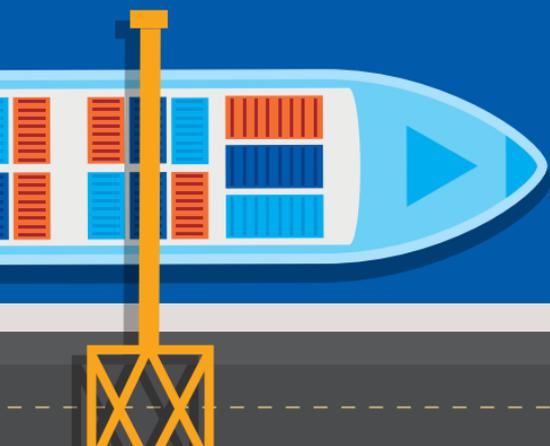


MARKET INSIGHT

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM

HERBST 2018



ZKR
ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



Market Insight
EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im
Herbst 2018

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



INHALTSVERZEICHNIS

01

GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN (S.5)

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

Güterverkehr in wichtigen europäischen
Binnenschiffahrtsländern **(S.10)**

Beförderungsmenge im Containertransport pro Land
(S.14)

Trockengut-, Flüssiggut- und Containertransport **(S.16)**

Wasserseitiger Umschlag in europäischen Häfen **(S.18)**

02

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.21)

Umsatzverteilung der Binnenschiffahrt in Europa
(S.22)

Umsatz der Binnenschiffahrt – Anteile von
Güterverkehr und Fahrgastbeförderung pro Land und
in der EU **(S.24)**

Vierteljährliche Umsatzentwicklung der
Binnenschiffahrt pro Land in Europa **(S.26)**

Frachtraten **(S.29)**

03

IM FOKUS: DIE NIEDERLANDE (S.31)

Unternehmen der Binnenschiffahrt in den
Niederlanden **(S.32)**

Informationsblatt Binnenschiffahrt in den
Niederlanden **(S.34)**

Güterverkehr der Binnenschiffahrt in den Niederlanden
nach Segment **(S.36)**

Hafen Rotterdam **(S.38)**



01

GÜTERVERKEHR AUF BINNEN- WASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN

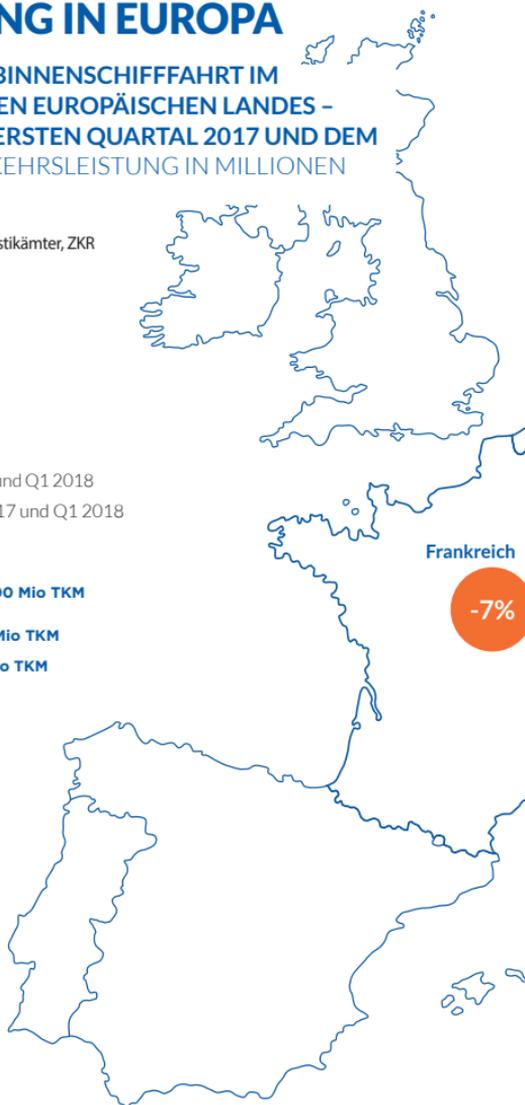
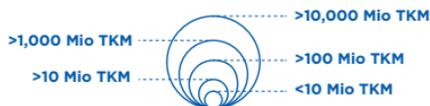
- Im ersten Quartal 2018 lag die Verkehrsleistung auf europäischen Binnenwasserstraßen bei 34,9 Mrd. TKM.
- Dies bedeutete eine Steigerung von 4 % im Vergleich zum Vorjahresquartal.

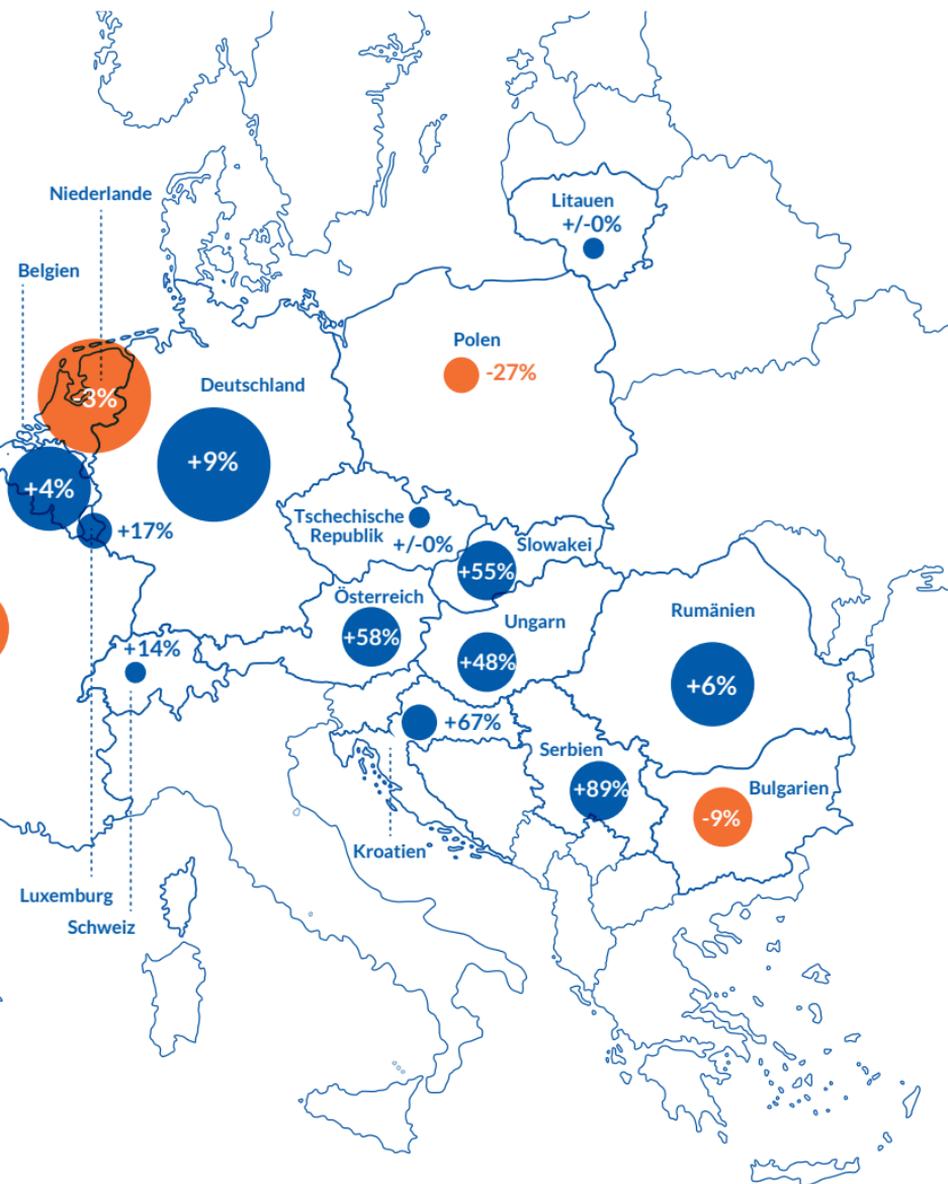
■ VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET DES JEWEILIGEN EUROPÄISCHEN LANDES – VERGLEICH ZWISCHEN DEM ERSTEN QUARTAL 2017 UND DEM ERSTEN QUARTAL 2018 (VERKEHRSLEISTUNG IN MILLIONEN TKM)

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave], Nationale Statistikämter, ZKR

- Anstieg des Verkehrs zwischen Q1 2017 und Q1 2018
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q1 2017 und Q1 2018



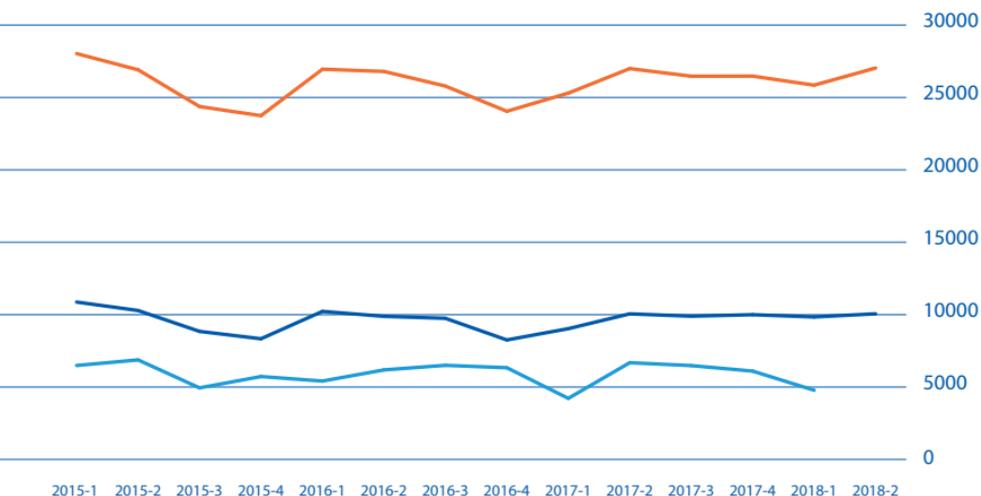


ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT AUF RHEIN UND DONAU (VERKEHRSLEISTUNG IN MIO. TKM)*

Quelle: Destatis, Eurostat [iww_go_qnave]

*Für das zweite Quartal 2018 enthält der Wert eine Schätzung für den belgischen Teil der Nord-Süd-Achse. Daten für die Donau waren für das zweite Quartal 2018 noch nicht verfügbar.

■ Traditioneller Rhein ■ Donau
■ Rhein, Zuflüsse und Nord-Süd-Achse



+4,3%

**WACHSTUMSRATE DER
VERKEHRSLEISTUNG AUF
DEM TRADITIONELLEN
RHEIN IM ERSTEN
HALBJAHR 2018**

- In der Reihe „Rhein, Zuflüsse und Nord-Süd-Achse“ besitzen der traditionelle Rhein einen Anteil von 38,1%, die Niederlande 45,5%, Belgien 11,1% und die Rheinzuflüsse (Mosel, Main, Neckar) zusammen 5,3%.¹
- Auf dem traditionellen Rhein betrug die Wachstumsrate der Verkehrsleistung zwischen dem ersten Quartal 2017 und dem ersten Quartal 2018 +9%, während die Ergebnisse im zweiten Quartal 2017 und 2018 auf demselben Niveau blieben.
- Auf der Mosel lag die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2018 um 8% höher als im Vorjahreszeitraum, und im zweiten Quartal 2018 betrug die entsprechende Rate +1%.
- Auf dem Main und Neckar betrug die Differenz zwischen dem ersten Quartal 2017 und dem ersten Quartal 2018 +55% (Main) und +5% (Neckar). Der Trend auf dem Main und dem Neckar war seit dem dritten Quartal 2017 allerdings eher rückläufig, wohingegen er auf der Mosel sehr positiv war.
- Auf der Donau bestehen 53% der Transportnachfrage aktuell aus Getreide und Eisenerzen. Das schlechte Ernteergebnis in der Donauregion im Jahr 2017 sorgte zu Beginn des Jahres 2018 für eine schwächere Transportnachfrage.

¹Berechnung für das erste Quartal 2018





- Die folgenden Abbildungen* stellen eine detaillierte vergleichende Analyse der wichtigsten Gütersegmente in Deutschland und Belgien dar.

Quelle: ZKR-Auswertung nach Daten von StatBel und Destatis

*Einheit: Mio. t

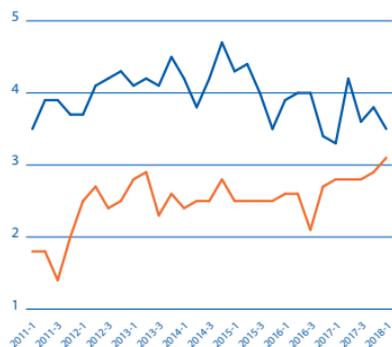
■ Deutschland

■ Belgien

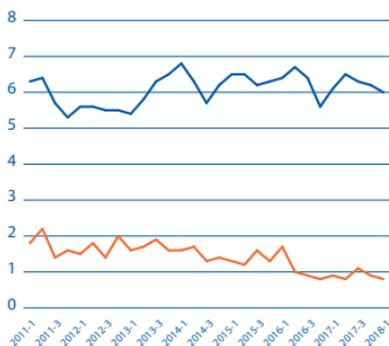
SANDE, STEINE UND BAUSTOFFE



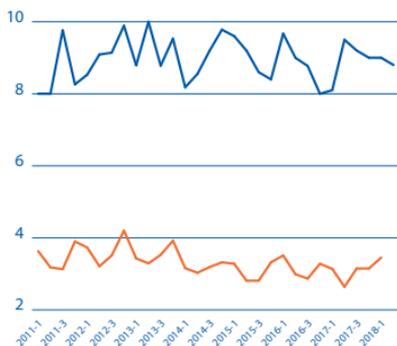
AGRARGÜTER



EISENERZE



MINERALÖLPRODUKTE



- **Sande, Steine und Baustoffe.** In Belgien spielt dieses Segment eine wichtige Rolle für viele Binnenhäfen (z.B. Lüttich, Brüssel, Namur) und profitiert aktuell von einer ansteigenden Bautätigkeit in Westeuropa.
- **Agrargüter.** Eine detaillierte Modal-Split-Analyse² zeigt, dass die Binnenschifffahrt in Deutschland in diesem Segment einige Marktanteile verloren hat. Schlechte Ernteergebnisse im Jahr 2016 reduzierten die Beförderung ebenfalls.
- **Eisenerze.** Die deutsche Stahlindustrie hält ihre Produktion auf einem hohen Niveau, während die Stahlindustrie in Belgien ihre Kapazitäten seit 2011 reduziert hat. Die Kurven spiegeln diesen Trend wider.
- **Mineralölprodukte.** Dieses Segment ist auf dem Rhein sehr wichtig, was das höhere Niveau in Deutschland erklärt. Der Ausblick weist auf einen stagnativen Trend in beiden Ländern hin.
- Der Vergleich zeigt einen stagnativen Trend für drei von vier Gütersegmenten in Deutschland und eine negative (jüngste) Entwicklung. Für Belgien ist für zwei von vier Gütersegmenten ein positiver Trend erkennbar. Zusammengefasst kann dies weitgehend die bessere Gesamtentwicklung der Transportnachfrage in Belgien im Vergleich zu Deutschland erklären (siehe vorangehende Seite).

+20%
**ANSTIEG DER TRANSPORTE
VON SANDEN, STEINEN UND
BAUSTOFFEN IN BELGIEN
ZWISCHEN 2011 UND 2017**

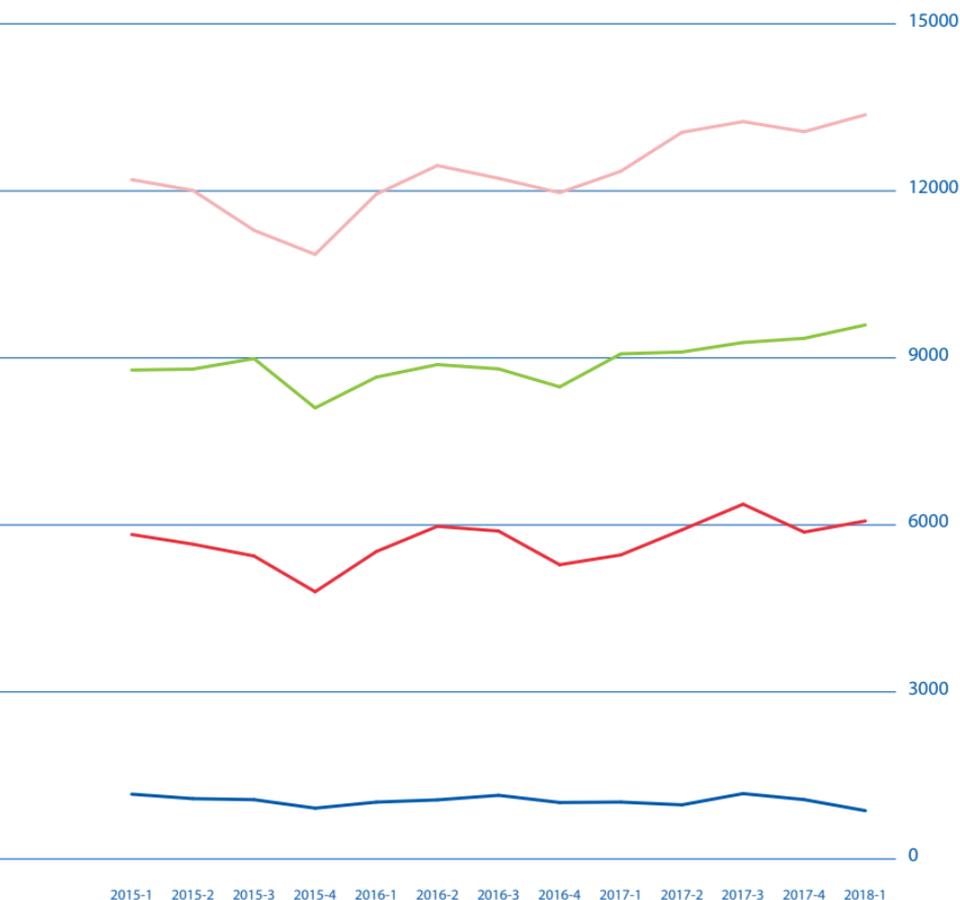
² Siehe auch: ZKR (2018), Jahresbericht Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung, September 2018, S. 55

BEFÖRDERUNGSMENGE IM CONTAINERTRANSPORT PRO LAND

BEFÖRDERUNGSMENGE DER BINNENSCHIFFFAHRT IM
CONTAINERSEGMENT IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNEN-
SCHIFFFAHRTSLÄNDERN (QUARTALSZAHLEN - IN TAUSEND TONNEN)

Quelle: Eurostat [iww_go_qcnav] und Nationale Statistikämter

— Niederlande — Belgien — Deutschland — Frankreich





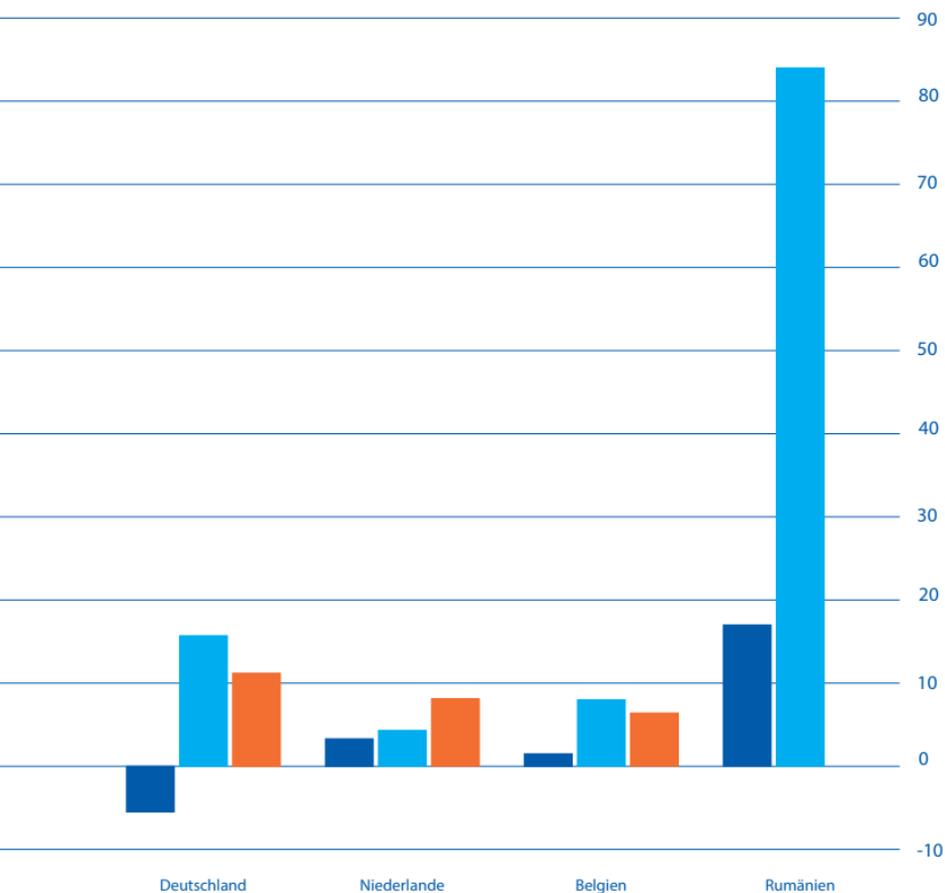
TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT- UND CONTAINERTRANSPORT

ÄNDERUNGSRATE DES GÜTERVERKEHRS DER BINNENSCHIFFFAHRT IN VIER WICHTIGEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN (Q1 2018 VS. Q1 2017 - %)*

Quelle: CBS, Destatis, StatBel, Rumänisches Statistikinstitut

*In Rumänien befindet sich der Containertransport auf einem sehr niedrigen Niveau.

Trockengut **Flüssiggut** **Container**

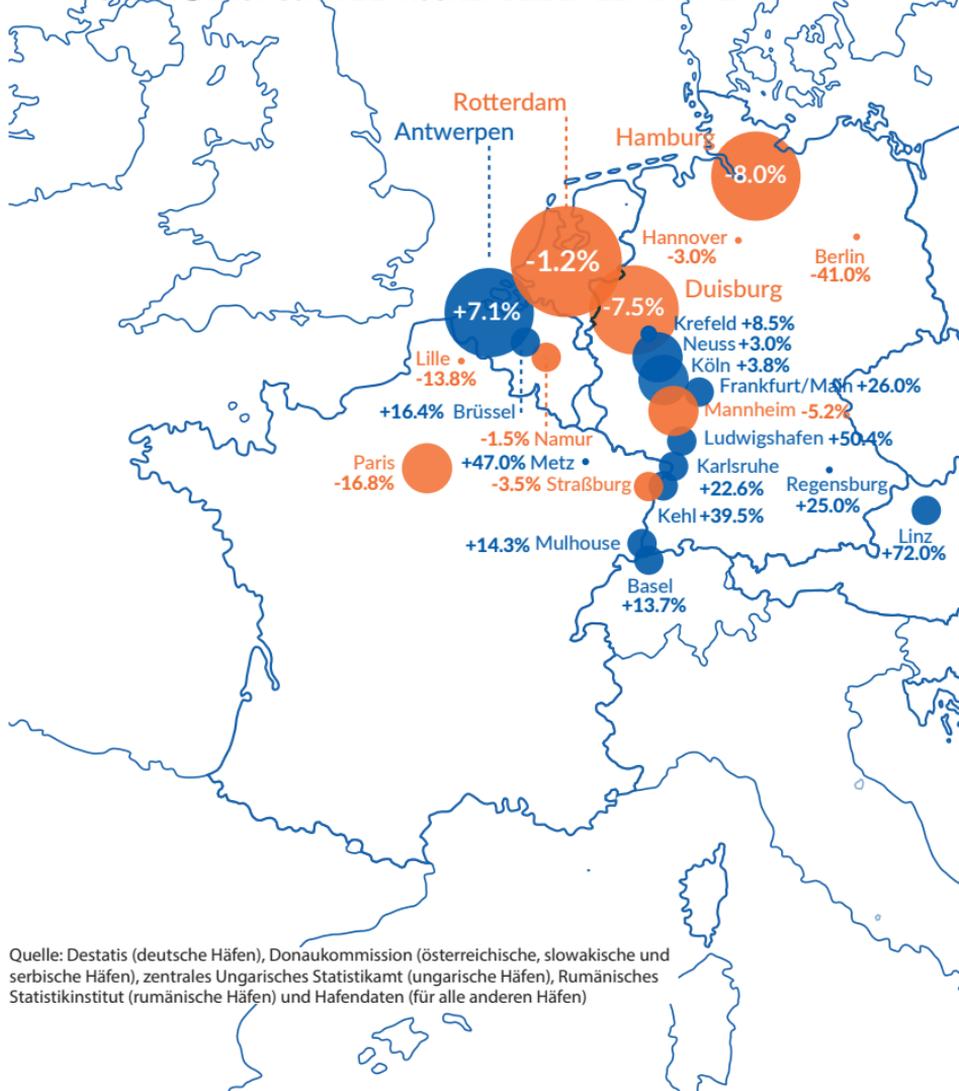


- Die besseren Ergebnisse für Flüssiggüter können durch eine wachsende Transportnachfrage für chemische Erzeugnisse seit Ende des Jahres 2016 erklärt werden. Hinsichtlich des Trockengütersegments in Deutschland zeigt sich, im Vergleich zu Belgien, dass es in Deutschland mehrere Trockengütersegmente mit einem stagnativen Trend gibt, und der Kohletransport einen abwärts gerichteten Trend aufweist.
- In Rumänien ist das außerordentliche Wachstum im Flüssiggütersegment besonderen Effekten geschuldet. Zunächst haben Flüssiggüter nur einen sehr geringen Anteil von 7% der Gesamtbeförderungsmenge in Rumänien. Zweitens beläuft sich der Anstieg im ersten Quartal 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nur auf 168.000 Tonnen, von 200.000 Tonnen im ersten Quartal 2017 auf 368.000 Tonnen im ersten Quartal 2018. Dies stellt in absoluten Zahlen nur ein geringes, bezogen auf den Prozentsatz jedoch ein starkes Wachstum dar.
- In Rumänien ist die Wachstumsrate der Trockengüter ein Ergebnis der Beförderung von Eisenerzen und Kohle, die im ersten Quartal 2018 45% höher lag als im Vorjahreszeitraum: eine Folge der Erholung der Wasserstände im ersten Quartal 2018 im Vergleich zum Vorjahr. Das Segment der landwirtschaftlichen Erzeugnisse zeigte im ersten Quartal 2018 einen Rückgang (-28%), bedingt durch die schwache Getreideernte in der Donauregion im Jahr 2017. Dies schwächte gleichzeitig die Gesamtwachstumsrate für Trockengüter.

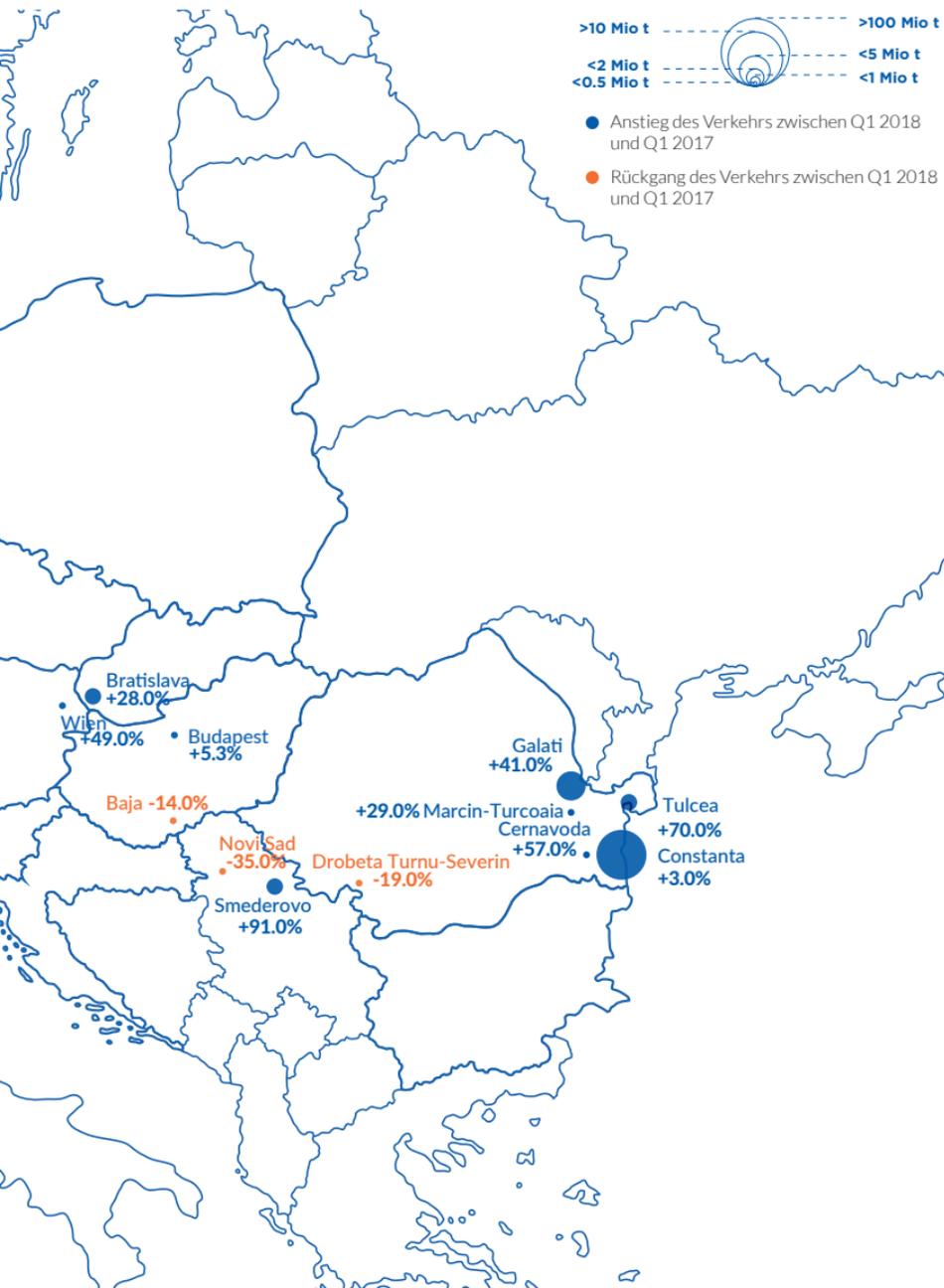
+16% ANSTIEG DES TRANSPORTS
VON FLÜSSIGGUT IN
DEUTSCHLAND IN Q1 2018
IM VERGLEICH ZU Q1 2017

WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN

WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN Q1 2017,
WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN Q1 2018
UND ÄNDERUNGSRATE ZWISCHEN BEIDEN ZEITRÄUMEN



Quelle: Destatis (deutsche Häfen), Donaukommission (österreichische, slowakische und serbische Häfen), zentrales Ungarisches Statistikamt (ungarische Häfen), Rumänisches Statistikinstitut (rumänische Häfen) und Hafendaten (für alle anderen Häfen)





02

BETRIEBS- BEDINGUNGEN

- Umsatz des europäischen Binnenschifffahrtssektors: rund 5,1 Mrd. Euro (Güterschifffahrt), und rund 2,5 Mrd. Euro (Fahrgastschifffahrt).
- Die 5 Länder mit den höchsten Umsätzen beim Gütertransport auf Binnenwasserstraßen in Europa (Anteil in %): Niederlande (46,3 %), Deutschland (32,2 %), Frankreich (5,4 %), Schweiz (3,6 %), Belgien (3,4 %).
- Die 5 Länder mit den höchsten Umsätzen bei der Fahrgastschifffahrt auf Binnenwasserstraßen in Europa (Anteil in %): Schweiz (24,4 %), Deutschland (21,3 %), Italien (16,3 %), Frankreich (14,7 %), Niederlande (8,4 %).

UMSATZVERTEILUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA

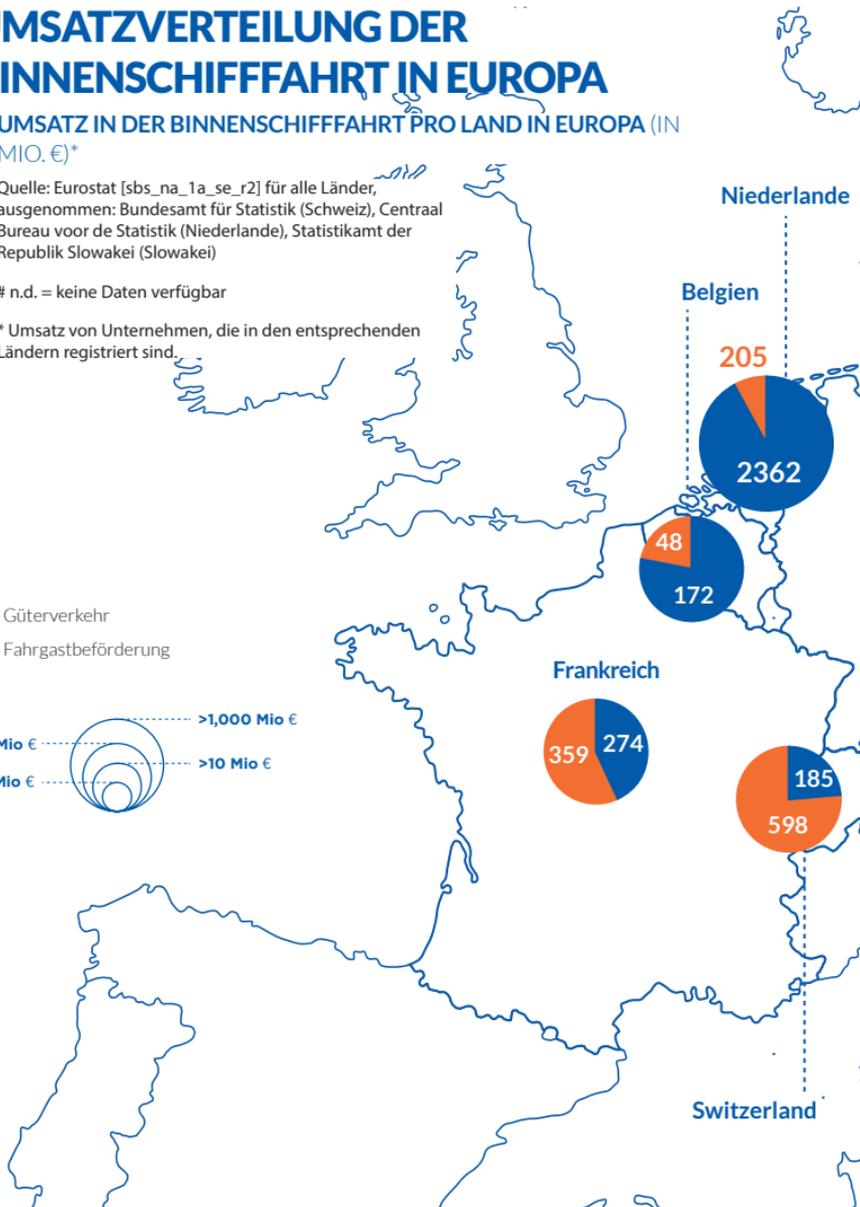
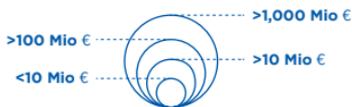
UMSATZ IN DER BINNENSCHIFFFAHRT PRO LAND IN EUROPA (IN MIO. €)*

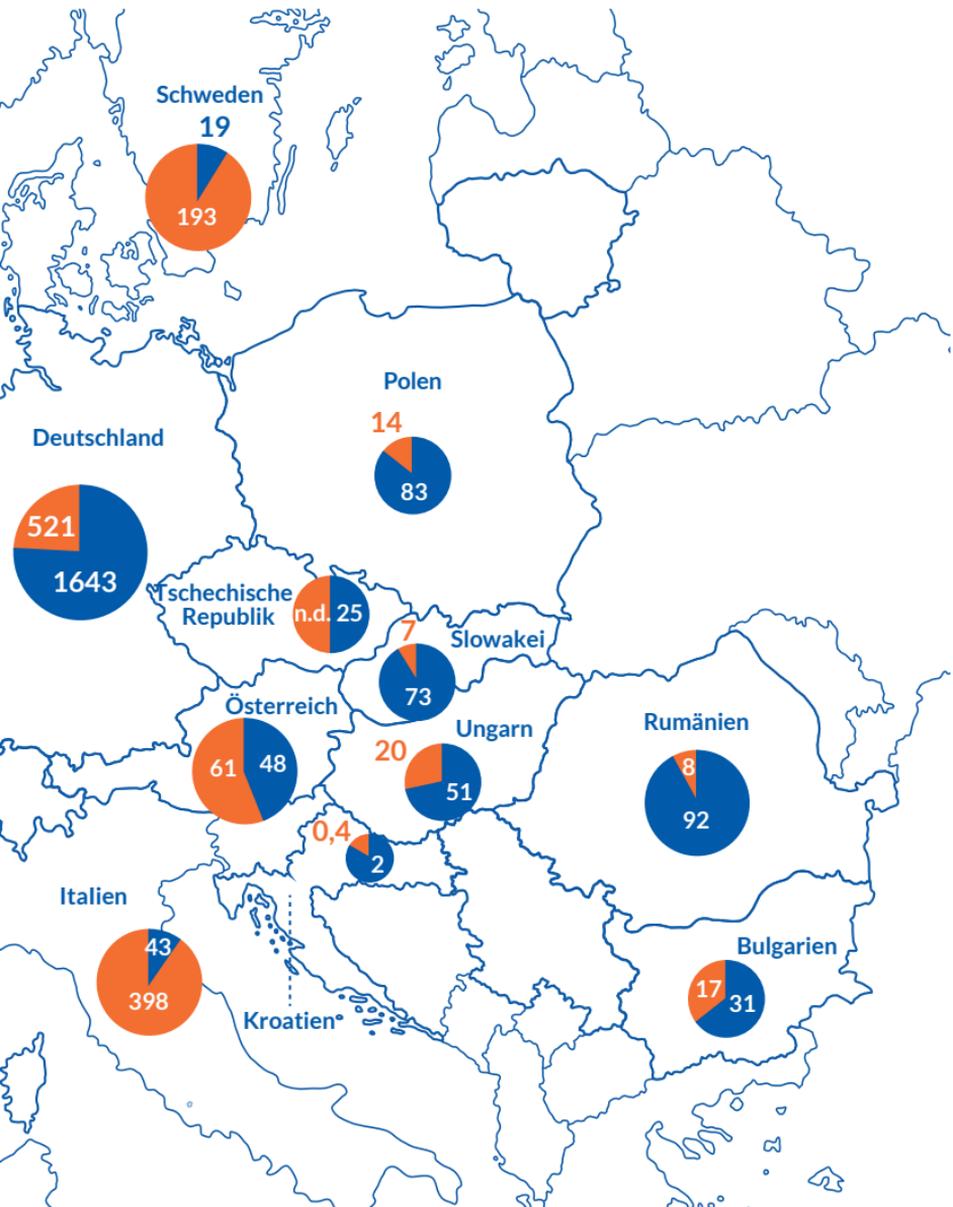
Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] für alle Länder, ausgenommen: Bundesamt für Statistik (Schweiz), Centraal Bureau voor de Statistiek (Niederlande), Statistikamt der Republik Slowakei (Slowakei)

n.d. = keine Daten verfügbar

* Umsatz von Unternehmen, die in den entsprechenden Ländern registriert sind.

 Güterverkehr
 Fahrgastbeförderung

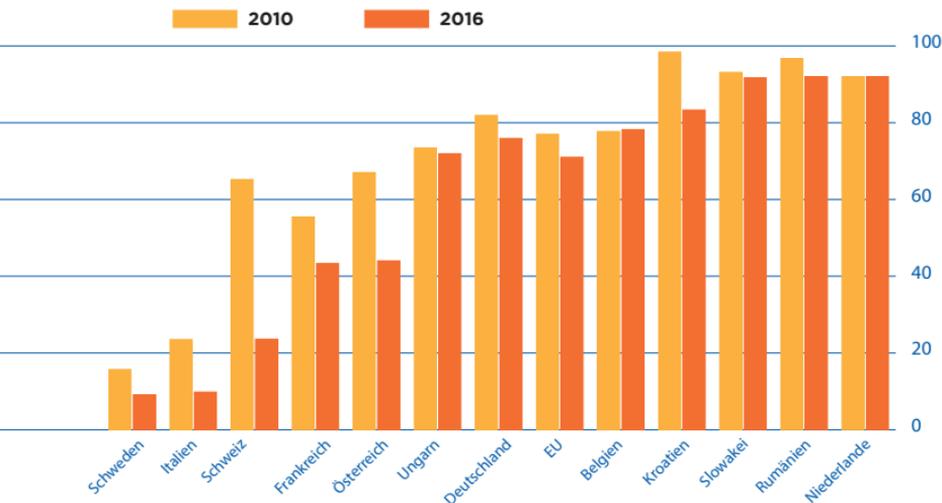




UMSATZ DER BINNENSCHIFFFAHRT - ANTEILE VON GÜTERVERKEHR UND FAHRGASTBEFÖRDERUNG PRO LAND UND IN DER EU

ANTEIL DES GÜTERVERKEHRS AM GESAMTUMSATZ DER BINNENSCHIFFFAHRT PRO LAND UND IN DER EU (%)

Quelle: ZKR-Auswertung nach Daten von Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], für alle Länder, ausgenommen: Bundesamt für Statistik (Schweiz), Centraal Bureau voor de Statistiek (Niederlande), Statistický úřad Slovenskej republiky (Slowakei)

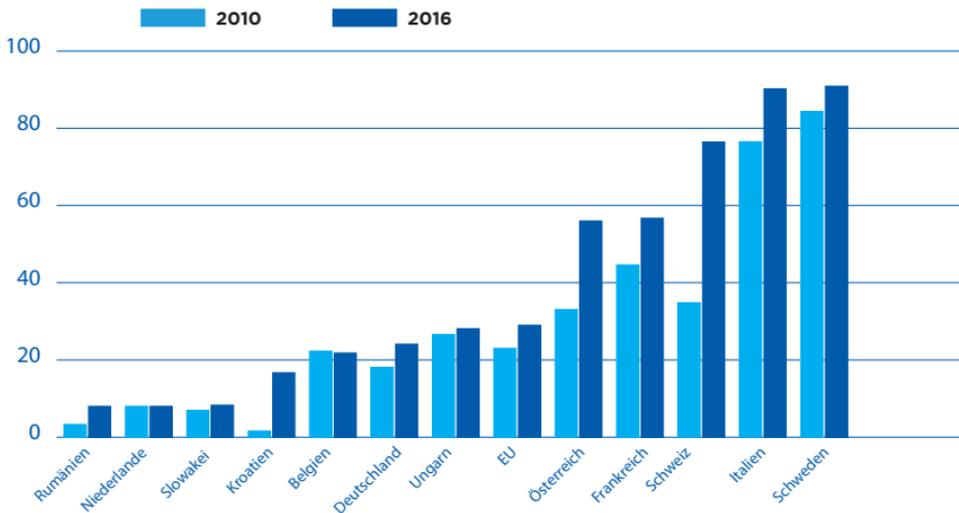


- Die beiden Länder in Europa, in denen der Güterverkehr den höchsten Anteil am Gesamtumsatz der Binnenschifffahrt besitzt, sind die Niederlande und Rumänien. Beide Länder haben dank ihrer geografischen Schlüsselposition in der Nähe der Seehäfen von Rhein und Donau einen hohen Anteil an Güterverkehr.
- Auf EU-Ebene lag der Anteil der Güterverkehrsaktivitäten am Gesamtumsatz der Binnenschifffahrt im Jahr 2016 bei 71%, verglichen mit 77% im Jahr 2010. Zu beachten ist hier, dass ein solcher Rückgang des Güterverkehrsanteils am Gesamtumsatz der Binnenschifffahrt nicht notwendigerweise bedeutet, dass der Umsatz

der Binnenschiffahrtsunternehmen in Beziehung zum Güterverkehr ebenfalls rückläufig ist. Hier ist jeweils eine eigene Analyse pro Land durchzuführen, um die Entwicklung des Umsatzes zu berechnen.

ANTEIL DER FAHRGASTBEFÖRDERUNG AM GESAMTUMSATZ DER BINNENSCHIFFFAHRT PRO LAND UND IN DER EU (%)

Quelle: ZKR-Auswertung nach Daten von Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], für alle Länder, ausgenommen: Bundesamt für Statistik (Schweiz), Centraal Bureau voor de Statistiek (Niederlande), Statistikamt der Republik Slowakei (Slowakei)



- Länder mit einem besonders starken Anstieg des Umsatzanteils der Fahrgastbeförderung sind Österreich und die Schweiz. Hierbei spielt der Boom bei Flusskreuzfahrten seit 2010 eine entscheidende Rolle. Länder, in denen der Anteil der Fahrgastbeförderung traditionell hoch ist, sind Schweden und Italien, aufgrund der hohen Anzahl von Seen.
- Auf EU-Ebene lag der Anteil der Fahrgastbeförderungsaktivitäten am Gesamtumsatz der Binnenschiffahrt im Jahr 2016 bei 29%, im Vergleich zu 23% im Jahr 2010.

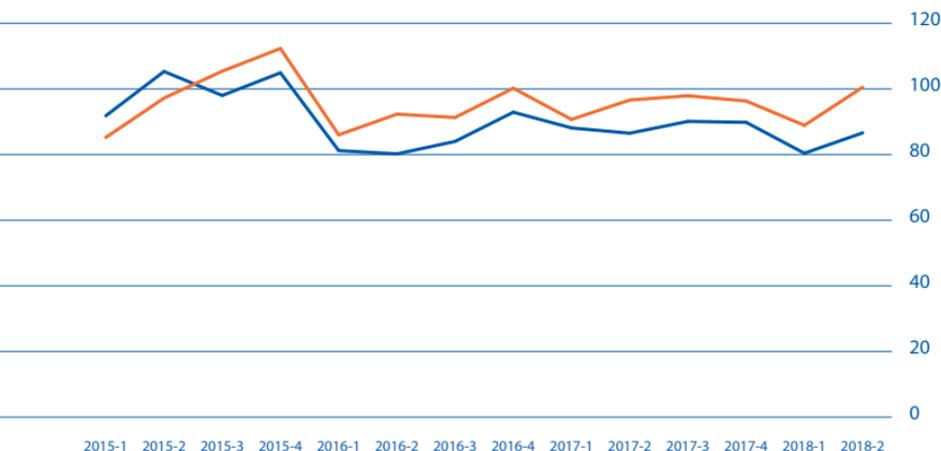
VIERTELJÄHRLICHE UMSATZ- ENTWICKLUNG DER BINNEN- SCHIFFFAHRT PRO LAND IN EUROPA³

UMSATZENTWICKLUNG IN DEN NIEDERLANDEN UND IN
DEUTSCHLAND - HAUPTSÄCHLICH GÜTERVERKEHR* (2015=100)

Quelle: CBS und Destatis

*Für die Niederlande enthält die Reihe den Umsatz der gesamten Binnenschifffahrt, aber der Güterverkehr hat einen sehr hohen Anteil von 92%; für Deutschland enthält die Reihe nur den Umsatz des Güterverkehrs.

— Niederlande — Deutschland



- In den Niederlanden und Deutschland lag das Frachtrateniveau im ersten Quartal 2018 unter dem Vorjahreswert. Dies erklärt sich hauptsächlich durch den relativ normalen Wasserstand zu Beginn des Jahres 2018. In einer solchen Situation werden die Preise und der Umsatz nicht nach oben gedrückt.

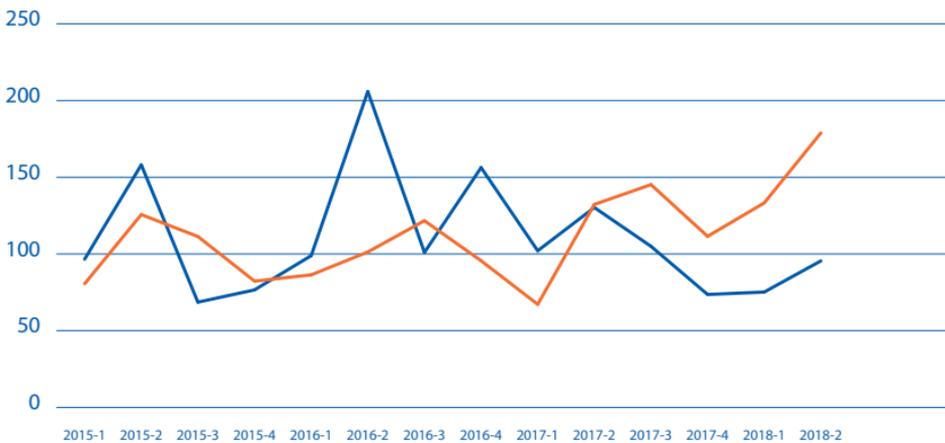
³ Aufgrund statistischer Einschränkungen sind Quartalsdaten zur Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt gegenwärtig nur für sehr wenige Länder verfügbar. EUROSTAT präsentiert Daten für den NACE-Sektor H50 (Water transport), der See- und Binnenschifffahrtsverkehr zusammen abdeckt. Basierend auf diesem Datensatz kann die Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt nur für Länder mit nahezu keiner Seeschifffahrt (Österreich, Ungarn, Slowakei) ermittelt werden. Für die Niederlande und Deutschland werden Umsatzdaten auf Quartalsbasis vom nationalen Statistikbüro (CBS und Destatis) bereitgestellt.

UMSATZENTWICKLUNG IN UNGARN UND DER SLOWAKEI - HAUPTSÄCHLICH GÜTERVERKEHR* (2015=100)

Quelle: Eurostat [sts_setu_q]

*In der Slowakei kommt 92% des Gesamtumsatzes der Binnenschifffahrt vom Güterverkehr, und 8% aus der Fahrgastbeförderung. In Ungarn ist das Verhältnis 72% (Güterverkehr) zu 28% (Fahrgastbeförderung).

— Ungarn — Slowakei



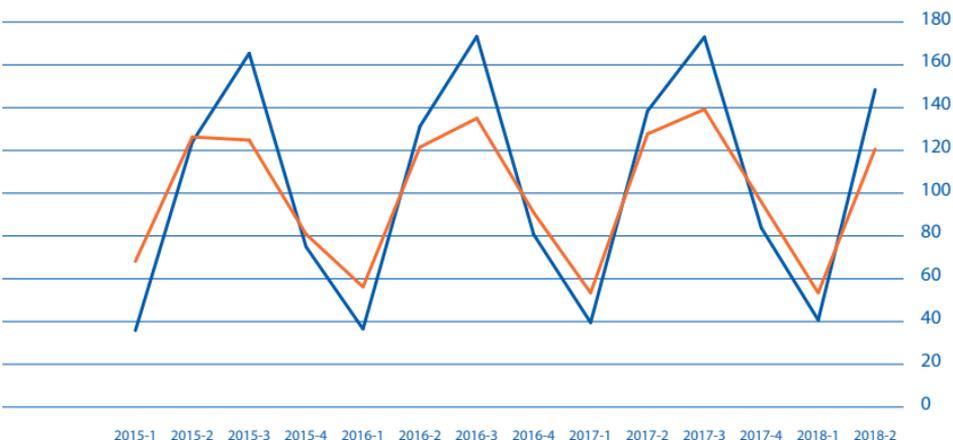
- In Ungarn besitzt der Güterverkehr einen Anteil von 72% am Gesamtumsatz der Binnenschifffahrt. Die Umsatzkurve zeigte seit dem ersten Quartal 2017 einen Aufwärtstrend. Dieses zuletzt genannte Quartal war durch sehr niedrige Wasserstände und Eis auf der Donau gekennzeichnet, mit äußerst negativen Folgen für die Unternehmensumsätze. Die Umsatzentwicklung seither spiegelt die Erholung und das hohe Wachstum bei der Transportnachfrage wider.

UMSATZENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH UND IN DEUTSCHLAND – FAHRGASTBEFÖRDERUNG* (2015=100)

Quelle: Eurostat [sts_setu_q] und Destatis

*Für Österreich enthält die Reihe den Umsatz der gesamten Binnenschifffahrt, aber die Fahrgastbeförderung hat einen hohen Anteil von mehr als 50%; für Deutschland enthält die Reihe nur den Umsatz der Fahrgastbeförderung.

— Österreich — Deutschland



- Die Umsatzentwicklung in Österreich wird mit der Umsatzentwicklung der deutschen Unternehmen der Fahrgastbeförderung verglichen. Der enge Zusammenhang ist ein klarer Beleg für die enorme Saisonabhängigkeit bei den Aktivitäten der Flusskreuzfahrer und Tagesausflugsschiffe. In beiden Ländern zeigt der Anteil der Fahrgastbeförderung am Gesamtumsatz einen steigenden Trend.

+7%

**ANSTIEG DES UMSATZES
DER DEUTSCHEN
PASSAGIERSCHIFFFAHRTS-
UNTERNEHMEN IN Q2 2018 IM
VERGLEICH ZU Q2 2017**

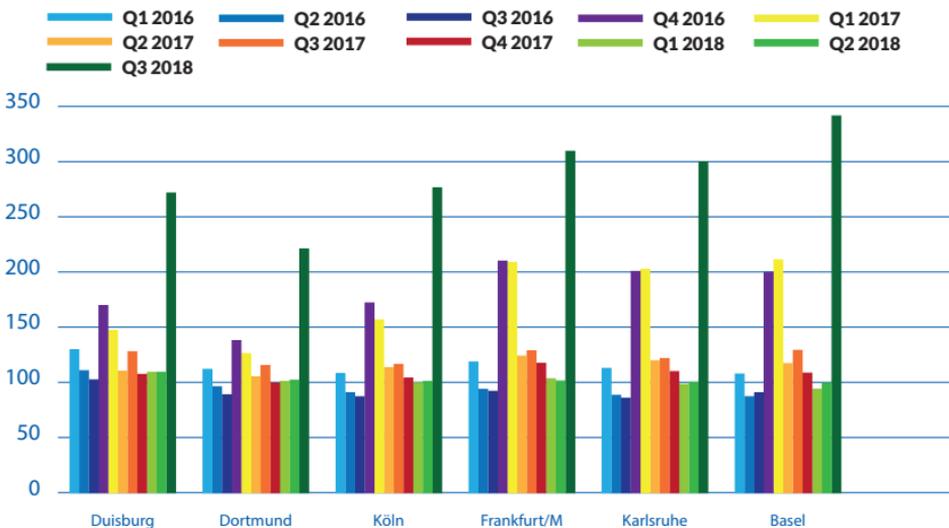
FRACHTRATEN

- Im ersten und zweiten Quartal 2018 war bei den Frachtraten in der Tankschifffahrt auf dem Rhein eine Stagnation zu beobachten. Diese Situation änderte sich im dritten Quartal 2018, als über mehrere Monate trockenes und heißes Wetter die Wasserstände des Rheins auf sehr niedrige Werte fallen ließen.
- Infolgedessen waren die Frachtraten für die Lieferung von Flüssiggütern aus der ARA-Region zu Zielen entlang des Rheins im dritten Quartal 2018 bisweilen drei Mal so hoch wie unter normalen Bedingungen (siehe Frankfurt/M. oder Karlsruhe). Für Lieferungen von Rotterdam nach Basel waren die Frachtraten sogar mehr als drei Mal so hoch wie der Normalpreis.

FRACHTRATEN IN DER TANKSCHIFFFAHRT AUF DEM RHEIN PRO QUARTAL UND PRO RICHTUNG – FÜR LIEFERUNGEN VON ROTTERDAM/AMSTERDAM INS HINTERLAND (INDEX Q1 2015=100)*

Quelle: PJK International, ZKR-Auswertung

*Indexwerte basieren auf vierteljährlichen Durchschnittswerten von internationalen Schiffsfrachtraten einschließlich Lotsen-, Hafen- und Kanalgebühren von Rotterdam/Amsterdam zu Zielen im Hinterland.





03

IM FOKUS: DIE NIEDERLANDE

- Die auf niederländischen Binnenwasserstraßen jährlich erbrachte Güterverkehrsleistung entspricht 1/3 der gesamten Güterverkehrsleistung in Europa.
- Die Zahl der niederländischen Binnenschiffe beträgt mehr als 5 000 Einheiten, davon sind über 3 500 Einheiten Trockengüterschiffe (ohne Schub- und Schleppschiffe).
- Der Anteil der niederländischen Flotte an der europäischen Binnenschiffsflotte beträgt etwa 37 % (Anteil bei der Zahl der Güterschiffe).

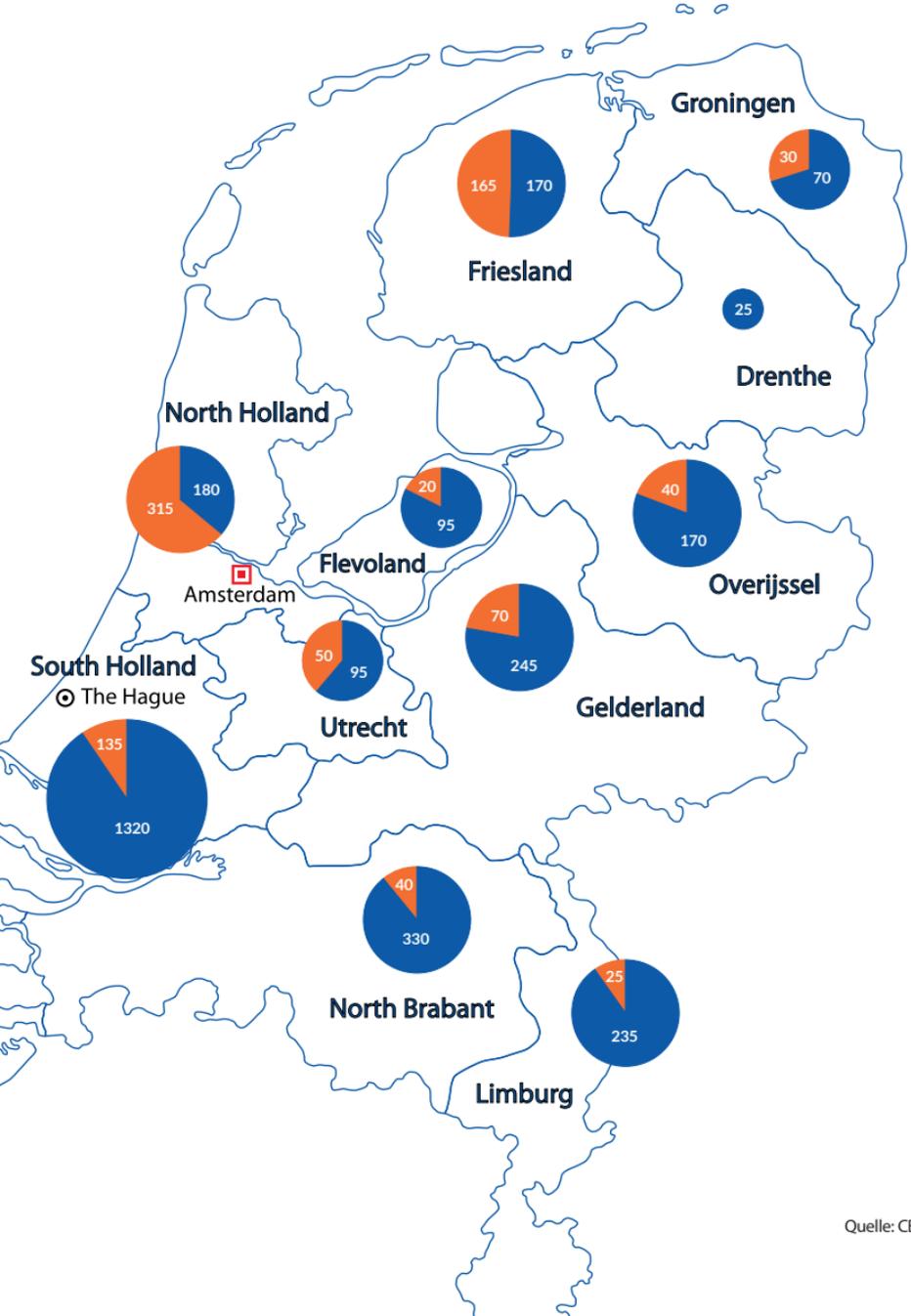
UNTERNEHMEN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN NIEDERLANDEN

Allgemeine Bemerkung: "Im Fokus:" ist ein neues Kapitel der Market Insight-Berichte, das einen länderbezogenen Ansatz verfolgt. Diese erste Ausgabe rückt die Niederlande in den Blickpunkt. Es ist die erste Ausgabe einer Reihe von «Im Fokus:»-Kapiteln, die alle über eine ähnliche Struktur verfügen. Ihr Ziel ist es

- 1) ein Informationsblatt mit den Schlüsselzahlen der Binnenschifffahrt für ein bestimmtes Land vorzustellen,
- 2) die Entwicklung der Transportnachfrage pro Gütersegment für dieses Land zu visualisieren und
- 3) die Schlüsselzahlen für den wichtigsten Hafen des Landes zu zeigen.

In den folgenden Market Insight-Berichten werden weitere Länder auf dieselbe Weise analysiert, dabei wird zwischen Rhein- und Donauländern abgewechselt. Auch Länder außerhalb dieser beiden Bereiche werden vorgestellt, bis alle Länder in Europa behandelt wurden.





INFORMATIONSBLETT BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN NIEDERLANDEN

ABSOLUTER WERT 2017 FÜR DIE NIEDERLANDE VS ANTEIL AN GESAMTER EU



VERKEHRSLEISTUNG INSGESAMT

48 998 Mio. TKM **33,3% ANTEIL AN GESAMTER EU**

UMFANG DES GESAMTGÜTERVERKEHR

- 1 Niederlande: 365,7 Mio. t
- 2 Deutschland: 222,7 Mio. t
- 3 Belgien: 201,1 Mio. t

VERKEHRSLEISTUNG CONTAINER

7 427 Mio. TKM **44,6% ANTEIL AN GESAMTER EU**



GÜTERSEGMENT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

1. Erze, Sande, Baustoffe: 12 875 Mio. TKM

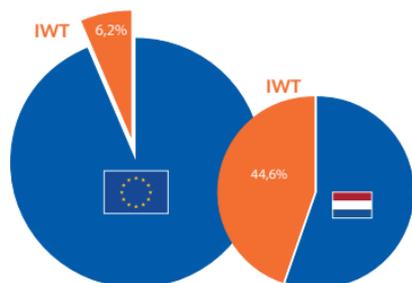
39,5% ANTEIL AN GESAMTER EU

2. Mineralölprodukte: 10 188 Mio. TKM

46% ANTEIL AN GESAMTER EU

3. Container: 7 427 Mio. TKM

44,6% ANTEIL AN GESAMTER EU



MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT - GESAMTVERKEHRSLEISTUNG

Quelle: ZKR-Auswertung nach Daten von Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_fmmod], [iww_eq_loadcap], [road_go_ta_torg], [rail_go_contwgt], [iww_eq_age], CBS, ZKR Flottendatenbank

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

**BESCHÄFTIGTE**

13418

Güterverkehr: 10 118

Fahrgastbeförderung: 3 300

31%

44%

16%

**ANTEIL AN
GESAMTER EU
ANTEIL AN
GESAMTER EU
ANTEIL AN
GESAMTER EU**

ANZAHL DER UNTERNEHMEN

43%

58%

22%

4 263

Güterverkehr*: 3 348

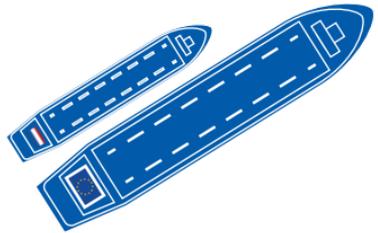
Fahrgastbeförderung: 915

**UMSATZNIVEAU**2 567 Mio. € **37% ANTEIL AN GESAMTER EU**Güterverkehr: 2 362 Mio. € **47% ANTEIL AN GESAMTER EU**Fahrgastbeförderung: 205 Mio. € **10% ANTEIL AN GESAMTER EU****ANZAHL AKTIVER FRACHTSCHIFFE**5 058 **37% ANTEIL AN GESAMTER EU**

Trockengüter: 3 519

Flüssiggüter: 811

Schub- und Schlepp: 724

35% ANTEIL AN GESAMTER EU**TONNAGE DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE**7,79 Mio. t **46% ANTEIL AN GESAMTER EU**

Trockengüter: 6,04 Mio. t

Flüssiggüter: 1,75 Mio. t

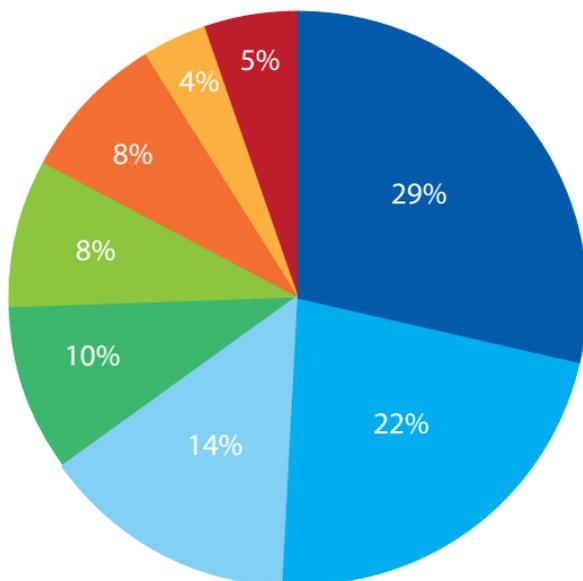
*Trockengüter: 2 575 / Flüssiggüter: 245 / Schub- und Schlepp: 295

GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN NIEDERLANDEN NACH SEGMENT

STRUKTUR DES GÜTERVERKEHRS AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN DEN NIEDERLANDEN (IN %)*

Quelle: CBS

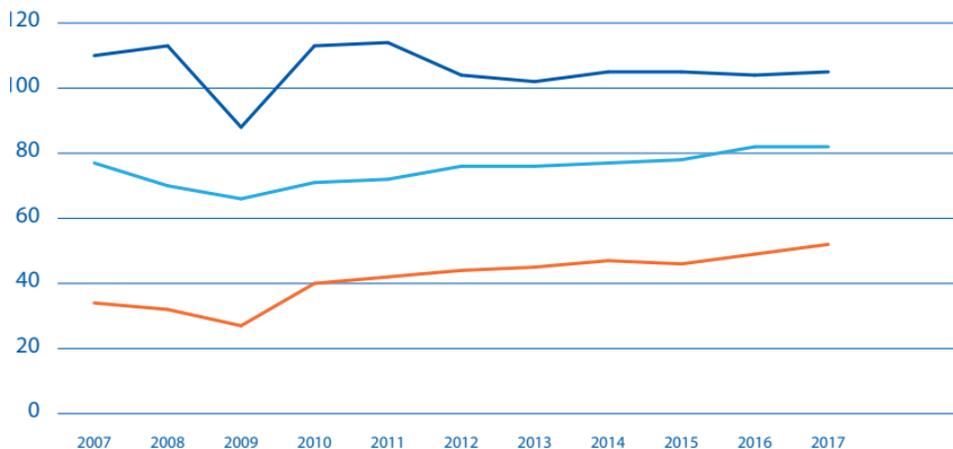
*% Anteil basiert auf Tonnen des jährlichen Frachtverkehrs



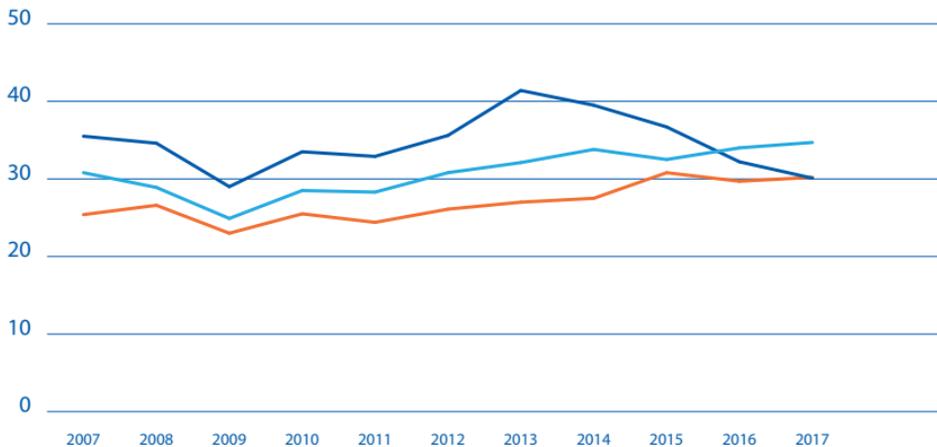
BEFÖRDERUNGSMENGE AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN DEN NIEDERLANDEN NACH GÜTERSEGMENT (IN MILLIONEN TONNEN)

Quelle: CBS

■ Erze, Sande, Kies, Baustoffe
■ Mineralölprodukte
■ Container



■ Kohle
■ Chemikalien
■ Agrargüter und Nahrungsmittel



■ HAFEN ROTTERDAM

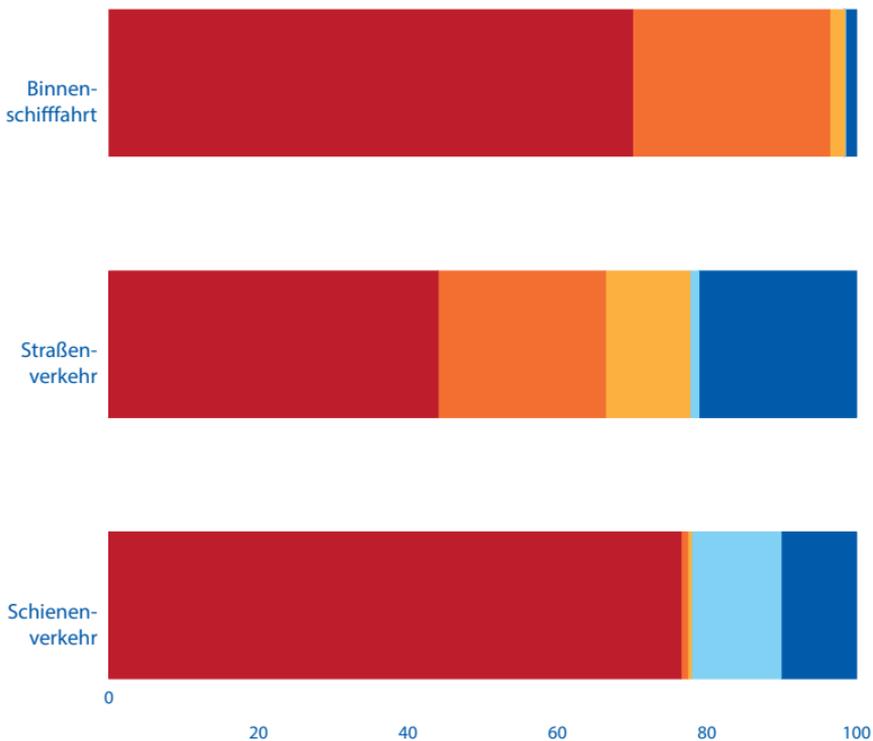
Quelle: Hafen Rotterdam und CBS

Indikator	Wert 2017
Seeverkehr gesamt	467,4 Mio. Tonnen
Binnenschiffsverkehr gesamt	158,1 Mio. Tonnen
- Ausgehender Binnenschiffsverkehr (Verladene Güter)	112,4 Mio. Tonnen
- Ankommender Binnenschiffsverkehr (Entladene Güter)	45,7 Mio. Tonnen
Anzahl der Binnenschiffe im Hafen	105 000
Modal-Split-Anteil des Binnenschiffsverkehrs (Verladene Güter)	55 %

- Im Jahr 2017 wurden 917 Millionen Tonnen Fracht in den Niederlanden auf Binnenschiffe, LKWs und Züge verladen; von dieser Menge wurden nahezu ein Viertel im Hafengebiet Rotterdam verladen.
- Von den im Hafengebiet Rotterdam verladenen Gütern wurden 112,4 Millionen Tonnen durch Binnenschiffe ins Hinterland geliefert (= Modal-Split-Anteil von 55%), 37% von LKWs und 8% auf der Schiene.
- 70,5% der auf Binnenschiffe verladenen Güter und 93% der auf Züge verladenen Güter verließen Rotterdam zu Zielen ins Ausland.
- Unter den Auslandszielen besitzt Deutschland einen Anteil von 70% für Fracht auf Binnenschiffen und von 76,5% für Fracht auf der Schiene.
- Etwa zwei Drittel der von Binnenschiffen und Schiene nach Deutschland transportierten Güter waren Eisenerze (42,5%) und Kohle (25%).

VERLADENE GÜTER IM HAFEN ROTTERDAM UND IHRE ZIELE IM HINTERLAND (2017, IN %)

Quelle: CBS



■ GLOSSAR

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

BELADUNGSGRAD: Prozentsatz der maximalen Schiffsbeladung

BIP: Bruttoinlandsprodukt

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

EU: Europäische Union

EUROPA: Die europäische Binnenschifffahrt im Sinne dieses Berichts bezieht zwei Länder, die nicht der Europäischen Union angehören, nämlich die Schweiz und Serbien, mit ein

FRACHTRATE: Preis für die Beförderung eines Gutes zwischen zwei Orten

IWT (INLAND WATERWAY TRANSPORT): Transport auf Binnenwasserstraßen

MIO: Million

MRD: Milliarde

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

PP: Prozentpunkte

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

TKM: Tonnenkilometer (Verkehrsleistungseinheit, die sich aus dem Produkt der beförderten Gütermenge und der zurückgelegten Transportstrecke ergibt)

TRADITIONELLER RHEIN: Rhein von Basel bis zur Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland

UMSATZ: Umsatzvolumen abzüglich Umsatzsteuer

NATIONALE STATISTIKÄMTER

Kurzbezeichnung	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Statistik	Statistik Austria	Bundesanstalt Statistik Österreich	Österreich
Statbel	Algemene Directie Statistiek / Direction générale Statistique	Generaldirektion Statistik Belgien	Belgien
NSI	НАЦИОНАЛЕН СТАТИСТИЧЕСКИ ИНСТИТУТ	Nationales Statistisches Institut	Bulgarien
DZS	Državni Zavodza Statistiku	Zentrales Statistikaamt Kroatiens	Kroatien
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky	Verkehrsministerium der Tschechischen Republik	Tschechische Republik
FTA	Liikennevirasto	Finnisches Verkehrsamt	Finnland
VNF	Voies Navigables de France	Staatl. Wasserstraßenverwaltung in Frankreich	Frankreich
destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt Deutschland	Deutschland
KSH/HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Ungarisches Zentrales Statistikaamt	Ungarn
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministerium für Infrastruktur und Verkehr	Italien
AIPo	Agenzia Interregionale per il fiume Po	Interregionale Agentur für den Fluss Po	Italien
OPS	Oficialiosios Statistikos Portalas	Statistik Litauen (Amtliches Statistikportal)	Litauen
STATEC	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	Nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsstudien des Großherzogtums Luxemburg	Luxemburg
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Statistik Niederlande	Niederlande
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Statistisches Zentralamt Polen	Polen
P3C	Републички завод за статистику	Statistikaamt der Republik Serbien	Republik Serbien
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationales Institut für Statistik	Rumänien
Slovstat	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Statistikaamt der Slowakischen Republik	Slowakische Republik
Trafa	Trafikanalys	Amt für Verkehrsanalyse	Schweden
DFT	Department for Transport	Ministerium für Verkehr	Vereinigtes Königreich

■ WEITERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
European Commission	EuropäischeKommission	EU
Ports mentioned in the report	ImBerichtgenannteHäfen	EU
PJK International	PJK International	Niederlande

■ METHODOLOGIE

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und in Häfen

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

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

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

Soweit vorhanden, wird Stückgut den Trockengütern zugerechnet.

■ HAFTUNGSAUSSCHLUSSERKLÄRUNG

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

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

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

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

MITWIRKENDE

ZKR

Norbert KRIEDEL (Ökonom)

Lucie FAHRNER (Kommunikationsbeauftragte)

Laure ROUX (Projektkoordination)

Angelika ESPENHAHN (Koordination der Übersetzungen)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Savakommission

EBU

ESO

IVR

DESIGN VON PRESS-AGRUM UND CCNR

ÜBERSETZUNG

Christophe HENER (Französisch)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Deutsch)

Pauline de ZINGER (Niederländisch)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Englisch-Korrekturlesen)

Impressum: November 2018

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

Sie finden sämtliche Daten unter:

www.inland-navigation-market.org



In Partnerschaft
mit

