

# JAHRESBERICHT DER MARKTBEOBACHTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA: AUSGABE 2018

Ref: CC/CP (18)10

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission freut sich die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa für 2018 vorzustellen.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herr Hololei, Generaldirektor der GD Move (Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission) und Herr Georges, Generalsekretär der ZKR, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung. Dieser Bericht fällt außerdem in ein ganz besonderes Jahr für die ZKR, mit dem 150-jährigen Jubiläum der Mannheimer Akte und des aufs neue bekräftigten Grundsatzes der freien Schifffahrt auf dem Rhein.

Der neue Bericht zur Marktbeobachtung stellt die wichtigsten Ergebnisse für das Jahr 2017 dar, bietet umfangreiche Statistiken und arbeitet wichtige Marktentwicklungen im Verhältnis zu verschiedenen Aspekten der Binnenschifffahrt heraus, darunter die Transportnachfrage, die Flottenentwicklung, die Binnenschifffahrtsunternehmen und Flusskreuzfahrten.

Die Ausgabe 2018 des Berichts bietet auch neue und zukunftsweisende Studien. Diese behandeln insbesondere neue Wachstumsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt, wie urbane Logistikketten und Biomasse, bei der die Nachfrage im Rahmen von wichtigen Trends wie der Urbanisierung und der Ökologisierung des Energiesektors künftig voraussichtlich wachsen wird.

Nachstehend finden Sie die Zusammenfassung dieses Berichts. Die vollständige Version kann als PDF-Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch unter [https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18\\_II\\_de.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_II_de.pdf) heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org).

## ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. vierteljährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschifffahrtsmarkt in Europa. Diese Analysen der wirtschaftlichen Lage sind kostenlos erhältlich und sollen zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor in Europa beitragen, sei es auf gewerblicher und unternehmerischer oder auf verkehrs- und verwaltungspolitischer Ebene. Die Erhebung und Analyse der entsprechenden Daten durch die ZKR wird seit 2005 von der Europäischen Kommission mitfinanziert. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit konnte die ZKR diese Tätigkeit, die sie bereits seit knapp zwei Jahrhunderten durchführte, von der Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.

## ÜBER DIE ZKR

Die ZKR ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.



# ZKR

ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

### Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

## ZUSAMMENFASSUNG

Der Jahresbericht 2018 enthält eine vergleichende Analyse verschiedener wirtschaftlicher Entwicklungen und Strukturen im Sektor der europäischen Binnenschifffahrt. Die Resultate für einzelne Flüsse, Länder und Regionen in Bezug auf die Transportnachfrage von Gütern oder Passagieren werden miteinander verglichen. Die Ergebnisse dieser Vergleiche zeigen, dass die meisten europäischen Binnenwasserstraßen ähnlichen Trends folgen, wenn es um bestimmte Gütersegmente geht.

Der Kohletransport geht zum Beispiel in ganz Europa zurück, während die Transportnachfrage bei Containern und Chemikalien ansteigt. Die aktuelle Entwicklung und der Ausblick für Eisenerze und Metalle sind weit besser als die für Kohle, ihre Entwicklung ist allerdings nicht so aussichtsreich wie jene im Bereich der Container und der Chemikalien.

Der Containermarkt konzentriert sich nach wie vor sehr auf Westeuropa. Im Jahr 2017 fanden über 99% der Gesamtverkehrsleistung im Containertransport in nur vier EU-Staaten statt: 45% in den Niederlanden, 40% in Deutschland, 10% in Belgien und 4,5% in Frankreich. Der Anteil aller anderen EU-Staaten betrug nur 0,2%.

Weiter verzeichnete der Containerverkehr im Lauf des Jahres 2017 in der gesamten EU – wie auch auf dem Rhein – einen Anstieg von 6%. Mit fast 2,37 Mio. TEU (Zwanzig-Fuß-Äquivalente-Einheiten) im Jahr 2017 ist der Containerverkehr auf dem traditionellen Rhein seit Anfang des Jahrtausends (seit 2000) um 84% gestiegen. Auch wenn die absoluten Werte im Containerverkehr auf den anderen europäischen Flüssen immer noch begrenzt sind, liegt auch dort ein großes Potential für die Zukunft.

Dies gilt beispielsweise für das Hinterland des Seehafens Hamburg, wo der Containerverkehr auf dem Mittellandkanal und der Elbe künftig eine immer größere Rolle spielen könnte. 2017 stiegen die TEU-Zahlen auf diesen Binnenwasserstraßen um 3% bzw. um 8%.

Diese Wachstumstendenz gilt auch für das westdeutsche Kanalnetz, das eine wichtige Verbindung zwischen Norddeutschland (Elbe, Mittellandkanal) und der Rheinregion darstellt. In Frankreich setzte der Containerverkehr auf der Seine und im Kanalnetz Nordfrankreichs im Jahr 2017 ebenfalls seinen Aufwärtstrend fort.

Die Donauschifffahrt konzentriert sich immer noch sehr auf das Trockengütersegment: Getreide und Eisenerze machen etwas mehr als die Hälfte aller Transporte auf der Donau aus. Der Containertransport ist auf der Donau noch wenig entwickelt, zeigte 2017 jedoch einen leichten Zuwachs.

Der gesamte Verkehr auf der oberen und mittleren Donau verzeichnete 2017 dennoch einen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr, trotz der äußerst schwierigen Wetterverhältnisse Anfang des Jahres 2017. Eis und Niedrigwasserstände blockierten im Winter die Donauschifffahrt, der Verkehr auf dem Fluss konnte sich anschließend aber sehr gut erholen.

Flusskreuzfahrten sind ein Marktsegment, in dem die Donau europaweit eine führende Rolle spielt. Die Donau ist der prominenteste Fluss für Kreuzfahrten in Europa und liegt hier sogar noch vor dem Rhein. Erwähnenswert sind einige langfristige Zahlen

zwischen 2002 und 2017: in diesem Zeitraum stieg der Kreuzfahrtverkehr auf der Donau (an der deutsch-österreichischen Grenze) um 89%, auf dem Rhein um 128% und auf dem Main-Donau-Kanal um 295%. So konnte die berühmte Verbindung zwischen der Donau und dem Rhein, eingeweiht im Jahr 1992, ihren Kreuzfahrtverkehr in nur 15 Jahren nahezu verdreifachen.

Ein weiteres Kapitel des Jahresberichts 2018 analysiert die wirtschaftlichen Bedingungen von Binnenschifffahrtsunternehmen, ihre Umsatzentwicklung, Frachtraten und allgemeine Bedingungen. In Hinblick auf den Umsatz ist zu beobachten, dass das Güterverkehrssegment für Europa insgesamt eine relativ flache langfristige Entwicklung beim Jahresumsatz aufweist. Negative Abweichungen von dieser flachen Entwicklung treten in Jahren auf, in denen Niedrigwasserperioden gemeldet werden, wie es in den Jahren 2015, 2016 und 2017 der Fall war.

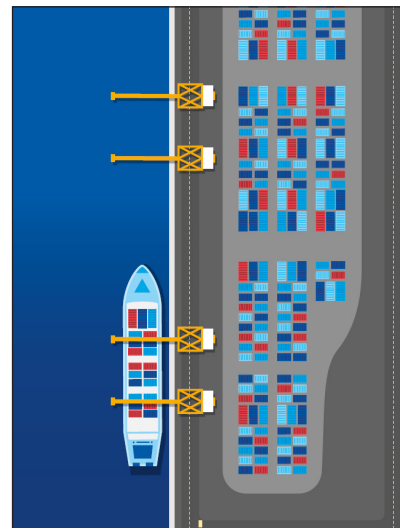
Niedrigwasserperioden wirken sich zweifach aus: einmal als negativer Effekt auf den Frachtverkehr und andererseits als stimulierender Effekt auf die Transportpreise (Frachtraten). Der negative Effekt, der Rückgang des Frachtverkehrs, kann eine größere Magnitude aufweisen als die stimulierenden Effekte der höheren Preise. Dies war der Fall im Winter 2016/2017, wie die verfügbaren vierteljährlichen Umsatzzahlen für ausgewählte Länder zeigen.

Im Segment der Passagierschifffahrt erzeugte der Boom bei den Flusskreuzfahrten einen Aufwärtstrend in der Umsatzentwicklung. Diese Aufwärtstendenz wird sichtbar, wenn man die Umsatzergebnisse der Schweizer Passagierschifffahrtsunternehmen betrachtet, wobei nicht vergessen werden darf, dass fast die Hälfte aller aktiven Flusskreuzfahrtschiffe in Europa derzeit in der Schweiz registriert sind.

Es scheint angemessen, die konjunkturelle Grundstimmung im Binnenschifffahrtssektor auch an Hand der Neubauraten von Schiffen zu betrachten, sowie an Hand der Zahl der Gründungen neuer Unternehmen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Neubauraten im Güterverkehrssegment ihre Erholung auch im Jahr 2017 fortsetzen konnten, nachdem sie 2014 (Trockengüterschiffe) und 2016 (Tankschiffe) eine Talsohle erreicht hatten. Neue Unternehmen wurden 2017 (in den Niederlanden) verstärkt gegründet, dazu gab es weniger Bankrotte als in den Vorjahren. Betrachtet man diese Zahlen als ein Ganzes, weist die Entwicklung im Jahr 2017, verglichen mit der Situation einige Jahre zuvor, im Güterverkehrssektor ein verbessertes Wirtschaftsklima aus.

Im Kreuzfahrtsektor sind die Neubauraten in den letzten Jahren, so auch 2017, leicht zurückgegangen. Diese rückläufige Tendenz ist jedoch auch ein Ergebnis der sehr hohen Neubaurate der jüngsten Vergangenheit und kann als eine Art Normalisierungsprozess betrachtet werden.

Der Jahresbericht 2018 enthält außerdem eine Studie über neue Marktchancen für die Binnenschifffahrt, wie sie urbane Transportketten und der Transport von Biomasse darstellen. In großen europäischen Agglomerationen, die von Luftverschmutzung und verstopften Straßen geplagt sind, hat die Binnenschifffahrt ein neues Interesse an urbanen Logistikmöglichkeiten geweckt. Am Beispiel Paris kann man sehen, dass die Binnenschifffahrt



Transportsegmente mit einem hohen Wachstumspotential, wie Baustoffe, Belieferungen von Supermärkten und E-Commerce, aufnehmen kann.

Ein weiterer neuer Markt für die Binnenschifffahrt ist der Transport von Biomasse. Mit der wachsenden Rolle der Biomasse im Energiesektor (sowohl zur Strom- als auch zur Wärmeherzeugung) entstehen neue Möglichkeiten für die Binnenschifffahrt. Da Biomasse ein Massengut ist (Holz, Holzpellets, Rapsschrot und andere Materialien, die in großen Mengen günstig transportiert werden können), ist die Binnenschifffahrt in idealer Weise geeignet, der Hauptverkehrsträger für diese wichtige Energiequelle des 21. Jahrhunderts zu werden.

Zur Illustrierung dieses Szenarios analysiert der Bericht drei wichtige Fallstudien, die untersuchen, wie Biomasse in den Binnenhäfen von Lüttich (Belgien/ Maas), Mannheim (Deutschland/ Rhein) und Straubing (Deutschland/ Donau) verarbeitet wird. Sie können als Referenzmodelle für andere Städte und Häfen in Europa dienen.

**Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!**



**ZKR**

ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org