



## Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt

**Konjunkturbericht 2 – Oktober 2010**  
(Quelle: ZKR-Sekretariat - 5. Oktober 2010)

### Gesamte Binnenschifffahrt :

Das erste Halbjahr 2009 bildete jenen Zeitraum, in dem die Konjunktur in der Binnenschifffahrt ihren unteren Wendepunkt im Rahmen der Wirtschaftskrise erreicht und durchschritten hat. Daher scheint es von Interesse zu sein, wie sich die Entwicklung des ersten Halbjahrs 2010 im Vergleich zu dem besagten ersten Halbjahr 2009 darstellt.

Folgende Tabelle zeigt, dass in den ersten sechs Monaten 2010 in wichtigen westeuropäischen Ländern des Binnenschifffahrtsgewerbes Zuwächse im Güterverkehr zu verzeichnen waren. Für Deutschland, die Niederlande, Frankreich und Belgien belaufen sich diese Zuwächse auf rund 10 % bis 15 %. Die Schweiz litt unter einem negativen Ergebnis bei den Mineralöltransporten.

Tabelle 1: Güterverkehr auf Wasserstraßen im ersten Halbjahr 2010 / 2009

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in % 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	111.300	+ 11,6
Niederlande*	70.151	+14,8
Belgien	39.609	+11,2
Frankreich	29.355	+9,3
Schweiz**	3.674	-8,5

HJ = Halbjahr; \* Schätzung auf Basis des Hafenumschlags Rotterdam und des Modal Split Anteils der Binnenschifffahrt

\*\* Rheinverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel

Für den weiteren Jahresverlauf 2010 wird mit einer leichten Abschwächung des Aufwärtstrends gerechnet. Dies vor allem deshalb, weil die Erholung in 2009 und 2010 zum Teil auf das Wiederauffüllen von Lägern in Industriezweigen wie der Stahlindustrie und der chemischen Industrie zurückzuführen ist. Dieser Lagereffekt, der den Transport von Rohstoffen stimuliert hat, läuft aber zunehmend aus. Insgesamt ist aber für 2010 mit einem Plus im zweistelligen Bereich bei der Beförderungsnachfrage auszugehen.

Für das Jahr 2011 wird von einer weiteren Zunahme der Güterverkehrsnachfrage ausgegangen. Dabei wird für den Schienengüterverkehr ein leicht höherer Zuwachs als für den Straßengüterverkehr und die Binnenschifffahrt prognostiziert.

### Trockenschifffahrt :

#### 1) Nachfrage:

Die mengenmäßig wichtigsten drei Segmente der Trockenschifffahrt auf dem Rhein sind die Bauindustrie, die Stahlindustrie und der Energiesektor. Die Entwicklung im ersten Halbjahr war hier sehr unterschiedlich.

Durch die unerwartet schnelle Erholung der Stahlindustrie hat sich das Beförderungsvolumen bei Erzen und Metallabfällen so positiv entwickelt, dass hier in einzelnen Ländern wie Deutschland und

Frankreich schon wieder das Vorkrisenniveau erreicht wurde.<sup>1</sup> Die starken Einbrüche des Jahres 2009 sind hier also wieder wett gemacht worden.

Tabelle 2: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei Erzen und Metallabfällen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in % 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	17.500	+62,9
Belgien	1.522	+6,4
Frankreich	1.425	+81,8
Schweiz*	47	+24

HJ = Halbjahr; \* Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel

Auch feste Brennstoffe profitierten von der Erholung der Stahlindustrie und der erhöhten Stromerzeugung, letzteres eine Folge der gestiegenen Industriekativität.

Tabelle 3: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei festen Brennstoffen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in % 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	17.700	+26,3
Belgien	3.383	+8,6
Frankreich	2.376	+27,6
Schweiz*	66	-14

HJ = Halbjahr; \* Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel

Hingegen kam es bei Steinen, Erden und Baustoffen zu einer leicht regressiven Entwicklung, was nicht zuletzt mit dem sehr kalten Winter zusammenhängt, welcher der Bauindustrie in den ersten Monaten des Jahres zu schaffen machte.

Tabelle 4: Güterverkehr auf Wasserstraßen bei Steinen, Erden & Baustoffen

Land	1. HJ 2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in % 1.HJ 2010 / 1. HJ 2009
Deutschland	20.300	-6
Frankreich	10.768	-2,7
Belgien	8.631	+7,6
Schweiz*	255	-2

HJ = Halbjahr; \* Rheinverkehr im Hafen Basel; Quellen: VNF; Destatis; ITB; Hafen Basel

Die Prognosen für die Stahlindustrie deuten auf ein weiterhin starkes Wachstum bis ins nächste Jahr hinein hin. Allerdings wird das Expansionstempo naturgemäß ab einem bestimmten Zeitpunkt in 2011 abnehmen. Insgesamt reicht das Wachstum in 2011 aber aus, um die Krise in der Stahlproduktion spätestens in diesem Jahr komplett zu überwinden.

Das Segment Sand, Erden & Baustoffen, das mengenmäßig bedeutendste Segment sowohl in Frankreich als auch in Deutschland, befindet sich auf einem Pfad der Stagnation.

Im Containerbereich schreitet die Erholung voran. In Frankreich gab es ein Plus von 8,5 % im ersten Halbjahr, und in Deutschland von 21,4 %.

In der Summe folgt daraus für die Trockenschiffahrt, dass im kommenden Jahr – zumindest in Deutschland und Frankreich – das Vorkrisenniveau wieder erreicht werden dürfte.

Trotz wieder anziehender Nachfrage aus den für die Binnenschiffahrt wichtigsten Industriesparten, sind die Frachten in der Trockenschiffahrt auf einem niedrigen Niveau geblieben.

<sup>1</sup> Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass Erze und Metallabfälle auf dem Rhein und in Deutschland sehr wichtig sind, in Frankreich aber einen wesentlich geringeren Anteil haben.

## **2) Angebot:**

In der Trockenschifffahrt ist die Anzahl der seit Anfang des Jahres 2010 neu eingesetzten Schiffe im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken.

So wurden von Jahresanfang bis Ende September nur 14 Gütermotorschiffen (43 000 T Kapazität) und 6 Güterschubleichtern (13 300 T Kapazität) eingesetzt. 2009 lagen die Zahlen für die gleiche Zeitspanne bei 52 neuen Gütermotorschiffen und 11 neuen Schubleichtern. Neue Schiffe wurden offensichtlich seit Eintreten der Finanzkrise keine mehr bestellt, sodass bis Jahresende nur eine geringe Anzahl neuer Schiffe auf dem Markt zu erwarten wäre.

### **Fazit:**

Der Anstieg der Beförderungsnachfrage seit der zweiten Jahreshälfte 2009 hat sich auch in 2010 fortgesetzt, und zwar schneller als von manchen prognostiziert. Dennoch bleibt die Lage der Unternehmen weiterhin schwierig, weil die Frachtraten noch nicht im selben Maße zugenommen haben wie die Nachfrage. Dabei bleibt die Auslastung der großen Schiffe (>3000 t) und der Schubverbände unzureichend, was sich auch auf die kleineren Segmente auswirkt.

## **Tankschifffahrt :**

### **1) Nachfrage:**

#### **Mineralölsegment:**

Nachdem das Jahr 2009 im Vergleich zu 2008 durch rückläufige Beförderungsmengen gekennzeichnet war, hat sich die Nachfrage in 2010 nur witterungsbedingt im Winter kurzzeitig erhöht. In Deutschland ist in der ersten Jahreshälfte ein Rückgang um 9 % gegenüber 2009 festzustellen gewesen. Nach wie drückt das hohe Ölpreisniveau auf die Kaufkraft der Verbraucher von Heizöl.

Für die zweite Jahreshälfte 2010 ist aber mit einem Anziehen der Nachfrage zu rechnen, weil sich eine niedrige Lagerhaltung auf Dauer und vor allem vor dem Winter nicht aufrechterhalten lässt.

#### **Chemiesegment:**

Die Erholung schreitet im chemischen Segment seit dem Tiefpunkt zu Beginn des Jahres 2009 weiter voran. Das Vorkrisenniveau wurde zur Mitte des Jahres 2010 in Deutschland schon fast wieder erreicht.

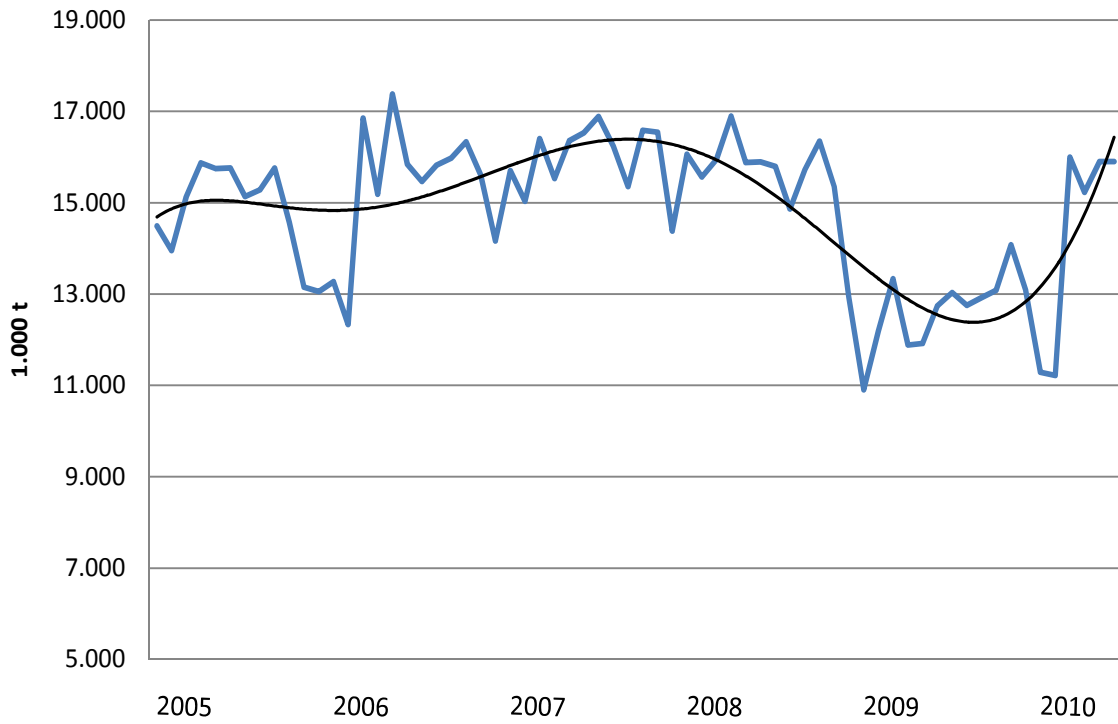
Resultierend aus den Prognosen für diese beiden Segmente ist für das Gesamtjahr 2010 für die Tankschifffahrt insgesamt von Stagnation oder nur leichten Zuwächsen auszugehen, weil das von Regression geprägte Mineralölsegment die positiven Effekte im chemischen Bereich überlagert.

Im ersten Halbjahr 2010, haben sich die Frachten in der Tankschifffahrt auf einem saisonal bedingt niedrigen Niveau bewegt.

### **2) Angebot:**

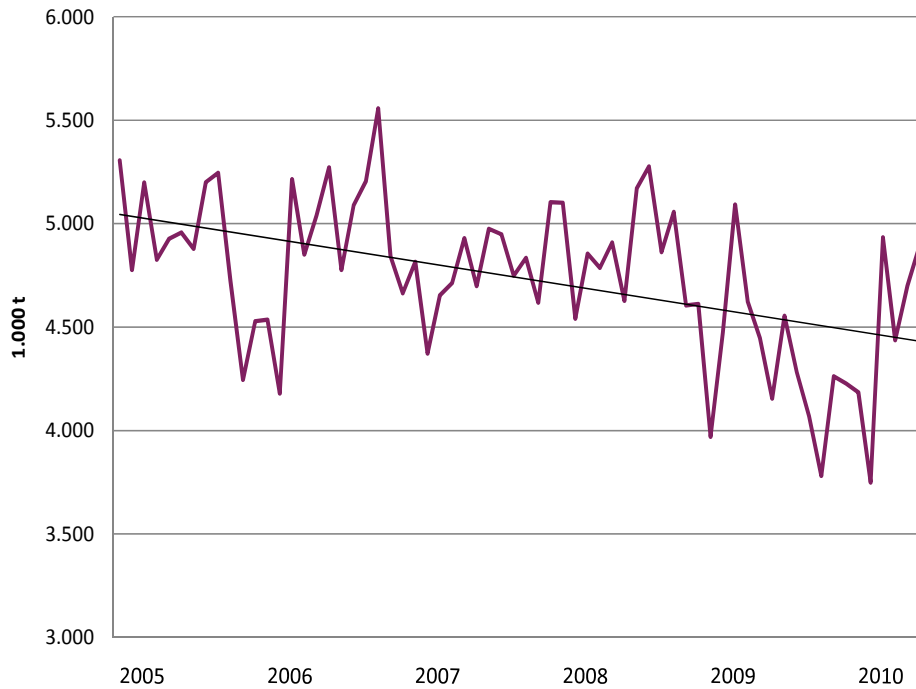
In den ersten 9 Monaten des Jahres 2010 wurden 34 neue Tankmotorschiffe mit einer Gesamtkapazität von etwa 101 000 T eingesetzt, gegen 42 in den 9 ersten Monaten des Jahres 2009. Die Restrukturierung der Flotten setzt sich somit fort.

Abbildung 1: Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt in Deutschland incl. Trend\*



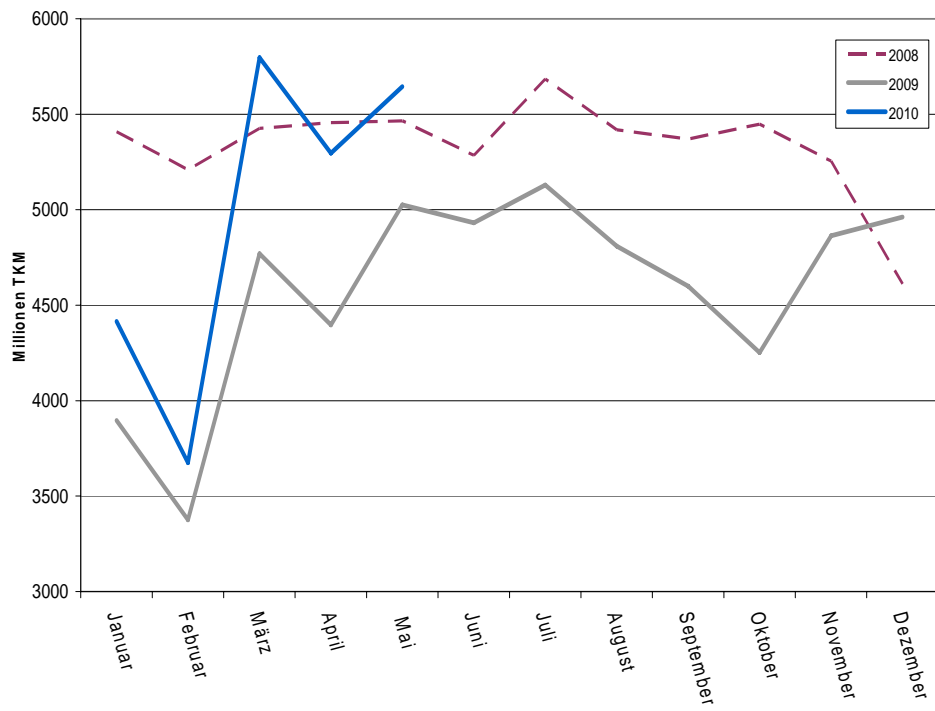
Quelle: Destatis. \* bis einschließlich Juni 2010

Abbildung 2: Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt in Deutschland incl. Trend\*



Quelle: Destatis. \* bis einschließlich Juni 2010

Abbildung 3: Beförderungsleistung in Deutschland



Quelle: Destatis

### Prognosen für Ende 2010 und Anfang 2011 (deutsche Binnenschifffahrt)

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	unterdurchschnittliche Ernte in 2010	16,00%	-
Kohle	Prognose Importe + 8 % gegen 2009	19,00%	+++
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod.: in 2010: + 35 % geg. Vorjahr	20%	+++++
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod.: in 2010: + 35 % geg. Vorjahr	8,00%	+++++
Baustoffe	Kalter Winter, schwache Baunachfrage	27,00%	-
Andere Güter / Container	Welthandel erholt sich weiter, aber langsamer	10%	++++
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt</b>			<b>+ + +</b>
Erdölprodukte	Hoher Ölpreis, positiver Lagereffekt im 2. HJ	62%	-
Chemie	Chemieproduktion erholt sich	38%	++
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt</b>			<b>0</b>

**Quellen:**

Eurofer  
 Wirtschaftsvereinigung Stahl  
 Wirtschaftsvereinigung Stahl  
 Verein deutscher Kohleimporteure  
 Verband der chemischen Industrie  
 CEFIC  
 Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

Entwicklung	
0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	-- / +++
11 % bis 15 %	--- / +++ +
16 % bis 20 %	---- / +++ + +
Über 20 %	----- / +++ + + +