



Binnenschiffsrelevanter Auszug aus

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2007

Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2007 in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen rund 123,8 Mio. t Güter befördert. Dies waren rund 3,8 Mio. t oder 3,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2006. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im selben Zeitraum um 2,6 % und erreichte einen Wert von rund 32,3 Mrd. tkm. Damit konnte auch die Binnenschifffahrt insgesamt, so wie die übrigen Landverkehrsträger, am anhaltenden Aufschwung der deutschen Wirtschaft partizipieren. Wie bereits im vergangenen Jahr musste sie allerdings Marktanteilsverluste im Vergleich zum Lkw und zur Eisenbahn hinnehmen, die im Berichtszeitraum deutlich höhere Mengen- und Leistungszuwächse erzielten. Bei genauerer Betrachtung wird zudem deutlich, dass die Aufkommensentwicklung im 1. Halbjahr 2007 in Abhängigkeit vom betrachteten Marktsegment uneinheitlich verlief: Einem Mengenwachstum in der Trockengüterschifffahrt standen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum leichte Aufkommensrückgänge in der Containerschifffahrt und eine wesentlich schwächere Nachfrage in der Tankschifffahrt gegenüber.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt insbesondere zu Beginn des Jahres 2006 witterungsbedingt beeinträchtigt wurde. Insoweit relativiert sich der Mengen- und Leistungsanstieg im 1. Halbjahr 2007 durch den Basiseffekt aus dem vergleichsweise niedrigen Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Dies gilt umso mehr, als die Binnenschifffahrt in drei der ersten sechs Monate des laufenden Jahres Aufkommensrückgänge im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten hinnehmen musste. Im März 2007 ereignete sich oberhalb des Hafens Zündorf die Havarie eines Containerschiffs, infolge dessen der Rhein zwischen Köln-Sürth und Köln-Niehl für 5,5 Tage gesperrt werden musste. Während dieser Zeit kam es zu Verkehrsverlagerungen auf Schiene und Straße, die nach Einschätzung des Bundesamtes jedoch lediglich von vorübergehender Natur waren. Im Gegensatz zum Vorjahr waren witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Binnenschifffahrt in nennenswertem Ausmaß im 1. Halbjahr 2007 nicht zu verzeichnen.

Hauptverkehrsverbindungen

Bei differenzierter Betrachtung der einzelnen Hauptverkehrsverbindungen zeigte sich im 1. Halbjahr 2007 eine uneinheitliche Mengen- und Leistungsentwicklung der Binnenschifffahrt im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum:

Tabelle 07: Güterverkehr der Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen

Veränderungen im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem 1. Halbjahr 2006

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2006	1. Hj. 2007		1. Hj. 2006	1. Hj. 2007	
Binnenverkehr	27,3	28,6	+ 4,7	5,2	5,7	+ 8,8
Versand in das Ausland	27,8	30,5	+ 9,6	7,0	7,7	+ 10,4
Empfang aus dem Ausland	53,1	53,2	+ 0,0	11,9	11,5	- 3,3
Durchgangsverkehr	11,8	11,6	- 1,8	7,4	7,4	+ 0,2
Insgesamt	120,0	123,8	+ 3,1	31,5	32,3	+ 2,6

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4 Binnenschifffahrt.

Mit rund 53,2 Mio. t entfiel im 1. Halbjahr 2007 wieder der größte Mengenanteil am Beförderungsaufkommen der Binnenschifffahrt auf den Güterempfang aus dem Ausland. Allerdings stagnierte das Beförderungsaufkommen auf den Relationen von ausländischen zu deutschen Häfen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006. Bei der Verkehrsleistung zeigten sich im Betrachtungszeitraum sogar Rückgänge. Sie nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 um 3,3 % auf rund 11,5 Mrd. tkm ab. Demgegenüber konnten die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich gesteigert werden. Mit einem Beförderungsaufkommen von rund 30,5 Mio. t wurden 9,6 % mehr Güter von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2006. Die Transportleistung erhöhte sich sogar um 10,4 % auf 7,7 Mrd. tkm. Ein rückläufiges Beförderungsaufkommen war im Berichtszeitraum bei den Durchgangsverkehren über deutsche Wasserstraßen zu beobachten. Die im Durchgangsverkehr beförderte Menge nahm um rund 0,2 Mio. t auf rund 11,6 Mio. t ab. Die Verkehrsleistung im Durchgangsverkehr blieb im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Im Binnenverkehr setzten sich die Aufkommenszuwächse der Vorjahre weiter fort. Mit rund 28,6 Mio. t wurden 4,7 % mehr Güter zwischen deutschen Häfen transportiert als im 1. Halbjahr 2006. Die Transportleistung erhöhte sich im Betrachtungszeitraum sogar um 8,8 %.

Deutsche Flagge verliert weiter Anteile

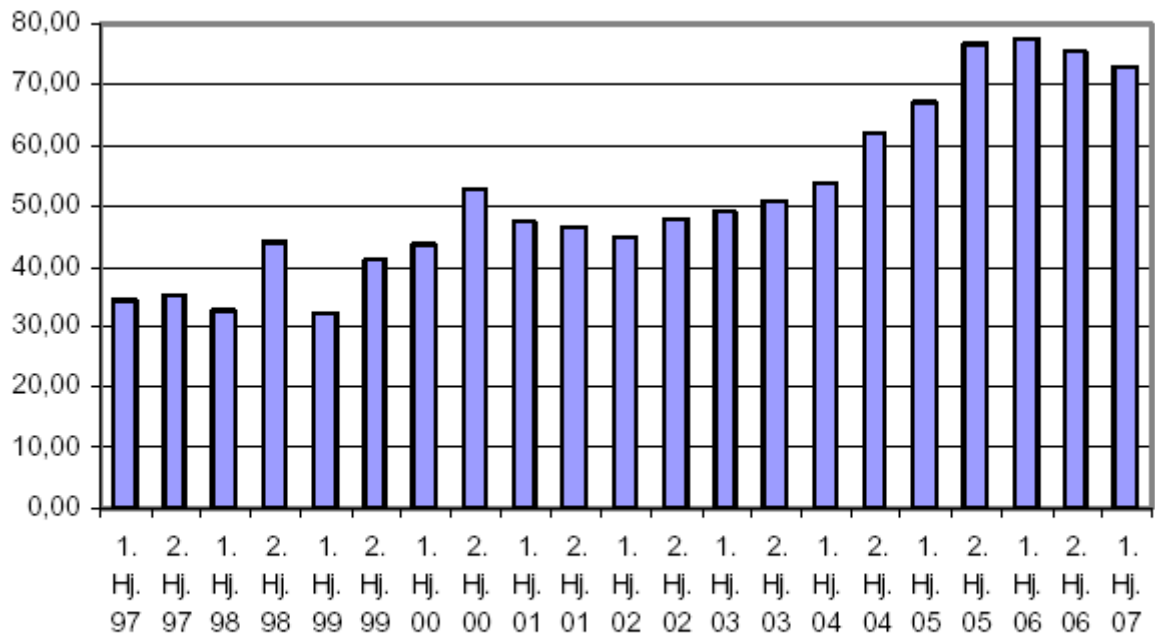
Weiterhin ungebrochen war im Berichtszeitraum der Trend, nach dem die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe Marktanteile an ausländische Flaggen verlieren. Zwar transportierten die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2007 mit rund 41,2 Mio. t etwa 1,1 Mio. t oder 2,8 % mehr Güter als im 1. Halbjahr 2006. Nachdem der Anteil der deutschen Flotte am Gesamtgüteraufkommen der Binnenschifffahrt in Deutschland im 1. Halbjahr 2006 noch 33,4 % betragen hatte, lag ihr Anteil am Gütertransport im Berichtszeitraum damit noch bei rund 33,3 %.

5.2 Lage der Binnenschifffahrt

5.2.1 Gasölpreisentwicklung

Treibstoffkosten stellen einen wesentlichen Kostenfaktor in der Binnenschifffahrt dar und beeinflussen daher in hohem Maße den Betriebserfolg. Zwar bewegten sich die Gasölpreise im 1. Halbjahr 2007 weiterhin auf vergleichsweise hohem Niveau. Wie die folgende Abbildung zeigt, lag der durchschnittliche Gasölpreis im 1. Halbjahr 2007 jedoch unter den Durchschnittspreisen des 1. und 2. Halbjahres 2006. Dies wirkte sich im Halbjahresvergleich entsprechend positiv auf die Entwicklung der variablen Betriebskosten im 1. Halbjahr 2007 aus.

Schaubild 11: Durchschnittliche Gasölpreisentwicklung in Deutschland in Euro pro 100 l im Halbjahresvergleich des Zeitraums von 1997 bis 2007



Quellen: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. und Bunkerbetriebe.

In den Niederlanden und der Schweiz kann Gasöl nach Kenntnis des Bundesamtes weiterhin günstiger bezogen werden. Die meisten Binnenschifffahrtsunternehmen nutzen daher regelmäßig die Gelegenheit, in diesen Staaten günstigeres Gasöl zu bunkern. Die Bunkerung von Gasöl im Ausland erfolgt bislang jedoch im Wesentlichen im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen, d. h. sie ist auf Fälle beschränkt, in denen die Bunkerung ohne größeren zusätzlichen Aufwand möglich ist.

5.2.2 Trockengüterschifffahrt

In der Trockengüterschifffahrt führte eine hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen im Rheingebiet sowie auf der Donau und im Kanalgebiet zu einer guten bis sehr guten Auftrags- und Beschäftigungslage bei Partikulieren und Reedereien. Die positive Entwicklung des vergangenen Jahres setzte sich damit im 1. Halbjahr 2007 weiter fort. Nach Kenntnis des Bundesamtes waren in der Partikulierschifffahrt im Berichtszeitraum kaum Liegezeiten zu verbuchen; angesichts guter Fahrwasserverhältnisse konnten die vorhandenen Schiffskapazitäten weitestgehend ausgelastet werden. Zeitweise kam es zu Kapazitätsengpässen. Erneut wiesen am Oberrhein ansässige Unternehmen auf einen Mangel an Schiffen mit einer Tragfähigkeit zwischen 500 und 1.500 t hin. Die kleinen und mittleren Schiffe fehlten nach Unternehmensangaben vor allem bei Beförderungen vom Oberrhein zu Tal. Hintergrund dieser Entwicklung ist, dass in den vergangenen Jahren vor allem kleinere Schiffe aus dem Markt herausgenommen wurden und beim Kauf von Schiffen in größere, wirtschaftlichere Einheiten investiert wird.

Frachten

Die anhaltend positive Nachfrageentwicklung spiegelte sich im Berichtszeitraum auch in der Frachtenentwicklung wider. Im Rheingebiet lagen die Frachten, sowohl für Berg- als auch für Tal-Beförderungen, weiterhin auf gutem Niveau. Entsprechendes galt auch für den Donaauraum sowie das Elbe- und Kanalgebiet; teilweise lagen die Tagesfrachten im ersten Halbjahr dieses Jahres höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dies war insbesondere bei vorhandenen Laderaumengpässen der Fall, so beispielsweise bei Beförderungen im Talverkehr ab dem Oberrhein. Durch die gute Beschäftigungslage und die hohe Nachfrage nach Laderaum befanden sich die Partikuliere in einer vergleichsweise guten Verhandlungsposition und konnten ihre Preisvorstellungen am Markt leichter durchsetzen. Dabei ist generell jedoch zu berücksichtigen, dass der Verhandlungsspielraum bei der Preisgestaltung grundsätzlich durch die regelmäßig bestehenden Alternativangebote der konkurrierenden Verkehrsträger eingeschränkt wird. Die gute Beschäftigungslage auf der Elbe sowie

im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder wirkte sich nach Kenntnis des Bundesamtes auch dort positiv auf das Frachtniveau aus. Zwar ist in bestimmten Marktsegmenten und Regionen der Wettbewerbsdruck durch polnische und tschechische Binnenschiffahrtsunternehmen weiterhin spürbar. Allerdings führte die hohe Nachfrage nach Beförderungskapazitäten im 1. Halbjahr 2007 und die hieraus resultierende gute Beschäftigungslage zu einer spürbaren Entspannung. Bei Vertragsverlängerungen bzw. Neuverträgen konnten Befrachter und Reedereien in der Regel höhere Entgelte durchsetzen. So wollten u. a. Energieversorger sich langfristig Schiffsraum sichern, um ihre Versorgungssicherheit nicht zu gefährden.

Ertragslage der Partikuliere

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Nachfrage- und Frachtenentwicklung war die Umsatzentwicklung und die Ertragslage für Binnenschiffahrtsunternehmen im Rhein- und Donaugebiet nach Einschätzung des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2007 weiterhin positiv. Reedereien, Genossenschaften und Befrachter gaben übereinstimmend an, dass aus ihrer Sicht die Ertragslage für die Partikuliere im 1. Halbjahr 2007 weiterhin gut bis sehr gut gewesen sei. Zwar dürften verschiedene Kostenpositionen, z. B. Reparaturkosten wegen der gestiegenen Stahlpreise, die Ergebnisse stärker als in früheren Jahren belastet haben. Dem standen jedoch die vergleichsweise niedrigeren Gasölpreise gegenüber. Die wirtschaftliche Lage der betroffenen Unternehmen dürfte sich damit im 1. Halbjahr 2007 vielfach weiter verbessert haben.

Ertragslage bei Reedereien und Befrachtern

Auf der anderen Seite wurden die finanziellen Ergebnisse von Reedereien und Befrachtern, die noch an längerfristige Verträge gebunden waren und im 1. Halbjahr 2007 Beförderungskapazitäten auf dem freien Markt einkaufen mussten, um ihre vertraglichen Verpflichtungen erfüllen zu können, mitunter belastet. Aufgrund des weiterhin vergleichsweise hohen Niveaus der Tagesfrachten waren die zu einem früheren Zeitpunkt mit den Auftraggebern geschlossenen Vertragsfrachten teilweise nicht mehr auskömmlich. Je nach Betroffenheit dürfte sich die Ertragslage von Reedereien und Befrachtern im 1. Halbjahr 2007 damit im Einzelfall mehr oder weniger positiv dargestellt haben. Insgesamt berichteten die befragten Unternehmen jedoch mehrheitlich von einer zufriedenstellenden bis guten Ertragslage.

Container-verkehre

Nachdem die Statistik bereits für das Gesamtjahr 2006 einen Rückgang bei den Containerverkehren im Vergleich zum Vorjahr ausgewiesen hatte, konnte die Binnenschiffahrt auch im 1. Halbjahr 2007 nicht am Wachstum in diesem Marktsegment teilhaben. Obwohl der Containerumschlag in den großen Seehäfen der Nord-Range im 1. Halbjahr 2007 weiter zunahm, waren die Containerbeförderungen in der Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Gegensatz zur Schiene und zur Straße im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 leicht rückläufig. Mit 1,056 Mio. TEU wurden rund 0,8 % weniger Standardcontainer auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Während der Durchgangsverkehr und der grenzüberschreitende Versand Aufkommenszuwächse verzeichneten, wiesen der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Empfang im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 Rückgänge auf. Der Rückgang der Beförderungszahlen ist vor allem der in der Statistik ausgewiesenen rückläufigen

Anzahl der transportierten leeren Standardcontainer geschuldet. Bei den beladenen Containern gab es im 1. Halbjahr 2007 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hingegen einen Zuwachs. Letzteres spiegelte sich auch in den Mengen wider, die in Containern befördert wurden: Sie erreichten im Zeitraum von Januar bis Juni 2007 rund 7,9 Mio. t; im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies einen Anstieg von 0,7 Mio. t bzw. 10,2 %.

Ein Grund für die neuerlichen Aufkommensrückgänge dürften die anhaltenden Abfertigungsprobleme in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam sein. Dort führt das gestiegene Containeraufkommen aufgrund begrenzter Umschlagskapazitäten zu Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung, von denen vor allem die Binnenschiffe betroffen sind. Um die Auftragsabwicklung im Hinterlandverkehr gewährleisten zu können, mussten Terminalbetreiber mitunter zusätzliche Schiffe chartern, was zu entsprechenden Zusatzkosten führte. Als weitere Reaktion auf die Verzögerungen in den Häfen haben erste Reedereien bereits ihre Fahrpläne verändert und die Dauer ihrer Rundläufe erhöht. Einige Verlader nutzen verstärkt die Schiene und den Lkw.

5.2.3 Tankschifffahrt

Nach Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde in der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase“, die mit Kraftstoffen sowie Heizöl die für die Binnentankschifffahrt volumenmäßig mit Abstand bedeutendsten Güterarten beinhaltet, im 1. Halbjahr 2007 ein Beförderungsaufkommen von rund 17,4 Mio. t erreicht. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 bedeutete dies einen Aufkommensrückgang von etwa 1,7 Mio. t bzw. 8,7 %. Dieser ist im Wesentlichen auf die geringere Nachfrage nach Heizöl im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Hierfür gibt es verschiedene Gründe: Zum einen führten die Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2007 sowie der Rückgang der Rohölpreise bereits im Herbst des vergangenen Jahres zu Vorratskäufen. Zum anderen schlug sich der milde Winter in einem geringeren Bedarf an Heizöl nieder. Nach Kenntnis des Bundesamtes stand dem sinkenden Beförderungsaufkommen im 1. Halbjahr 2007 ein weiterhin wachsendes Flottenangebot gegenüber. Wie bereits mehrfach berichtet, investieren niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen, aber auch einige finanzkräftigere Partikuliere sowie Binnenschiffsreedereien in Deutschland bereits seit geraumer Zeit verstärkt in Doppelhüllentankschiffe. Dies geschieht aufgrund antizipierter Gesetzesänderungen, die für bestimmte Produktgruppen zukünftig den Transport in Einhüllenschiffen verbieten, sowie schärferer Anforderungsprofile der verladenden Wirtschaft. Bereits vor einigen Monaten wurde von einer großen Mineralölgesellschaft angekündigt, ab dem Jahr 2008 nur noch Schiffe einsetzen zu wollen, die nicht älter als 35 Jahre seien und ab dem Jahr 2010 nur noch Doppelhüllenschiffe, die nicht älter als 30 Jahre seien. Bei schwacher Nachfrage und wachsenden Beförderungskapazitäten bewegten sich die Frachtraten in der Tankschifffahrt im 1. Halbjahr 2007, insbesondere im ersten Quartal, auf niedrigem Niveau. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist das Frachtniveau im Berichtszeitraum spürbar gesunken. Witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Schifffahrt, die in den vergangenen Jahren wiederholt zu einer Verknappung der Kapazitäten führten und damit einen deutlichen Anstieg der Frachten bewirkten, blieben im 1. Halbjahr 2007 weitestgehend aus. Bei guten Fahrwasserverhältnissen schlug der Anstieg der Beförderungskapazitäten in den vergangenen Jahren damit auf den Markt voll durch. Nach Einschätzung des Bundesamtes hat sich die skizzierte Entwicklung negativ auf die Ertragslage der Partikuliere in der Tankschifffahrt ausgewirkt. Diese dürfte sich im 1. Halbjahr 2007 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt verschlechtern haben.

Einhüllentankschiffe

Aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen sehen sich Inhaber von Einhüllentankschiffen weiterhin mit einem Wertverlust ihrer Schiffe konfrontiert, die kaum noch zu verkaufen sind. Im Gegensatz zu Trockengüterschiffen finden Einhüllentankschiffe auch in den mittel- und osteuropäischen Staaten in der Regel keine Abnehmer mehr. Da die Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Schiffe im Allgemeinen eine wesentliche Grundlage für die Finanzierung neuer Schiffe darstellen, erweist sich der Wertverlust bei Einhüllentankschiffen als Investitionshemmnis. Zahlreichen Partikulieren fehlt es am nötigen Eigenkapital, um den Umstieg vom Einhüllen- aufs Doppelhüllenschiff zu finanzieren. Für viele Partikuliere sind die Eintrittsbarrieren in das Segment der Doppelhüllenschiffe damit zu hoch. Nach Einschätzung des Bundesamtes sehen sich insbesondere ältere Partikuliere bisweilen gezwungen, länger als ursprünglich geplant im Markt zu verbleiben, um den eigenen Lebensunterhalt zu bestreiten.¹³ Marktaustritte sowie der Abbau von Kapazitäten werden hierdurch voraussichtlich verlangsamt bzw. verzögert.

Der komplette Bericht ist kann man hier nachlesen, bzw. Downloaden:

http://www.bag.bund.de/cin_009/nn_47224/SharedDocs/Publikationen/DE/Marktbeobachtung/Marktb_2007-Herbst.html