

JAHRESBERICHT ÜBER DIE BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA: AUSGABE 2025

Ref: CC/CP (25)04

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der **Europäischen Kommission** freut sich die **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**, ihren **Jahresbericht** der Marktbeobachtung für **2025** vorzustellen.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts über die 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. Frau Kopczyńska, Generaldirektorin der GD MOVE (**Europäische Kommission**), und Frau Luijten, Generalsekretärin der **ZKR**, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt einen **ausführlichen Überblick über die Marktlage** und die Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa **im Jahr 2024**. Nachstehend finden Sie die **Zusammenfassung** dieses Berichts. Die **vollständige Version** kann als PDF Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: <https://inland-navigation-market.org/>.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!

ZUSAMMENFASSUNG

Das Jahr 2024 war von einer moderaten und ungleichmäßigen Erholung des Welthandels und des Binnenschiffsverkehrs (IWT) geprägt. Nach einem turbulenten Jahr 2023 ließ die Inflation in vielen fortgeschrittenen Volkswirtschaften nach, und das Wachstum begann wieder anzuziehen, was zur Stabilisierung der Verbraucherpreise und der Logistikkosten beitrug, insbesondere im Energie- und Transportdienstleistungssektor. Allerdings setzten hohe Betriebskosten, insbesondere Personalkosten, die Frachtunternehmen weiterhin unter Druck und beeinflussten die Preisdynamik. Die Binnenschifffahrt hatte weiterhin mit Schwierigkeiten zu kämpfen, insbesondere aufgrund der schwachen Industrieproduktion, sich verändernder Handelsstrukturen und einer sich wandelnden Nachfrage nach wichtigen Rohstoffen. Mit der Stabilisierung der Lieferketten und der Erholung des privaten Konsums begannen jedoch bestimmte Marktsegmente wieder an Stabilität zu gewinnen. Auf globaler Ebene stieg das Handelsvolumen im Jahr 2024 um etwa +3,3%. Kurzfristig ist keine starke Erholung zu erwarten, da der Handel weiterhin von anhaltenden geopolitischen Spannungen, der Fragmentierung der globalen Lieferketten und dem Anstieg protektionistischer Maßnahmen wie den neuen US-Zöllen geprägt ist. Darüber hinaus hat der zunehmende Trend zum „Friendshoring“ – dem Handel zwischen politisch verbündeten Ländern – die traditionellen Handelsströme weiter gestört.

Im Jahr 2024 wurden 473,3 Millionen Tonnen Güter auf den Wasserstraßen der EU-27 transportiert (+1,0% im Vergleich zu 2023) und die gesamte Binnenschifffahrtsleistung erreichte 121,6 Milliarden TKM (+4,5%). In Bezug auf die Binnenschifffahrt in Europa (EU-27 plus Schweiz, Serbien und Republik Moldau) stieg die Güterverkehrsleistung im Vergleich zu 2023 um +4,3% auf 126 Milliarden TKM.

Der Güterverkehr auf dem Rhein (von Basel bis zur Nordsee) erreichte im Jahr 2024 284,5 Millionen Tonnen, was einem leichten Anstieg von +2,6% gegenüber 2023 (276,5 Millionen Tonnen) entspricht, wobei der Containerverkehr einen Anstieg von +2,0% in Tonnen verzeichnete. Der traditionelle Rhein verzeichnete ein Wachstum von +2,3%, während der Niederrhein in den Niederlanden um +3,0% zulegte. Diese teilweise Erholung ist auf den Rückgang der Inflation und die Lohnindexierung zurückzuführen, die den privaten Konsum ankurbelten. Zu diesem Wachstum trugen wichtige Produktsegmente wie Mineralölprodukte (+5,5%), Chemikalien (+6,7%), Metalle (+3,4%) und Agrar- und Lebensmittelprodukte (+6,8%) bei. Die Transportmengen von Kohle (-13,3%) und Eisenerz (-0,1%) gingen jedoch aufgrund der geringeren Nachfrage nach Kohle und Stahl sowie der fortgesetzten Maßnahmen zur Dekarbonisierung zurück. Auf der Oberen und Mittleren Donau stieg das Transportvolumen im Jahr 2024 insgesamt an. Die Region Untere Donau, insbesondere die beiden Kanäle, die die Donau mit dem Schwarzen Meer verbinden, verzeichneten einen starken Rückgang des Güterverkehrs. Der Hauptgrund für diesen Rückgang liegt in einer Verlagerung der Getreidetransporte (Weizen, Mais, Gerste) von den ukrainischen Donauhäfen zurück zu den ukrainischen Seehäfen Odessa, Pivdennyi und Chornomorsk, die einen Teil ihrer Aktivitäten wieder aufgenommen haben.

Die europäischen Binnenhäfen spiegelten diese allgemeinen Trends wider. Die meisten großen Rheinhäfen verzeichneten einen Anstieg, während andere, darunter Mannheim (-8,4%) und Mainz (-2,3%), einen Rückgang der Umschlagmengen aufwiesen. Das Gesamtbild ist in den wichtigsten deutschen, niederländischen, französischen und belgischen Binnenhäfen heterogener.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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

Auch beim Güterumschlag für die Binnenschifffahrt in den wichtigsten Seehäfen ist eine Erholung zu beobachten, mit einem Anstieg von +0,7% im Hafen von Rotterdam auf 141,9 Millionen Tonnen. Diese Erholung ist im Hafen von Antwerpen-Brügge mit einem Anstieg von 4,7% im Jahr 2024 auf 102,5 Millionen Tonnen noch deutlicher. Der Containerverkehr blieb jedoch zwischen 2023 und 2024 stabil (+0,5%) und lag weiterhin unter dem Niveau von vor 2021. Im Hafen von Constanța ist der Rückgang des Binnenschiffsverkehrs (auf 17,2 Millionen Tonnen, -20,9% gegenüber 2023) hauptsächlich auf die Wiederaufnahme der Aktivitäten im Hafen von Odessa (Ukraine) Ende 2023 zurückzuführen, was zu einem Rückgang des Transits durch den Hafen von Constanța führte. In absoluten Zahlen bleibt das Volumen für 2024 im Hafen von Constanța weiterhin das zweithöchste, das jemals verzeichnet wurde.

Die Frachtraten blieben 2024 über dem Niveau vor der Pandemie, lagen jedoch insgesamt unter denen von 2023. Die Raten für Flüssiggüter stabilisierten sich aufgrund hoher Betriebskosten, insbesondere der Personalkosten. Nach Angaben des niederländischen Statistikamtes CBS sanken die durchschnittlichen Frachtraten in allen Marktsegmenten gegenüber 2023 um -6,0%, nachdem sie im Vorjahr bereits um -11,8% zurückgegangen waren. Die Frachtraten blieben aufgrund des begrenzten Nettowachstums der Schiffskapazitäten und steigender Personalkosten, die insbesondere durch den Fachkräftemangel bedingt waren, relativ stabil.

Die europäische Binnenflotte umfasste 13.392 Schiffe, davon 9.160 in den Rheinanliegerstaaten und 3.324 in den Donaustaaten. Die Trockengüterschiffe in den Rheinstaaten verzeichneten einen weiteren Rückgang der Schiffszahlen auf 6.381 Schiffe im Jahr 2024 (-2%), jedoch einen Anstieg der Ladekapazität (+2%) auf 10,0 Millionen Tonnen. Die Flotte für Flüssiggüter verzeichnete einen leichten Anstieg der Einheiten (+1%, 1.453) und ein Wachstum der Gesamtladekapazität (+3%, 3,7 Millionen Tonnen), was die Verlagerung hin zu größeren Tankern widerspiegelt. Die Neubautätigkeit verlangsamte sich, insbesondere im Trockengüterverkehr, wo die Zahl der neuen Schiffe von 34 im Jahr 2023 auf 13 im Jahr 2024 zurückging. Die Zahl der Tankerneubauten belief sich auf insgesamt 38, was ebenfalls einen Rückgang gegenüber den 49 neuen Schiffen im Jahr 2023 bedeutet. Die schwache Entwicklung der Transportnachfrage in den letzten Jahren, insbesondere im Trockengüterverkehr auf dem Rhein, kann als einer der Hauptgründe für den Rückgang der Neubautätigkeit angesehen werden.

Im Jahr 2024 verzeichnete der europäische Flusskreuzfahrtsektor ein erneutes Wachstum, wobei sowohl die Passagierzahlen als auch der Umsatz gestiegen sind. In der Saison 2024 reisten 1,39 Millionen Passagiere (+14,0% gegenüber 2023) in Kabinenschiffen auf europäischen Flüssen und erzielten einen Bruttoticketumsatz von 3,54 Milliarden Euro. Nordamerikanische Reisende dominierten den Markt mit einem Anteil von 41% der Passagiere. Die aktive Flusskreuzfahrtflotte blieb mit 408 Schiffen stabil. Während 2024 sieben neue Flusskreuzfahrtschiffe auf den Markt kamen, wurden auch sieben aus dem Verkehr gezogen. Außerdem wurden 18 ältere Schiffe zu schwimmenden Hotels umgebaut, was in erster Linie auf die steigende Nachfrage nach Unterkünften für Flüchtlinge aufgrund des anhaltenden Krieges in der Ukraine zurückzuführen ist.

Die Unternehmens- und Beschäftigungsdaten zeigten unterschiedliche Trends. Im Jahr 2023 gab es in Europa 5.462 aktive Güterverkehrsunternehmen in der Binnenschifffahrt, von denen rund 87% in den Rheinanliegerstaaten registriert waren – mit einer besonderen Konzentration in den Niederlanden. Dennoch ging die Zahl der Güterverkehrsunternehmen weiter zurück und sank seit 2011 um -9%. Im Gegensatz dazu ist die Zahl der Passagierverkehrsunternehmen seit 2011 um +40% gestiegen und erreichte 2023 insgesamt 4.659 aktive Unternehmen. Die Beschäftigungsentwicklung spiegelt diese Muster wider: Die Beschäftigung im Güterverkehr blieb zwischen 2010 und 2022 leicht rückläufig und belief sich 2022 auf insgesamt 22.844 Beschäftigte, die sich weitgehend auf die Rheinanliegerstaaten konzentrierten. Die Beschäftigung im Passagierverkehr erholte sich hingegen nach der Covid-19-Pandemie und erreichte 2023 23.945 Personen.

Kurzfristig zeigt die Binnenschifffahrt in den Rhein- und Donauanrainerstaaten gemischte Trends. Der Transport von Stahl und Eisenerz bleibt trotz eines Rückgangs der Stahlproduktion bedeutend, wobei für 2025 eine langsame Erholung erwartet wird, die von der Nachfrage im Baugewerbe und in der Automobilindustrie getragen werden dürfte. Der Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen dürfte in Europa stabil oder leicht unter dem Durchschnitt liegen, während weltweit ein Wachstum prognostiziert wird. Der Chemiesektor wird voraussichtlich mit hohen Energiekosten und Handelsunsicherheiten zu kämpfen haben, was die Erholung bremsen und zu schwankenden Transportmengen führen dürfte. Der Containerverkehr zeigt nach mehreren schwierigen Jahren erste Anzeichen einer Erholung, ist jedoch aufgrund geopolitischer Spannungen und Zolländerungen weiterhin mit Risiken konfrontiert.



Quelle: Adobe Stock



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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

In den kommenden Jahrzehnten dürfte sich die Transportnachfrage in der Binnenschifffahrt in den Rhein- und Donau-Regionen eng an die sich wandelnden Wirtschaftssektoren und die Energiewende anpassen. In den Rheinanliegerstaaten wird ein moderates Wachstum der landwirtschaftlichen Produktion erwartet, während in den Donauanliegerstaaten mit unterschiedlichen Ergebnissen zu rechnen ist. Der Kohletransport wird aufgrund der Dekarbonisierungsbemühungen einen starken Rückgang verzeichnen, während der Containertransport und die Chemieproduktion dank industriepolitischer Maßnahmen wie dem Green Deal der EU wachsen könnten. Der Transport von Baumaterialien dürfte stetig zunehmen. In der Donauregion könnte die Produktion von Erdölprodukten und Koks Kohle aufgrund der Energiewende stark zurückgehen, mit Ausnahme eines deutlichen Wachstums in Bulgarien und der Slowakei. Die Trends bei der Stahl- und Eisenerzproduktion dürften divergieren, mit einem möglichen Rückgang in vielen Rhein-anliegerstaaten, aber einem deutlichen Wachstum in Donaustaaten wie Ungarn, Serbien und der Slowakei.

Mit Blick auf die Zukunft geht die Binnenschifffahrt vorsichtig optimistisch in das Jahr 2025. Gütersegmente wie Chemikalien und Container zeigen Anzeichen einer Stabilisierung, und der Passagiermarkt setzt sein Wachstum fort. Dennoch steht die Binnenschifffahrt weiterhin vor großen Herausforderungen, darunter wirtschaftliche Unsicherheiten, die anhaltende Energiewende mit ihren Auswirkungen auf die Rohstoffnachfrage und anhaltende geopolitische Spannungen. Darüber hinaus wird erwartet, dass das makroökonomische Umfeld 2025 schwierig bleiben wird. Der jährliche Marktbeobachtungsbericht für 2025 bietet einen umfassenden Überblick über diese Dynamiken, basierend auf detaillierten Daten und unterstützt durch langfristige Prognosen.

ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (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.

ÜBER DIE MARKTBOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschifffahrtmarkt in Europa. Die ZKR veröffentlicht zudem thematische Berichte, deren Themen jeweils in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt werden. 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.



Quelle: Adobe Stock



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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