

## Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt 2007-1

### **Ergebnisse und Vorschau**

Insgesamt ist zwar festzustellen, dass sich der Binnenschifffahrtsmarkt 2006 und 2007 mit teilweise erheblichen Zuwachsraten in bestimmten Bereichen gut behauptet hat, dennoch stellen sich bezogen auf die Zunahme der Marktanteile der Binnenschifffahrt die Ergebnisse nicht im selben Maß positiv dar, nachdem hier insbesondere die Straße ihren Vorsprung weiter ausbaut hat.

Auch die Schiene entwickelt sich offenbar schneller als die Binnenschifffahrt und zwar sowohl in den mittel- und osteuropäischen Ländern als auch in Westeuropa.

#### ***Regionale Märkte***

2006 ist ein Zuwachs des Binnenschifffahrtsverkehrs auf der Nord-Süd-Achse und auf dem Rhein zu verzeichnen, auf der Ost-West-Achse und auf der gesamten Donau hingegen war die Entwicklung rückläufig.

#### ***Containerbereich:***

Der Containerbereich ist ein Schlüsselsegment für die Zukunft der Binnenschifffahrt, nachdem 2006 und 2007 hier eine Stagnation zu verzeichnen war, obwohl die Seehäfen bei Containeranlieferung und -versand signifikante Zuwachsraten zu verzeichnen haben. Die Engpässe an den Verladeterminals zwischen See- und Binnenschifffahrt bestehen weiter fort, insbesondere in Rotterdam.

#### ***Entwicklung bei den wichtigsten Gütern***

Einige Bereiche wie der Transport von Rohstoffen für die Eisen- und Stahlindustrie waren auf europäischer Ebene im Jahr 2006 rückläufig, was vor allem aus strategischen Überlegungen zu den Lagerbeständen und vorausschauenden Planungen im Hinblick auf eine Phase geringerer Nachfrage auf europäischer Ebene zu erklären ist.

Die Transporte im Zusammenhang mit dem Landwirtschaftssektor sind von Zyklen abhängig, die wiederum mit der Vorratspolitik und den Weltmarktpreisen in Zusammenhang stehen. So folgte auf die rückläufige Entwicklung 2006 im Jahr 2007 eine Wachstumsphase.

Bei den anderen Güterarten, die auf Binnenwasserstraßen verschifft werden, war 2006 im Zusammenhang mit einer allgemeinen Wachstumsphase der Weltwirtschaft eine Steigerung der Beförderungsmengen zu verzeichnen, dieser Trend setzte sich, soweit sich dies aus den derzeit verfügbaren vorläufigen Zahlen schließen lässt, im Jahr 2007 fort.

#### ***Entwicklung der Flotte: Neubauten***

Ungeachtet der Schwierigkeiten, die im Zusammenhang mit der Registrierung der Flotten nach wie vor bestehen, ist für Westeuropa eine Zunahme der Beförderungskapazität festzustellen, die sich insbesondere in einer erhöhten durchschnittlichen Tonnage der Schiffe niederschlägt. Die Erhöhung der durchschnittlichen Kapazität ist die Folge von Investitionen, durch die neuer Laderaum auf den Markt kommt, oder der Verlängerung vorhandener Schiffe.

In der Trockenschifffahrt entspricht die Kapazitätssteigerung offenbar der Entwicklung der Nachfrage, im Bereich der Tankschifffahrt hingegen ist diese Frage offen. Hier kommt es in erster Linie darauf an, einen Teil der Flotte im Hinblick auf derzeitige und künftige technische Anforderungen zu ersetzen.

#### ***Wasserführung:***

In Bezug auf die Wasserführung waren für 2006 und 2007 auf dem Rhein keine extremen Verhältnisse zu verzeichnen. Auf der Elbe und dem Oberlauf der Donau ist die Wasserführung mit ihren Schwankungen nach wie vor ein Faktor, der sich hemmend auf die Binnenschifffahrt auswirkt.

#### ***Allgemeine Konjunkturlage und Auswirkungen auf die Nachfrage 2008:***

2006 und 2007 profitierte die Binnenschifffahrt von einer optimalen allgemeinen Konjunkturlage in Europa. Trotz der Unsicherheiten aufgrund der Störungen im US-amerikanischen Bankensektor ist derzeit kein ernsthaftes Anzeichen für eine rückläufige Entwicklung der Industrietätigkeit in Europa zu erkennen, die sich möglicherweise ungünstig auf die Beförderungsnachfrage 2008 auswirken könnte.

