und +5,5 %. In den Niederlanden sanken hingegen die nationalen Beförderungen um -10 %. In Deutschland verzeichnet man einen starken Nettoanstieg der bewilligten Baugenehmigungen, was auf ein Erwachen des Bausektors schließen lässt. Die ersten verfügbaren Zahlen für die Beförderungen von Baustoffen scheinen diesen Nettoaufschwung der Beförderungsnachfrage für diese Art Güter zu bestätigen.

6) Chemische Stoffe

In diesem Sektor beinhalten die Beförderungsmengen im Wesentlichen Rohstoffe und containerisierte Produkte, die einen Anstieg von ebenfalls mehr als 4,7 % auf dem Rhein verzeichneten, gestärkt durch ein konjunkturelles Wachstum, das in diesem Industriesektor weltweit beobachtet werden kann. Jedoch ist der Chemiesektor zyklischer Natur. Nun hat sich seine Wachstumsrate zeitweilig im Verlauf des Jahres 2005 verlangsamt und bleibt in dem Jahr auf 2,4 % gegenüber 2,6% im Jahr 2004 begrenzt. Für 2006 wird erneut eine Wachstumsrate von 2,6 % erwartet. Für den Chemiesektor wird eine etwas langsamere Fortsetzung des Wachstums im Verlauf des Jahres 2007 prognostiziert.

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Chemieproduktion in der EU (Index 100 in 2000) | 100 | 102 | 107 | 109 | 112 | 115 | 118 |

(Quelle : CEFIC)

Andererseits stellt man fest, dass auf der Gesamtheit der im Rahmen dieser Studie überprüften Wasserstraßen die Beförderung chemischer Erzeugnisse um 5,6% anstieg und dieses Wachstum deutlich höher lag als das der Produktion in diesem Sektor. Dies deutet auf einen Marktanteilsgewinn für die Binnenschifffahrt in diesem Sektor hin. Dies lässt auf ein Fortsetzen dieses positiven Trends bei der Beförderungsnachfrage durch die Binnenschifffahrt in diesem Industriesektor für 2006 und darüber hinaus hoffen.

7) Halb- und Fertigwaren und Container

2005 verzeichneten die Beförderungen von containerisierten Produkten erneut einen starken Anstieg von ca. +20 %, sowohl was die Beförderungsmengen als auch was die Beförderungsleistungen auf dem gesamten beobachteten Gebiet anlangt. Die Beförderungsleistungen variieren hingegen stark, je nach Wasserstraße. So kann man auf dem traditionellen Rhein einen auf + 8% begrenzten Anstieg der Beförderungen containerisierter Produkte feststellen. Dieser Anstieg wurde über das Jahr gesehen durch den im Herbst zu beobachtenden Wassermangel beschränkt. Man stellt andererseits fest, dass die leeren Container Zuwächse von mehr als 16%, beladene Container von fast 5% verbuchten. Im Übrigen muss darauf hingewiesen werden, dass auf dem Rhein die Containerbeförderungen einen starken und regelmäßigen Anstieg seit mehr als einem Jahrzehnt verbuchen. Auf anderen Wasserstraßen, auf denen sich diese Beförderungsart in jüngerer Zeit entwickelt, erzielen die Wachstumsraten häufig 40%. Dies gilt zum Beispiel für das Seinebecken, und am Mittellandkanal sind gar 65% Anstieg zu verbuchen, allerdings im Vergleich zu deutlich geringeren Beförderungsmengen als auf dem Rhein.

In den Seehäfen wird bei diesen Tätigkeiten weiterhin ein Anstieg verzeichnet. Das Gesamthandelsvolumen der Seehäfen Le Havre und Hamburg stieg um 10,3 %.

Unter Berücksichtigung der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung und unterstützt durch die Nachfrage aus China und Südostasien sollte die Nachfrage nach Beförderungen durch die Binnenschifffahrt 2006 kräftig bleiben. Allerdings ist es für letztere wichtig, auch über die Mittel zu verfügen, um dieser Nachfrage gerecht werden zu können.

Auch in den Seehäfen dürften die neuen Infrastrukturen und die Anpassung der Umschlagverfahren die Wartezeiten verkürzen. Denn letztere wie auch die Risiken bei der Wasserführung des Rheins und insbesondere seiner Zuflüsse beeinträchtigen die Zuverlässigkeit in der Binnenschifffahrt und ihre Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu Schiene und Straße.

Kapitel 2: Analyse des Beförderungsangebots

A. Struktur der nationalen Binnenflotten

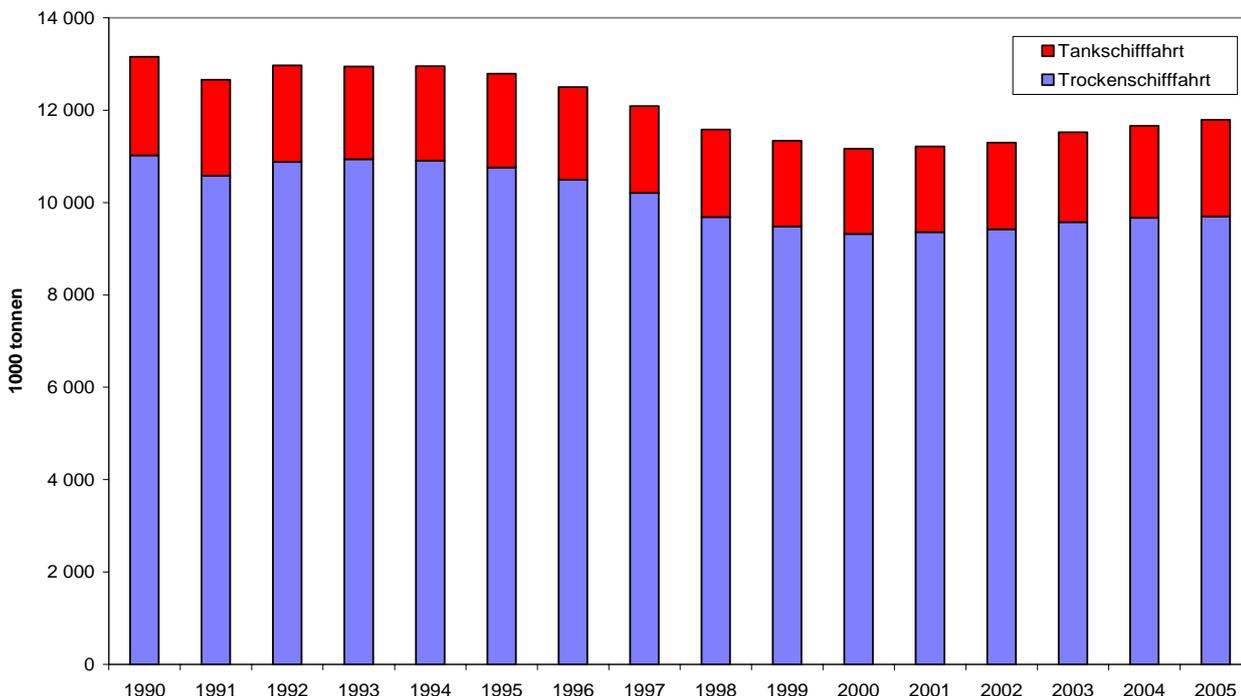
Vorbemerkung:

Angesichts des Fehlens zuverlässiger und vollständiger Daten über die Kapazitäten in den Donaustaaten Polen und der Tschechischen Republik beschränken sich die Analysen über die Entwicklung der Kapazitäten auf die Binnenflotten der Staaten Westeuropas. Im Übrigen ist festzuhalten, dass aufgrund einer geänderten Methodik auf der Ebene der Überprüfung der niederländischen Binnenflotte diese geschätzt wurde, um die Realität der wirklichen Trends, die sich in nachstehenden Graphiken und Tabellen abzeichnen, zu bewahren.

Innerhalb der nationalen Binnenflotten in Westeuropa kann immer noch ein Anstieg ihrer durchschnittlichen Schiffsgröße festgestellt werden. Dies ergibt sich aus dem Hinzukommen neuer, großer Schiffe, während es keine kleineren Schiffe unter den auf den Markt gebrachten Neubauten gibt. Seit Ende der Politik der Struktursanierung ist ein Verfolgen der vom Markt durch Abwracken zurückgenommenen Schiffe nicht mehr möglich. Man kann jedoch davon ausgehen, dass diese Anzahl unbedeutend ist. Im Gegensatz dazu gibt es einen Trend zum Verkauf älterer Schiffe in osteuropäische Länder, z.B. nach Polen. Dieser Verkauf ins Ausland bedeutet jedoch nicht, dass diese Schiffe nicht mehr auf den Wasserstraßen Westeuropas aktiv sind.

Da es aktuell nicht möglich ist, die Gesamtentwicklung der Binnenflotten der Donau, Polens und der Tschechischen Republik genau zu verfolgen, zeichnet die nachstehende Graphik nur die Entwicklung der Binnenflotten der Staaten nach, die das Rheinbecken umschließen. Gemäß den Ergebnissen der Überprüfung der neuen, auf den Markt gebrachten Kapazitäten ist klar ersichtlich, dass seit Ende der Politik der Struktursanierung 2002 die Marktkapazitäten in der Tanksschifffahrt schneller wachsen als in der Trockenschifffahrt.

Entwicklung der Binnenflotte



Nachstehende Tabellen zeigen die Entwicklungen von Angebot und Nachfrage auf dem Markt auf. Man sollte ebenfalls daran denken, dass der neue, zusätzliche Schiffsraum auf dem Markt durch seine Modernität und die Tatsache, dass es sich um größere Einheiten handelt, 24 Stunden einsetzbar ist, anders als das bei den älteren Schiffsräumen der Fall war. Was das Beförderungsangebot anlangt, hat eine Tonne älteren Laderaums nicht dieselbe Wirkung auf den Markt wie eine Tonne neuen Laderaums, zumindest wenn die Wasserführung einen Betrieb bei voller Auslastung der Ladekapazität zulässt.

Entwicklung in der Trockenschifffahrt zwischen 2002 und 2005

| Entwicklung der Verkehrsleistung | Kapazität der Trockenschifffahrt |
|----------------------------------|----------------------------------|
| +2,4 % | +1,0 % |

Man sollte die Entwicklungsrate bei der Laderaumkapazität relativieren, denn es wurden nur Schiffe, die unter deutscher, belgischer, französischer, luxemburgischer, niederländischer und schweizerischer Flagge fahren auf den Gebieten dieser Länder berücksichtigt. In der Realität kommen aber auf bestimmten Wasserstraßen, insbesondere in Ostdeutschland, Schiffe, die unter anderer Flagge fahren, hinzu. Änderungen der Erfassungsmethodik in den Niederlanden, erschweren eine genaue Berechnung zusätzlich. In der Trockenschifffahrt stellt man eine relativ parallele Entwicklung zwischen Angebot und Nachfrage in Westeuropa fest.

Entwicklung in der Tankschifffahrt zwischen 2002 und 2005

| | Entwicklung der Verkehrsleistung | Entwicklung der Kapazität der Tankschifffahrt |
|---------------------|----------------------------------|---|
| Chemiesektor | +5,7 % | +14 % |
| Erdölsektor | -0,2 % | |
| insgesamt | +1,6 % | |

Die Entwicklung der Beziehung zwischen Laderaumangebot und –nachfrage lässt in der Tankschifffahrt einen Trend zum Ungleichgewicht deutlich werden. Denn die Beförderungsnachfrage stagniert im Ganzen und geht laut Prognosen der betroffenen Sektoren strukturell im Erdölsektor zurück. Das Beförderungsangebot scheint hingegen zu steigen, vor allem aufgrund des Zugangs neuer Kapazitäten die aus Doppelhüllenschiffen bestehen.

Bei der Beobachtung der Entwicklungen auf der Ebene der Frachtpreise kann in Bezug auf die Wasserführung festgestellt werden, dass die Frachtpreise nur dann deutlich ansteigen, wenn es zu einer Kombination aus starker Nachfrage auf dem Markt gekoppelt mit einer Wasserführung kommt, die keine optimale Beladung der Schiffe, insbesondere auf dem Rhein, zulässt. Dieses Phänomen stellt einen ersten Hinweis für die Fragilität des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Markt, oder gar dem Auftreten von Überkapazitäten in diesem Sektor, dar.

Auf der Ebene der Struktur der Tankschifffahrtskapazitäten lässt sich eine neue Problematik erkennen. Es geht um das gleichzeitige Vorhandensein von Einhüllen- und Doppelhüllenschiffen.

Immer häufiger verlangen die Verlager in der Tankschiffahrt, dass ihre Beförderungen in Doppelhüllenschiffen vonstatten gehen. Dies hat einerseits seinen Ursprung in gesetzlichen Regelungen über die Beförderung gefährlicher Güter, aber andererseits treffen sie diese Wahl absichtlich aus Gründen größtmöglicher Sicherheit. In diesem Zusammenhang gibt es einen Trend zur Benachteiligung der Einhüllenschiffe, der sich nur abmildert, wenn die Wasserführung den Betrieb der großen Schiffe mit Doppelhülle einschränkt oder gar behindert. Dies konnte 2003 und 2005 in der Zeit niedriger Wasserstände beobachtet werden.

Aus diesen Entwicklungen und Beobachtungen ergeben sich zwei Problematiken:

- Einerseits das Risiko, dass auf dem Markt der Tankschiffahrt mit zwei Geschwindigkeiten vorgegangen wird, was reelle wirtschaftliche Gefahren für die Einhüllenschiffe birgt, die immer größere Schwierigkeiten haben werden, zu befördernde Güter zu Frachtpreisen zu finden, die ihnen eine Existenz bei normaler Wasserführung sichern. Diese Situation wird sich auch negativ auf den Wert dieser Schiffe auf dem Wiederverkaufsmarkt auswirken.

- Andererseits das langfristige Risiko auf der Ebene der Versorgung in einem klimatischen Kontext mit immer häufigeren Extremsituationen bei den Wasserständen. Denn insbesondere während der fortdauernden Niedrigwasserstände, die 2003 und 2005 beobachtet wurden und die sich tendenziell in Zukunft wiederholen werden, sind es die Einhüllenschiffe, die diese Aufgaben übernehmen können. Nun werden aber aktuell nur große Schiffe mit Doppelhülle auf den Markt gebracht.

B. Neuer Schiffsraum auf dem Markt

2005 wurden 46 Neubauten in der Trockenschiffahrt und 48 in der Tankschiffahrt in Betrieb genommen. In den ersten 4 Monaten von 2006 setzte sich dieser Trend fort mit der Inbetriebnahme von nur 2 Schiffen für die Trockenschiffahrt gegenüber 11 Schiffen für die Tankschiffahrt, darunter 9 Schiffe mit einer Kapazität von über 3000 t.

Man stellt ebenfalls fest, dass der Takt der Markteinführung in diesem Sektor der Tankschiffahrt weiterhin kräftig ist. Diese Wirklichkeit ist parallel dazu zu sehen, dass es im Bereich der Beförderungen von Erdölzeugnissen - und mehr als 2/3 der Beförderungsmengen werden von der Tankschiffahrt übernommen – keine strukturelle Wachstumsperspektive für die Beförderungsnachfrage gibt, eher das Gegenteil ist der Fall. Sicher bietet der Chemiesektor, der fast 1/3 der Beförderungsmengen darstellt, Entwicklungsperspektiven, aber man sollte an den zyklischen Charakter (Zyklen, die mehrere Jahre umfassen) der chemischen Industrie und der damit zusammenhängenden Nachfrage erinnern.

Diese Entwicklung, die sich seit mehreren Jahren abzeichnet, lässt konkret einen Trend ahnen, der in Richtung Auftauchen von Überkapazitäten im Bereich der Tankschiffahrt geht, insbesondere im Bereich der Einhüllenschiffe. Denn während die Neubauten mit Doppelhülle den Anforderungen der Verlager und der gesetzlichen Regelungen in den kommenden Jahren entsprechen und somit bei der Beförderungsnachfrage prioritär berücksichtigt werden, sofern die Wasserführung dies zulässt, werden doch die Einhüllenschiffe immer mehr ins Hintertreffen geraten, außer im Falle einer Wasserführung, die den Betrieb großer Schiffe nicht zulässt. Dieser Trend dürfte sich 2006 angesichts des Volumens des neuen Schiffsraums, der auf den Markt gebracht wird, fortsetzen.

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.

Im Herbst 2005 kam es zu einem Wassermangel auf dem Rhein und seinen Zuflüssen. Dieser Zustand, der zunächst dazu führte, die Frachtkosten auf dem Rheinmarkt zu stützen, hat sich im Verlauf der Wochen aufgrund mangelnder Niederschläge verschlechtert. Die negativen Auswirkungen auf die Beförderungsmengen im 2. Halbjahr haben sich auf mehrere Monate ausgeweitet. Erst Ende des Jahres verbesserte das Niederschlagsaufkommen diesen Zustand etwas, der aber immer noch bis Ende Januar 2006 angespannt blieb. Die Auswirkungen der Schneeschmelze in den Alpen und im Flachland waren erst im Verlauf des Frühlings spürbar, und recht schnell kam es zu einer Hochwasserlage.

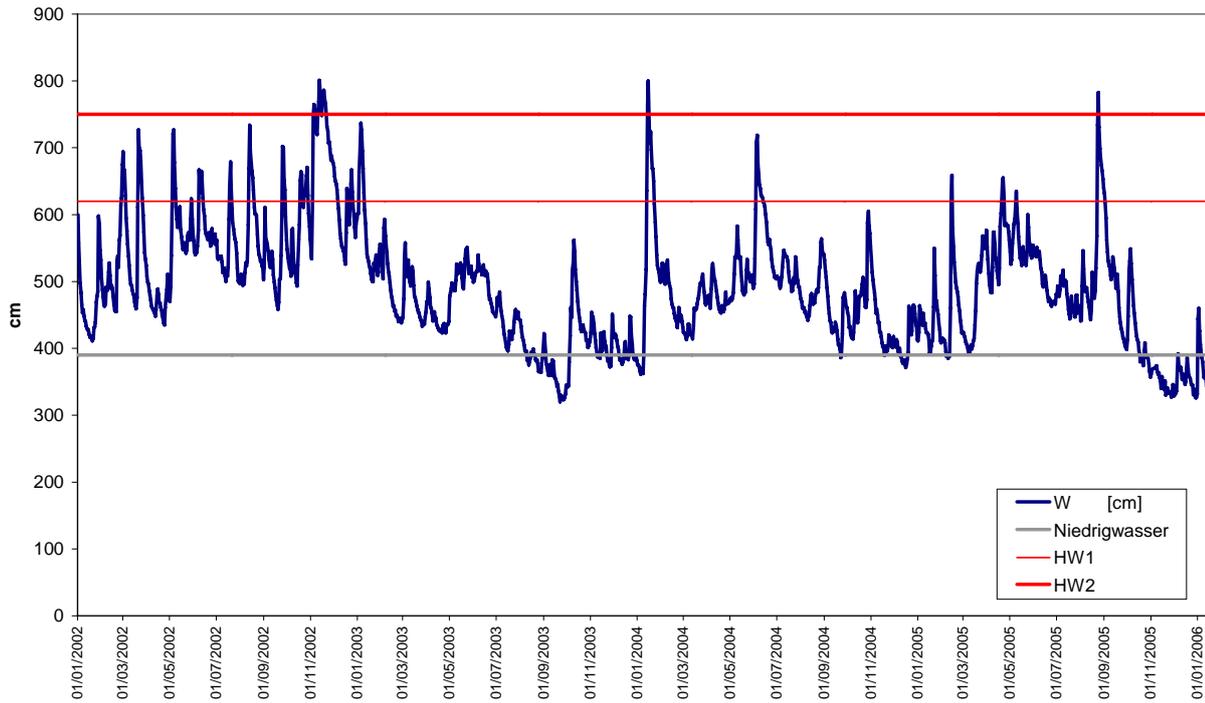
Die im Herbst und Winter 2005 beobachtete Situation des Niedrigwassers erinnerte durchaus an die des Jahres 2003. Es wird klar, dass sich solche Zustände in den kommenden Jahren angesichts des sich vollziehenden, wissenschaftlich anerkannten Klimawandels wiederholen werden. Die Aussicht einer weniger regelmäßigen Wasserführung auf dem Rhein und seinen Zuflüssen ruft Überlegungen sowohl auf der Ebene der Struktur der Schiffe und der Binnenflotten als auch auf der Ebene des Bildes der Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt hervor. Denn die langen Niedrigwasserzeiten haben einerseits dazu geführt, dass wir momentan feststellen können, dass die anderen Beförderungsarten zu Lande nicht über die notwendigen Kapazitäten verfügen, um sofort die Beförderung großer Mengen auf dem Landwege zu übernehmen. Andererseits zeigt sich auch die Fragilität bestimmter, sich herausbildender Marktbereiche, z.B. im Bereich der Container, wo die Schiene von dieser vorübergehenden Schwäche der Wasserstraße profitieren konnte, um längerfristige Beförderungsverträge abzuschließen.

Überschreitung der Grenzwerte (in Tagen)

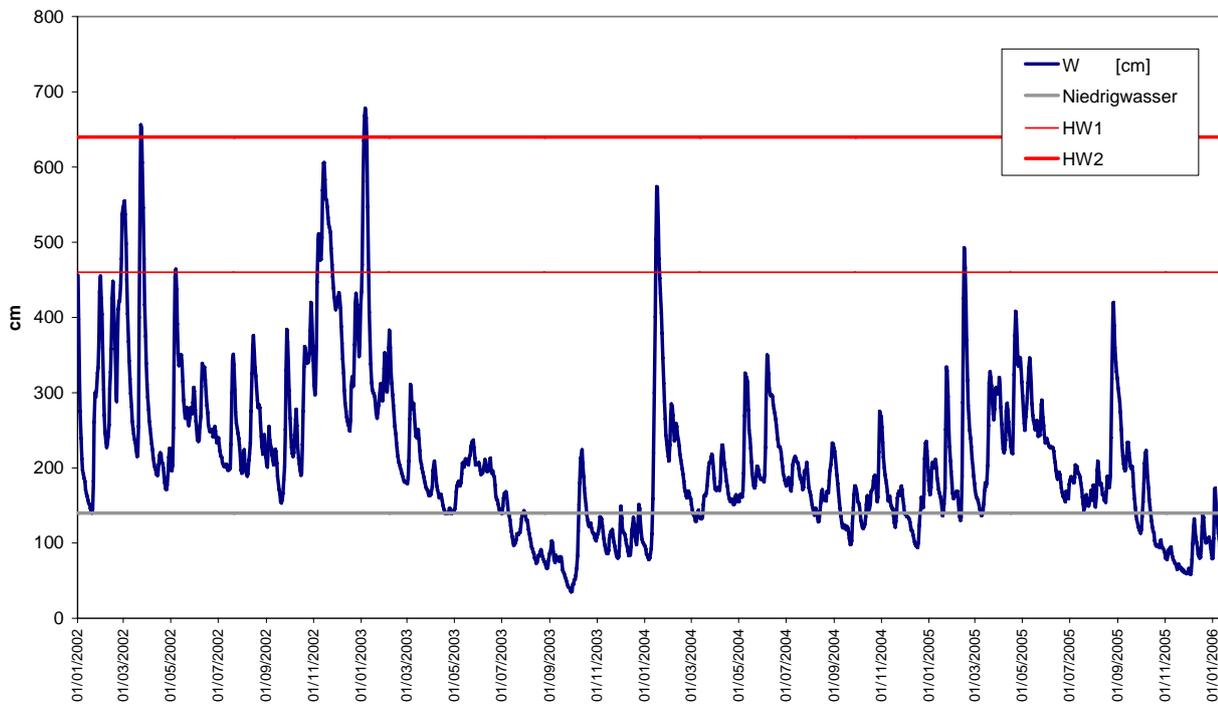
| 2005 | Maxau | Kaub | Ruhrort | Hofkirchen |
|------------------------|-------|------|---------|------------|
| Niedrigwasserzuschläge | 77 | 95 | | 0 |
| Hochwassermarke 1 | 17 | 2 | 0 | 3 |
| Hochwassermarke 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Pegelstände

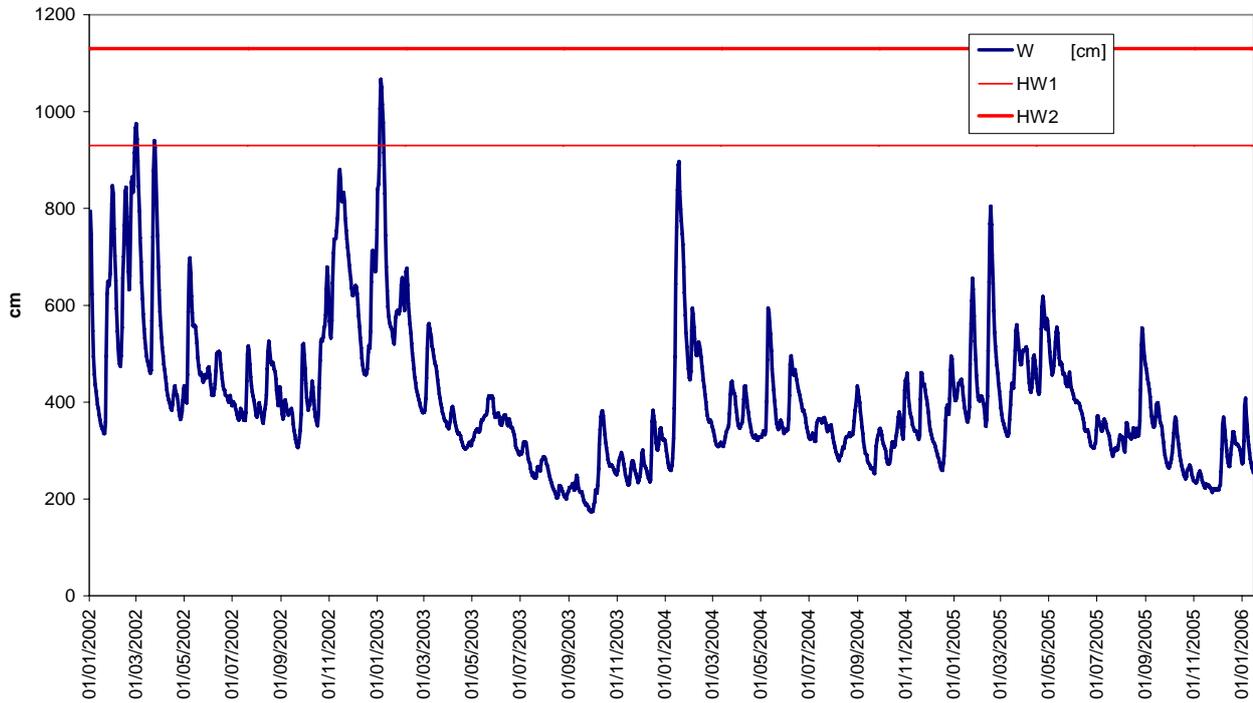
Pegelstände für den Rhein in Maxau



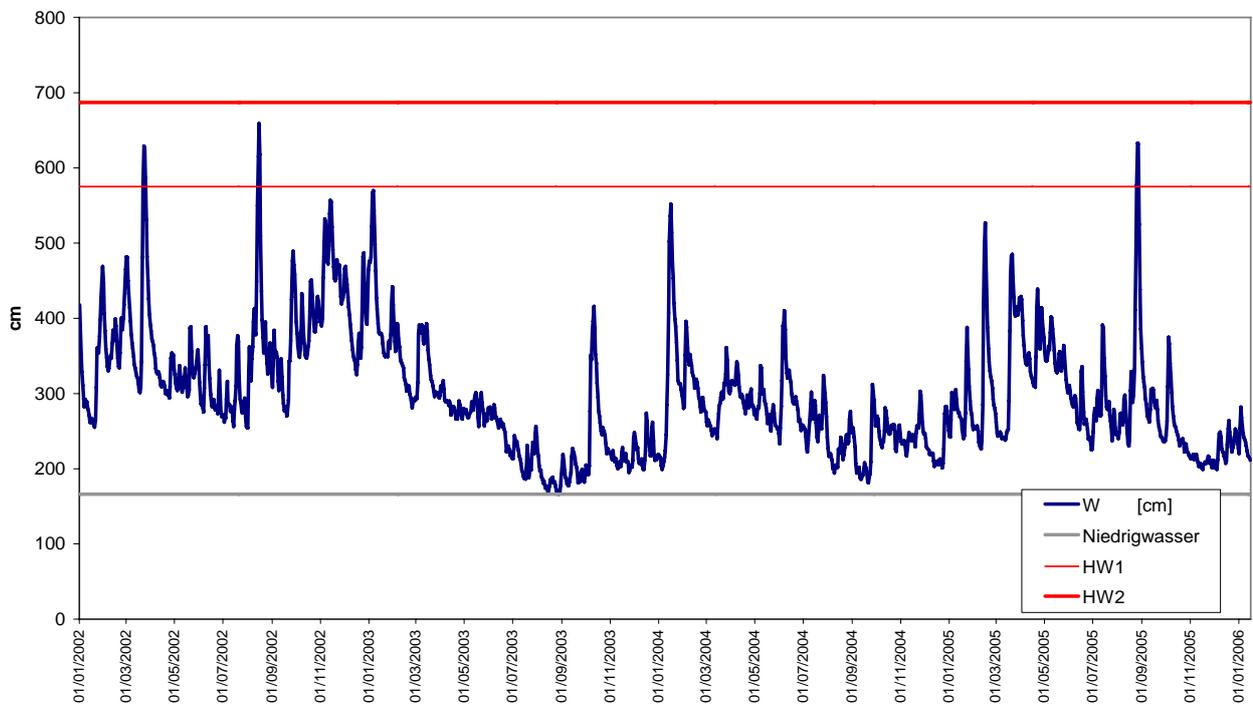
Pegelstände für den Rhein in Kaub



Pegelstände für den Rhein in Ruhrort



Pegelstände für die Donau in Hofkirchen



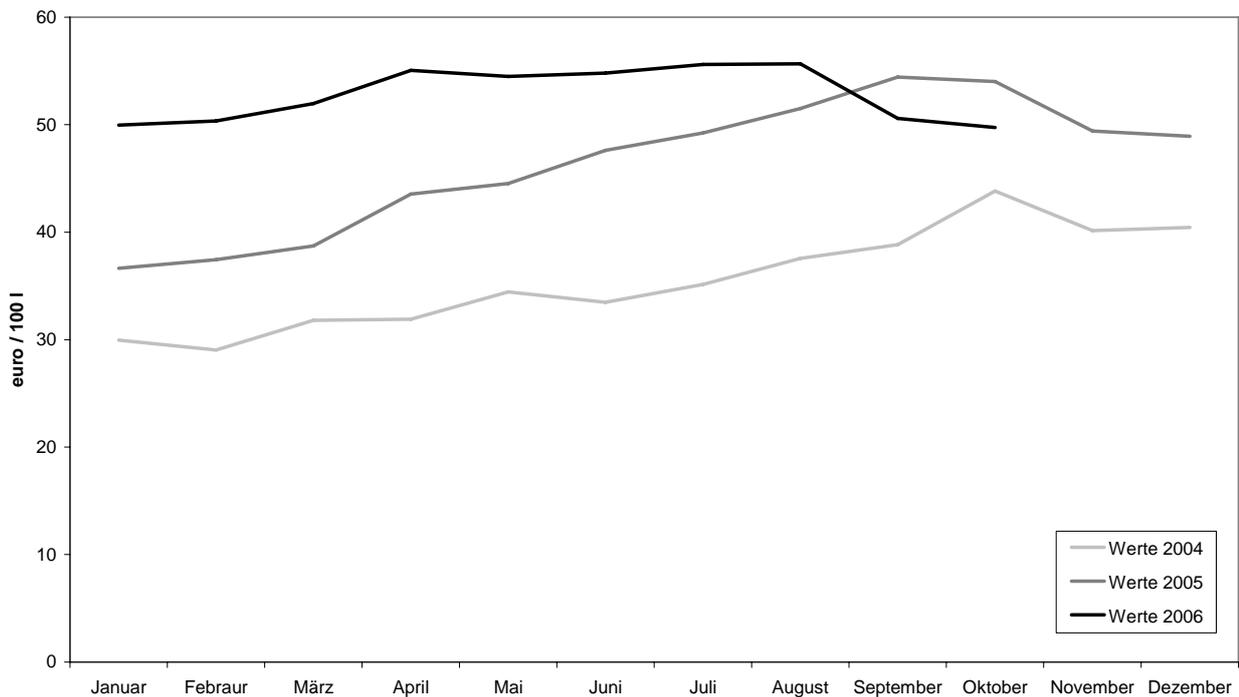
Grenzwerte

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

Entwicklung der Gasölpreise

In den ersten drei Monaten des Jahres 2006 hat sich Gasöl weiter verteuert. Erst ab April und bis zum Sommer war eine Stabilisierung der Preise, wenn auch auf hohem Niveau, feststellbar. Ab August begannen die Preise dann, wie auch auf dem Ölmarkt, zu sinken. Bei den Betriebskosten wird der Posten „Kraftstoff“ im Jahre 2006 sicherlich einen Höchststand erreicht haben. Der Trend in Richtung Preisverminderung, der sich seit August abzeichnet, lässt jedoch auf eine Besserung der Lage der Betriebe hoffen.

Entwicklung der Gasölpreise



(Quelle : CBRB)

Ergebnisse und Vorausschau

Allgemeine Wirtschaftstätigkeit:

Trotz einer vorübergehenden Verlangsamung im Verlauf des Jahres 2005 war das Wirtschaftswachstum insgesamt während des Jahres 2005 in Europa weiterhin kräftig. In den neuen Beitrittsländern der Europäischen Union ist die Wachstumsrate am höchsten. Eine Fortsetzung des kräftigen Wirtschaftswachstums wird für das gesamte Jahr 2006 erwartet. Neben dem globalen Faktor im Zusammenhang mit den Exporten nach Asien gibt es ab 2006 in den meisten europäischen Ländern eine Wiederbelebung der Binnennachfrage. Nach mehreren Jahren der Rezession weist der Bausektor erste Anzeichen des Aufschwungs auf.

Binnenschifffahrt:

In diesem Zusammenhang des Wirtschafts- und Exportwachstums blieb die Beförderungsnachfrage während des gesamten Jahres 2005 kräftig und sollte ebenso im Jahr 2006 ausfallen. Dennoch stagnierten in Europa insgesamt die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt 2005, insbesondere aufgrund des Rheinverkehrs, der hinsichtlich der Beförderungsmenge weiterhin von entscheidender Bedeutung ist. Denn die Beförderungsmenge ging aufgrund der andauernden Niedrigwasserperiode im Herbst 2005 leicht zurück, was die Beförderungskapazität beschränkte obgleich es eine Nachfrage gab. Auf der Ost-West-Achse, dem westlichen Teil der Donauachse und dem französischen Wasserstraßennetz kam es zu einem Nettoanstieg der Beförderungsmengen. Diese starke Wachstumsquote ist auf die jüngsten Entwicklungen der Wasserstraßen zurückzuführen, die bisher eher unternutzt waren. Man sollte hinzufügen, dass diese Wachstumsraten sich auf die oftmals sehr schwachen Beförderungsmengen im Vergleich zu denen auf dem Rhein beziehen. Der Anstieg des Nord-Süd-Verkehrs zwischen Belgien und den Niederlanden ist in der Entwicklung des Verkehrs zwischen den Seehäfen begründet.

Situation in den Seehäfen:

Die Tätigkeiten in den Seehäfen zeigen auf, dass das Niveau des internationalen Handels sich weiterentwickelt und somit zu einer stetig wachsenden Beförderungsnachfrage in der europäischen Binnenschifffahrt führt. Insgesamt stieg der Umschlag in den Seehäfen um 3,7 %, während es bei den Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt zu einer Stagnation in den betroffenen Ländern kam.

Containerbeförderungen:

In den Seehäfen konnte ein Umschlaganstieg bei den Containern von 10% verzeichnet werden. Auf dem Rhein stiegen die Containerbeförderungen lediglich um 8% im Jahr 2005 aufgrund der durch die Wasserführung im Herbst bedingten begrenzten Kapazitäten. Auf der Mehrzahl der anderen europäischen Wasserstraßen (mit Ausnahme der Donauachse) verzeichnen Containerbeförderungen eine sehr deutliche Wachstumsrate aufgrund der jüngsten Entwicklungen dieser Beförderungsart auf diesen Achsen.

Wasserführung:

Der Vergleich der hydrologischen Kurven auf dem Rhein und seinen Zuflüssen zeigt, dass die zu beobachtende Niedrigwasserlage im Herbst 2005 an die des Sommers 2003 erinnert, und zwar sowohl im Hinblick auf das Ausmaß als auch hinsichtlich ihrer Dauer. Laut wissenschaftlicher Experten wird der Klimawandel künftig zu einer Häufung solcher Niedrigwasserperioden führen. Diese Entwicklung sollte dazu anregen, sich über technische Maßnahmen im Bereich Infrastrukturen, sowie zu den Strukturen neuer Schiffe Gedanken zu machen. Während dieser Perioden zeigte sich auch, dass während die großen Schiffe bei Niedrigwasser starke Nachteile aufwiesen, die kleineren Schiffe weiterhin unter rentablen Bedingungen betrieben werden konnten. Diesem Umstand muss ebenfalls in Bezug auf die

Zusammenstellung der Binnenflotte Rechnung getragen werden, insofern als gegenwärtig nur große Schiffe auf den Markt gebracht werden. Es müssen Lösungen für die Binnenschifffahrt für diese dem Klimawandel geschuldeten Widrigkeiten gefunden werden, um die notwendige Flexibilität einer verlässlichen und präsenten Beförderung unter allen Umständen zu gewährleisten. Dieser Faktor spielt auf den Kanälen keine Rolle.

Marktanteile:

In einem Kontext des aufgrund der Exporte kräftigen internationalen Anstiegs der Beförderungsnachfrage kommt es darauf an, dass die Binnenschifffahrt der Nachfrage entsprechen kann, um dauerhaft Marktanteile gegenüber Schiene und Straße gewinnen zu können. Die im Herbst 2005 herrschende Niedrigwasserperiode zeigte, wie die des Jahres 2003, dass für die Beförderung bestimmter, sehr voluminöser Güter (Kohle, Eisen- und Stahlerzeugnisse, ...) die anderen Beförderungsarten zu Lande nicht über ausreichende Kapazitäten verfügen, um sofort und vollständig die Beförderungen der Binnenschifffahrt zu übernehmen, falls letztere ausfallen sollte. Sicherlich gibt es einen Transfer vom Wasser zur Schiene, insbesondere auf dem Rhein, wenn die Wasserstände sinken. Aber Beispiele zeigen, dass diese Transfers eher beschränkt bleiben und die anderen Beförderungsarten schnell die Grenzen ihrer verfügbaren Kapazitäten erreichen.

Festzustellen ist, dass, damit es zu keinem Abriss der Versorgung kommt, die Schwerindustrie ebenfalls im Allgemeinen eine mittelfristige Strategie der Diversifizierung der Beförderungsarten auf dem Landwege verabschiedet hat.

Entwicklung der Binnenflotte :

Im Bereich der Trockenschifffahrt kann eine Verlangsamung der Inbetriebnahme neuer Schiffe festgestellt werden. Dieser Trend dürfte sich 2006 fortsetzen. In der Tankschifffahrt bleibt jedoch der Takt der Inbetriebnahmen 2005 weiterhin sehr kräftig. Diese Situation besteht bereits seit einigen Jahren und führt zu Beunruhigungen in der Tankschifffahrt. Denn wenn auch die Neubauten mit Doppelhülle der Nachfrage der Verloader entsprechen, so muss man doch berücksichtigen, dass mittel- und langfristig ein strukturelles Wachstum der Nachfrage nicht vorhersehbar ist. Diese Entwicklung könnte mittelfristig zu einer Krise der Überkapazität bei Einhüllenschiffen führen, da der Markt den immer häufigeren Doppelhüllenschiffen Priorität einräumt, zumindest wenn dies die Wasserführung zulässt.

Erdölpreise:

Der starke Preisanstieg des Erdöls und dadurch der Treibstoffe, der sich 2005 und in den ersten Monaten des Jahres 2006 fortsetzte, hatte zweifelsohne starke Auswirkungen auf die Betriebskosten, und auch die sogenannten „Gasölklauseln“ konnten die Auswirkungen dieser hohen Preise nicht vollständig wettmachen. So stellt bei bestimmten Schiffen der Treibstoffpreis zurzeit 50% der Betriebskosten dar. Trotz der konjunkturbedingten Abschwächung auf dem Erdölmarkt ist mittelfristig nicht mit einem strukturellen Rückgang der Preise zu rechnen.

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.

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.

Die Darstellung detaillierter Tabelle über die Flotten der Donaustaaten, Polen und Tschechien war nicht realisierbar da die Daten dem Sekretariat nicht in einer Form zur Verfügung gestellt werden konnten, die dies ermöglicht. Genau so war es nicht möglich die Passagierschiffsflotte in detaillierter Form darzustellen, mangels genauer Angaben.

**Tabelle OM1 - DIE BINNENFLOTTEN 2002-2005 (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 |
| 31.12.2002 | | | | | | | | | |
| 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 | |
| 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 |
| Polen | | | | | | | | | |
| Tschechische Republik | 75 | | | 227 | | | 302 | | |
| Slowakische Republik | 27 | 13299 | 20469 | 204 | 301139 | | 231 | 314438 | 20469 |
| Ungarn | 92 | | | 360 | | | 452 | | |
| Insgesamt | 6405 | 6178175 | 2792800 | 3367 | 3733910 | | 9772 | 9912085 | 2792800 |
| 31.12.2005 | | | | | | | | | |
| Deutschland | 918 | 1105329 | 500540 | 1012 | 936804 | | 1930 | 2042133 | 500540 |
| Österreich (2004) | 5 | 7058 | | 54 | 84807 | | 59 | 91865 | |
| Belgien | 1201 | 1086029 | 5440582 | 225 | 43527 | | 1426 | 1129556 | 5440582 |
| Frankreich | 917 | 491114 | 179878 | 461 | 521328 | | 1378 | 1012442 | 179878 |
| Luxemburg | 17 | 18679 | 9524 | 0 | 0 | | 17 | 18679 | 9524 |
| Niederlande | 3008 | 3209011 | 1566798 | 781 | 1374696 | | 3789 | 4583707 | 1566798 |
| Schweiz | 15 | 32107 | 16899 | 2 | 3338 | | 17 | 35445 | 16899 |
| Polen | | | | | | | | | |
| Tschechische Republik | 66 | | | 177 | | | 243 | | |
| Slowakische Republik | 25 | 19932 | | 150 | 222731 | | 175 | 242663 | |
| Ungarn | 92 | | | 360 | | | 452 | | |
| Insgesamt | 6264 | 5969259 | 7714221 | 3222 | 3187231 | | 9486 | 9156490 | 7714221 |

(die Angaben für die Niederlande im Jahr 2005 enthalten ein Änderung der Erfassungsmethodik)

**Tabelle OM1 - DIE BINNENFLOTTEN 2002-2005 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN**

| Land | Tankmotorschiffe | | | Tankschubleichter | | | Insg. Tankschiffahrt | | |
|-----------------------|-------------------|----------------|----------------|-------------------|---------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|
| | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW |
| 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 | 19 | 32481 | 16760 | 2 | 8435 | | 21 | 40916 | 16760 |
| Niederlande | 720 | 771759 | 354130 | 44 | 75294 | | 764 | 847053 | 354130 |
| Schweiz | 31 | 78036 | 33144 | 0 | 0 | | 31 | 78036 | 33144 |
| Insgesamt | 1377 | 1698548 | 799919 | 162 | 242312 | | 1539 | 1940860 | 799919 |
| 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 |
| Polen | | | | | | | | | |
| Tschechische Republik | | | | | | | | | |
| Slowakische Republik | | | | | | | | | |
| Ungarn | | | | | | | | | |
| Insgesamt | 1395 | 1776594 | 801238 | 162 | 237203 | | 1557 | 2013797 | 801238 |
| 31.12.2005 | | | | | | | | | |
| Deutschland | 371 | 587665 | 303455 | 46 | 52595 | | 417 | 640260 | 303455 |
| Österreich (2004) | 5 | 5601 | | 15 | 22055 | | 20 | 27656 | 0 |
| Belgien | 230 | 308837 | 144077 | 5 | 8041 | | 235 | 316878 | 144077 |
| Frankreich | 29 | 37182 | 11518 | 48 | 70710 | | 77 | 107892 | 11518 |
| Luxemburg | 18 | 30481 | 15720 | 2 | 8435 | | 20 | 38916 | 15720 |
| Niederlande | 703 | 814207 | 446633 | 39 | 68240 | | 742 | 882447 | 446633 |
| Schweiz | 34 | 84099 | 37356 | 1 | 2073 | | 35 | 86172 | 37356 |
| Polen | | | | | | | | | |
| Tschechische Republik | | | | | | | | | |
| Slowakische Republik | 3 | 4200 | | 42 | 58478 | | 45 | 62678 | 0 |
| Ungarn | | | | | | | | | |
| Insgesamt | 1393 | 1872272 | 958759 | 198 | 290627 | | 1591 | 2162899 | 958759 |

(die Angaben für die Niederlande im Jahr 2005 enthalten ein Änderung der Erfassungsmethodik)

**Tabelle OM1 - DIE BINNENFLOTTEN 2002-2005 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN**

| Land | Schubschiffe | | | Schleppboote | | | Total bateaux propulseurs | | |
|-----------------------|-------------------|--------------|----------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------------|--------------|----------------|
| | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW |
| 31.12.2002 | | | | | | | | | |
| Deutschland | 158 | | 31757 | 291 | | 121166 | 449 | | 152923 |
| Österreich | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | |
| 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 | 35 | | 5908 | 239 | | 126901 | 274 | | 132809 |
| Luxemburg | 0 | | 0 | 18 | | 15220 | 18 | | 15220 |
| Niederlande | 494 | | 103237 | 541 | | 224440 | 1035 | | 327677 |
| Schweiz | 1 | | 368 | 5 | | 1947 | 6 | | 2315 |
| Polen | | | | | | | | | |
| Tschechische Republik | | | | 152 | | | 152 | | |
| Slowakische Republik | 1 | | 135 | 45 | | 46034 | 46 | | 46169 |
| Ungarn | 56 | | | 24 | | | 80 | | |
| Insgesamt | 732 | | 140849 | 1378 | | 570000 | 2110 | | 710849 |
| 31.12.2005 | | | | | | | | | |
| Deutschland | 143 | | 28925 | 293 | | 133646 | 436 | | 162571 |
| Österreich | | | | 10 | | 9200 | 10 | | 9200 |
| Belgien | 20 | | 3872 | 118 | | 53803 | 138 | | 57675 |
| Frankreich | 35 | | 5908 | 242 | | 131606 | 277 | | 137514 |
| Luxemburg | 0 | | 0 | 18 | | 15220 | 18 | | 15220 |
| Niederlande | 461 | | 91532 | 500 | | 195665 | 961 | | 287197 |
| Schweiz | 1 | | 368 | 5 | | 1947 | 6 | | 2315 |
| Polen | | | | | | | | | |
| Tschechische Republik | | | | 111 | | | 111 | | |
| Slowakische Republik | 8 | | 6995 | 39 | | 40234 | 47 | | 47229 |
| Ungarn | 56 | | | 24 | | | 80 | | |
| Insgesamt | 724 | | 137600 | 1360 | | 581321 | 2084 | | 718921 |

(die Angaben für die Niederlande im Jahr 2005 enthalten ein Änderung der Erfassungsmethodik)

Österreich: Daten sind nur ab 2004 verfügbar und nicht detailliert

**Tabelle OM1 - DIE BINNENFLOTTEN 2002-2005 (Gesamtüberblick)
NACH SCHIFFSTYPEN**

| Land | Ausflugsschiffe | | | Kabinenschiffe | | | Total bateaux à passagers | | |
|-----------------------|-------------------|---------------------|----------------|-------------------|---------------------|----------------|---------------------------|------------------|----------------|
| | Schiffe Anzahl | Fahrgäste Anzahl | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Fahrgäste Anzahl | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Fahrg. Anzahl | Leistung kW |
| 31.12.2002 | | | | | | | | | |
| Deutschland | 1003 | 194692 | 225043 | 34 | 3500 | 33636 | 1037 | 198192 | 258679 |
| Österreich | | | | | | | | | |
| Belgien | | | | | | | 141 | 9730 | 21647 |
| Frankreich | 303 | 45035 | | 87 | 4640 | | 390 | 49675 | |
| 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 | | | | | | | | | |
| Belgien | | | | | | | 144 | 9800 | 21900 |
| Frankreich | 303 | 45035 | | 87 | 4640 | | 390 | 49675 | |
| 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 | | | | | | | | | |
| 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 |
| Polen | | | | | | | | | |
| Tschechische Republik | | | | | | | 67 | 8730 | |
| Slowakische Republik | | | | | | | | | |
| Ungarn | | | | | | | | | |
| Insgesamt | 2064 | | 315947 | 360 | | 161064 | 2640 | 326114 | 499390 |
| 31.12.2005 | | | | | | | | | |
| Deutschland | 1033 | 198388 | 222942 | 53 | 6831 | 64209 | 1086 | 205219 | 287151 |
| Österreich | | | | | | | | | |
| Belgien (*) | 142 | 5658 | 19650 | 0 | | 0 | 142 | 5658 | 19650 |
| Frankreich (2002) | 303 | 45035 | | 87 | 4640 | | 390 | 49675 | |
| Luxemburg | 0 | | 0 | 6 | 1700 | 3636 | 6 | 1700 | 3636 |
| Niederlande | 703 | 5259 | 97517 | 179 | 749 | 63081 | 882 | 6008 | 160598 |
| Schweiz | 5 | 1452 | 1493 | 40 | 4752 | 49470 | 45 | 6204 | 50963 |
| Polen | | | | | | | | | |
| Tschechische Republik | | | | | | | | | |
| Slowakische Republik | 17 | 1583 | 12061 | | | | 17 | 1583 | 12061 |
| Ungarn | | | | | | | | | |
| Insgesamt | 2203 | 257375 | 353663 | 365 | 18672 | 180396 | 2568 | 276047 | 534059 |

(*) Belgien : Schätzung

**Tabelle OM2 - DIE BINNENFLOTTE am 31.12.2005
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 | 2801 | 71 | 8887 | | 98 | 13204 | 2801 |
| 250 - 399 t | 51 | 16376 | 9821 | 82 | 29629 | | 133 | 46005 | 9821 |
| 400 - 649 t | 42 | 21717 | 12156 | 372 | 164463 | | 414 | 186180 | 12156 |
| 650 - 999 t | 199 | 166695 | 74899 | 186 | 157317 | | 385 | 324012 | 74899 |
| 1000 - 1499 t | 390 | 469794 | 219419 | 100 | 123896 | | 490 | 593690 | 219419 |
| 1500 - 1999 t | 116 | 200099 | 88409 | 64 | 108936 | | 180 | 309035 | 88409 |
| 2000 - 2499 t | 51 | 112290 | 45982 | 55 | 127769 | | 106 | 240059 | 45982 |
| 2500 - 2999 t | 34 | 91345 | 37362 | 70 | 192480 | | 104 | 283825 | 37362 |
| 3000 t u. mehr | 7 | 22697 | 9339 | 6 | 23427 | | 13 | 46124 | 9339 |
| unbekannt | 4 | 0 | 352 | 6 | 0 | | 10 | | 352 |
| Insgesamt | 921 | 1105330 | 500540 | 1012 | 936804 | | 1933 | 2042134 | 500540 |
| Österreich (2004) | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | |
| 250 - 399 t | 1 | 364 | | 1 | 259 | | 2 | 623 | |
| 400 - 649 t | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | |
| 650 - 999 t | | | | | | | | | |
| 1000 - 1499 t | | | | | | | | | |
| 1500 - 1999 t | | | | | | | | | |
| 2000 - 2499 t | 4 | 6694 | | 53 | 84548 | | 57 | 91242 | |
| 2500 - 2999 t | | | | | | | | | |
| 3000 t u. mehr | | | | | | | | | |
| unbekannt | | | | | | | | | |
| Insgesamt | 5 | 7058 | | 54 | 84807 | | 59 | 91865 | |
| Belgien | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | 9 | 870 | 1838 | 7 | 845 | | 16 | 1715 | 1838 |
| 250 - 399 t | 404 | 146240 | 77995 | 19 | 6523 | | 423 | 152763 | 77995 |
| 400 - 649 t | 184 | 100485 | 50758 | 34 | 17867 | | 218 | 118352 | 50758 |
| 650 - 999 t | 184 | 147482 | 76617 | 9 | 7536 | | 193 | 155018 | 76617 |
| 1000 - 1499 t | 243 | 293425 | 148236 | 27 | 34899 | | 270 | 328324 | 148236 |
| 1500 - 1999 t | 67 | 110023 | 54940 | 14 | 25164 | | 81 | 135187 | 54940 |
| 2000 - 2499 t | 51 | 112712 | 52657 | 22 | 52788 | | 73 | 165500 | 52657 |
| 2500 - 2999 t | 37 | 101540 | 47822 | 55 | 153999 | | 92 | 255539 | 47822 |
| 3000 t u. mehr | 22 | 73252 | 33189 | 38 | 135666 | | 60 | 208918 | 33189 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 1201 | 1086029 | 544052 | 225 | 435287 | | 1426 | 1521316 | 544052 |
| Frankreich | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | 4 | 756 | 845 | 1 | 195 | | 5 | 951 | 845 |
| 250 - 399 t | 586 | 221940 | 89962 | 50 | 17087 | | 636 | 239027 | 89962 |
| 400 - 649 t | 140 | 68887 | 26600 | 165 | 82444 | | 305 | 151331 | 26600 |
| 650 - 999 t | 104 | 86461 | 31879 | 92 | 69194 | | 196 | 155655 | 31879 |
| 1000 - 1499 t | 68 | 83278 | 22698 | 19 | 23327 | | 87 | 106605 | 22698 |
| 1500 - 1999 t | 8 | 12933 | 3260 | 19 | 32458 | | 27 | 45391 | 3260 |
| 2000 - 2499 t | 4 | 8689 | 2372 | 28 | 60969 | | 32 | 69658 | 2372 |
| 2500 - 2999 t | 3 | 8170 | 2262 | 86 | 232405 | | 89 | 240575 | 2262 |
| 3000 t u. mehr | 0 | 0 | 0 | 1 | 3249 | | 1 | 3249 | 0 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 917 | 491114 | 179878 | 461 | 521328 | | 1378 | 1012442 | 179878 |

**Tabelle OM2 - DIE BINNENFLOTTE am 31.12.2005
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 | 2 | 732 | 582 | 0 | 0 | | 2 | 732 | 582 |
| 400 - 649 t | 2 | 1103 | 644 | 0 | 0 | | 2 | 1103 | 644 |
| 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 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| 3000 t u. mehr | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 17 | 18679 | 9524 | 0 | 0 | | 17 | 18679 | 9524 |
| Niederlande | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | 108 | 16652 | 10927 | 114 | 13475 | | 222 | 30127 | 10927 |
| 250 - 399 t | 271 | 90792 | 45229 | 31 | 10249 | | 302 | 101041 | 45229 |
| 400 - 649 t | 500 | 271115 | 136185 | 66 | 36728 | | 566 | 307843 | 136185 |
| 650 - 999 t | 725 | 586873 | 287150 | 35 | 29871 | | 760 | 616744 | 287150 |
| 1000 - 1499 t | 670 | 806199 | 382101 | 41 | 50477 | | 711 | 856676 | 382101 |
| 1500 - 1999 t | 278 | 471111 | 219124 | 48 | 81469 | | 326 | 552580 | 219124 |
| 2000 - 2499 t | 128 | 286383 | 132521 | 85 | 192308 | | 213 | 478691 | 132521 |
| 2500 - 2999 t | 112 | 307017 | 147693 | 212 | 589819 | | 324 | 896836 | 147693 |
| 3000 t u. mehr | 106 | 372868 | 181894 | 94 | 370299 | | 200 | 743167 | 181894 |
| unbekannt | 110 | 0 | 23974 | 55 | 0 | | 165 | 0 | 23974 |
| Insgesamt | 3008 | 3209010 | 1566798 | 781 | 1374695 | | 3789 | 4583705 | 1566798 |
| 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 | 4443 | 2560 | 1 | 2080 | | 3 | 6523 | 2560 |
| 2500 - 2999 t | 3 | 8160 | 3739 | 0 | 0 | | 3 | 8160 | 3739 |
| 3000 t u. mehr | 2 | 6509 | 2602 | 0 | 0 | | 2 | 6509 | 2602 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 15 | 32108 | 16899 | 2 | 3338 | | 17 | 35446 | 16899 |
| Insgesamt | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | 148 | 22595 | 16411 | 193 | 23402 | | 341 | 45997 | 16411 |
| 250 - 399 t | 1316 | 476817 | 223758 | 183 | 63747 | | 1499 | 540564 | 223758 |
| 400 - 649 t | 868 | 463307 | 226343 | 637 | 301502 | | 1505 | 764809 | 226343 |
| 650 - 999 t | 1219 | 996546 | 471758 | 375 | 348466 | | 1594 | 1345012 | 471758 |
| 1000 - 1499 t | 1379 | 1662431 | 777750 | 188 | 233857 | | 1567 | 1896288 | 777750 |
| 1500 - 1999 t | 476 | 807198 | 373321 | 145 | 248027 | | 621 | 1055225 | 373321 |
| 2000 - 2499 t | 238 | 528876 | 238122 | 191 | 435914 | | 429 | 964790 | 238122 |
| 2500 - 2999 t | 189 | 516232 | 238878 | 423 | 1168703 | | 612 | 1684935 | 238878 |
| 3000 t u. mehr | 137 | 475326 | 227024 | 139 | 532641 | | 276 | 1007967 | 227024 |
| unbekannt | 114 | 0 | 24326 | 61 | 0 | | 175 | 0 | 24326 |
| Insgesamt | 6084 | 5949328 | 2817691 | 2535 | 3356259 | | 8619 | 9305587 | 2817691 |

**Tabelle OM2 - DIE BINNENFLOTTE am 31.12.2005
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 | 3 | 517 | 482 | 4 | 505 | | 7 | 1022 | 482 |
| 250 - 399 t | 2 | 633 | 511 | 2 | 782 | | 4 | 1415 | 511 |
| 400 - 649 t | 4 | 1992 | 1306 | 13 | 6414 | | 17 | 8406 | 1306 |
| 650 - 999 t | 18 | 15428 | 8435 | 7 | 6109 | | 25 | 21537 | 8435 |
| 1000 - 1499 t | 163 | 206564 | 108988 | 3 | 4065 | | 166 | 210629 | 108988 |
| 1500 - 1999 t | 65 | 109295 | 56234 | 4 | 6604 | | 69 | 115899 | 56234 |
| 2000 - 2499 t | 60 | 133834 | 61478 | 9 | 20265 | | 69 | 154099 | 61478 |
| 2500 - 2999 t | 32 | 87033 | 40068 | 3 | 7851 | | 35 | 94884 | 40068 |
| 3000 t u. mehr | 9 | 32370 | 11498 | 0 | 0 | | 9 | 32370 | 11498 |
| unbekannt | 15 | 0 | 14455 | 1 | 0 | | 16 | 0 | 14455 |
| Insgesamt | 371 | 587666 | 303455 | 46 | 52595 | | 417 | 640261 | 303455 |
| Österreich (2004) | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| 250 - 399 t | | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| 400 - 649 t | | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| 650 - 999 t | | | | | | | | | |
| 1000 - 1499 t | | | | | | | | | |
| 1500 - 1999 t | | | | | | | | | |
| 2000 - 2499 t | 5 | 5601 | | 15 | 22055 | | 20 | 27656 | 0 |
| 2500 - 2999 t | | | | | | | | | |
| 3000 t u. mehr | | | | | | | | | |
| unbekannt | | | | | | | | | |
| Insgesamt | 5 | 5601 | 0 | 15 | 22055 | | 20 | 27656 | 0 |
| Belgien | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | 40 | 3905 | 4692 | 0 | 0 | | 40 | 3905 | 4692 |
| 250 - 399 t | 23 | 7710 | 4403 | 0 | 0 | | 23 | 7710 | 4403 |
| 400 - 649 t | 30 | 15121 | 7834 | 0 | 0 | | 30 | 15121 | 7834 |
| 650 - 999 t | 10 | 7946 | 4734 | 1 | 945 | | 11 | 8891 | 4734 |
| 1000 - 1499 t | 51 | 62815 | 33184 | 2 | 2203 | | 53 | 65018 | 33184 |
| 1500 - 1999 t | 17 | 30035 | 14170 | 1 | 1970 | | 18 | 32005 | 14170 |
| 2000 - 2499 t | 23 | 52871 | 23474 | 0 | 0 | | 23 | 52871 | 23474 |
| 2500 - 2999 t | 12 | 33574 | 14803 | 1 | 2923 | | 13 | 36497 | 14803 |
| 3000 t u. mehr | 24 | 94860 | 36782 | 0 | 0 | | 24 | 94860 | 36782 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 230 | 308837 | 144076 | 5 | 8041 | | 235 | 316878 | 144076 |
| Frankreich | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| 250 - 399 t | 10 | 3676 | 1569 | 0 | 0 | | 10 | 3676 | 1569 |
| 400 - 649 t | 4 | 1889 | 455 | 13 | 6002 | | 17 | 7891 | 455 |
| 650 - 999 t | 1 | 672 | 257 | 10 | 8092 | | 11 | 8764 | 257 |
| 1000 - 1499 t | 2 | 2680 | 801 | 3 | 3169 | | 5 | 5849 | 801 |
| 1500 - 1999 t | 2 | 3299 | 1249 | 5 | 9033 | | 7 | 12332 | 1249 |
| 2000 - 2499 t | 4 | 9305 | 4909 | 6 | 14509 | | 10 | 23814 | 4909 |
| 2500 - 2999 t | 6 | 15661 | 2278 | 9 | 23849 | | 15 | 39510 | 2278 |
| 3000 t u. mehr | 0 | 0 | 0 | 2 | 6066 | | 2 | 6066 | 0 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 29 | 37182 | 11518 | 48 | 70720 | | 77 | 107902 | 11518 |

**Tabelle OM2 - DIE BINNENFLOTTE am 31.12.2005
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 | | | | 1 | 2895 | 2648 |
| 3000 t u. mehr | 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 | 215 | 22897 | 25215 | 1 | 79 | | 216 | 22976 | 25215 |
| 250 - 399 t | 25 | 7981 | 4599 | 1 | 314 | | 26 | 8295 | 4599 |
| 400 - 649 t | 53 | 27050 | 14695 | 3 | 1425 | | 56 | 28475 | 14695 |
| 650 - 999 t | 53 | 42655 | 21086 | 3 | 2381 | | 56 | 45036 | 21086 |
| 1000 - 1499 t | 91 | 114148 | 59488 | 5 | 7101 | | 96 | 121249 | 59488 |
| 1500 - 1999 t | 65 | 108319 | 67481 | 4 | 6768 | | 69 | 115087 | 67481 |
| 2000 - 2499 t | 65 | 141918 | 69100 | 11 | 24507 | | 76 | 166425 | 69100 |
| 2500 - 2999 t | 38 | 105614 | 53396 | 7 | 18392 | | 45 | 124006 | 53396 |
| 3000 t u. mehr | 62 | 243624 | 123221 | 2 | 7274 | | 64 | 250898 | 123221 |
| unbekannt | 36 | 0 | 8352 | 2 | 0 | | 38 | 0 | 8352 |
| Insgesamt | 703 | 814206 | 446633 | 39 | 68241 | | 742 | 882447 | 446633 |
| 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 | 4 | 6402 | 3285 | 0 | 0 | | 4 | 6402 | 3285 |
| 2000 - 2499 t | 4 | 9179 | 3702 | 1 | 2073 | | 5 | 11252 | 3702 |
| 2500 - 2999 t | 18 | 47626 | 20867 | 0 | 0 | | 18 | 47626 | 20867 |
| 3000 t u. mehr | 5 | 16962 | 7608 | 0 | 0 | | 5 | 16962 | 7608 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 34 | 84099 | 37356 | 1 | 2073 | | 35 | 86172 | 37356 |
| Insgesamt | | | | | | | | | |
| bis zu 249 t | 258 | 27319 | 30389 | 5 | 584 | | 263 | 27903 | 30389 |
| 250 - 399 t | 60 | 20000 | 11082 | 3 | 1096 | | 63 | 21096 | 11082 |
| 400 - 649 t | 91 | 46052 | 24290 | 29 | 13841 | | 120 | 59893 | 24290 |
| 650 - 999 t | 88 | 73222 | 35056 | 36 | 39582 | | 124 | 112804 | 35056 |
| 1000 - 1499 t | 320 | 402725 | 211265 | 13 | 16538 | | 333 | 419263 | 211265 |
| 1500 - 1999 t | 155 | 261006 | 144123 | 14 | 24375 | | 169 | 285381 | 144123 |
| 2000 - 2499 t | 158 | 351376 | 164597 | 27 | 61354 | | 185 | 412730 | 164597 |
| 2500 - 2999 t | 107 | 292403 | 134060 | 20 | 53015 | | 127 | 345418 | 134060 |
| 3000 t u. mehr | 102 | 393969 | 181089 | 6 | 21775 | | 108 | 415744 | 181089 |
| unbekannt | 51 | 0 | 22807 | 3 | 0 | | 54 | 0 | 22807 |
| Insgesamt | 1390 | 1868072 | 958758 | 156 | 232160 | | 1546 | 2100232 | 958758 |

**Tabelle OM3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
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 zu 49 KW | 3 | 232 | 124 | 0 | 0 | 0 | 3 | 232 | 124 |
| 50 - 249 KW | 91 | 32839 | 14718 | 4 | 1165 | 684 | 95 | 34004 | 15402 |
| 250 - 399 KW | 215 | 187097 | 72046 | 20 | 16944 | 6774 | 235 | 204041 | 78820 |
| 400 - 999 KW | 551 | 750269 | 342377 | 246 | 363841 | 171150 | 797 | 1114110 | 513527 |
| 1000 - 1999 KW | 56 | 129555 | 67264 | 98 | 202854 | 122255 | 154 | 332409 | 189519 |
| 2000 - 2999 KW | 2 | 5337 | 4011 | 1 | 2861 | 2592 | 3 | 8198 | 6603 |
| 3000 KW u. mehr | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 3 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 921 | 1105329 | 500540 | 371 | 587665 | 303455 | 1292 | 1692994 | 803995 |
| Österreich (2004) | | | | | | | | | |
| bis zu 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 u. mehr | | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 5 | 7058 | | 5 | 5601 | | 10 | 12659 | 0 |
| Insgesamt | 5 | 7058 | | 5 | 5601 | | 10 | 12659 | 0 |
| Belgien | | | | | | | | | |
| bis zu 49 KW | 0 | 0 | 0 | 1 | 22 | 48 | 1 | 22 | 48 |
| 50 - 249 KW | 395 | 152353 | 68928 | 67 | 15116 | 9509 | 462 | 167469 | 78437 |
| 250 - 399 KW | 277 | 161967 | 84018 | 29 | 15005 | 8718 | 306 | 176972 | 92736 |
| 400 - 999 KW | 432 | 521814 | 265259 | 81 | 115731 | 55361 | 513 | 637545 | 320620 |
| 1000 - 1999 KW | 92 | 232204 | 113889 | 48 | 140835 | 61550 | 140 | 373039 | 175439 |
| 2000 - 2999 KW | 5 | 17691 | 11958 | 4 | 22128 | 8891 | 9 | 39819 | 20849 |
| 3000 KW u. mehr | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 1201 | 1086029 | 544052 | 230 | 308837 | 144077 | 1431 | 1394866 | 688129 |
| Frankreich | | | | | | | | | |
| bis zu 49 KW | 1 | 161 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 161 | 0 |
| 50 - 249 KW | 491 | 194760 | 79176 | 9 | 3347 | 1469 | 500 | 198107 | 80645 |
| 250 - 399 KW | 171 | 93559 | 50079 | 4 | 2888 | 1128 | 175 | 96447 | 51207 |
| 400 - 999 KW | 88 | 90802 | 46767 | 4 | 7138 | 2469 | 92 | 97940 | 49236 |
| 1000 - 1999 KW | 3 | 7471 | 3862 | 5 | 12336 | 6452 | 8 | 19807 | 10314 |
| 2000 - 2999 KW | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3000 KW u. mehr | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 163 | 104361 | 0 | 7 | 11473 | 0 | 170 | 115834 | 0 |
| Insgesamt | 917 | 491114 | 179884 | 29 | 37182 | 11518 | 946 | 528296 | 191402 |

**Tabelle OM3 - DIE BINNENFLOTTE am 31.12.2005
NACH LEISTUNGSKLASSEN**

| Land | Gütermotorschiffe | | | Tankmotorschiffe | | | Insgesamt | | |
|--------------------|-------------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|
| | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW |
| Luxemburg | | | | | | | | | |
| bis zu 49 KW | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 50 - 249 KW | 1 | 733 | 221 | 0 | 0 | 0 | 1 | 733 | 221 |
| 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 | 2648 | 1 | 2895 | 2648 |
| 3000 KW u. mehr | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 17 | 18679 | 9524 | 18 | 30481 | 15720 | 35 | 49160 | 25244 |
| Niederlande | | | | | | | | | |
| bis zu 49 KW | 2 | 132 | 88 | 2 | 74 | 69 | 4 | 206 | 157 |
| 50 - 249 KW | 528 | 216062 | 91752 | 241 | 42046 | 31178 | 769 | 258108 | 122930 |
| 250 - 399 KW | 737 | 522310 | 235644 | 69 | 37570 | 21692 | 806 | 559880 | 257336 |
| 400 - 999 KW | 1229 | 1515892 | 755874 | 188 | 269136 | 130765 | 1417 | 1785028 | 886639 |
| 1000 - 1999 KW | 252 | 623996 | 332283 | 106 | 253978 | 141401 | 358 | 877974 | 473684 |
| 2000 - 2999 KW | 44 | 135520 | 101183 | 33 | 111521 | 78229 | 77 | 247041 | 179412 |
| 3000 KW u. mehr | 13 | 53216 | 49974 | 10 | 56521 | 43299 | 23 | 109737 | 93273 |
| unbekannt | 203 | 141882 | 0 | 54 | 43360 | 0 | 257 | 185242 | 0 |
| Insgesamt | 3008 | 3209010 | 1566798 | 703 | 814206 | 446633 | 3711 | 4023216 | 2013431 |
| Schweiz | | | | | | | | | |
| bis zu 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 | 4 | 8427 | 3337 | 12 | 23227 | 9708 | 16 | 31654 | 13045 |
| 1000 - 1999 KW | 8 | 18705 | 10880 | 20 | 54948 | 25443 | 28 | 73653 | 36323 |
| 2000 - 2999 KW | 1 | 2625 | 2160 | 1 | 3458 | 2205 | 2 | 6083 | 4365 |
| 3000 KW u. mehr | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 1 | 2465 | 0 | 1 | 2465 | 0 |
| Insgesamt | 15 | 32108 | 16899 | 34 | 84098 | 37356 | 49 | 116206 | 54255 |
| Insgesamt | | | | | | | | | |
| bis zu 49 KW | 6 | 525 | 212 | 3 | 96 | 117 | 9 | 621 | 329 |
| 50 - 249 KW | 1507 | 597120 | 254964 | 321 | 61674 | 42840 | 1828 | 658794 | 297804 |
| 250 - 399 KW | 1405 | 968746 | 443366 | 122 | 72407 | 38312 | 1527 | 1041153 | 481678 |
| 400 - 999 KW | 2315 | 2900977 | 1420397 | 545 | 800062 | 378830 | 2860 | 3701039 | 1799227 |
| 1000 - 1999 KW | 412 | 1014269 | 529472 | 280 | 671548 | 360796 | 692 | 1685817 | 890268 |
| 2000 - 2999 KW | 52 | 161173 | 119312 | 40 | 142863 | 94565 | 92 | 304036 | 213877 |
| 3000 KW u. mehr | 13 | 53216 | 49974 | 10 | 56521 | 43299 | 23 | 109737 | 93273 |
| unbekannt | 374 | 253301 | 0 | 69 | 62899 | 0 | 443 | 316200 | 0 |
| Insgesamt | 6084 | 5949327 | 2817697 | 1390 | 1868070 | 958759 | 7474 | 7817397 | 3776456 |

**Tabelle OM3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH LEISTUNGSKLASSEN**

| Land | Schleppboote | | | Schubboote | | | Insg. Schub- u. Schleppschiffahrt | | |
|--------------------------|----------------|-----------|--------------|----------------|-----------|---------------|-----------------------------------|-----------|---------------|
| | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW |
| Deutschland | | | | | | | | | |
| bis zu 49 KW | 7 | | 271 | 4 | | 165 | 11 | 0 | 436 |
| 50 - 249 KW | 94 | | 12435 | 161 | | 23160 | 255 | 0 | 35595 |
| 250 - 399 KW | 25 | | 7505 | 33 | | 10622 | 58 | 0 | 18127 |
| 400 - 999 KW | 16 | | 8714 | 68 | | 41432 | 84 | 0 | 50146 |
| 1000 - 1999 KW | 0 | | 0 | 13 | | 19073 | 13 | 0 | 19073 |
| 2000 - 2999 KW | 0 | | 0 | 4 | | 11848 | 4 | 0 | 11848 |
| 3000 KW u. mehr | 0 | | 0 | 7 | | 27346 | 7 | 0 | 27346 |
| unbekannt | 1 | | 0 | 3 | | 0 | 4 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 143 | | 28925 | 293 | | 133646 | 436 | 0 | 162571 |
| Österreich (2004) | | | | | | | | | |
| bis zu 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 u. mehr | | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | | | | 10 | | 9200 | 10 | 0 | 9200 |
| Insgesamt | 0 | | 0 | 10 | | 9200 | 10 | 0 | 9200 |
| Belgien | | | | | | | | | |
| bis zu 49 KW | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 50 - 249 KW | 14 | | 1749 | 36 | | 6166 | 50 | 0 | 7915 |
| 250 - 399 KW | 5 | | 1592 | 36 | | 10396 | 41 | 0 | 11988 |
| 400 - 999 KW | 1 | | 530 | 36 | | 23973 | 37 | 0 | 24503 |
| 1000 - 1999 KW | 0 | | 0 | 10 | | 13268 | 10 | 0 | 13268 |
| 2000 - 2999 KW | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3000 KW u. mehr | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 20 | | 3871 | 118 | | 53803 | 138 | 0 | 57674 |
| Frankreich | | | | | | | | | |
| bis zu 49 KW | 1 | | 36 | 0 | | 0 | 1 | 0 | 36 |
| 50 - 249 KW | 25 | | 3522 | 87 | | 12787 | 112 | 0 | 16309 |
| 250 - 399 KW | 8 | | 2350 | 42 | | 12947 | 50 | 0 | 15297 |
| 400 - 999 KW | | | | 69 | | 44465 | 69 | 0 | 44465 |
| 1000 - 1999 KW | | | | 34 | | 44570 | 34 | 0 | 44570 |
| 2000 - 2999 KW | | | | 3 | | 7123 | 3 | 0 | 7123 |
| 3000 KW u. mehr | | | | 2 | | 9714 | 2 | 0 | 9714 |
| unbekannt | 1 | | 0 | 5 | | 0 | 6 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 35 | | 5908 | 242 | | 131606 | 277 | 0 | 137514 |

**Tabelle OM3 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
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 zu 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 u. mehr | 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 zu 49 KW | 2 | | 81 | 0 | | 0 | 2 | 0 | 81 |
| 50 - 249 KW | 179 | | 26017 | 112 | | 18211 | 291 | 0 | 44228 |
| 250 - 399 KW | 61 | | 18068 | 125 | | 38567 | 186 | 0 | 56635 |
| 400 - 999 KW | 36 | | 20737 | 142 | | 85738 | 178 | 0 | 106475 |
| 1000 - 1999 KW | 5 | | 5761 | 18 | | 23788 | 23 | 0 | 29549 |
| 2000 - 2999 KW | 7 | | 17228 | 2 | | 5553 | 9 | 0 | 22781 |
| 3000 KW u. mehr | 1 | | 3640 | 6 | | 23808 | 7 | 0 | 27448 |
| unbekannt | 170 | | 0 | 95 | | 0 | 265 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 461 | | 91532 | 500 | | 195665 | 961 | 0 | 287197 |
| Schweiz | | | | | | | | | |
| bis zu 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 u. mehr | 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 zu 49 KW | 11 | | 422 | 6 | | 234 | 17 | 0 | 656 |
| 50 - 249 KW | 307 | | 42493 | 369 | | 57484 | 676 | 0 | 99977 |
| 250 - 399 KW | 92 | | 27533 | 227 | | 69933 | 319 | 0 | 97466 |
| 400 - 999 KW | 55 | | 31193 | 320 | | 200204 | 375 | 0 | 231397 |
| 1000 - 1999 KW | 5 | | 5761 | 65 | | 86756 | 70 | 0 | 92517 |
| 2000 - 2999 KW | 7 | | 17228 | 7 | | 19517 | 14 | 0 | 36745 |
| 3000 KW u. mehr | 1 | | 3640 | 13 | | 51154 | 14 | 0 | 54794 |
| unbekannt | 171 | | 0 | 108 | | 9200 | 279 | 0 | 9200 |
| Insgesamt | 649 | | 128270 | 1115 | | 494482 | 1764 | 0 | 622752 |

**Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
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 | 233 | 225318 | 99650 | 25 | 7674 | | 258 | 232992 | 99650 |
| 1930 - 1949 | 122 | 122779 | 57433 | 10 | 2676 | | 132 | 125455 | 57433 |
| 1950 - 1969 | 401 | 435898 | 195981 | 138 | 99560 | | 539 | 535458 | 195981 |
| 1970 - 1979 | 98 | 168153 | 79725 | 197 | 237885 | | 295 | 406038 | 79725 |
| 1980 - 1989 | 49 | 116153 | 50292 | 517 | 445378 | | 566 | 561531 | 50292 |
| 1990 - 1999 | 6 | 12265 | 5855 | 111 | 129234 | | 117 | 141499 | 5855 |
| 2000 - 2005 | 9 | 24465 | 11604 | 6 | 14141 | | 15 | 38606 | 11604 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 8 | 256 | | 8 | 256 | 0 |
| Insgesamt | 918 | 1105031 | 500540 | 1012 | 936804 | | 1930 | 2041835 | 500540 |
| Österreich (2004) | | | | | | | | | |
| 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 - 2005 | | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 5 | 7058 | | 54 | 84807 | | 59 | 91865 | 0 |
| Insgesamt | 5 | 7058 | | 54 | 84807 | | 59 | 91865 | 0 |
| Belgien | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 131 | 100532 | 45321 | 3 | 1504 | | 134 | 102036 | 45321 |
| 1930 - 1949 | 126 | 87518 | 43430 | 6 | 2502 | | 132 | 90020 | 43430 |
| 1950 - 1969 | 765 | 532129 | 275612 | 32 | 41368 | | 797 | 573497 | 275612 |
| 1970 - 1979 | 73 | 123145 | 56877 | 22 | 58863 | | 95 | 182008 | 56877 |
| 1980 - 1989 | 37 | 74873 | 35380 | 82 | 222663 | | 119 | 297536 | 35380 |
| 1990 - 1999 | 34 | 81802 | 39842 | 22 | 43218 | | 56 | 125020 | 39842 |
| 2000 - 2005 | 35 | 86030 | 47590 | 58 | 65169 | | 93 | 151199 | 47590 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 1201 | 1086029 | 544052 | 225 | 435287 | | 1426 | 1521316 | 544052 |
| Frankreich | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 28 | 18185 | 7297 | 12 | 6284 | | 40 | 24469 | 7297 |
| 1930 - 1949 | 120 | 61080 | 26000 | 21 | 10430 | | 141 | 71510 | 26000 |
| 1950 - 1969 | 591 | 291531 | 126528 | 156 | 96458 | | 747 | 387989 | 126528 |
| 1970 - 1979 | 10 | 4535 | 2394 | 36 | 44440 | | 46 | 48975 | 2394 |
| 1980 - 1989 | 22 | 20346 | 10410 | 33 | 54287 | | 55 | 74633 | 10410 |
| 1990 - 1999 | 5 | 6112 | 2888 | 86 | 153993 | | 91 | 160105 | 2888 |
| 2000 - 2005 | 4 | 3811 | 1159 | 23 | 26847 | | 27 | 30658 | 1159 |
| unbekannt | 137 | 85514 | 3202 | 94 | 128589 | | 231 | 214103 | 3202 |
| Insgesamt | 917 | 491114 | 179878 | 461 | 521328 | | 1378 | 1012442 | 179878 |

**Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
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 | 2 | 1754 | 1252 | 0 | 0 | | 2 | 1754 | 1252 |
| 1930 - 1949 | 4 | 4757 | 2264 | 0 | 0 | | 4 | 4757 | 2264 |
| 1950 - 1969 | 8 | 6221 | 3271 | 0 | 0 | | 8 | 6221 | 3271 |
| 1970 - 1979 | 2 | 3607 | 1443 | 0 | 0 | | 2 | 3607 | 1443 |
| 1980 - 1989 | 1 | 2338 | 1294 | 0 | 0 | | 1 | 2338 | 1294 |
| 1990 - 1999 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| 2000 - 2005 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 17 | 18677 | 9524 | 0 | 0 | | 17 | 18677 | 9524 |
| Niederlande | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 597 | 381948 | 177280 | 38 | 18784 | | 635 | 400732 | 177280 |
| 1930 - 1949 | 219 | 169609 | 80886 | 8 | 4349 | | 227 | 173958 | 80886 |
| 1950 - 1969 | 1528 | 1343658 | 653271 | 201 | 154807 | | 1729 | 1498465 | 653271 |
| 1970 - 1979 | 253 | 397695 | 183932 | 176 | 349671 | | 429 | 747366 | 183932 |
| 1980 - 1989 | 132 | 247493 | 112103 | 176 | 404630 | | 308 | 652123 | 112103 |
| 1990 - 1999 | 157 | 355186 | 187465 | 120 | 300456 | | 277 | 655642 | 187465 |
| 2000 - 2005 | 122 | 313424 | 171861 | 62 | 141998 | | 184 | 455422 | 171861 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 3008 | 3209013 | 1566798 | 781 | 1374695 | | 3789 | 4583708 | 1566798 |
| Schweiz | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 1 | 2573 | 699 | 0 | 0 | | 1 | 2573 | 699 |
| 1930 - 1949 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| 1950 - 1969 | 2 | 2551 | 1117 | 0 | 0 | | 2 | 2551 | 1117 |
| 1970 - 1979 | 1 | 1714 | 810 | 0 | 0 | | 1 | 1714 | 810 |
| 1980 - 1989 | 7 | 16205 | 7807 | 0 | 0 | | 7 | 16205 | 7807 |
| 1990 - 1999 | 1 | 2625 | 2160 | 0 | 0 | | 1 | 2625 | 2160 |
| 2000 - 2004 | 3 | 7440 | 4306 | 2 | 3338 | | 5 | 10778 | 4306 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 15 | 33108 | 16899 | 2 | 3338 | | 17 | 36446 | 16899 |
| Insgesamt | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 992 | 730310 | 331499 | 78 | 34246 | | 1070 | 764556 | 331499 |
| 1930 - 1949 | 591 | 445743 | 210013 | 45 | 19957 | | 636 | 465700 | 210013 |
| 1950 - 1969 | 3295 | 2611988 | 1255780 | 527 | 392193 | | 3822 | 3004181 | 1255780 |
| 1970 - 1979 | 437 | 698849 | 325181 | 431 | 690859 | | 868 | 1389708 | 325181 |
| 1980 - 1989 | 248 | 477408 | 217286 | 808 | 1126958 | | 1056 | 1604366 | 217286 |
| 1990 - 1999 | 203 | 457990 | 238210 | 339 | 626901 | | 542 | 1084891 | 238210 |
| 2000 - 2005 | 173 | 435170 | 236520 | 151 | 251493 | | 324 | 686663 | 236520 |
| unbekannt | 142 | 92572 | 3202 | 156 | 213652 | | 298 | 306224 | 3202 |
| Insgesamt | 6081 | 5950030 | 2817691 | 2535 | 3356259 | | 8616 | 9306289 | 2817691 |

**Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN**

| | 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 | 13205 | 3449 | 0 | 0 | | 7 | 13205 | 3449 |
| 1950 - 1969 | 132 | 167194 | 83635 | 10 | 8595 | | 142 | 175789 | 83635 |
| 1970 - 1979 | 147 | 237252 | 125446 | 17 | 31152 | | 164 | 268404 | 125446 |
| 1980 - 1989 | 38 | 75396 | 36286 | 16 | 10587 | | 54 | 85983 | 36286 |
| 1990 - 1999 | 22 | 42037 | 23764 | 2 | 1878 | | 24 | 43915 | 23764 |
| 2000 - 2005 | 25 | 52581 | 30875 | 0 | 0 | | 25 | 52581 | 30875 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 371 | 587665 | 303455 | 46 | 52595 | | 417 | 640260 | 303455 |
| Österreich (2004) | | | | | | | | | |
| 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 - 2005 | | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| unbekannt | 5 | 5601 | | 15 | 22055 | | 20 | 27656 | 0 |
| Insgesamt | 5 | 5601 | | 15 | 22055 | | 20 | 27656 | 0 |
| Belgien | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 16 | 5031 | 2963 | 0 | 0 | | 16 | 5031 | 2963 |
| 1930 - 1949 | 14 | 4578 | 3320 | 0 | 0 | | 14 | 4578 | 3320 |
| 1950 - 1969 | 50 | 40056 | 21129 | 0 | 0 | | 50 | 40056 | 21129 |
| 1970 - 1979 | 53 | 45074 | 22330 | 4 | 5118 | | 57 | 50192 | 22330 |
| 1980 - 1989 | 35 | 65160 | 30493 | 1 | 2923 | | 36 | 68083 | 30493 |
| 1990 - 1999 | 23 | 52016 | 20611 | 0 | 0 | | 23 | 52016 | 20611 |
| 2000 - 2005 | 16 | 23624 | 12364 | 0 | 0 | | 16 | 23624 | 12364 |
| unbekannt | 23 | 73298 | 30866 | 0 | 0 | | 23 | 73298 | 30866 |
| Insgesamt | 230 | 308837 | 144076 | 5 | 8041 | | 235 | 316878 | 144076 |
| Frankreich | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| 1930 - 1949 | 2 | 1841 | 595 | 0 | 0 | | 2 | 1841 | 595 |
| 1950 - 1969 | 14 | 9956 | 4177 | 28 | 31035 | | 42 | 40991 | 4177 |
| 1970 - 1979 | 6 | 14521 | 2572 | 7 | 12766 | | 13 | 27287 | 2572 |
| 1980 - 1989 | 3 | 6906 | 4174 | 0 | 0 | | 3 | 6906 | 4174 |
| 1990 - 1999 | 0 | 0 | 0 | 6 | 10436 | | 6 | 10436 | 0 |
| 2000 - 2005 | 0 | 0 | 0 | 4 | 9819 | | 4 | 9819 | 0 |
| unbekannt | 4 | 3958 | 0 | 3 | 6654 | | 7 | 10612 | 0 |
| Insgesamt | 29 | 37182 | 11518 | 48 | 70710 | | 77 | 107892 | 11518 |

**Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
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 - 2005 | 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 | 35 | 17972 | 1785 | 1 | 677 | | 36 | 18649 | 1785 |
| 1930 - 1949 | 27 | 6903 | 4362 | 0 | 0 | | 27 | 6903 | 4362 |
| 1950 - 1969 | 336 | 180432 | 100098 | 10 | 10813 | | 346 | 191245 | 100098 |
| 1970 - 1979 | 85 | 119664 | 56187 | 11 | 20268 | | 96 | 139932 | 56187 |
| 1980 - 1989 | 55 | 91933 | 51380 | 7 | 13749 | | 62 | 105682 | 51380 |
| 1990 - 1999 | 83 | 149399 | 83255 | 8 | 19798 | | 91 | 169197 | 83255 |
| 2000 - 2005 | 82 | 247903 | 149566 | 2 | 2934 | | 84 | 250837 | 149566 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 703 | 814206 | 446633 | 39 | 68239 | | 742 | 882445 | 446633 |
| 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 | 4 | 10837 | 5126 | 0 | 0 | | 4 | 10837 | 5126 |
| 1980 - 1989 | 11 | 29765 | 11642 | 0 | 0 | | 11 | 29765 | 11642 |
| 1990 - 1999 | 10 | 22809 | 11619 | 0 | 0 | | 10 | 22809 | 11619 |
| 2000 - 2005 | 3 | 9487 | 2879 | 1 | 2073 | | 4 | 11560 | 2879 |
| unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Insgesamt | 34 | 84109 | 37356 | 1 | 2073 | | 35 | 86182 | 37356 |
| Insgesamt | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 52 | 26461 | 6953 | 2 | 1060 | | 54 | 27521 | 6953 |
| 1930 - 1949 | 50 | 26527 | 11726 | 0 | 0 | | 50 | 26527 | 11726 |
| 1950 - 1969 | 540 | 409724 | 215012 | 48 | 50443 | | 588 | 460167 | 215012 |
| 1970 - 1979 | 303 | 438838 | 217673 | 40 | 73263 | | 343 | 512101 | 217673 |
| 1980 - 1989 | 147 | 280795 | 139853 | 25 | 31735 | | 172 | 312530 | 139853 |
| 1990 - 1999 | 140 | 269284 | 140991 | 16 | 32112 | | 156 | 301396 | 140991 |
| 2000 - 2005 | 126 | 333595 | 195684 | 7 | 14826 | | 133 | 348421 | 195684 |
| unbekannt | 32 | 82857 | 30866 | 18 | 28709 | | 50 | 111566 | 30866 |
| Insgesamt | 1390 | 1868081 | 958758 | 156 | 232148 | | 1546 | 2100229 | 958758 |

**Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN**

| Land | Schleppboote | | | Schubboote | | | Insg. Schu-und schleppboote | | |
|--------------------------|----------------|-----------|--------------|----------------|-----------|---------------|-----------------------------|-----------|---------------|
| | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW | Schiffe Anzahl | Tonnage t | Leistung kW |
| Deutschland | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 43 | | 9848 | 21 | | 5124 | 64 | | 14972 |
| 1930 - 1949 | 29 | | 5118 | 20 | | 7526 | 49 | | 12644 |
| 1950 - 1969 | 54 | | 10107 | 102 | | 34243 | 156 | | 44350 |
| 1970 - 1979 | 12 | | 2154 | 57 | | 53787 | 69 | | 55941 |
| 1980 - 1989 | 2 | | 705 | 86 | | 30363 | 88 | | 31068 |
| 1990 - 1999 | 2 | | 883 | 6 | | 2390 | 8 | | 3273 |
| 2000 - 2005 | 0 | | 0 | 1 | | 213 | 1 | | 213 |
| unbekannt | 1 | | 110 | 0 | | 0 | 1 | | 110 |
| Insgesamt | 143 | | 28925 | 293 | | 133646 | 436 | | 162571 |
| Österreich (2004) | | | | | | | | | |
| 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 - 2005 | | | | | | | 0 | | 0 |
| unbekannt | | | | 10 | | 9200 | 10 | | 9200 |
| Insgesamt | 0 | | 0 | 10 | | 9200 | 10 | | 9200 |
| Belgien | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 2 | | 501 | 18 | | 5102 | 20 | | 5603 |
| 1930 - 1949 | 3 | | 220 | 25 | | 7553 | 28 | | 7773 |
| 1950 - 1969 | 9 | | 1883 | 34 | | 15583 | 43 | | 17466 |
| 1970 - 1979 | 3 | | 698 | 24 | | 12513 | 27 | | 13211 |
| 1980 - 1989 | 2 | | 196 | 7 | | 4161 | 9 | | 4357 |
| 1990 - 1999 | 1 | | 374 | 7 | | 4359 | 8 | | 4733 |
| 2000 - 2005 | 0 | | 0 | 3 | | 4532 | 3 | | 4532 |
| unbekannt | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Insgesamt | 20 | | 3872 | 118 | | 53803 | 138 | | 57675 |
| Frankreich | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 18 | | 2780 | 25 | | 8073 | 43 | | 10853 |
| 1930 - 1949 | 4 | | 860 | 38 | | 11855 | 42 | | 12715 |
| 1950 - 1969 | 6 | | 975 | 96 | | 56608 | 102 | | 57583 |
| 1970 - 1979 | 1 | | 150 | 29 | | 17784 | 30 | | 17934 |
| 1980 - 1989 | | | | 15 | | 6965 | 15 | | 6965 |
| 1990 - 1999 | | | 0 | 9 | | 8290 | 9 | | 8290 |
| 2000 - 2005 | | | 0 | 11 | | 18074 | 11 | | 18074 |
| unbekannt | 6 | | 1143 | 19 | | 3957 | 25 | | 5100 |
| Insgesamt | 35 | | 5908 | 242 | | 131606 | 277 | | 137514 |

**Tabelle OM4 - DIE BINNENFLOTTEN am 31.12.2005
NACH BAUJAHRKLASSEN**

| Land | Schleppboote | | | Schubboote | | | Insg. Schu-und schleppboote | | |
|--------------------|----------------|-----------|---------------|----------------|-----------|---------------|-----------------------------|-----------|---------------|
| | 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 - 2005 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| unbekannt | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Insgesamt | 0 | | 0 | 18 | | 15220 | 18 | | 15220 |
| Niederlande | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 110 | | 8925 | 123 | | 27952 | 233 | | 36877 |
| 1930 - 1949 | 106 | | 14227 | 98 | | 31701 | 204 | | 45928 |
| 1950 - 1969 | 184 | | 35451 | 168 | | 60443 | 352 | | 95894 |
| 1970 - 1979 | 38 | | 18752 | 63 | | 32729 | 101 | | 51481 |
| 1980 - 1989 | 15 | | 10262 | 37 | | 33030 | 52 | | 43292 |
| 1990 - 1999 | 6 | | 3435 | 11 | | 9810 | 17 | | 13245 |
| 2000 - 2005 | 2 | | 480 | 0 | | 0 | 2 | | 480 |
| unbekannt | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Insgesamt | 461 | | 91532 | 500 | | 195665 | 961 | | 287197 |
| 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 - 2005 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| unbekannt | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Insgesamt | 1 | | 368 | 5 | | 1947 | 6 | | 2315 |
| Insgesamt | | | | | | | | | |
| vor 1930 | 173 | | 22054 | 193 | | 49062 | 366 | | 71116 |
| 1930 - 1949 | 143 | | 20793 | 185 | | 60687 | 328 | | 81480 |
| 1950 - 1969 | 253 | | 48416 | 404 | | 168231 | 657 | | 216647 |
| 1970 - 1979 | 54 | | 21754 | 177 | | 121348 | 231 | | 143102 |
| 1980 - 1989 | 19 | | 11163 | 146 | | 75594 | 165 | | 86757 |
| 1990 - 1999 | 9 | | 4692 | 37 | | 30189 | 46 | | 34881 |
| 2000 - 2005 | 2 | | 480 | 15 | | 22819 | 17 | | 23299 |
| unbekannt | 7 | | 1253 | 29 | | 13157 | 36 | | 14410 |
| Insgesamt | 660 | | 130605 | 1186 | | 541087 | 1846 | | 671692 |

Tabelle OM5 : Neubauten bis April 2006

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

| Schiffstyp | 2005 | | | 2006 (4 Monate) | | | total 2002 - 2006 | | |
|---------------------------|-----------|---------------|--------------|-----------------|--------------|-------------|-------------------|---------------|---------------|
| | Anzahl | Tonnage | kW | Anzahl | Tonnage | kW | Anzahl | Tonnage | kW |
| Gütermotorschiffe | 34 | 87645 | 27490 | 2 | 3244 | 1306 | 143 | 365005 | 161228 |
| Güterschubleichter | 12 | 11401 | | 0 | 0 | 0 | 83 | 150373 | 0 |
| Insgesamt | 46 | 99046 | 27490 | 2 | 3244 | 1306 | 226 | 515378 | 161228 |
| Tankmotorschiffe | 46 | 130860 | 43736 | 11 | 40733 | 5373 | 178 | 508314 | 191224 |
| Tankschubleichter | 2 | 2527 | | 0 | 0 | 0 | 8 | 6932 | 0 |
| Insgesamt | 48 | 133387 | 43736 | 11 | 40733 | 5373 | 186 | 515246 | 191224 |
| Schubboote | 0 | | 0 | 0 | 0 | | 3 | 0 | 2268 |
| Schleppboote | 0 | | 0 | 0 | 0 | | 5 | 0 | 12126 |
| Insgesamt | 0 | | 0 | 0 | 0 | | 8 | 0 | 14394 |
| Kabinenschiffe | 5 | | 6280 | 0 | 0 | | 37 | 0 | 30790 |
| Ausflugsschiffe | 5 | | 2832 | 0 | 0 | | 16 | 0 | 9894 |
| Insgesamt | 10 | | 9112 | 0 | 0 | | 53 | 0 | 40684 |

Quelle: bestand 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)
- Donaustaaten, Polen, Republik Tschechien :** EUROSTAT

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 Schifffahrtsanlagen, 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 elf in der vorliegenden Untersuchung räumlich erfassten Länder sind, sind als „sonstige“ bezeichnet. Genau so wird gehandelt für die Beziehungen zwischen zwei Staaten wofür keine detaillierte Angaben vorliegen.

Einige Beziehungen wurden in Tabelle 9 nicht dargestellt, weil Sie als nicht relevant erscheinen.

Streckenbezogene Ausweisung des Verkehrs

| | 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 - Polen | Deutschland |
| 8 | Frankreich - Republik Tschechien | Deutschland |
| 9 | Frankreich - Slowakische Republik | Deutschland |
| 10 | Frankreich - Ungarn | Deutschland |
| 11 | Frankreich-sonstige | Deutschland |
| 12 | Belgien-Deutschland | Deutschland |
| 13 | Belgien-Niederlande | Niederlande |
| 14 | Belgien-Luxemburg | Deutschland |
| 15 | Belgien-Schweiz | Deutschland |
| 16 | Belgien-Österreich | Deutschland |
| 17 | Belgien - Polen | Deutschland |
| 18 | Belgien - Republik Tschechien | Deutschland |
| 19 | Belgien - Slowakische Republik | Deutschland |
| 20 | Belgien - Ungarn | Deutschland |
| 21 | Belgien -sonstige | Deutschland |
| 22 | Niederlande-Luxemburg | Niederlande |
| 23 | Niederlande-Schweiz | Niederlande |
| 24 | Niederlande-Österreich | Niederlande |
| 25 | Niederlande-Deutschland | Niederlande |
| 26 | Niederlande - Polen | Niederlande |
| 27 | Niederlande - Republik Tschechien | Niederlande |
| 28 | Niederlande - Slowakische Republik | Niederlande |
| 29 | Niederlande - Ungarn | Niederlande |
| 30 | Niederlande-sonstige | Niederlande |
| 31 | Schweiz-Luxemburg | Deutschland |
| 32 | Schweiz-Österreich | Deutschland |
| 33 | Schweiz - Polen | Deutschland |
| 34 | Schweiz - Republik Tschechien | Deutschland |
| 35 | Schweiz - Slowakische Republik | Deutschland |
| 36 | Schweiz - Ungarn | Deutschland |
| 37 | Schweiz-sonstige | Deutschland |
| 38 | Deutschland-Luxemburg | Deutschland |
| 39 | Deutschland-Österreich | Deutschland |
| 40 | Deutschland-Schweiz | Deutschland |
| 41 | Deutschland-Polen | Deutschland |
| 42 | Deutschland – Republik Tschechien | Deutschland |
| 43 | Deutschland – Slowakische Republik | Deutschland |
| 44 | Deutschland - Ungarn | Deutschland |
| 45 | Deutschland-sonstige | Deutschland |
| 46 | Österreich-sonstige | im Abzugsverfahren |
| 47 | Luxemburg-sonstige | Deutschland |

**Tabelle OM6 - GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 04 und 05 | |
|------------|---|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|---------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 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 | 28880 | 29121 | 30721 | 4302 | 4429 | 4943 | 5,49% | 11,61% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 3115 | 2699 | 3510 | 757 | 673 | 928 | 30,05% | 37,89% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 489 | 460 | 464 | 135 | 129 | 131 | 0,87% | 1,55% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 1595 | 1721 | 1854 | 436 | 485 | 543 | 7,73% | 11,96% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 3658 | 3715 | 3274 | 415 | 380 | 358 | -11,87% | -5,79% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 276 | 359 | 351 | 66 | 90 | 95 | -2,23% | 5,56% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 548 | 514 | 425 | 138 | 132 | 110 | -17,32% | -16,67% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 16767 | 16922 | 17745 | 1729 | 1844 | 2025 | 4,86% | 9,82% |
| 7 | Düngemittel | 207 | 119 | 141 | 62 | 31 | 34 | 18,49% | 9,68% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 975 | 1132 | 1117 | 248 | 302 | 277 | -1,33% | -8,28% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 1250 | 1480 | 1840 | 316 | 363 | 442 | 24,32% | 21,76% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 1045 | 1299 | 1706 | 269 | 325 | 389 | 31,33% | 19,69% |
| | DEUTSCHLAND | 53419 | 55209 | 56662 | 10833 | 11296 | 11695 | 2,63% | 3,53% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 2224 | 1635 | 2554 | 614 | 516 | 834 | 56,21% | 61,51% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 2992 | 3245 | 3441 | 722 | 862 | 1003 | 6,04% | 16,47% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 7454 | 7953 | 7571 | 1299 | 1338 | 1127 | -4,80% | -15,79% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 13940 | 14683 | 14770 | 2745 | 2788 | 2750 | 0,59% | -1,37% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 3129 | 3406 | 3115 | 793 | 892 | 810 | -8,54% | -9,23% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 1229 | 1256 | 1504 | 469 | 529 | 615 | 19,75% | 16,17% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 15396 | 15210 | 15657 | 2724 | 2766 | 2920 | 2,94% | 5,54% |
| 7 | Düngemittel | 1023 | 1058 | 1044 | 381 | 411 | 403 | -1,32% | -1,93% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 4737 | 5207 | 5262 | 829 | 886 | 852 | 1,06% | -3,81% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 1295 | 1556 | 1744 | 257 | 308 | 382 | 12,08% | 23,86% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 894 | 1096 | 1218 | 197 | 242 | 309 | 11,13% | 27,83% |

**Tabelle OM6 - GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 04 und 05 | |
|------------|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|----------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | mio TKM |
| | | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | % | |
| | NIEDERLANDE | 95101 | 99197 | 95003 | 10668 | 11125 | 10518 | -4,23% | -5,46% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 2390 | 2632 | 1299 | 382 | 362 | 176 | -50,65% | -51,38% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 6606 | 7328 | 6817 | 822 | 839 | 898 | -6,97% | 7,03% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 3062 | 3019 | 2732 | 421 | 443 | 412 | -9,51% | -7,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 16287 | 18195 | 19407 | 1931 | 2113 | 2300 | 6,66% | 8,85% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 1769 | 2131 | 1619 | 237 | 349 | 240 | -24,03% | -31,23% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 958 | 1104 | 1079 | 134 | 170 | 159 | -2,26% | -6,47% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 48653 | 47467 | 42655 | 4797 | 4664 | 3998 | -10,14% | -14,28% |
| 7 | Düngemittel | 1429 | 1473 | 1271 | 287 | 307 | 258 | -13,71% | -15,96% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 4881 | 5209 | 5512 | 672 | 695 | 736 | 5,82% | 5,90% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 9066 | 10639 | 12612 | 985 | 1183 | 1341 | 18,54% | 13,36% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 8368 | 9834 | 12026 | 900 | 1087 | 1274 | 22,29% | 17,20% |
| | BELGIEN (*) | 31119 | 35748 | 33603 | 2831 | 3057 | 2873 | -6,00% | -6,00% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 640 | 480 | 451 | 50 | 43 | 40 | -6,00% | -6,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 1468 | 1237 | 1163 | 74 | 65 | 61 | -6,00% | -6,00% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 4233 | 4230 | 3976 | 473 | 455 | 428 | -6,00% | -6,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 5439 | 7882 | 7409 | 448 | 561 | 527 | -6,00% | -6,00% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 1574 | 1845 | 1734 | 187 | 202 | 190 | -6,00% | -6,00% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 1280 | 1460 | 1372 | 121 | 92 | 86 | -6,00% | -6,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 10770 | 11723 | 11020 | 1091 | 1208 | 1136 | -6,00% | -6,00% |
| 7 | Düngemittel | 1114 | 1252 | 1177 | 86 | 90 | 84 | -6,00% | -6,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 2183 | 2262 | 2126 | 176 | 176 | 165 | -6,00% | -6,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 2418 | 3377 | 3174 | 125 | 165 | 155 | -6,00% | -6,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 873 | 644 | 605 | 31 | 24 | 23 | -6,00% | -6,00% |
| | ÖSTERREICH | 922 | 192 | 357 | 61 | 33 | 36 | 85,94% | 10,09% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 43 | 4 | 9 | 6 | 1 | 2 | 125,00% | 233,33% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 100,00% | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 161 | 97 | 137 | 34 | 21 | 23 | 41,24% | 12,20% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 115 | 73 | 85 | 14 | 9 | 10 | 16,44% | 9,89% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 572 | 7 | 111 | 3 | 1 | 0 | | |
| 7 | Düngemittel | 28 | 8 | 11 | 4 | 1 | 1 | 37,50% | -9,09% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0,00% | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2005 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

**Tabelle OM6 - GÜTERVERKEHR (national)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 04 und 05 | |
|------------|---|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|----------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | Mio tkm |
| | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | | % | |
| | SLOWAKISCHE REPUBLIK (*) | | 106 | 103 | | 5 | 6 | -2,83% | 20,00% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | | 3 | 9 | | 1 | 1 | | 0,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | | 103 | 94 | | 4 | 5 | -8,74% | 25,00% |
| 7 | Düngemittel | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| | POLEN (*) | | 5010 | 4466 | | 243 | 185 | -10,86% | -23,87% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | | 7 | 5 | | 0 | 0 | -28,57% | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | | 2 | 5 | | 0 | 0 | 150,00% | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | | 596 | 682 | | 124 | 121 | 14,43% | -2,42% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | | 39 | 62 | | 0 | 1 | 58,97% | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | | 492 | 261 | | 64 | 12 | -46,95% | -81,25% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | | 116 | 71 | | 8 | 6 | -38,79% | -25,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | | 3289 | 3004 | | 31 | 33 | -8,67% | 6,45% |
| 7 | Düngemittel | | 229 | 52 | | 6 | 1 | -77,29% | -83,33% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | | 222 | 276 | | 4 | 4 | 24,32% | 0,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | | 18 | 48 | | 6 | 7 | 166,67% | 16,67% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |
| | INSGESAMT | 210041 | 225236 | 221659 | 28719 | 30218 | 30291 | -1,59% | 0,24% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 8412 | 7466 | 7859 | 1809 | 1596 | 1982 | 5,27% | 24,21% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 11555 | 12278 | 11892 | 1753 | 1895 | 2094 | -3,15% | 10,50% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 16344 | 17520 | 16815 | 2629 | 2846 | 2631 | -4,02% | -7,55% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 39513 | 44642 | 45088 | 5575 | 5866 | 5963 | 1,00% | 1,65% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 6749 | 8233 | 7082 | 1283 | 1597 | 1348 | -13,98% | -15,62% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 4130 | 4523 | 4542 | 876 | 941 | 987 | 0,43% | 4,89% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 92727 | 95293 | 90941 | 10367 | 10543 | 10144 | -4,57% | -3,78% |
| 7 | Düngemittel | 3802 | 4178 | 3710 | 819 | 847 | 781 | -11,20% | -7,73% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 12776 | 14032 | 14293 | 1925 | 2063 | 2034 | 1,86% | -1,37% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 14033 | 17071 | 19436 | 1683 | 2025 | 2328 | 13,86% | 14,93% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 11180 | 12873 | 15555 | 1397 | 1678 | 1995 | 20,84% | 18,89% |

(*) EUROSTAT konnte für 2003 keine vergleichbare Zahlen liefern

**Tabelle OM7 - GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 04 und 05 | |
|------------|---|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|---------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | Mio tkm |
| | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | | % | |
| | SCHWEIZ | 7006 | 7051 | 7053 | 49 | 49 | 57 | 0,03% | 15,49% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 379 | 351 | 221 | 3 | 2 | 2 | -37,04% | -18,60% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 444 | 422 | 404 | 3 | 3 | 3 | -4,27% | 1,56% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 87 | 174 | 98 | 1 | 1 | 1 | -43,68% | -17,90% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 3544 | 3380 | 3607 | 25 | 24 | 29 | 6,72% | 22,57% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 171 | 165 | 107 | 1 | 1 | 1 | -35,15% | -13,42% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 793 | 833 | 753 | 6 | 6 | 6 | -9,60% | 2,90% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 422 | 478 | 552 | 3 | 3 | 4 | 15,48% | 19,55% |
| 7 | Düngemittel | 162 | 158 | 185 | 1 | 1 | 2 | 17,09% | 80,83% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 787 | 848 | 899 | 6 | 6 | 7 | 6,01% | 17,92% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 217 | 242 | 227 | 2 | 2 | 2 | -6,20% | 18,06% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 164 | 195 | 206 | 1 | 1 | 2 | 5,64% | 46,52% |
| | FRANKREICH | 36467 | 39834 | 39342 | 4005 | 4257 | 4258 | -1,24% | 0,02% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 5472 | 5923 | 5943 | 766 | 790 | 780 | 0,34% | -1,27% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 2565 | 2868 | 2824 | 328 | 350 | 363 | -1,53% | 3,71% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 3553 | 4740 | 4278 | 206 | 280 | 257 | -9,75% | -8,21% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 5700 | 5526 | 6440 | 650 | 645 | 753 | 16,54% | 16,74% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2437 | 2612 | 2350 | 199 | 226 | 219 | -10,03% | -3,10% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 2455 | 2661 | 2584 | 372 | 409 | 378 | -2,89% | -7,58% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 8970 | 9359 | 8852 | 771 | 728 | 738 | -5,42% | 1,37% |
| 7 | Düngemittel | 1030 | 1273 | 1343 | 154 | 203 | 188 | 5,50% | -7,39% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 1872 | 2155 | 1933 | 250 | 293 | 254 | -10,30% | -13,31% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 2413 | 2717 | 2795 | 309 | 333 | 328 | 2,87% | -1,50% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 2296 | 2598 | 2693 | 292 | 316 | 314 | 3,66% | -0,63% |
| | DEUTSCHLAND | 166581 | 180653 | 180104 | 47322 | 52372 | 52400 | -0,30% | 0,05% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 6945 | 7062 | 8508 | 3503 | 3391 | 4393 | 20,48% | 29,55% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 11778 | 12284 | 11989 | 4804 | 5130 | 5109 | -2,40% | -0,41% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 23294 | 26154 | 26133 | 6397 | 7326 | 7439 | -0,08% | 1,54% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 23238 | 23926 | 24048 | 7525 | 7752 | 7907 | 0,51% | 2,00% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 32099 | 34651 | 32646 | 5165 | 5875 | 5461 | -5,79% | -7,05% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 10714 | 11473 | 11534 | 3107 | 3468 | 3282 | 0,53% | -5,36% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 26832 | 29893 | 28249 | 6740 | 7931 | 7162 | -5,50% | -9,70% |
| 7 | Düngemittel | 5077 | 5369 | 5067 | 2088 | 2298 | 2188 | -5,62% | -4,79% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 11154 | 12137 | 12849 | 2912 | 3221 | 3340 | 5,87% | 3,69% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 15450 | 17704 | 19081 | 5081 | 5980 | 6119 | 7,78% | 2,32% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 14272 | 16444 | 17815 | 4790 | 5670 | 5814 | 8,34% | 2,54% |

**Tabelle OM7 - GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 04 und 05 | |
|------------|---|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | Mio tkm |
| | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | | % | |
| | NIEDERLANDE | 209378 | 228973 | 229278 | 30202 | 32440 | 32546 | 0,13% | 0,33% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 7137 | 7188 | 6508 | 1110 | 1145 | 952 | -9,46% | -16,86% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 11130 | 11687 | 12332 | 1742 | 1829 | 1938 | 5,52% | 5,96% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 23508 | 27293 | 25177 | 3416 | 3961 | 3723 | -7,75% | -6,01% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 34666 | 37894 | 37690 | 4805 | 5056 | 5023 | -0,54% | -0,65% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 35038 | 37080 | 35618 | 4717 | 4998 | 4804 | -3,94% | -3,88% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 8568 | 10472 | 10868 | 1438 | 1679 | 1795 | 3,78% | 6,91% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 36462 | 37379 | 37333 | 5374 | 5315 | 5283 | -0,12% | -0,60% |
| 7 | Düngemittel | 5094 | 5049 | 4932 | 939 | 923 | 914 | -2,32% | -0,98% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 19447 | 20946 | 22220 | 2955 | 3178 | 3384 | 6,08% | 6,48% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 28328 | 33985 | 36600 | 3706 | 4356 | 4730 | 7,69% | 8,59% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 21571 | 22745 | 35253 | 2701 | 2777 | 4508 | 54,99% | 62,33% |
| | BELGIEN (*) | 106636 | 112017 | 114817 | 5469 | 5403 | 5538 | 2,50% | 2,50% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 4853 | 4934 | 5057 | 395 | 380 | 390 | 2,50% | 2,50% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 4272 | 4011 | 4111 | 187 | 183 | 188 | 2,50% | 2,50% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 7205 | 9438 | 9674 | 423 | 546 | 560 | 2,50% | 2,50% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 18140 | 18244 | 18700 | 630 | 554 | 568 | 2,50% | 2,50% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 7417 | 8593 | 8808 | 717 | 588 | 603 | 2,50% | 2,50% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 4912 | 6693 | 6860 | 315 | 388 | 398 | 2,50% | 2,50% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 26492 | 26537 | 27200 | 1711 | 1690 | 1732 | 2,50% | 2,50% |
| 7 | Düngemittel | 4940 | 4386 | 4496 | 373 | 360 | 369 | 2,50% | 2,50% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 11327 | 11297 | 11579 | 391 | 373 | 382 | 2,50% | 2,50% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 17078 | 17884 | 18331 | 327 | 341 | 350 | 2,50% | 2,50% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 14209 | 8116 | 8319 | 218 | 124 | 127 | 2,50% | 2,50% |
| | ÖSTERREICH | 9819 | 8882 | 8981 | 2216 | 1714 | 1715 | 1,11% | 0,03% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 858 | 692 | 937 | 230 | 124 | 197 | 35,40% | 59,26% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 1610 | 828 | 887 | 482 | 198 | 221 | 7,13% | 11,67% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 69 | 147 | 177 | 16 | 33 | 30 | 20,41% | -7,69% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 1846 | 1847 | 1867 | 310 | 293 | 253 | 1,08% | -13,71% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2620 | 2827 | 3040 | 548 | 582 | 631 | 7,53% | 8,40% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 965 | 791 | 491 | 249 | 175 | 93 | -37,93% | -46,98% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 506 | 595 | 524 | 87 | 91 | 87 | -11,93% | -4,81% |
| 7 | Düngemittel | 1022 | 958 | 874 | 197 | 163 | 146 | -8,77% | -10,54% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 79 | 76 | 62 | 21 | 19 | 17 | -18,42% | -10,99% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 244 | 121 | 122 | 76 | 36 | 40 | 0,83% | 11,42% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2005 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

**Tabelle OM7 - GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 04 und 05 | |
|------------|---|-------------|--------------|--------------|----------------------------|------------|------------|-----------------|----------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | Mio tkm |
| | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | | % | |
| | LUXEMBURG (*) | 9690 | 11180 | 10285 | <i>Nicht von Bedeutung</i> | | | -8,00% | |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 1656 | 1853 | 1705 | | | | | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 760 | 882 | 811 | | | | -8,00% | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 3028 | 4029 | 3707 | | | | -8,00% | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 438 | 480 | 442 | | | | -8,00% | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 1596 | 1554 | 1430 | | | | -8,00% | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 871 | 854 | 786 | | | | -8,00% | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 1064 | 1133 | 1042 | | | | -8,00% | |
| 7 | Düngemittel | 223 | 333 | 306 | | | | -8,00% | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 21 | 50 | 46 | | | | -8,00% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 33 | 12 | 11 | | | | -8,00% | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | UNGARN | 3817 | 4170 | 4959 | 647 | 707 | 833 | 18,92% | 17,82% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 699 | 811 | 1857 | 130 | 142 | 295 | 128,98% | 107,75% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 1067 | 1101 | 1064 | 180 | 198 | 200 | -3,36% | 1,01% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 97 | 185 | 181 | 17 | 30 | 34 | -2,16% | 13,33% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 934 | 844 | 1145 | 134 | 112 | 163 | 35,66% | 45,54% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 170 | 148 | 65 | 25 | 25 | 12 | -56,08% | -52,00% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 530 | 666 | 361 | 106 | 139 | 74 | -45,80% | -46,76% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 89 | 164 | 70 | 12 | 16 | 9 | -57,32% | -43,75% |
| 7 | Düngemittel | 180 | 170 | 143 | 37 | 32 | 27 | -15,88% | -15,63% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 4 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0,00% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 47 | 78 | 70 | 6 | 13 | 19 | -10,26% | 46,15% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |
| | TSCHECHISCHE REPUBLIK | 625 | 558 | 923 | 25 | 21 | 32 | 65,41% | 52,38% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 207 | 23 | 306 | 11 | 1 | 11 | | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 204 | 277 | 353 | 6 | 9 | 9 | 27,44% | 0,00% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 8 | 19 | 10 | 0 | 0 | 0 | -47,37% | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 9 | 1 | 13 | 0 | 0 | 1 | | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 26 | 12 | 17 | 0 | 0 | 0 | 41,67% | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 55 | 57 | 65 | 2 | 2 | 2 | 14,04% | 0,00% |
| 7 | Düngemittel | 86 | 95 | 90 | 5 | 6 | 5 | -5,26% | -16,67% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 8 | 52 | 44 | 0 | 1 | 2 | -15,38% | 100,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 22 | 22 | 25 | 1 | 2 | 2 | 13,64% | 0,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |

(*) Estimation 2005

**Tabelle OM7 - GÜTERVERKEHR (international)
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 04 und 05 | |
|------------|---|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|----------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | Mio tkm |
| | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | | % | |
| | SLOWAKISCHE REPUBLIK (*) | | 2500 | 2081 | | 66 | 65 | -16,76% | -1,52% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | | 125 | 137 | | 7 | 8 | 9,60% | 14,29% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | | 163 | 127 | | 9 | 7 | -22,09% | -22,22% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | | 40 | 45 | | 2 | 2 | 12,50% | 0,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | | 836 | 608 | | 4 | 9 | -27,27% | 125,00% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | | 864 | 768 | | 28 | 25 | -11,11% | -10,71% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | | 80 | 66 | | 5 | 2 | -17,50% | -60,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | | 42 | 15 | | 2 | 3 | -64,29% | 50,00% |
| 7 | Düngemittel | | 297 | 257 | | 5 | 5 | -13,47% | 0,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | | 25 | 30 | | 0 | 0 | 20,00% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | | 28 | 28 | | 4 | 4 | 0,00% | 0,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |
| | POLEN (*) | | 2219 | 2673 | | 120 | 72 | 20,46% | -40,00% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | | 17 | 36 | | 0 | 0 | 111,76% | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | | 116 | 122 | | 7 | 3 | 5,17% | -57,14% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | | 844 | 1092 | | 53 | 1 | 29,38% | -98,11% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | | 306 | 259 | | 17 | 13 | -15,36% | -23,53% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | | 326 | 492 | | 19 | 30 | 50,92% | 57,89% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | | 244 | 329 | | 6 | 7 | 34,84% | 16,67% |
| 7 | Düngemittel | | 290 | 290 | | 13 | 14 | 0,00% | 7,69% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | | 51 | 45 | | 2 | 0 | -11,76% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | | 25 | 8 | | 3 | 4 | -68,00% | 33,33% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |
| | INSGESAMT | 278465 | 302040 | 306156 | 89935 | 97150 | 97516 | 1,36% | 0,38% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 11453 | 12045 | 11600 | 6148 | 5982 | 7028 | -3,69% | 17,47% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 16933 | 18868 | 19231 | 7732 | 7916 | 8041 | 1,92% | 1,58% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 31239 | 34554 | 31897 | 10475 | 12232 | 12047 | -7,69% | -1,51% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 40802 | 43454 | 43468 | 14079 | 14440 | 14705 | 0,03% | 1,84% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 42675 | 46120 | 43770 | 11372 | 12340 | 11770 | -5,10% | -4,62% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 18981 | 21530 | 21180 | 5592 | 6288 | 6058 | -1,63% | -3,67% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 42876 | 44545 | 43453 | 14700 | 15785 | 15027 | -2,45% | -4,80% |
| 7 | Düngemittel | 12694 | 12730 | 13211 | 3794 | 4004 | 3858 | 3,78% | -3,65% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 27008 | 29664 | 31837 | 6535 | 7093 | 7386 | 7,33% | 4,13% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 33804 | 38530 | 46509 | 9508 | 11070 | 11598 | 20,71% | 4,77% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 24041 | 27419 | 34202 | 8002 | 8888 | 10765 | 24,74% | 21,11% |

Diese Angaben wurden von EUROSTAT geliefert, ähnliche Angaben gibt es für 2003 nicht

**Tabelle OM8 - GESAMTER GÜTERVERKEHR
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 2004 /2005 | |
|------------|---|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|------------------|---------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | mio TKM |
| | | 1000 t | | | 1000000 TKM | | | % | |
| | SCHWEIZ | 7006 | 7051 | 7053 | 49 | 49 | 57 | 0,03% | 15,49% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 379 | 351 | 221 | 3 | 2 | 2 | -37,04% | -18,60% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 444 | 422 | 404 | 3 | 3 | 3 | -4,27% | 1,56% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 87 | 174 | 98 | 1 | 1 | 1 | -43,68% | -17,90% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 3544 | 3380 | 3607 | 25 | 24 | 29 | 6,72% | 22,57% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 171 | 165 | 107 | 1 | 1 | 1 | -35,15% | -13,42% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 793 | 833 | 753 | 6 | 6 | 6 | -9,60% | 2,90% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 422 | 478 | 552 | 3 | 3 | 4 | 15,48% | 19,55% |
| 7 | Düngemittel | 162 | 158 | 185 | 1 | 1 | 2 | 17,09% | 80,83% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 787 | 848 | 899 | 6 | 6 | 7 | 6,01% | 17,92% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 217 | 242 | 227 | 2 | 2 | 2 | -6,20% | 18,06% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 164 | 195 | 206 | 1 | 1 | 2 | 5,64% | 46,52% |
| | FRANKREICH | 65347 | 68955 | 70063 | 8307 | 8686 | 9201 | 1,61% | 5,93% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 8587 | 8622 | 9453 | 1524 | 1463 | 1708 | 9,64% | 16,75% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 3054 | 3328 | 3288 | 463 | 479 | 494 | -1,20% | 3,13% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 5148 | 6461 | 6132 | 643 | 765 | 800 | -5,09% | 4,58% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 9358 | 9241 | 9714 | 1064 | 1025 | 1111 | 5,12% | 8,39% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2713 | 2971 | 2701 | 265 | 316 | 314 | -9,09% | -0,63% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 3003 | 3175 | 3009 | 510 | 541 | 488 | -5,23% | -9,80% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 25737 | 26281 | 26597 | 2500 | 2572 | 2763 | 1,20% | 7,43% |
| 7 | Düngemittel | 1237 | 1392 | 1484 | 215 | 234 | 222 | 6,61% | -5,13% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 2847 | 3287 | 3050 | 498 | 595 | 531 | -7,21% | -10,76% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 3663 | 4197 | 4635 | 625 | 696 | 770 | 10,44% | 10,63% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 3341 | 3897 | 4399 | 561 | 641 | 703 | 12,88% | 9,67% |
| | DEUTSCHLAND | 220000 | 235862 | 236766 | 58155 | 63668 | 64096 | 0,38% | 0,67% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 9169 | 8697 | 11062 | 4117 | 3907 | 5227 | 27,19% | 33,79% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 14770 | 15529 | 15430 | 5526 | 5992 | 6112 | -0,64% | 2,00% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 30748 | 34107 | 33704 | 7696 | 8664 | 8566 | -1,18% | -1,13% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 37178 | 38609 | 38818 | 10270 | 10540 | 10657 | 0,54% | 1,11% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 35228 | 38055 | 35761 | 5958 | 6767 | 6271 | -6,03% | -7,33% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 11943 | 12729 | 13038 | 3576 | 3997 | 3897 | 2,43% | -2,50% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 42228 | 45103 | 43906 | 9464 | 10697 | 10082 | -2,65% | -5,75% |
| 7 | Düngemittel | 6100 | 6427 | 6111 | 2469 | 2709 | 2591 | -4,92% | -4,36% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 15891 | 17346 | 18111 | 3741 | 4107 | 4192 | 4,41% | 2,07% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 16745 | 19260 | 20825 | 5338 | 6288 | 6501 | 8,13% | 3,39% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 15166 | 17540 | 19033 | 4987 | 5912 | 6123 | 8,51% | 3,57% |

**Tabelle OM8 - GESAMTER GÜTERVERKEHR
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 2004 /2005 | |
|------------|---|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|------------------|----------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | Mio tkm |
| | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | | % | |
| | NIEDERLANDE | 304479 | 328170 | 324281 | 40870 | 43565 | 43064 | -1,19% | -1,15% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 9527 | 9820 | 7807 | 1492 | 1507 | 1127 | -20,50% | -25,22% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 17736 | 19015 | 19149 | 2564 | 2668 | 2835 | 0,70% | 6,26% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 26570 | 30312 | 27909 | 3837 | 4404 | 4135 | -7,93% | -6,11% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 50953 | 56089 | 57097 | 6736 | 7169 | 7323 | 1,80% | 2,15% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 36807 | 39211 | 37237 | 4954 | 5347 | 5044 | -5,03% | -5,67% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 9526 | 11576 | 11947 | 1572 | 1849 | 1955 | 3,20% | 5,73% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 85115 | 84846 | 79988 | 10171 | 9979 | 9282 | -5,73% | -6,98% |
| 7 | Düngemittel | 6523 | 6522 | 6203 | 1226 | 1230 | 1172 | -4,89% | -4,72% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 24328 | 26155 | 27732 | 3627 | 3873 | 4120 | 6,03% | 6,38% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 37394 | 44624 | 49212 | 4691 | 5539 | 6071 | 10,28% | 9,60% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 29939 | 32579 | 47279 | 3601 | 3864 | 5782 | 45,12% | 49,64% |
| | BELGIEN (*) | 137755 | 147765 | 148420 | 8300 | 8460 | 8411 | 0,44% | -0,58% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 5493 | 5414 | 5509 | 445 | 423 | 430 | 1,75% | 1,65% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 5740 | 5248 | 5273 | 261 | 248 | 249 | 0,48% | 0,40% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 11438 | 13668 | 13650 | 896 | 1001 | 986 | -0,13% | -1,50% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 23579 | 26126 | 26109 | 1078 | 1115 | 1095 | -0,07% | -1,79% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 8991 | 10438 | 10542 | 904 | 790 | 793 | 1,00% | 0,38% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 6192 | 8153 | 8233 | 436 | 480 | 484 | 0,98% | 0,83% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 37262 | 38260 | 38220 | 2802 | 2898 | 2868 | -0,10% | -1,04% |
| 7 | Düngemittel | 6054 | 5638 | 5673 | 459 | 450 | 453 | 0,62% | 0,67% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 13510 | 13559 | 13706 | 567 | 549 | 548 | 1,08% | -0,18% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 19496 | 21261 | 21505 | 452 | 506 | 505 | 1,15% | -0,20% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 15082 | 8760 | 8924 | 249 | 148 | 150 | 1,87% | 1,35% |
| | ÖSTERREICH | 10741 | 9074 | 9338 | 2277 | 1747 | 1781 | 2,91% | 1,95% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 901 | 696 | 946 | 236 | 124 | 229 | 35,92% | 84,68% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 1610 | 829 | 889 | 482 | 198 | 221 | 7,24% | 11,62% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 69 | 148 | 177 | 16 | 33 | 30 | 19,59% | -9,09% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 2007 | 1944 | 2004 | 344 | 314 | 276 | 3,09% | -12,10% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2621 | 2827 | 3041 | 548 | 582 | 631 | 7,57% | 8,42% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 1080 | 864 | 576 | 263 | 185 | 103 | -33,33% | -44,32% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 1078 | 602 | 635 | 89 | 92 | 87 | 5,48% | -5,43% |
| 7 | Düngemittel | 1050 | 966 | 885 | 201 | 164 | 147 | -8,39% | -10,37% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 79 | 76 | 62 | 21 | 19 | 17 | -18,42% | -10,53% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 246 | 122 | 123 | 77 | 36 | 40 | 0,82% | 11,11% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |

(*) : die Angaben in Bezug zu den belgischen Güterverkehr im Jahr 2005 beruhen auf einer vom Sekretariat durchgeführten Estimation

**Tabelle OM8 - GESAMTER GÜTERVERKEHR
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| VST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 2004 /2005 | |
|------------|---|-------------|--------------|--------------|----------------------------|------------|------------|------------------|----------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | Mio tkm |
| | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | | % | |
| | LUXEMBURG (*) | 9690 | 11180 | 10285 | <i>Nicht von Bedeutung</i> | | | -8,00% | |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 1656 | 1853 | 1705 | | | | | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 760 | 882 | 811 | | | | -8,00% | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 3028 | 4029 | 3707 | | | | -8,00% | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 438 | 480 | 442 | | | | -8,00% | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 1596 | 1554 | 1430 | | | | -8,00% | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 871 | 854 | 786 | | | | -8,00% | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 1064 | 1133 | 1042 | | | | -8,00% | |
| 7 | Düngemittel | 223 | 333 | 306 | | | | -8,00% | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 21 | 50 | 46 | | | | -8,00% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 33 | 12 | 11 | | | | -8,00% | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | | | | | |
| | UNGARN | 3859 | 4209 | 5012 | 651 | 712 | 839 | 19,08% | 17,84% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 699 | 813 | 1857 | 130 | 142 | 295 | 128,41% | 107,75% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 1067 | 1101 | 1064 | 180 | 198 | 200 | -3,36% | 1,01% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 97 | 185 | 181 | 17 | 30 | 34 | -2,16% | 13,33% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 961 | 875 | 1174 | 136 | 116 | 167 | 34,17% | 43,97% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 170 | 148 | 65 | 25 | 25 | 12 | -56,08% | -52,00% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 530 | 666 | 361 | 106 | 139 | 74 | -45,80% | -46,76% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 103 | 170 | 82 | 14 | 17 | 10 | -51,76% | -41,18% |
| 7 | Düngemittel | 181 | 170 | 143 | 37 | 32 | 27 | -15,88% | -15,63% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 4 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0,00% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 47 | 78 | 82 | 6 | 13 | 20 | 5,13% | 53,85% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |
| | TSCHECHISCHE REPUBLIK | 1183 | 1172 | 1613 | 46 | 45 | 62 | 37,63% | 37,78% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 207 | 27 | 327 | 11 | 1 | 12 | | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 204 | 282 | 353 | 6 | 9 | 9 | 25,18% | 0,00% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 8 | 19 | 10 | 0 | 0 | 0 | -47,37% | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 9 | 1 | 14 | 0 | 0 | 2 | | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 26 | 12 | 23 | 0 | 0 | 0 | 91,67% | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 610 | 623 | 708 | 23 | 26 | 29 | 13,64% | 11,54% |
| 7 | Düngemittel | 87 | 134 | 104 | 5 | 6 | 6 | -22,39% | 0,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 8 | 52 | 44 | 0 | 1 | 2 | -15,38% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 24 | 22 | 30 | 1 | 2 | 2 | 36,36% | 0,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |

(*) Schätzung für 2005

**Tabelle OM8 - GESAMTER GÜTERVERKEHR
AUF DEN WASSERSTRASSEN DER STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Leistung | | | Entw. 2004 /2005 | |
|------------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|----------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | 1000 t | Mio tkm |
| | | 1000 t | | | 1000000 tkm | | | % | |
| | SLOWAKISCHE REPUBLIK (*) | | 2606 | 2184 | | 71 | 71 | 16,19% | 0,00% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | | 128 | 146 | | 8 | 9 | 14,06% | 12,50% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | | 163 | 127 | | 9 | 7 | 22,09% | -22,22% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | | 40 | 45 | | 2 | 2 | 12,50% | 0,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | | 836 | 608 | | 4 | 9 | 27,27% | 125,00% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | | 864 | 768 | | 28 | 25 | 11,11% | -10,71% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | | 80 | 66 | | 5 | 2 | 17,50% | -60,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | | 145 | 109 | | 6 | 8 | 24,83% | 33,33% |
| 7 | Düngemittel | | 297 | 257 | | 5 | 5 | 13,47% | 0,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | | 25 | 30 | | 0 | 0 | 20,00% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | | 28 | 28 | | 4 | 4 | 0,00% | 0,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |
| | POLEN (*) | | 7229 | 7139 | | 363 | 257 | -1,24% | -29,20% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | | 24 | 41 | | 0 | 0 | 70,83% | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | | 118 | 127 | | 7 | 3 | 7,63% | -57,14% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | | 1440 | 1774 | | 177 | 122 | 23,19% | -31,07% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | | 39 | 62 | | 0 | 1 | 58,97% | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | | 798 | 520 | | 81 | 25 | 34,84% | -69,14% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | | 442 | 563 | | 27 | 36 | 27,38% | 33,33% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | | 3533 | 3333 | | 37 | 40 | -5,66% | 8,11% |
| 7 | Düngemittel | | 519 | 342 | | 19 | 15 | 34,10% | -21,05% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | | 273 | 321 | | 6 | 4 | 17,58% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | | 43 | 56 | | 9 | 11 | 30,23% | 22,22% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | | | | | | | | |
| | INSGESAMT | 488506 | 527276 | 527814 | 118483 | 127366 | 127839 | 0,10% | 0,37% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 19865 | 19511 | 19459 | 7825 | 7577 | 9039 | -0,27% | 19,29% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 28488 | 31146 | 31123 | 9287 | 9811 | 10133 | -0,07% | 3,28% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 47583 | 52074 | 48712 | 13126 | 15077 | 14676 | -6,46% | -2,66% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 80315 | 88096 | 88556 | 19621 | 20307 | 20668 | 0,52% | 1,78% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 49424 | 54353 | 50852 | 12446 | 13937 | 13118 | -6,44% | -5,88% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 23111 | 26053 | 25722 | 6426 | 7229 | 7045 | -1,27% | -2,54% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 135603 | 139838 | 134394 | 25041 | 26327 | 25173 | -3,89% | -4,38% |
| 7 | Düngemittel | 16496 | 16908 | 16921 | 4566 | 4850 | 4640 | 0,08% | -4,33% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 39784 | 43696 | 46130 | 8532 | 9156 | 9421 | 5,57% | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 47837 | 55601 | 65945 | 11613 | 13095 | 13926 | 18,60% | 6,35% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 35221 | 40292 | 49757 | 9451 | 10566 | 12760 | 23,49% | 20,76% |

Diese Angaben werden Von EUROSTAT geliefert, für 2003 sind keine Angaben vorhanden

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|-------------|----------------|-------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Frankreich - Deutschland | 6995 | 7048 | 6577 | -6,68% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 802 | 853 | 612 | -28,25% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 1106 | 1120 | 970 | -13,39% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 78 | 75 | 111 | 48,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 977 | 932 | 1089 | 16,85% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 527 | 546 | 533 | -2,38% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 433 | 398 | 528 | 32,66% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 2558 | 2521 | 2059 | -18,33% |
| 7 | Düngemittel | 250 | 284 | 316 | 11,27% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 253 | 305 | 344 | 12,79% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 11 | 14 | 15 | 7,14% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 4 | 6 | 8 | 33,33% |
| | Frankreich - Belgien | 7474 | 9846 | 9265 | -5,90% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 1091 | 1390 | 1436 | 3,31% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 534 | 742 | 707 | -4,72% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 942 | 1505 | 1059 | -29,63% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 601 | 470 | 457 | -2,77% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 614 | 848 | 728 | -14,15% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 764 | 1176 | 971 | -17,43% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 1537 | 1847 | 2067 | 11,91% |
| 7 | Düngemittel | 330 | 425 | 358 | -15,76% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 307 | 322 | 339 | 5,28% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 754 | 1121 | 1143 | 1,96% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 743 | 1092 | 1111 | 1,74% |
| | Frankreich - Niederlande | 9715 | 8898 | 8800 | -1,10% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 1983 | 2026 | 2089 | 3,11% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 563 | 412 | 480 | 16,50% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 2271 | 2332 | 2157 | -7,50% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 721 | 626 | 808 | 29,07% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 857 | 725 | 667 | -8,00% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 277 | 197 | 201 | 2,03% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 1867 | 1363 | 1222 | -10,34% |
| 7 | Düngemittel | 310 | 303 | 314 | 3,63% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 587 | 630 | 634 | 0,63% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 279 | 284 | 228 | -19,72% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 177 | 208 | 205 | -1,44% |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|------------|----------------|------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Frankreich - Luxemburg | 260 | 220 | 92 | -58,18% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 1 | 1 | 0 | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 0 | 0 | 0 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2 | 6 | 2 | -66,67% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 7 | 2 | 0 | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 250 | 210 | 89 | -57,62% |
| 7 | Düngemittel | 0 | 1 | 1 | 0,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 0 | 0 | 0 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Frankreich - Schweiz | 871 | 973 | 822 | -15,52% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 49 | 75 | 47 | -37,33% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 4 | 6 | 2 | -66,67% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 0 | 0 | 0 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 223 | 155 | 134 | -13,55% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 0 | 0 | 1 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 5 | 14 | 9 | -35,71% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 581 | 716 | 618 | -13,69% |
| 7 | Düngemittel | 3 | 0 | 5 | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 1 | 2 | 2 | 0,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 5 | 5 | 4 | -20,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 5 | 5 | 4 | -20,00% |
| | Frankreich - Österreich | 26 | 9 | 2 | -77,78% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 11 | 1 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 1 | 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 | 8 | 2 | -75,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 0 | 0 | 0 | |
| 7 | Düngemittel | 1 | 0 | 0 | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 13 | 0 | 0 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 13 | 0 | 0 | |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|--------------|----------------|--------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Frankreich - übrige Staaten | 1 | 6 | 7 | 16,67% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 2 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 0 | 4 | 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 | 7 | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 1 | 0 | 0 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Belgien - Deutschland | 25965 | 27303 | 27734 | 1,58% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 894 | 908 | 776 | -14,54% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 786 | 804 | 769 | -4,35% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 1479 | 1860 | 2580 | 38,71% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 5049 | 4416 | 3861 | -12,57% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 822 | 1119 | 667 | -40,39% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 3296 | 3054 | 3426 | 12,18% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 3936 | 4746 | 4219 | -11,10% |
| 7 | Düngemittel | 1600 | 1509 | 1482 | -1,79% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 3050 | 3220 | 3550 | 10,25% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 5053 | 5667 | 6404 | 13,01% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 4809 | 5461 | 6148 | 12,58% |
| | Belgien - Niederlande | 57675 | 62843 | 64236 | 2,22% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 1342 | 1695 | 628 | -62,95% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 2201 | 2497 | 2842 | 13,82% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 3101 | 3792 | 3726 | -1,74% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 13409 | 16000 | 15518 | -3,01% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 4836 | 4043 | 3809 | -5,79% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 1476 | 1441 | 1903 | 32,06% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 13331 | 12463 | 13308 | 6,78% |
| 7 | Düngemittel | 971 | 896 | 904 | 0,89% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 5199 | 5859 | 6176 | 5,41% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 11809 | 14157 | 15422 | 8,94% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 9546 | 9296 | 15167 | 63,16% |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|-------------|----------------|-------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Belgien - Luxemburg | 633 | 651 | 550 | -15,51% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 0 | 0 | 0 | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 0 | 5 | 0 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 311 | 344 | 271 | -21,22% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 116 | 152 | 55 | -63,82% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 74 | 50 | 62 | 24,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 52 | 12 | 87 | 625,00% |
| 7 | Düngemittel | 80 | 88 | 75 | -14,77% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 0 | 0 | 0 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Belgien - Schweiz | 4480 | 4222 | 3510 | -16,86% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 186 | 228 | 101 | -55,70% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 197 | 174 | 142 | -18,39% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 54 | 25 | 17 | -32,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 1426 | 914 | 706 | -22,76% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2 | 2 | 4 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 269 | 484 | 407 | -15,91% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 99 | 159 | 151 | -5,03% |
| 7 | Düngemittel | 93 | 112 | 93 | -16,96% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 14 | 9 | 2 | -77,78% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 2140 | 2115 | 1887 | -10,78% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 2140 | 2115 | 1887 | -10,78% |
| | Belgien - Österreich | 466 | 484 | 459 | -5,17% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 71 | 4 | 10 | 150,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 22 | 17 | 27 | 58,82% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 0 | 0 | 0 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 1 | 11 | 2 | -81,82% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 4 | 0 | 1 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 268 | 373 | 356 | -4,56% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 22 | 13 | 11 | -15,38% |
| 7 | Düngemittel | 33 | 30 | 29 | -3,33% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 4 | 6 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 41 | 30 | 23 | -23,33% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 34 | 34 | 21 | -38,24% |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|-------------|----------------|-------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Belgien - übrige Staaten | 21 | 27 | 20 | -25,93% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 20 | 2 | 4 | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 0 | 0 | 0 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 0 | 15 | 2 | -86,67% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 0 | 6 | 10 | 66,67% |
| 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 | 1 | 4 | 4 | 0,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 1 | 4 | 4 | 0,00% |
| | Niederlande - Luxemburg | 265 | 433 | 484 | 11,78% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 1 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 0 | 0 | 1 | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 27 | 34 | 25 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 122 | 248 | 348 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 3 | 6 | 10 | 66,67% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 34 | 50 | 43 | -14,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 36 | 37 | 21 | -43,24% |
| 7 | Düngemittel | 39 | 42 | 28 | -33,33% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 2 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 4 | 15 | 6 | -60,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 6 | 2 | |
| | Niederlande - Schweiz | 3957 | 3775 | 3664 | -2,94% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 90 | 63 | 45 | -28,57% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 270 | 208 | 202 | -2,88% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 51 | 132 | 105 | -20,45% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 2089 | 1789 | 1803 | 0,78% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 16 | 27 | 11 | -59,26% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 199 | 264 | 234 | -11,36% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 106 | 129 | 111 | -13,95% |
| 7 | Düngemittel | 101 | 90 | 111 | 23,33% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 440 | 503 | 545 | 8,35% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 595 | 570 | 497 | -12,81% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 471 | 546 | 471 | -13,74% |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|--------------|----------------|---------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Niederlande - Österreich | 889 | 1125 | 1098 | -2,40% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 50 | 16 | 32 | 100,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 137 | 146 | 164 | 12,33% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 4 | 15 | 14 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 25 | 58 | 80 | 37,93% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 489 | 556 | 524 | -5,76% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 38 | 45 | 87 | 93,33% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 73 | 144 | 85 | -40,97% |
| 7 | Düngemittel | 16 | 34 | 36 | 5,88% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 27 | 40 | 27 | -32,50% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 30 | 71 | 49 | -30,99% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 12 | 56 | 39 | -30,36% |
| | Niederlande - Deutschland | 93555 | 107735 | 104858 | -2,67% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 1832 | 1745 | 2223 | 27,39% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 5739 | 6399 | 6573 | 2,72% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 14927 | 16985 | 15117 | -11,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 11084 | 12435 | 13411 | 7,85% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 26836 | 29849 | 28612 | -4,14% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 2500 | 3840 | 3276 | -14,69% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 15033 | 16905 | 15951 | -5,64% |
| 7 | Düngemittel | 1462 | 1665 | 1495 | -10,21% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 7680 | 8774 | 8888 | 1,30% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 6462 | 9138 | 9312 | 1,90% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 5569 | 8200 | 8746 | 6,66% |
| | Niederlande - Übrige Staaten | 1650 | 1538 | 1280 | -16,78% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 1781 | 1601 | 1607 | 0,37% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 3052 | 3973 | 3981 | 0,20% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 7212 | 6709 | 5711 | -14,88% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 1978 | 1868 | 1971 | 5,51% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 4018 | 4549 | 5063 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 6007 | 6334 | 6620 | 4,52% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 2152 | 2002 | 2025 | 1,15% |
| 7 | Düngemittel | 5499 | 5126 | 5907 | 15,24% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 9138 | 9725 | 11063 | 13,76% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 5794 | 4417 | 10613 | 140,28% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 226 | 30 | 3 | -90,00% |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|----------|----------------|----------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | 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 OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|-------------|----------------|-------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Deutschland - Luxemburg | 630 | 564 | 453 | -19,68% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 1 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 0 | 0 | 1 | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 58 | 0 | 1 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 268 | 247 | 4 | -98,38% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 8 | 13 | 180 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 281 | 291 | 3 | -98,97% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 7 | 7 | 256 | |
| 7 | Düngemittel | 6 | 3 | 5 | 66,67% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 2 | 2 | 2 | 0,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 0 | 0 | 1 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Deutschland - Österreich | 1401 | 1472 | 1644 | 11,68% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 212 | 385 | 446 | 15,84% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 157 | 190 | 160 | -15,79% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 1 | 2 | 1 | -50,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 80 | 66 | 66 | 0,00% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 300 | 260 | 310 | 19,23% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 68 | 40 | 78 | 95,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 122 | 135 | 115 | -14,81% |
| 7 | Düngemittel | 445 | 382 | 456 | 19,37% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 2 | 5 | 5 | 0,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 14 | 7 | 7 | 0,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 4 | 5 | 5 | 0,00% |
| | Deutschland - Schweiz | 1231 | 1516 | 1568 | 3,43% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 14 | 18 | 20 | 11,11% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 26 | 18 | 29 | 61,11% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 2 | 3 | 4 | 33,33% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 539 | 854 | 886 | 3,75% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 154 | 129 | 105 | -18,60% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 190 | 181 | 155 | -14,36% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 133 | 129 | 196 | 51,94% |
| 7 | Düngemittel | 25 | 33 | 44 | 33,33% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 91 | 91 | 86 | -5,49% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 57 | 60 | 43 | -28,33% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 10 | 11 | 9 | -18,18% |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|-------------|-------------|-------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | |
| | | | 1000 t | | |
| | Deutschland - Polen | 2565 | 2094 | 2161 | 3,20% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 29 | 5 | 29 | 480,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 75 | 114 | 118 | 3,51% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 930 | 864 | 1043 | 20,72% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 291 | 305 | 216 | -29,18% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 467 | 225 | 281 | 24,89% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 340 | 182 | 165 | -9,34% |
| 7 | Düngemittel | 225 | 287 | 244 | -14,98% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 117 | 46 | 29 | -36,96% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 91 | 66 | 36 | -45,45% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 1 | 0 | |
| | Deutschland - Tcheschien | 674 | 605 | 908 | 50,08% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 132 | 21 | 172 | 719,05% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 349 | 330 | 528 | 60,00% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 6 | 11 | 4 | -63,64% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 1 | 1 | 2 | 100,00% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 6 | 3 | 3 | 0,00% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 10 | 5 | 17 | 240,00% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 20 | 31 | 15 | -51,61% |
| 7 | Düngemittel | 133 | 169 | 139 | -17,75% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 2 | 14 | 11 | -21,43% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 15 | 20 | 17 | -15,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 7 | 5 | 2 | -60,00% |
| | Deutschland - Slowakien | 498 | 462 | 445 | -3,68% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 14 | 13 | 52 | 300,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 67 | 70 | 85 | 21,43% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 1 | 0 | 2 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 65 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2 | 0 | 0 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 84 | 89 | 64 | -28,09% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 13 | 18 | 1 | -94,44% |
| 7 | Düngemittel | 244 | 269 | 233 | -13,38% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 8 | 2 | 8 | 300,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 0 | 1 | 0 | -100,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|-------------|-------------|-------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | |
| | Deutschland - Ungarn | 1160 | 1318 | 1256 | -4,70% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 294 | 253 | 336 | 32,81% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 470 | 556 | 495 | -10,97% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 5 | 4 | 6 | 50,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 137 | 168 | 210 | 25,00% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 3 | 2 | 0 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 219 | 293 | 154 | -47,44% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 10 | 11 | 8 | -27,27% |
| 7 | Düngemittel | 4 | 7 | 19 | 171,43% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 3 | 1 | 2 | 100,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 15 | 23 | 26 | 13,04% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Deutschland - Übrige | 2502 | 3289 | 3351 | 1,89% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 52 | 45 | 63 | 40,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 147 | 169 | 181 | 7,10% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 8 | 23 | 47 | 104,35% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 46 | 64 | 60 | -6,25% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 67 | 53 | 50 | -5,66% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 1472 | 1946 | 1850 | -4,93% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 105 | 184 | 246 | 33,70% |
| 7 | Düngemittel | 40 | 90 | 89 | -1,11% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 36 | 45 | 50 | 11,11% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 529 | 670 | 715 | 6,72% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 269 | 325 | 360 | 10,77% |
| | Niederlande - Polen | 26 | 33 | 76 | 130,30% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 6 | 3 | 3 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 2 | 3 | 8 | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 0 | 2 | 6 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 2 | 2 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2 | 0 | 2 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 7 | 9 | 8 | -11,11% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 0 | 1 | 5 | |
| 7 | Düngemittel | 0 | 0 | 2 | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 6 | 11 | 35 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 1 | 2 | 7 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 1 | 2 | |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|------------|----------------|------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Niederlande - Tcheschien | 155 | 40 | 33 | -17,50% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 8 | 2 | 11 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 73 | 12 | 8 | -33,33% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 3 | 2 | 0 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 18 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 9 | 13 | 9 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 1 | 0 | 0 | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 30 | 3 | 2 | -33,33% |
| 7 | Düngemittel | 7 | 1 | 1 | 0,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 5 | 4 | 1 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 1 | 3 | 1 | -66,67% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 1 | |
| | Niederlande - Sowakien | 1 | 108 | 131 | 21,30% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 3 | 42 | 1300,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 0 | 47 | 48 | 2,13% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 1 | 0 | 0 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 21 | 11 | -47,62% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 0 | 1 | 1 | 0,00% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 0 | 26 | 19 | -26,92% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 0 | 1 | 2 | 100,00% |
| 7 | Düngemittel | 0 | 3 | 3 | 0,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 3 | #DIV/0! |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 0 | 6 | 2 | -66,67% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 5 | 1 | |
| | Niederlande - Ungarn | 500 | 519 | 634 | 22,16% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 29 | 58 | 132 | 127,59% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 430 | 372 | 395 | 6,18% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 1 | 16 | 37 | 131,25% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 4 | 0 | -100,00% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 3 | 4 | 11 | 175,00% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 8 | 38 | 25 | -34,21% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 9 | 2 | 8 | 300,00% |
| 7 | Düngemittel | 13 | 11 | 12 | 9,09% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 2 | 1 | 2 | 100,00% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 5 | 13 | 12 | -7,69% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 1 | 7 | 6 | |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|-----------|----------------|-----------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Belgien - Polen | 44 | 22 | 30 | 36,36% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 0 | 0 | 0 | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 3 | 0 | 5 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 13 | 7 | 18 | 157,14% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 16 | 14 | 4 | -71,43% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 1 | 0 | 0 | |
| 7 | Düngemittel | 6 | 1 | 2 | 100,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 3 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 2 | 0 | 1 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Belgien - Tschchien | 15 | 17 | 12 | -29,41% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 0 | 0 | 0 | |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 6 | 15 | 4 | -73,33% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 2 | 0 | 0 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 1 | 0 | 0 | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 0 | 0 | 4 | |
| 7 | Düngemittel | 2 | 0 | 0 | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 4 | 2 | 4 | 100,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Belgien - Slowakien | 66 | 76 | 62 | -18,42% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 4 | 0 | 2 | |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 14 | 25 | 27 | 8,00% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 0 | 0 | 0 | |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 0 | 0 | 2 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 46 | 38 | 8 | -78,95% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 0 | 2 | 9 | 350,00% |
| 7 | Düngemittel | 2 | 7 | 4 | -42,86% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 0 | 4 | 10 | 150,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|-------------|----------------|-------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 1000 t | 2005 | |
| | Belgien - Ungarn | 234 | 229 | 91 | -60,26% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 20 | 6 | 9 | 50,00% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 85 | 33 | 44 | 33,33% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 11 | 7 | 0 | -100,00% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 0 | 0 | 0 | |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 88 | 162 | 28 | -82,72% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 6 | 6 | 5 | -16,67% |
| 7 | Düngemittel | 0 | 4 | 3 | -25,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 24 | 11 | 2 | -81,82% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Luxemburg - übrige Staaten | 90 | 67 | 276 | 311,94% |
| 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 | 136 | |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 86 | 67 | 27 | -59,70% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 4 | 0 | 31 | |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 0 | 0 | 44 | |
| 7 | Düngemittel | 0 | 0 | 38 | |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 0 | 0 | 0 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Österreich - Ungarn | 1159 | 1160 | 1157 | -0,26% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 100 | 148 | 105 | -29,05% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 30 | 17 | 14 | -17,65% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 17 | 19 | 30 | 57,89% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 752 | 632 | 786 | 24,37% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 1 | 5 | 3 | -40,00% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 31 | 109 | 43 | -60,55% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 86 | 56 | 55 | -1,79% |
| 7 | Düngemittel | 122 | 156 | 114 | -26,92% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 9 | 9 | 2 | -77,78% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 11 | 9 | 5 | -44,44% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |

**Tabelle OM9 : GÜTERWECHSELVERKEHR AUF DEN
BINNENWASSERSTRASSEN ZWISCHEN DEN STAATEN**

| NST Nr. | Land Güterkategorie | Menge | | | Entw. 05/04 1000 t % |
|------------|---|---------------|---------------|---------------|----------------------------|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | |
| | Österreich - Slowakische Republik | 1573 | 1728 | 1385 | -19,85% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 17 | 21 | 3 | -85,71% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 24 | 19 | 18 | -5,26% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 30 | 31 | 16 | -48,39% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 683 | 830 | 635 | -23,49% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 778 | 774 | 696 | -10,08% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 20 | 26 | 15 | -42,31% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 14 | 11 | 2 | -81,82% |
| 7 | Düngemittel | 3 | 16 | 0 | -100,00% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 0 | 0 | 0 | |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 4 | 0 | 0 | |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Österreich - andere Donaustaaten | 4062 | 4819 | 3744 | -22,31% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 340 | 455 | 569 | 25,05% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 351 | 388 | 208 | -46,39% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 10 | 86 | 69 | -19,77% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 195 | 299 | 213 | -28,76% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 1808 | 2041 | 1448 | -29,05% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 321 | 302 | 262 | -13,25% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 347 | 499 | 291 | -41,68% |
| 7 | Düngemittel | 629 | 686 | 642 | -6,41% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 22 | 38 | 29 | -23,68% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 39 | 25 | 13 | -48,00% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 0 | 0 | 0 | |
| | Insgesamt | 278465 | 302040 | 306156 | 1,36% |
| 0 | Landwirtschaftliche Erzeugnisse | 11453 | 12045 | 11600 | -3,69% |
| 1 | Nahrungs- u. Futtermittel | 16933 | 18868 | 19231 | 1,92% |
| 2 | Feste mineralische Brennstoffe | 31239 | 34554 | 31897 | -7,69% |
| 3 | Erdöl, Mineralölerzeugnisse | 40802 | 43454 | 43468 | 0,03% |
| 4 | Erze u. Metallabfälle | 42675 | 46120 | 43770 | -5,10% |
| 5 | Eisen, Stahl u. Ne-Metalle | 18981 | 21530 | 21180 | -1,63% |
| 6 | Steine, Erden u. Baustoffe | 42876 | 44545 | 43453 | -2,45% |
| 7 | Düngemittel | 12694 | 12730 | 13211 | 3,78% |
| 8 | Chemische Erzeugnisse | 27008 | 29664 | 31837 | 7,33% |
| 9 | Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren | 33804 | 38530 | 46509 | 20,71% |
| 99 | darunter besondere Transportgüter | 24041 | 27419 | 34202 | 24,74% |

**Tabelle OM10 : Containertransporte auf dem Rhein und den
mit dem Rhein verbundenen Wasserstraßen in TEU**

(Basiert auf umschäge in den
wichtigsten Häfen)

| <i>Rheinverkehr</i> | insgesamt | Einfuhr | | | Ausfuhr | | |
|----------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | insgesamt | leer | beladen | insgesamt | leer | beladen |
| Niederrhein | | | | | | | |
| 02 | 444783 | 211157 | 102666 | 108491 | 233626 | 49578 | 184048 |
| 03 | 537779 | 260870 | 127330 | 133540 | 276909 | 70132 | 206777 |
| 04 | 613685 | 295794 | 145695 | 150099 | 317891 | 75169 | 242722 |
| 05 | 669125 | 336414 | 170753 | 165661 | 332711 | 72930 | 259781 |
| Entwicklung (2005 / 2004) | 9,03 | 13,73 | 17,20 | 10,37 | 4,66 | -2,98 | 7,03 |
| Mittelrhein | | | | | | | |
| 02 | 649625 | 316482 | 179607 | 136875 | 333143 | 38998 | 294145 |
| 03 | 696486 | 339560 | 185248 | 154312 | 356926 | 40303 | 316623 |
| 04 | 862395 | 426193 | 242824 | 183369 | 436202 | 45346 | 390856 |
| 05 | 1005651 | 517603 | 313810 | 203793 | 488048 | 117743 | 370305 |
| Entwicklung (2005 / 2004) | 16,61 | 21,45 | 29,23 | 11,14 | 11,89 | 159,65 | -5,26 |
| Oberrhein | | | | | | | |
| 02 | 227935 | 115112 | 78382 | 36730 | 112823 | 19994 | 92829 |
| 03 | 246451 | 120911 | 78878 | 42033 | 125540 | 21533 | 104007 |
| 04 | 292628 | 138218 | 93240 | 44978 | 154410 | 21815 | 132595 |
| 05 | 270089 | 129149 | 79711 | 49438 | 140940 | 22536 | 118404 |
| Entwicklung (2005 / 2004) | -7,70 | -6,56 | -14,51 | 9,92 | -8,72 | 3,31 | -10,70 |
| 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 |
| insgesamt 05 | 1944865 | 983166 | 564274 | 418892 | 961699 | 213209 | 748490 |
| Entwicklung (2005 / 2004) | 9,96 | 14,29 | 17,13 | 10,69 | 5,86 | 49,80 | -2,31 |

| <i>Beförderungen im Deltagebiet</i> | insgesamt | Einfuhr | | | Ausfuhr | | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | insgesamt | leer | beladen | insgesamt | leer | beladen |
| Belgien / Niederlande | | | | | | | |
| 04 | 826005 | 379514 | | | 446491 | | |
| 05 | 849926 | 370928 | | | 478998 | | |
| Entwicklung (2005 / 2004) | 2,90 | -2,26 | | | 7,28 | | |
| Frankreich / Belgien | | | | | | | |
| 04 | 92531 | 41656 | 23971 | 17685 | 50875 | 4221 | 46654 |
| 05 | 90241 | 39907 | 27993 | 11914 | 50334 | 4357 | 45977 |
| Entwicklung (2005 / 2004) | -2,47 | -4,20 | 16,78 | -32,63 | -1,06 | 3,22 | -1,45 |
| Frankreich / Niederlanden | | | | | | | |
| 04 | 38226 | 19230 | 12640 | 6590 | 18996 | 1652 | 17344 |
| 05 | 34046 | 20041 | 12829 | 7212 | 14005 | 1465 | 12540 |
| Entwicklung (2005 / 2004) | -10,93 | 4,22 | 1,50 | 9,44 | -26,27 | -11,32 | -27,70 |
| Total 04 | 956762 | 440400 | - | - | 516362 | - | - |
| Total 05 | 974213 | 430876 | - | - | 543337 | - | - |
| Entwicklung (2005 / 2004) | 1,82 | -2,16 | - | - | 5,22 | - | - |

Nationale Containertransporte in TEU

| | | insgesamt | leer | beladen |
|--------------------|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|
| Niederlande | | | | |
| | 04 | 706289 | | |
| | 05 | 746981 | | |
| | Entwicklung (2005 / 2004) | 5,76 | | |
| Deutschland | | | | |
| | 04 | 171812 | 68832 | 102980 |
| | 05 | 203709 | 97521 | 106188 |
| | Entwicklung (2005 / 2004) | 18,57 | 41,68 | 3,12 |
| Frankreich | | | | |
| | (Bassin du Rhône) 04 | 46412 | - | - |
| | 05 | 55807 | - | - |
| | Entwicklung (2005 / 2004) | 20,24% | - | - |
| | (Bassin de la Seine) 04 | 86358 | - | - |
| | 05 | 121584 | - | - |
| | Entwicklung (2005 / 2004) | 40,79% | - | - |
| | (Canaux du nord) 04 | 58146 | - | - |
| | 05 | 61709 | - | - |
| | Entwicklung (2005 / 2004) | 6,13% | - | - |

*