JAHRESBERICHT 2026

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT
MARKTBEOBACHTUNG

ZKR
ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Europäische Kommission

HAFTUNGSAUSSCHLUSSERKLÄRUNG

Die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, erfolgt auf eigenes Risiko des Nutzers. Die Europäische Kommission, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihr Sekretariat haften in keiner Weise für die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, oder für sich daraus ergebende Konsequenzen.

Die in der Studie dargestellten Tatsachen und ausgedrückten Meinungen sind jene der Autoren und repräsentieren nicht zwangsläufig auch die Position der Europäischen Kommission, ihrer Dienststellen oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu dem betreffenden Thema. Diese Mitteilung stellt keine förmliche Verpflichtung für die genannten Organisationen dar.

Oktober 2026

II VORWORT

Hester Duursema
Generalsekretärin
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

2025: Navigieren durch unsichere Zeiten

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) freut sich, die Ausgabe 2026 ihres *Jahresberichts zur Marktbeobachtung* vorzustellen, der erneut in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission (EK) erstellt wurde.

Im Laufe des Jahres 2025 wurde die Widerstandsfähigkeit der Binnenschifffahrt erneut durch ein zunehmend komplexes wirtschaftliches und geopolitisches Umfeld auf die Probe gestellt. Während das weltweite BIP-Wachstum relativ solide blieb, verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage in Europa, insbesondere in den Industriezweigen, die eng mit der Binnenschifffahrt verbunden sind. Gegen Ende des Jahres führten eskalierende Spannungen im Nahen Osten sowie steigende Rohöl- und Erdgaspreise zu einer weiteren Erhöhung des Kostendrucks und verstärkten die Unsicherheit der europäischen Industrien und Transportmärkte.

Vor diesem Hintergrund gingen die Beförderungsmengen auf dem Rhein insgesamt zurück, wobei nur wenige Gütersegmente Zuwächse verzeichneten. Auch der Güterverkehr auf der Donau ging zurück, während der Flusskreuzfahrtsektor seinen positiven Kurs beibehielt. Die Schifffahrtsbedingungen wurden anspruchsvoller, da an beiden Flüssen mehr Niedrigwassertage zu verzeichnen waren als im Jahr 2024. Zusammengenommen unterstreichen diese Entwicklungen die Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit und die Flexibilität der Binnenschifffahrt weiter zu stärken. Dies ist besonders wichtig angesichts des entscheidenden Beitrags des Sektors zur Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Resilienz der Lieferketten in Europa. Zuverlässige Marktinformationen sind ein wesentlicher Bestandteil dieser Widerstandsfähigkeit.

Neue Einblicke in die Marktentwicklungen

Der diesjährige Bericht analysiert nicht nur Marktentwicklungen, sondern stellt auch neue Analyseinstrumente vor, die unser Verständnis der den Sektor prägenden Faktoren vertiefen. Am Beispiel der Frachtraten zeigte sich etwa, dass diese zwar, um steigenden Kosten Rechnung zu tragen, angepasst wurden, dass die Betriebskosten in den letzten Jahren jedoch schneller gestiegen sind als die Frachtraten. Infolgedessen sind die Gewinnmargen unter Druck geraten, außer in Zeiten niedriger Wasserstände.

Der Bericht stellt zudem ökonometrische Modelle vor, die die wichtigsten Treiber der Nachfrage nach dem Transport von Erdölprodukten und Eisenerz auf dem Rhein identifizieren. Indem sie wichtige langfristige Trends bestätigen – darunter den mit der Energiewende verbundenen strukturellen Rückgang des Erdöltransports –, unterstützen diese Modelle eine besser fundierte strategische Entscheidungsfindung.

Es ist unerlässlich, die aktuellen Marktentwicklungen zu verstehen, aber ebenso wichtig ist es, die bemerkenswerte Anpassungsfähigkeit unserer Branche anzuerkennen. Diese umfassendere Perspektive spiegelt sich im begleitenden Vorwort der Internationalen Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR) wider, das den heutigen Wandel in seinen historischen Kontext einordnet.

Danksagung

Ich möchte allen beteiligten Partnern danken, darunter den Donau-, Mosel- und Sava-Kommissionen, der Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO), der European Barge Union (EBU), der European Skippers' Organisation (ESO), Rijkswaterstaat, der IVR, Herrn Arnulf Hader, Eurostat, Destatis, den nationalen Statistikämtern, den Hafen- und Wasserstraßenverwaltungen sowie den vielen anderen Akteuren, deren Beiträge die Erstellung dieses Berichts ermöglicht haben.

Ein besonderer Dank gilt Frau Frouwke de Vries, Generalsekretärin der IVR, für unsere langjährige, wertvolle Zusammenarbeit und für das Vorwort zu dieser Ausgabe des Berichts. Mein aufrichtiger Dank gilt auch meinen Kolleginnen und Kollegen im Sekretariat der ZKR, deren Engagement und Fachwissen komplexe Daten in wertvolle Marktinformationen umwandeln.

Die ZKR setzt sich weiterhin für einen widerstandsfähigen, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Binnenschifffahrtssektor ein. Wir sind zuversichtlich, dass der Jahresbericht zur Marktbeobachtung 2026 auch weiterhin als wertvolle Referenz für politische Entscheidungsträger, Akteure der Branche und alle in der Binnenschifffahrt tätigen Fachleute dienen wird.

ZKR
ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Frouwke de Vries
Generalsekretarin der Internationalen Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Fuhrung des Binnenschiffsregisters in Europa

Es ist mir eine Freude und Ehre, einen Beitrag zum Vorwort des diesjährigen Jahresberichts zur Marktbeobachtung der ZKR zu leisten, der in enger Zusammenarbeit mit der EK erstellt wurde. Jahr für Jahr liefert diese Publikation wertvolle Einblicke in die Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt und bietet politischen Entscheidungsträgern, Fachleuten aus der Branche, Forschern und anderen Interessengruppen einen umfassenden Überblick über die Trends, Herausforderungen und Chancen, die unsere Branche prägen.

Das Verfassen dieses Vorworts bietet zudem die Gelegenheit, über die langjährige Beziehung zwischen der ZKR und der IVR nachzudenken. Unsere beiden Organisationen blicken auf eine gemeinsame Geschichte zurück, die weit über ein Jahrhundert umspannt. Die IVR wurde 1877 in Frankfurt am Main gegründet und nähert sich einem bemerkenswerten Meilenstein, denn wir bereiten uns darauf vor, im Jahr 2027 unser 150-jähriges Jubiläum zu feiern.

Als die IVR 1947 in Rotterdam neu gegründet wurde, war es die ZKR, die die wiederbelebte Vereinigung unterstützte und schützte. Diese bestand zunächst aus niederländischen, französischen, schweizerischen und belgischen Organisationen, und die ZKR fungierte als Schirmherrin, unter deren Federführung sich der Verband in seinen Anfangsjahren entwickeln konnte.

Heute kommen unsere Mitglieder aus 13 verschiedenen europäischen Ländern und repräsentieren alle Bereiche der europäischen Binnenschifffahrt, wobei der Geist der internationalen Zusammenarbeit nach wie vor große Bedeutung besitzt. Unsere gemeinsame Geschichte bietet eine wertvolle Perspektive, während die Binnenschifffahrt in eine weitere Phase des Wandels eintritt, wie aus den von der IVR geführten historischen Aufzeichnungen hervorgeht.

Seit 1879 dokumentiert das Europäische Schiffsregister der IVR die bemerkenswerte Entwicklung der Binnenschifffahrt und verdeutlicht, wie Innovation die Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit des Sektors stets vorangetrieben hat.

Heute lösen Diskussionen über Nachhaltigkeit und Wandel mitunter Widerstand oder Unsicherheit aus. Doch da bereits 1926 fast 82% der Flotte praktisch „emissionsfrei“ betrieben wurden, erinnert uns die Geschichte daran, dass unsere Branche bereits enorme Umbrüche erfolgreich gemeistert hat. Die Binnenschifffahrt hat wiederholt ihre Resilienz, ihren Pragmatismus und ihre Innovationsfähigkeit unter Beweis gestellt.

Die Herausforderungen, vor denen wir heute stehen, sind zweifellos enorm. Globale geopolitische Entwicklungen haben weiterhin direkte und unmittelbare Folgen für unsere Branche. Handelswege verlagern sich, das wirtschaftliche Vertrauen steht unter Druck und Logistikketten werden zunehmend anfällig. Gleichzeitig wird von unserer Branche erwartet, dass sie ihren Übergang zur Klimaneutralität beschleunigt und gleichzeitig ihre Rolle als einer der nachhaltigsten Güterverkehrsträger beibehält.

Die Bewältigung dieser Herausforderungen erfordert gemeinsames Handeln. Während wir in Digitalisierung und intelligente Infrastruktur investieren, dürfen wir die ebenso dringende Notwendigkeit nicht übersehen, die physische Wasserstraßeninfrastruktur Europas zu erhalten und zu modernisieren. Gleichzeitig bin ich nach wie vor davon überzeugt, dass die derzeit stattfindenden Innovationen eine Chance bieten, die Position der Binnenschifffahrt nicht nur zu sichern, sondern weiter zu stärken. So wie der Dampfantrieb und später die Motoren die Branche vor mehr als einem Jahrhundert verändert haben, können die heutigen technologischen Innovationen die Binnenschifffahrt erneut zu einer noch attraktiveren und wettbewerbsfähigeren Transportlösung machen.

Innovation gelingt jedoch niemals im Alleingang. Sie erfordert eine Zusammenarbeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Nur durch gemeinsame Anstrengungen können wir die notwendigen Voraussetzungen für einen erfolgreichen und nachhaltigen Wandel schaffen. Die IVR möchte dazu beitragen, indem sie alle verschiedenen Akteure unserer Branche zusammenbringt und vernetzt.

Abschließend möchte ich der Generalsekretärin und dem Sekretariat der ZKR meinen aufrichtigen Dank für die hervorragende Zusammenarbeit aussprechen, die die Beziehung zwischen unseren Verbänden seit vielen Jahrzehnten geprägt hat. Ich bin zuversichtlich, dass wir auf unserer soliden Grundlage weiterhin zusammenarbeiten werden, um sicherzustellen, dass die europäische Binnenschifffahrt widerstandsfähig, innovativ und gut aufgestellt bleibt, um den Herausforderungen und Chancen der Zukunft zu begegnen.

Kiel
Lübeck
Hamburg
Bremen
Amsterdam
Rotterdam
Nimwegen
Hannover
Münster
Magdeburg
London
Duisburg
Antwerpen
Dünkirchen
Brüssel
Lille
Köln
Lüttich
Koblenz
Valenciennes
Frankfurt am Main
Le Havre
Luxemburg
Trier
Rouen
Mannheim
Metz
Nürnberg
Stuttgart
Regensburg
Paris
Straßburg
Basel
Chalon-
sur-Saône
Lyon
Mantua
Venedig
Ferrara
Marseille

Stettin
Berlin
Dresden
Prag
Linz
Wien
Bratislava
Budapest
Belgrad
Ruse
Constanța

INHALTSÜBERSICHT

00 **ZUSAMMENFASSUNG** S.10

01 **MAKROÖKONOMISCHER KONTEXT UND AUSBLICK** S.14

02 **GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN** S.22

Verkehr in Europa und nach Ländern **S.24**

Verkehrsleistung in den wichtigsten europäischen Strombecken **S.28**

- Rheinbecken S.30
- Donaubecken S.40

Containertransport pro Land in Europa **S.43**

- Die Gesamte europäische und geographische Struktur S.43
- Rheinstaaten S.43
- Donaustaaten S.44

Binnenschifffahrt und andere Verkehrsträger **S.45**

03 **WASSERSTÄNDE UND FRACHTRATEN** S.48

Wasserstände, verfügbare Tiefgänge und Schifffahrtsbedingungen **S.50**

Anzahl der kritischen Niedrigwassertage an den Pegelstationen am Rhein und an der Donau **S.53**

- Pegelstationen am Rhein S.53
- Pegelstationen an der Donau S.58

Frachtraten in der Rheinregion **S.60**

- Frachtraten für Flüssiggüter in der Rheinregion S.60
- CBS-Frachtratenindex für die Rheinregion S.65

CITBO-Frachtratenindex für Flüssiggüter in der FARAG-Region **S.68**

04 **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN HÄFEN** S.70

Wichtigste Europäische Seehäfen **S.72**

- Rotterdam S.73
- Antwerpen-Brügge S.75
- Nordsee-Hafen S.76
- Constanța S.78
- Hamburg S.79

Wichtigste Europäische Binnen- und Seehäfen nach Region **S.81**

- Traditionelle Rheinhäfen S.81
- Häfen in Deutschland ausserhalb des Rheins S.82
- Niederländische Häfen S.83
- Französische und belgische Häfen S.84
- Donauhäfen S.85
- Savehäfen S.86

05 **FRACHTFLOTTEN** S.88

Grösse der Flotten nach Makroregion und Staat in Europa **S.90**
Entwicklung der Rheinflotte **S.92**
- Trockengüterflotte in den Rheinstaaten S.92
- Flüssiggüterflotte in den Rheinstaaten S.94

Entwicklung der Donauflotte **S.97**
- Trockengüterflotte in der Donauregion S.97
- Flüssiggüterflotte in der Donauregion P.97

Neubau von Schiffen **S.98**
- In den Rheinstaaten S.98
- In den Donaustaaten S.102

Altersstruktur der Rhein- und Donaugüterflotte **S.103**
Kapazitätsmonitoring **S.105**
- Trockengüterschiffe S.105
- Flüssiggüterschiffe S.106

Innovative Entwicklungen in der Binnenschifffahrtsflotte, die zur Emissionsreduzierung Beitragen **S.108**

06 **PASSAGIERVERKEHR** S.112

Flusskreuzfahrtflotte und Nachfrage **S.114**
- Flotte für Flusskreuzfahrten S.114
- Nachfrage nach Flusskreuzfahrten S.116

Flotte und Nachfrage im Tagesausflugsverkehr **S.123**
- Tagesausflugsflotte S.123
- Nachfrage nach Tagesausflügen S.124

Altersstruktur der Passagierflotte auf dem Rhein **S.125**

07 **UNTERNEHMEN, BESCHÄFTIGUNG, UMSATZ UND PERSONALKOSTEN** S.126

Unternehmen und Beschäftigung im Güterverkehr **S.129**
Unternehmen und Beschäftigung im Passagierverkehr **S.132**
Umsatz im Güter- und Passagierverkehr der Binnenschifffahrt **S.134**

08 **PERSPEKTIVEN FÜR DIE GÜTER- BEFÖRDERUNG UND DEN PASSAGIERVERKEHR IN DER BINNENSCHIFFFAHRT** S.140

Kurzfristige Perspektiven für die Märkte der Binnenschifffahrt in den Rhein- und Donaustaaten **S.142**
Langfristige Perspektiven für die Märkte der Binnenschifffahrt in den Rhein- und Donaustaaten auf Grundlage der Produktion **S.159**

Detailierte Daten pro Land zu den Infrastrukturausgaben sind auch auf der Website der Marktbeobachtung verfügbar. Hierzu auf diesen QR-Code klicken.

II ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2025 zeigte sich die Weltwirtschaft widerstandsfähig und entwickelte sich besser als ursprünglich erwartet: Das weltweite BIP-Wachstum erreichte +3,4% und die Inflation stabilisierte sich bei +4,1%, was dazu beitrug, die Verbrauchernachfrage aufrechtzuerhalten. Die wirtschaftliche Erholung verlief jedoch weiterhin uneinheitlich, wobei die Europäische Union (EU) ein bescheidenes Wachstum von +1,6% verzeichnete. Einerseits stieg das weltweite Handelsvolumen im Jahr 2025 um +5,1%, angetrieben durch starke Exporte im Technologiesektor und durch Unternehmen, die ihre Importe angesichts erwarteter Zollerhöhungen und höherer Preise vorzogen; andererseits stand der europäische Binnenschifffahrtssektor weiterhin unter Druck, was das relativ schwache wirtschaftliche Umfeld in Europa widerspiegelte, insbesondere aufgrund der gedämpften Industriekonjunktur und der zunehmenden handelspolitischen Unsicherheit.

Die Rohstoffmärkte boten in der ersten Hälfte des Jahres 2025 relativ günstige Bedingungen für die Binnenschifffahrt, insbesondere aufgrund niedrigerer durchschnittlicher Energiepreise. Ab August 2025 führten jedoch Störungen der Schifffahrtsrouten im Nahen Osten zu einem starken Anstieg der Öl- und Gaspreise. Diese Entwicklungen deuteten auf ein volatileres und kostspieligeres Betriebsumfeld für Transportunternehmen und für Industriezweige hin, die stark von der Binnenschifffahrt abhängig sind, insbesondere die Chemieindustrie und die verarbeitende Industrie.

Im Jahr 2025 wurden auf den Wasserstraßen der EU-27 458,4 Millionen Tonnen Güter befördert (-3,2% gegenüber 2024), und die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt belief sich auf 118,0 Milliarden TKM (-3,0%). Was die Binnenschifffahrt in Europa (EU-27 sowie die Schweiz, Serbien, die Republik Moldau und die Ukraine) betrifft, so ging die Güterverkehrsleistung im Vergleich zu 2024 um -3,3% zurück und belief sich auf 122,7 Milliarden TKM.

Im Jahr 2025 belief sich der Güterverkehr auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee) auf 281,9 Millionen Tonnen, was einem leichten Rückgang von -0,9% gegenüber 2024 entspricht. Der Verkehr auf dem traditionellen Rhein ging um -1,9% zurück, während der Verkehr auf dem Niederrhein in den Niederlanden um -1,3% sank. Der leichte Rückgang spiegelte eine schwächere industrielle Nachfrage und häufigere Niedrigwasserperioden im Frühjahr 2025 wider. Dieser allgemeine Rückgang zeigte sich bei den wichtigsten Produktsegmenten auf dem Rhein, wobei Mineralölprodukte (-2,9%), Chemikalien (-2,0%) und Eisenerz (-14,4%) Rückgänge verzeichneten. Kohle (+8,1%), Metalle (+1,6%) und landwirtschaftliche Erzeugnisse (+1,4%) wiesen dagegen Zuwächse auf. Der Containerverkehr blieb stabil (-0,3%).

Während der inländische Containerverkehr innerhalb der Niederlande zunahm, blieb der internationale Containerverkehr aufgrund des anhaltend geringen Wachstums des Seecontainerumschlags schwach. Dieser wurde durch die geopolitische Instabilität in Verbindung mit anhaltenden Engpässen in Seehäfen und den langfristigen Auswirkungen früherer Niedrigwasserperioden beeinträchtigt.

Der Güterverkehr auf der Donau ging im Jahr 2025 aufgrund schwacher wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, ungünstiger Wasserstände und des anhaltenden russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine zurück, der die Angriffe auf die ukrainische Hafeninfrastruktur verschärfte, Logistikanlagen und Schiffe beschädigte und ernsthafte Risiken für die Schifffahrt und das Personal mit sich brachte.

Die Bemühungen im Rahmen der EU-Ukraine-Initiative „Danube Solidarity Lanes“ trugen weiterhin zur Stabilisierung der Handelsströme über die Donau bei. Dennoch gingen in Gabčíkovo, der repräsentativsten Messstelle an der slowakisch-ungarischen Grenze, die Transportmengen von Nahrungsmittelprodukten, Nahrungsmitteln und Eisenerz im Vergleich zu 2024 zurück. Zuwächse waren beim Transport von Mineralölprodukten, Metallen und Düngemitteln zu verzeichnen.

Die Wasserstandsbedingungen stellten im Jahr 2025 eine der größten betrieblichen Herausforderungen für die Binnenschifffahrt dar. Die Wasserstände am Rhein waren ungünstiger als im Jahr 2024, wobei es insbesondere im Frühjahr 2025 zu mehreren vorübergehenden Niedrigwasserperioden kam. Obwohl die Bedingungen nicht die Schwere der extremen Niedrigwasserjahre 2018 oder 2022 erreichten, schränkten die Niedrigwasserperioden weiterhin die Ladekapazität der Schiffe ein und verringerten die Transporteffizienz. Im Jahr 2025 war an allen Pegelstationen entlang der Donau im Vergleich zu den Vorjahren eine deutliche Verschlechterung der Wasserstandsbedingungen zu beobachten.

Die Frachtraten in der Tankschifffahrt auf dem Rhein blieben im Jahr 2025 strukturell auf hohem Niveau. Obwohl die Treibstoffkosten über weite Teile des Jahres nachließen, prägte der langfristige Kostendruck weiterhin den Markt. Die Personalkosten blieben aufgrund des Fachkräftemangels besonders hoch, während Reparatur- und Wartungskosten, Versicherungsprämien sowie Kapitalkosten im Vergleich zum Niveau vor der Pandemie ebenfalls erheblich stiegen. Auf dem Markt für Trockengüter gestaltete sich die Lage schwieriger, da die kostenbereinigten Frachtraten in den Jahren 2024 und 2025 unter dem Referenzniveau blieben. Insgesamt deutet die Analyse auf eine schwache Ertragsentwicklung in der Binnenschifffahrt hin, insbesondere bei der Trockengüterbeförderung.

Der Güterumschlag auf Binnenwasserstraßen in den großen Seehäfen spiegelte ein gemischtes makroökonomisches Umfeld wider. Der Hafen Rotterdam schlug im Jahr 2025 141,6 Millionen Tonnen um, was einem leichten Rückgang von -0,2% entspricht. Der Hafen Antwerpen-Brügge verzeichnete einen Rückgang auf 98,7 Millionen Tonnen (-3,2%), bedingt durch einen schwächeren Transport von Flüssig- und Trockengütern aufgrund der rückläufigen Produktion im europäischen Chemiesektor. Der Nordsee-Hafen verzeichnete im Jahr 2025 einen Rückgang um -4,3% auf 61,5 Millionen Tonnen. In der Donauregion verzeichnete der Hafen Constanța im Jahr 2025 einen deutlichen Rückgang um -23,8% auf 13,1 Millionen Tonnen, was in erster Linie darauf zurückzuführen war, dass sich die Transitströme normalisierten, nachdem die ukrainischen Seehäfen ihren Betrieb wieder aufgenommen hatten. Zudem sank der Gesamtumschlag in den großen traditionellen Rheinhäfen im Jahr 2025 um -4,3%.

Die europäische Binnenschifffahrtsflotte umfasste 13.263 Schiffe, davon waren 8.992 im Rheingebiet und 3.376 im Donauraum registriert. Die Trockengüterflotte des Rheins verzeichnete im Jahr 2024 einen leichten Rückgang der Schiffsanzahl auf 6.224, behielt jedoch eine konstante Ladekapazität von 10,0 Millionen Tonnen bei. Die Flüssiggüterflotte wuchs auf 1.477 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von fast 4,0 Millionen Tonnen an, was den strukturellen Trend zu größeren Tankschiffen bestätigte. Die Neubautätigkeit erholte sich im Jahr 2025, wobei 87 neue Frachtschiffe auf den Markt kamen, darunter bemerkenswerte 67 neue Tankschiffe und 18 Trockengüterschiffe.

Der europäische Flusskreuzfahrtsektor setzte 2025 seine Expansion fort. Während der Saison 2025 reisten 1,5 Millionen Passagiere (+8,0% im Vergleich zu 2024) auf europäischen Flüssen und generierten Bruttoticketumsätze in Höhe von 3,7 Milliarden Euro (+5,0%). Die aktive Flusskreuzfahrtflotte wuchs auf 420 Schiffe an, wobei 2025 14 neue Schiffe auf den Markt kamen. Die Branche weist sowohl auf der Angebotsseite – mit einem soliden Auftragsbestand von 17 neuen Schiffen, die für 2026 erwartet werden – als auch auf der Nachfrageseite – mit einem erwarteten anhaltenden Wachstum bei Passagierzahlen und Umsätzen – positive Aussichten auf. Auch der Tagesausflugsverkehr spielte europaweit weiterhin eine bedeutende Rolle, wobei besonders hohe Passagierzahlen in Frankreich, den Niederlanden, Italien und entlang der Donau verzeichnet wurden.

Die Unternehmens- und Beschäftigungsdaten zeigen weiterhin unterschiedliche Trends zwischen Güter- und Passagierverkehr. Im Jahr 2024 gab es in Europa 5.477 aktive Binnenschifffahrtsunternehmen im Güterverkehr, von denen 86% in den Rheinstaaten registriert waren. Die Zahl der Güterverkehrsunternehmen ist seit 2011 um -9,5% zurückgegangen, und die Beschäftigung in diesem Sektor sank im Jahr 2024 um -5,6% auf 23.183 Personen. Im Gegensatz dazu verzeichnete der Passagierverkehr ein anhaltendes langfristiges Wachstum: Die Zahl der Unternehmen stieg seit 2011 um +44,5% und erreichte im Jahr 2024 5.103. Die Beschäftigung im Passagierverkehr hat sich von der Pandemie erholt und liegt nun bei 29.055 Beschäftigten.

Kurzfristig bleiben die Aussichten für die Binnenschifffahrt durch wirtschaftliche und handelspolitische Gegebenheiten eingeschränkt. Die Stahlnachfrage zeigte für das Jahr 2025 Anzeichen einer Stabilisierung, obwohl neu entwickelte ökonometrische Modelle für die kommenden Jahre nur eine begrenzte Erholung des Eisenerztransports prognostizieren, die von der industriellen Aktivität und den Wasserständen abhängt. Ebenso bestätigen die Modellergebnisse für den Mineralöltransport einen anhaltenden strukturellen Rückgang im Zusammenhang mit der Energiewende, wobei die künftige Transportnachfrage weiterhin von den Wasserständen und den Speicheranreizen auf den Energiemärkten abhängt. Die chemische Industrie rechnet für das Jahr 2026 mit einem schwierigen Jahr und einer historisch niedrigen Kapazitätsauslastung (70–72%). Die Erholung des Containerverkehrs wird durch den unvorhersehbaren Nahostkonflikt bedroht, der zu einer Senkung der Prognosen für das weltweite Handelswachstum im Jahr 2026 geführt hat. In den kommenden Jahrzehnten wird die langfristige Transportnachfrage stark von der fortschreitenden Energiewende und den Dekarbonisierungsbemühungen in Europa geprägt sein.

Mit Blick auf das Jahr 2026 wird erwartet, dass sich das globale Wachstum auf +2,9% bis +3,1% abschwächen wird, da geopolitische Spannungen, insbesondere der Konflikt im Nahen Osten, die Energiemärkte weiterhin stören und die Unsicherheit im Handel verstärken. Diese Entwicklungen dürften Druck auf die Industrieproduktion und die Beförderungsnachfrage ausüben und ein schwierigeres Umfeld für die Binnenschifffahrt schaffen. Gleichzeitig zeigen einige Sektoren, wie der Containerverkehr und der Chemietransport, Anzeichen einer Stabilisierung, während die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen weiterhin von der Exportnachfrage profitieren könnte. Dennoch steht die Binnenschifffahrt nach wie vor vor erheblichen strukturellen Herausforderungen, darunter häufigere Niedrigwasserperioden im Zusammenhang mit dem Klimawandel, die fortschreitende Energiewende und zunehmender Wettbewerb durch andere Verkehrsträger.

Der Jahresbericht 2026 bietet einen detaillierten Überblick über diese Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Zukunft der Binnenschifffahrt in Europa.

01

MAKROÖKONOMISCHER KONTEXT UND AUSBLICK

- **Im Jahr 2025 blieb die Weltwirtschaft widerstandsfähig, wobei das globale BIP-Wachstum, gestützt durch günstige finanzielle Rahmenbedingungen und starke Investitionen in Technologie, +3,4% erreichte. In der EU fiel das Wirtschaftswachstum moderater aus (+1,6%), und die OECD prognostiziert für 2026 eine Abschwächung des globalen BIP-Wachstums auf +2,9%, während der IWF das globale BIP-Wachstum für 2026 auf +3,1% schätzt.**
- **Das weltweite Handelsvolumen stieg im Jahr 2025 um +5,1%. Die Lieferketten unterlagen jedoch weiterhin strukturellen Veränderungen, wobei zunehmende Handelsfragmentierung, politische Unsicherheit und geopolitische Spannungen die internationalen Handelsströme beeinträchtigten.**
- **Die Rohstoffmärkte blieben während des größten Teils des Jahres 2025 günstig, wobei niedrigere Ölpreise die Transportkosten senkten. Gegen Ende des Jahres führten jedoch steigende Energiepreise und Störungen im Zusammenhang mit dem Konflikt im Nahen Osten zu einem volatileren Umfeld für die Binnenschifffahrt, insbesondere für die Chemie- und Fertigungsindustrie.**

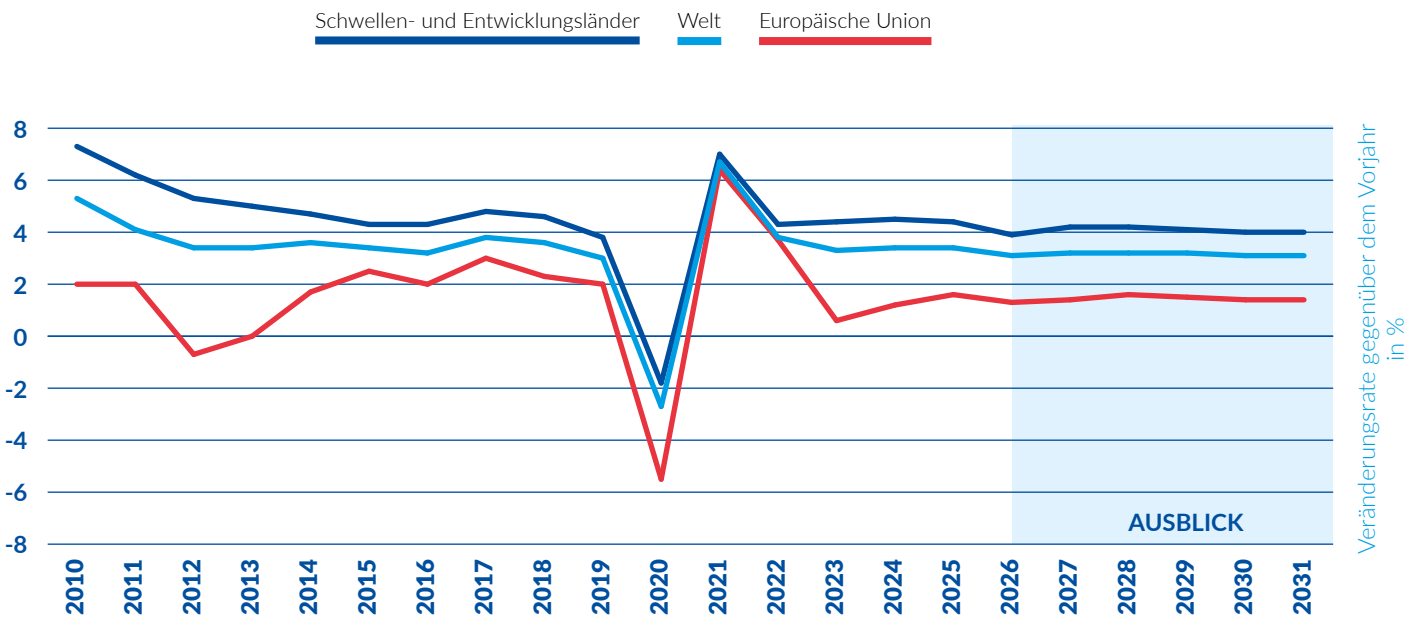
Wirtschaftlicher Überblick

Dieses Kapitel stützt sich auf aktuelle Analysen aus dem *„World Economic Outlook“* des Internationalen Währungsfonds (IWF) *vom April 2026*, ergänzt durch die Zwischenausgabe des Wirtschaftsausblicks der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) *vom März 2026*, dem *„Global Trade Update“ vom März 2026* der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) sowie der *Spring 2026 Economic Forecast* der EK, um den makroökonomischen Kontext und dessen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt zu skizzieren.

Im Laufe des Jahres 2025 zeigte sich die Weltwirtschaft widerstandsfähig und entwickelte sich besser als ursprünglich erwartet. Das weltweite BIP-Wachstum erreichte 2025 +3,4% – eine Entwicklung, die durch günstige finanzielle Rahmenbedingungen, fiskalische Unterstützung in den wichtigsten Volkswirtschaften und starke Investitionen in Technologie gestützt wurde. Gleichzeitig blieb die weltweite Inflation weitgehend stabil und lag für das Jahr bei +4,1%, was weltweit für eine gewisse Stabilität der Kaufkraft der privaten Haushalte sorgte. Die wirtschaftliche Erholung verlief jedoch in den verschiedenen Regionen weiterhin uneinheitlich. In der EU war das makroökonomische Umfeld verhaltener. Die EU verzeichnete im Jahr 2025 ein Wirtschaftswachstum von +1,6% und der Euroraum lediglich +1,4%, während die Verbraucherpreise im Euroraum um +2,1% stiegen. In für die Rheinschifffahrt besonders relevanten Gebieten wie Deutschland war das Wachstum mit +0,2% schwach, was auf eine schwache Industriekonjunktur und anhaltende Schwierigkeiten im verarbeitenden Gewerbe zurückzuführen war. Den Niederlanden erging es mit einem realen BIP-Wachstum von +1,9% im Jahr 2025 etwas besser. Belgien verzeichnete im selben Jahr ein bescheidenes Wachstum von +1,0%.

Sowohl nach Angaben des IWF als auch der OECD wird sich das globale Wachstum im Jahr 2026 voraussichtlich abschwächen. Die OECD prognostiziert für 2026 ein globales BIP-Wachstum von +2,9%, während der IWF das globale BIP-Wachstum auf +3,1% schätzt. Beide Institutionen nennen dieselben Hauptursachen für diese Abwärtskorrektur der globalen Aussichten: die Unvorhersehbarkeit des Konflikts im Nahen Osten und die daraus resultierenden Störungen auf den Energiemärkten. Höhere Energiepreise dürften die Unternehmenskosten ansteigen lassen und die Nachfrage schwächen. Folglich erwartet die OECD, dass die Gesamtinflation in den G20-Ländern im Jahr 2026 deutlich auf +4,0% steigen wird, während der IWF ebenfalls davon ausgeht, dass die weltweiten Verbraucherpreise auf +4,4% steigen werden. Darüber hinaus wird sich laut der Wirtschaftsprognose der EK das BIP-Wachstum in der EU im Jahr 2026 auf +1,1% verlangsamen (im Euroraum auf +0,9%), nachdem es 2025 noch bei +1,5% gelegen hatte. Zudem wird laut der EK erwartet, dass die Inflation in der EU im Jahr 2026 auf +3,1% ansteigen wird, bevor sie sich 2027 auf +2,4% abschwächt.

ABBILDUNG 1: **PROZENTUALE VERÄNDERUNG DES BIP, KONSTANTE PREISE**



Quelle: IWF World Economic Outlook Database, Prognose vom April 2026

Handel

Das weltweite Handelsvolumen verzeichnete im Jahr 2025 einen Anstieg um +5,1%[1]. Dieser starke Anstieg wurde zum Teil durch steigende Exporte im Technologiesektor sowie durch Unternehmen getrieben, die ihre Importe in Erwartung neuer Zölle und höherer Preise bereits zu Beginn des Jahres vorzogen. Diese Situation setzte sich bis Anfang 2026 fort, wobei die OECD berichtete, dass die weltweiten Exportaufträge im verarbeitenden Gewerbe ihren höchsten Stand seit November 2021 erreichten.

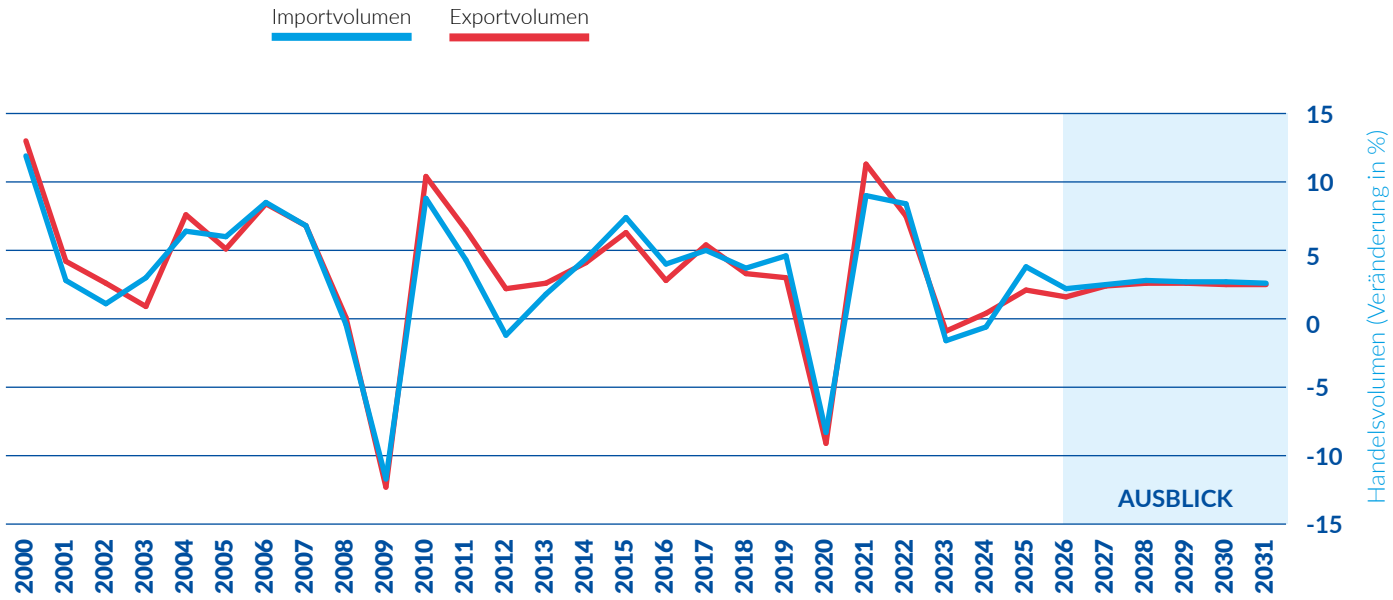
Trotz dieses Wachstums setzten sich die Veränderungen in den globalen Lieferketten im Laufe des Jahres 2025 fort. Die internationalen Handelsströme erfuhren eine Neuausrichtung, begleitet von Verschiebungen in den Handelsbeziehungen und einer zunehmenden Fragmentierung der Märkte. Für den europäischen Binnenschifffahrtssektor galt: Während der allgemeine Anstieg des globalen Handelsvolumens den Containerverkehr im Hinterland stützte, hielten die strukturellen Verschiebungen in den Lieferketten und die schwache Binnennachfrage in wichtigen europäischen Volkswirtschaften die industriellen Frachtströme begrenzt.

Laut dem „Global Trade Update“ der UNCTAD werden die strukturellen Veränderungen im Welthandel durch einen Übergang weg von einer nichtdiskriminierenden Handelspolitik hin zu differenzierter Integration und bilateralen Abkommen vorangetrieben. Große Volkswirtschaften greifen zunehmend auf einseitige Maßnahmen wie Exportkontrollen zurück, um industriepolitische Ziele und nationale Sicherheitsprioritäten zu verfolgen. Dieses Umfeld hat die handelspolitische Unsicherheit erhöht, was zu steigenden Kosten für Unternehmen führt und den Marktzugang für Produzenten und Investoren weniger vorhersehbar macht.

[1] *Quelle: IWF World Economic Outlook Database 2026, Kapitel 1, abrufbar auf der Website des IWF*

Diese Situation wird durch sich ändernde Zollregelungen und Störungen in der globalen Logistik noch verstärkt. Insbesondere der anhaltende Konflikt im Nahen Osten stellt eine ernsthafte Bedrohung für die globalen Lieferketten dar. Nach Angaben der OECD und der Internationalen Energieagentur würde eine fast vollständige Unterbrechung der Lieferungen durch die Straße von Hormus rund 25% des weltweiten Ölhandels auf dem Seeweg und fast 20% des weltweiten Handels mit Flüssigerdgas beeinträchtigen.

ABBILDUNG 2: **PROZENTUALE VERÄNDERUNG DES IMPORT- UND EXPORTVOLUMENS**

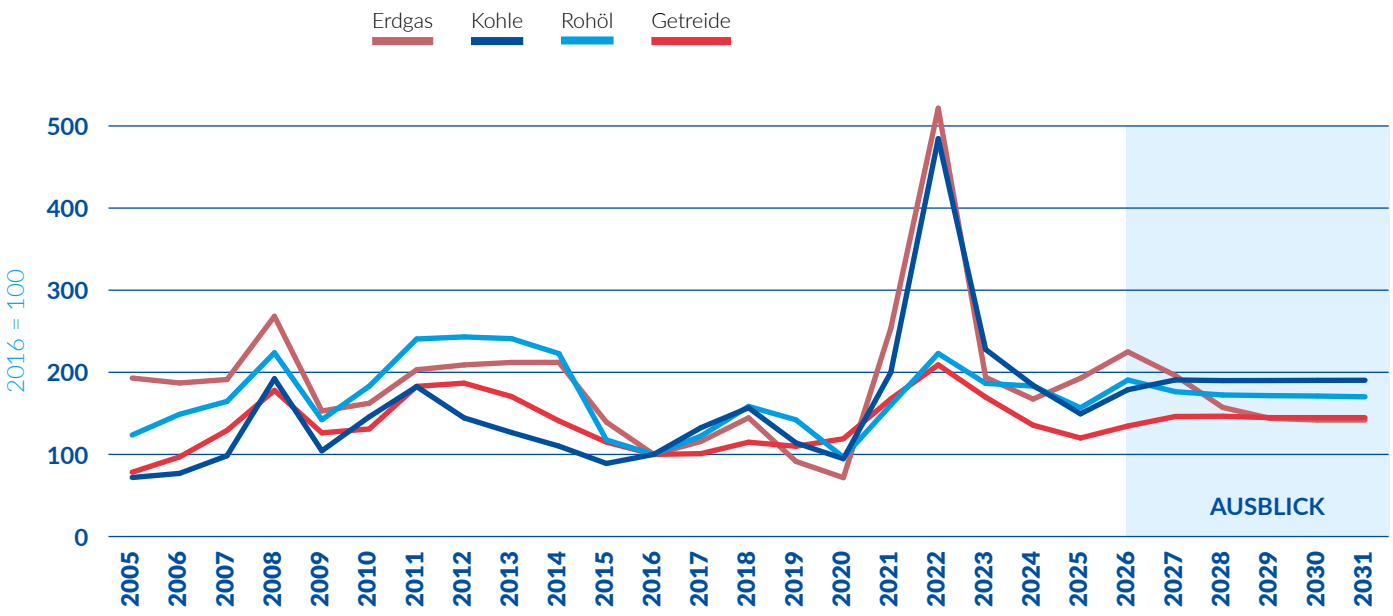


Quelle: IWF World Economic Outlook Database, Ausblick ab April 2026

Rohstoffpreise

Während des größten Teils des Jahres 2025 boten die Rohstoffmärkte ein günstiges Umfeld für die Binnenschifffahrt und den von ihr bedienten Markt. Tatsächlich verschafften die ersten Monate den Schiffsbetreibern durch sinkende Treibstoff- und Betriebskosten erhebliche Entlastung. Gegen Ende des Jahres stiegen jedoch die Energiepreise (insbesondere für Rohöl und Erdgas), und die globalen Lieferketten wurden erneut unterbrochen. Diese Entwicklungen zum Jahresende machten einen Teil der zuvor erzielten Kosteneinsparungen wieder zunichte und führten zu höheren und weniger vorhersehbaren Betriebskosten, insbesondere für die europäische Chemie- und Fertigungsindustrie, die auf die Binnenschifffahrt angewiesen ist.

ABBILDUNG 3: **ROHSTOFFPREISINDIZES** (2016 = 100)



Quelle: IWF World Economic Outlook Database, Ausblick ab April 2026

Rohöl

Die Rohölpreise waren über den größten Teil des Jahres 2025 hinweg allgemein niedrig und lagen im Jahresdurchschnitt bei 67,74 US-Dollar pro Barrel, was einem Rückgang von -14,4% gegenüber dem Jahr 2024 entspricht. Dieser Rückgang verschaffte den Betreibern der Binnenschifffahrt erhebliche Entlastung, da sich ihre Treibstoffkosten verringerten. Diese Phase der Entlastung wurde jedoch in der zweiten Jahreshälfte abrupt unterbrochen. Zwischen August 2025 und März 2026 stiegen die Rohölpreise um +57,6% und erreichten schließlich 105,8 US-Dollar pro Barrel, da militärische Konflikte im Nahen Osten den Schiffsverkehr durch die Straße von Hormus behinderten und wichtige globale Schifffahrtsrouten bedrohten.

Gas und Kohle

Die Erdgaspreise folgten einem ähnlichen Verlauf wie die Ölpreise und wechselten Ende 2025 aufgrund von Versorgungsengpässen von relativ stabilen zu ansteigenden Preisen. Ab August 2025 stiegen die Preise am europäischen Handelsplatz Title Transfer Facility (TTF) um +61%. In Asien verzeichneten die Märkte für Flüssigerdgas (LNG) einen noch stärkeren Anstieg: Ab August 2025 stiegen die Preise infolge der Störungen im Nahen Osten um +80,6%. Im Gegensatz dazu stiegen die Preise am Henry Hub in den Vereinigten Staaten nur geringfügig um +4,9% auf 3 US-Dollar pro Million BTU (British Thermal Units), was vor allem darauf zurückzuführen war, dass die Exportanlagen bereits nahe ihrer maximalen Kapazität liefen, wodurch eine Umleitung von inländischem Gas auf internationale Märkte verhindert wurde.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Lebensmittel

Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen zeigte sich im Jahr 2025 ein gemischtes Bild. In der ersten Jahreshälfte waren die Lebensmittelpreise niedrig, wobei die Getreidepreise auf historische Tiefststände fielen. Der breiter gefasste Preisindex des IWF für Lebensmittel und Getränke stieg jedoch ab August 2025 um +4,7%, was in erster Linie auf steigende Lebensmittelpreise zurückzuführen war, die den Rückgang bei den Getränkekosten überkompensierten. Die Getreidepreise begannen gegen Ende des Jahres aufgrund aufkommender Wetterbedenken in wichtigen Anbauregionen wieder anzusteigen. Mit Blick auf die Zukunft wird erwartet, dass die Lebensmittelpreise im Gegensatz zu den Getränkepreisen im Jahr 2026 um +6,0% steigen werden.

Wirtschaftliche Stimmung – Verbrauchervertrauen

Das Verbrauchervertrauen gibt Aufschluss über die Entwicklung des Konsums und der Ersparnisse der privaten Haushalte. Ein Wert über 100 im Economic Sentiment Indicator (ESI) signalisiert einen Anstieg des Verbrauchervertrauens in die zukünftige Wirtschaftslage und deutet darauf hin, dass die Verbraucher eher bereit sind, Geld auszugeben. Werte unter 100 deuten auf eine pessimistische Einstellung gegenüber zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklungen hin, was tendenziell zu mehr Sparen und weniger Konsum führen kann. Das Verbrauchervertrauen hat Auswirkungen auf den Containerverkehr, wobei ein hohes Verbrauchervertrauen zu mehr Containertransporten führt.

Im Laufe des Jahres 2025 zeigte der ESI für die EU einen Verlauf der allmählichen Erholung: Er begann im Januar bei 95,8 und stieg bis Dezember auf 97,1 an. Zwar blieb der Index unter dem langfristigen Referenzwert von 100, die stetigen Anstiege im Monatsvergleich – insbesondere im letzten Quartal – zeigten jedoch eine Verbesserung des Wirtschaftsklimas in den Mitgliedstaaten an. Bis zum Jahresende 2025 folgte der Euroraum (20 Länder) einem ähnlichen Trend und schloss das Jahr bei 96,7 ab, was eine schrittweise Verbesserung des Vertrauens im Industrie- und Dienstleistungssektor widerspiegelte. Im ersten Quartal 2026 erreichte der EU-27-Indikator im Januar einen Höchststand von 99,0, bevor er bis April auf 93,5 fiel. Dieser Rückgang der Stimmung lässt sich auf die wirtschaftliche Unsicherheit im Zusammenhang mit anhaltenden geopolitischen Konflikten und die Erwartungen steigender Preise in allen Wirtschaftssektoren zurückführen.

Wichtigste Auswirkungen auf die Rhein- und Donauschifffahrt in Kürze

Insgesamt bot das makroökonomische Umfeld im Jahr 2025 ein gemischtes, aber insgesamt positives Bild für die Rhein- und Donauschifffahrt, bevor sich die Bedingungen im weiteren Verlauf des Jahres verschlechterten. Der Binnenschifffahrtssektor profitierte vom Rückgang der durchschnittlichen Rohölpreise um -14,4%, wodurch die Betriebskosten für Treibstoff über weite Teile des Jahres gesenkt wurden. Trotz des Anstiegs des weltweiten Handelsvolumens um +5,1% verzeichnete der Containertransport auf den europäischen Binnenwasserstraßen im Jahr 2025 leichte Rückgänge bei den Tonnage- und TKM-Werten. Dennoch stieg der in TEU gemessene Containerverkehr geringfügig an, was vor allem auf die Entwicklungen in den Niederlanden zurückzuführen war. Gleichzeitig sah sich der Sektor anhaltenden Herausforderungen gegenüber. Die schwache Wirtschaftsleistung Deutschlands (BIP-Wachstum von +0,2%) schränkte die Nachfrage nach traditionellem industriellem Massenguttransport entlang des traditionellen Rheinkorridors ein. Im Gegensatz dazu profitierte die niederländische Rheinregion von der etwas stärkeren

Wirtschaftsleistung in den Niederlanden (+1,9%) und dem moderateren Wachstum in Belgien (+1,0%), was zu einer stabileren Transportaktivität beitrug. Bis zum Ende des Jahres 2025 führten die plötzlichen Anstiege der Erdgaspreise in Verbindung mit erneuten Störungen in den Lieferketten zu einer Erhöhung der Betriebskosten und schwierigeren Bedingungen, insbesondere für die europäische Chemie- und Fertigungsindustrie, die wichtige Transportgüter für die Binnenschifffahrt erzeugt. Mit Blick auf das Jahr 2026 bleiben die Aussichten für die Binnenschifffahrt ungewiss und durch die neuen wirtschaftlichen und handelspolitischen Gegebenheiten eingeschränkt.

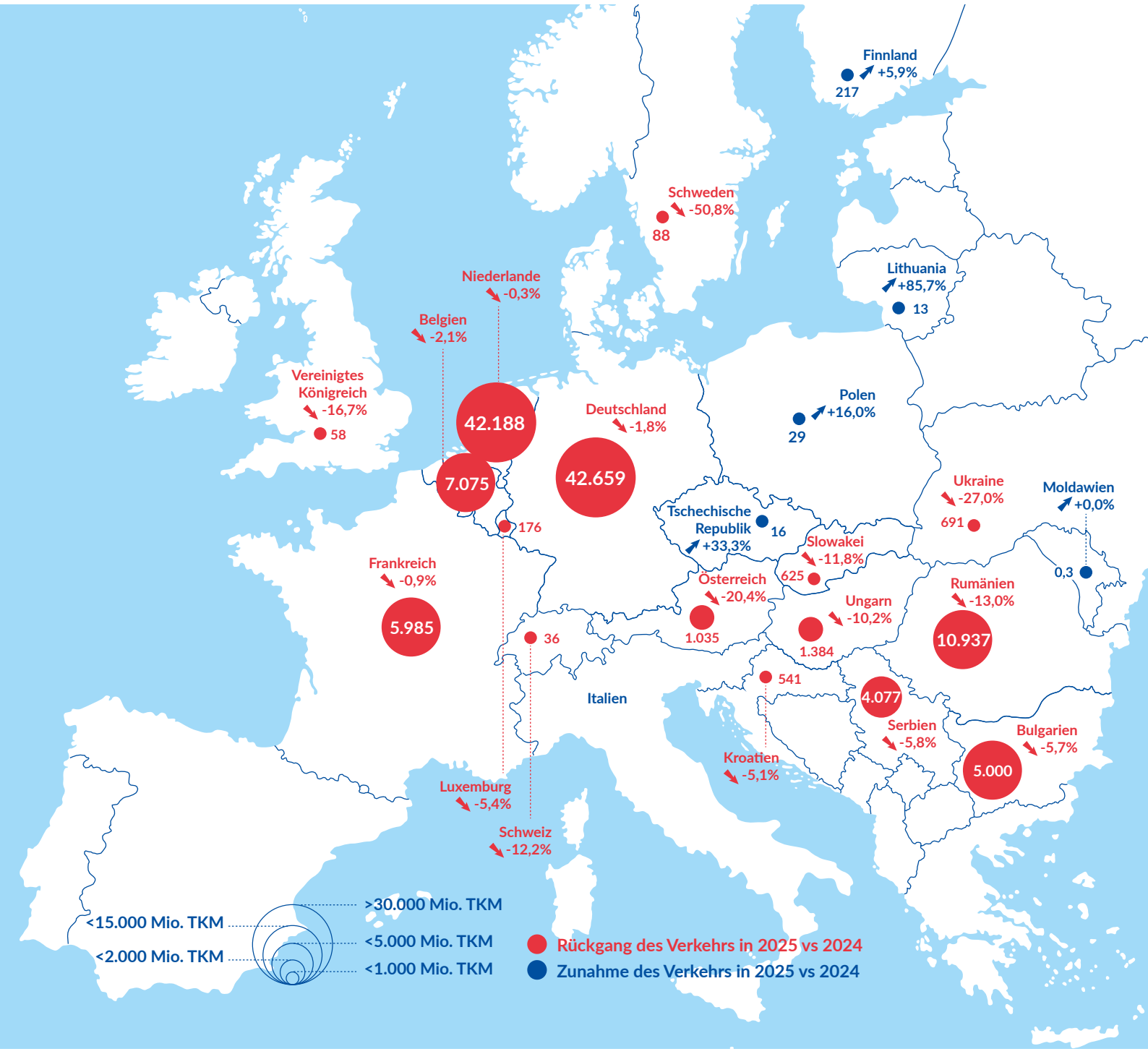
02

GÜTERVERKEHR AUF BINNEN-WASSERSTRASSEN

- **Die Transportleistung des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt in Europa (EU-27 sowie die Schweiz, Serbien, die Ukraine und die Republik Moldau) belief sich im Jahr 2025 auf 122,7 Milliarden TKM, was einem Rückgang von -3,3% gegenüber 2024 entspricht. Auf die Rheinstaaten entfielen 80,0% der gesamten Transportleistung, während die Donaustaaten 19,8% ausmachten (einschließlich der Ukraine).**
- **Der Güterverkehr auf dem gesamten Rhein belief sich im Jahr 2025 auf 281,9 Millionen Tonnen, was einem Rückgang von -0,9% gegenüber 2024 entspricht. In den meisten Gütersegmenten waren geringere Volumina zu verzeichnen, während Kohle (+8,1%), Metalle (+1,6%) und landwirtschaftliche Erzeugnisse (+1,4%) Zuwächse aufwiesen.**
- **Auf der Donau gingen die Beförderungsmengen im Jahr 2025 aufgrund der schwachen Konjunktur, ungünstigerer Wasserstände und der anhaltenden Auswirkungen des Krieges in der Ukraine zurück. Deutliche Rückgänge waren beim Transport von Agrarprodukten, Lebensmitteln und Eisenerz zu verzeichnen.**

VERKEHR IN EUROPA
UND NACH LÄNDERN

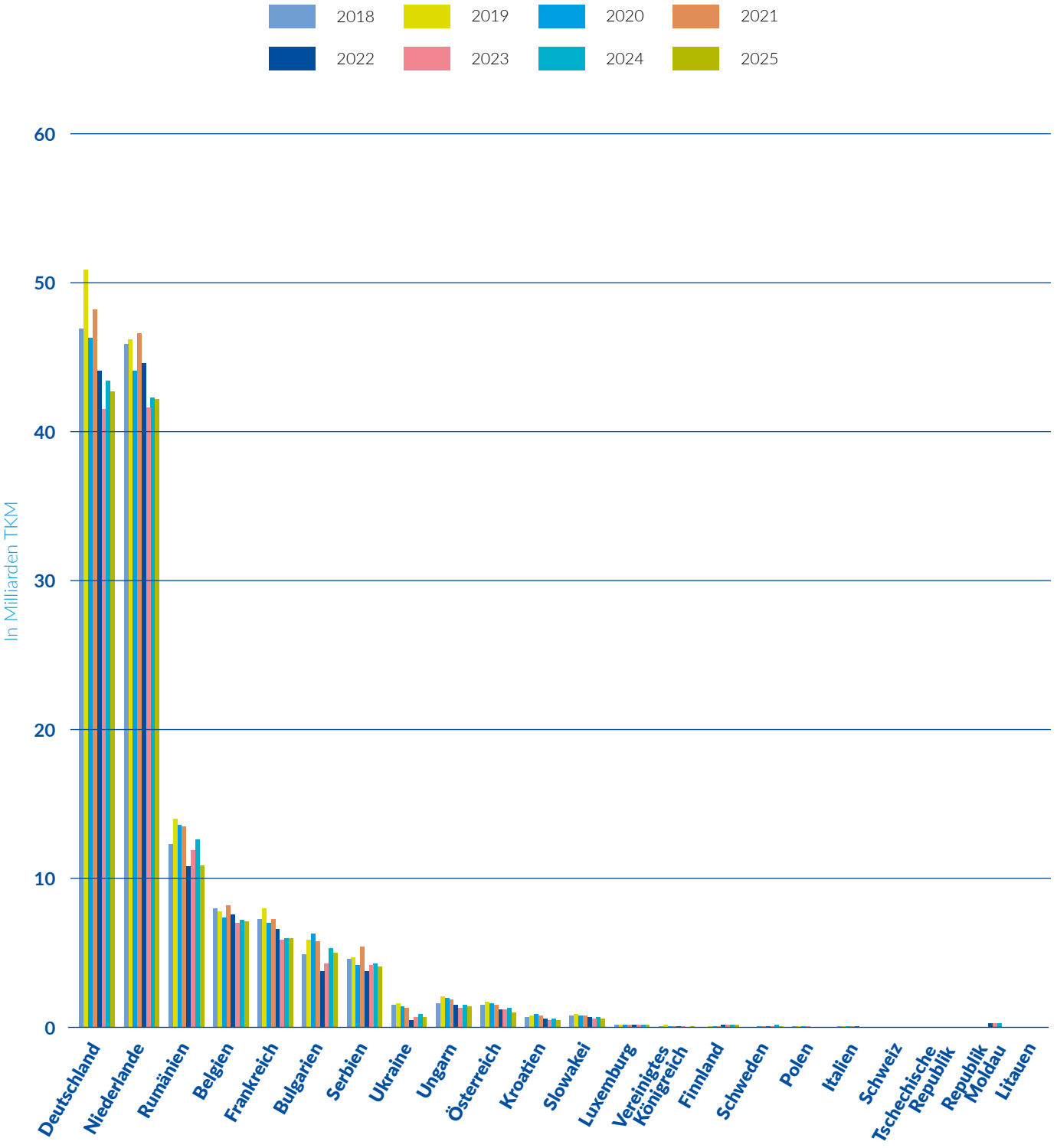
VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT AUF DEM STAATSGEBIET DER EINZELNEN EUROPÄISCHEN LÄNDER – VERGLEICH ZWISCHEN 2024 UND 2025 (IN MILLIONEN TKM) *



Quellen: Eurostat [iww_go_atygo] und [iww_go_qnave], OECD (Schweiz, Ukraine und Moldawien), UK Department for Transport

** Der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr in Europa für das Jahr 2025 für Italien ist nicht verfügbar.*

ABBILDUNG 1: **VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT ZWISCHEN 2018 UND 2025 IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSSTAATEN** (IN MILLIARDEN TKM) *



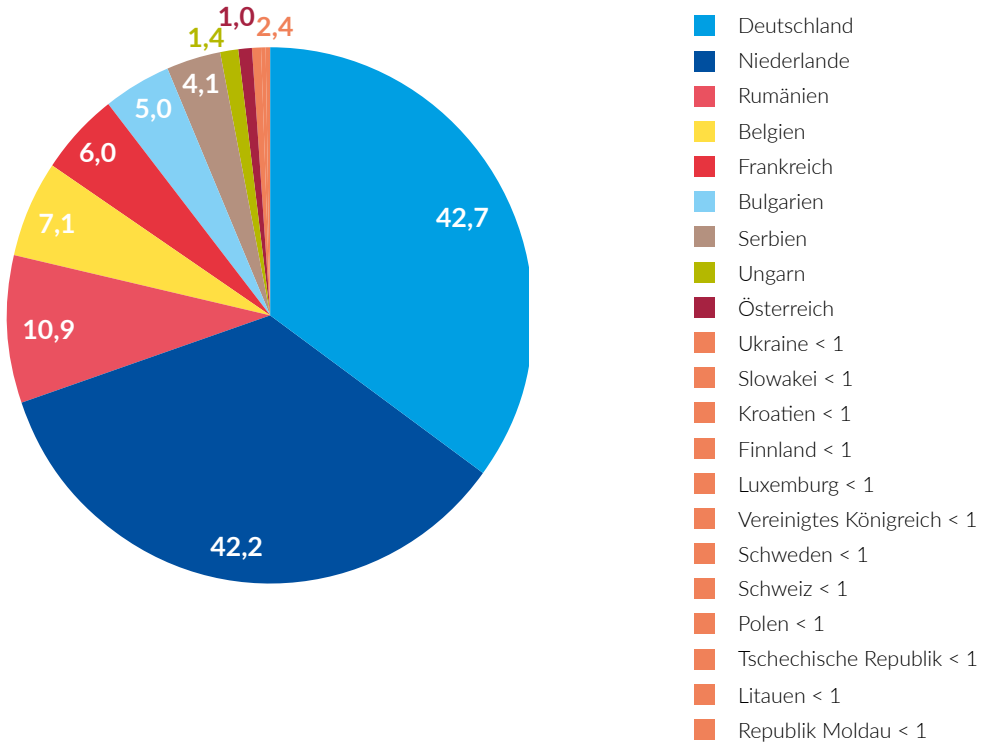
Quellen: Eurostat [iww_go_atygo] (für die meisten Länder) und [iww_go_qnave] (Serbien), OECD (Schweiz, Ukraine und Moldawien), UK Department for Transport

** Die Werte für Italien (2025) und Finnland (2018) sind nicht verfügbar.*

Anmerkung: Für das Vereinigte Königreich ist die Binnenschifffahrt definiert als nichtseetüchtiger Verkehr, der vollständig in Binnengewässern stattfindet, und als See-Fluss-Verkehr (Seeschiffe, die teilweise auf See und auf Binnenwasserstraßen fahren). Aus Gründen der Kohärenz mit der von Eurostat verwendeten Methodik wird in dieser Abbildung nur die Verkehrsleistung des Verkehrs angegeben, der vollständig in Binnengewässern stattfindet (58 Millionen TKM in 2025). Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass der größte Teil der Binnenschifffahrt im Vereinigten Königreich aus dem See-Fluss-Verkehr besteht (nahezu 1,1 Mrd. TKM in 2025). Insgesamt wird die Binnenschifffahrtsleistung im Vereinigten Königreich mit fast 1,2 Mrd. TKM in 2025 angegeben.

Schweiz, Serbien, Ukraine und Republik Moldau) im Vergleich zu 2024 um -3,3% zurück und erreichte 122,7 Mill. TKM. Auf die Rheinstaaten (Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz) entfielen 80,0% der gesamten Binnenschifffahrtsleistung in der EU-27 plus Schweiz, Serbien, Ukraine und die Republik Moldau. Der Anteil der Donaustaaten lag bei 19,8%.

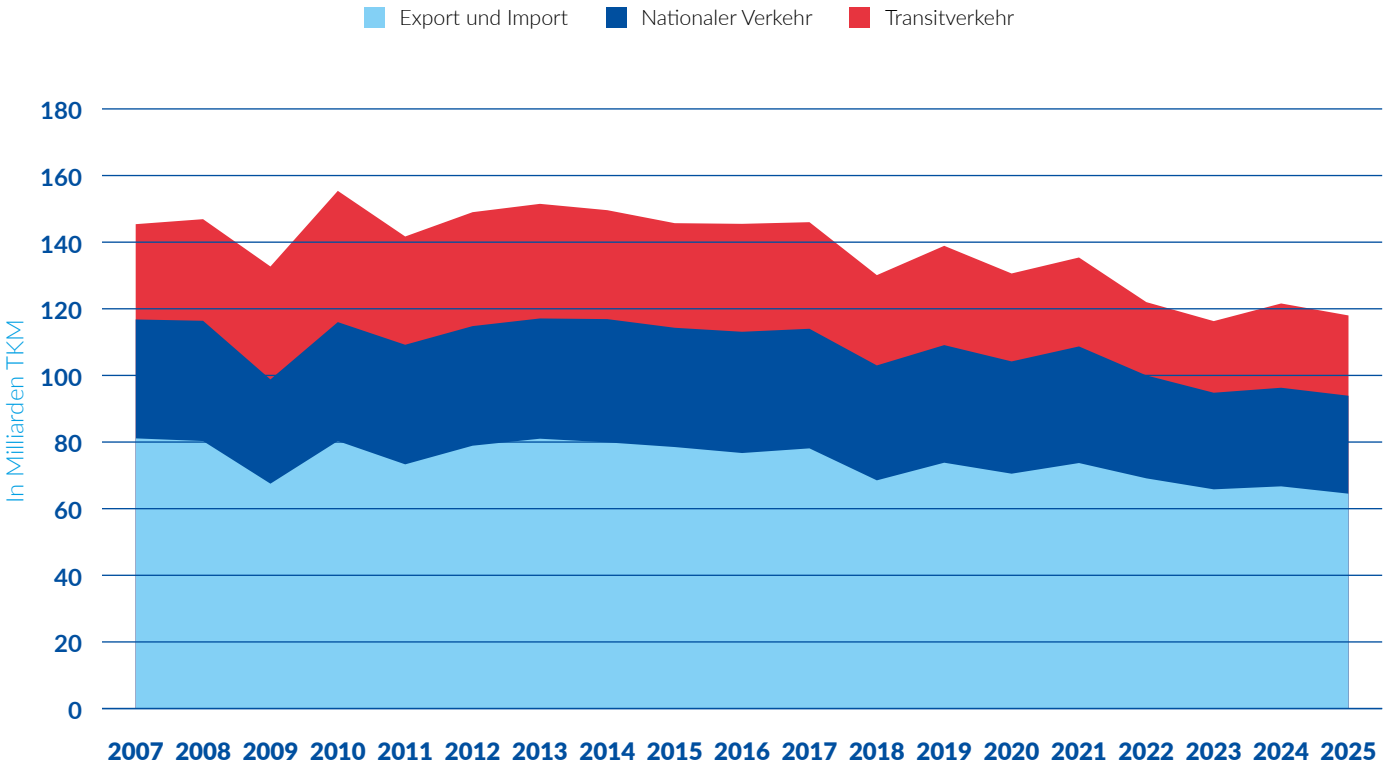
ABBILDUNG 2: **VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM JAHR 2025** (IN MILLIARDEN TKM) *



Quellen: Eurostat [iww_go_atygo] (für die meisten Länder) und [iww_go_qnave] (Serbien), OECD (Schweiz,Ukraine und die Republik Moldau)
** Daten für Italien waren für 2024 nicht verfügbar.*

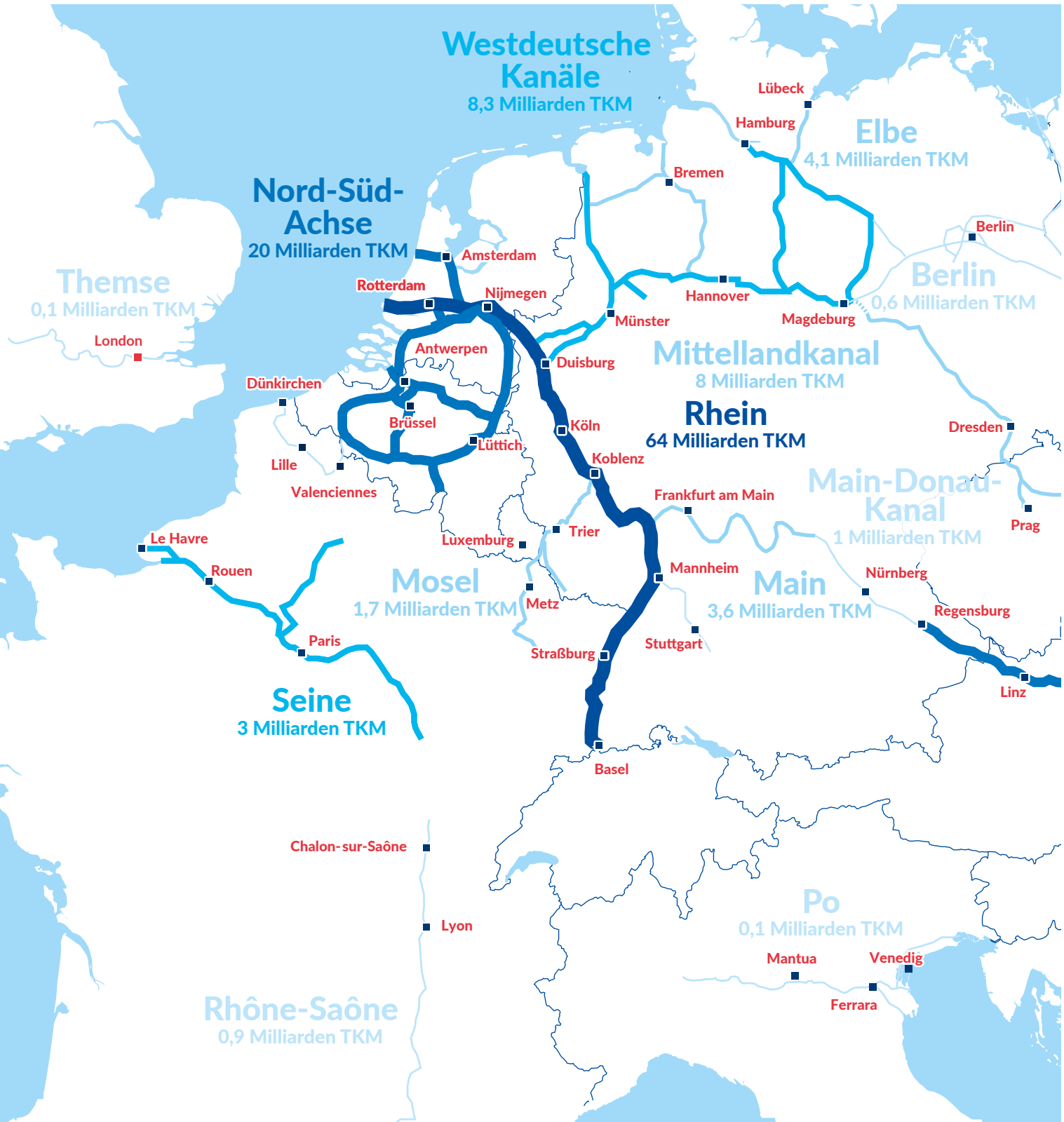
Im Jahr 2025 belief sich die Gesamtmenge der auf den Binnenwasserstraßen der EU-27 beförderten Güter auf 458,4 Millionen Tonnen (-3,2% im Vergleich zu 2024). Von der gesamten Binnenschifffahrtsleistung in Europa im Jahr 2025, die sich auf 117,97 Mrd. TKM beläuft, ein Rückgang von 3,0% im Vergleich zu 2024 (nur EU-27), entfielen 75,1% auf Transporte, die auf die eine oder andere Weise eine Grenze überschritten - sei es in Form von Export-, Import- oder Transitverkehr. Der Transitverkehr selbst hatte einen Anteil von 20,4%, der Export- und Importverkehr einen Anteil von 28,7% bzw. 26,0%.

ABBILDUNG 3: **JÄHRLICHE VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DER EU-27** (IN MILLIARDEN TKM) *****



Quelle: Eurostat [iww_go_atygo]
** EU-27 entsprechend der Mitgliedsstaaten im Jahr 2025*

VERKEHRSLEISTUNG
IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN STROMBECKEN



VERKEHRSLEISTUNG IN DEN WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN STROMBECKEN

(IN MILLIARDEN TKM)

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Destatis, Voies navigables de France (VNF), Eurostat [iww_go_atygo], UK Department for Transport.

RHEINBECKEN

Güterverkehr auf dem gesamten Rhein:

281,9 Millionen Tonnen im Jahr 2025

Wachstumsrate 2025/2024:

-0,9%

Quellen: Destatis (Emmerich), WSV, VNF, Moselkommission, Swiss Rhine Ports

Beförderungsmenge und Verkehrsleistung auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee)

In früheren Jahresberichten konzentrierte sich dieses Kapitel ausschließlich auf die Beförderungsmengen entlang des traditionellen Rheins, d. h. des Rheins von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze. Seit 2024 umfasst die Berichterstattung die Transportmengen auf dem gesamten Rhein von Basel bis zur Nordsee (einschließlich der Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung). Darüber hinaus wurden im Jahr 2024 detailliertere Daten der VNF zu den Abschnitten des Oberrheins, die den Verkehr zwischen französischen Rheinhäfen sowie zwischen schweizerischen und französischen Rheinhäfen betreffen, für die Jahre ab 2014 einbezogen[2].

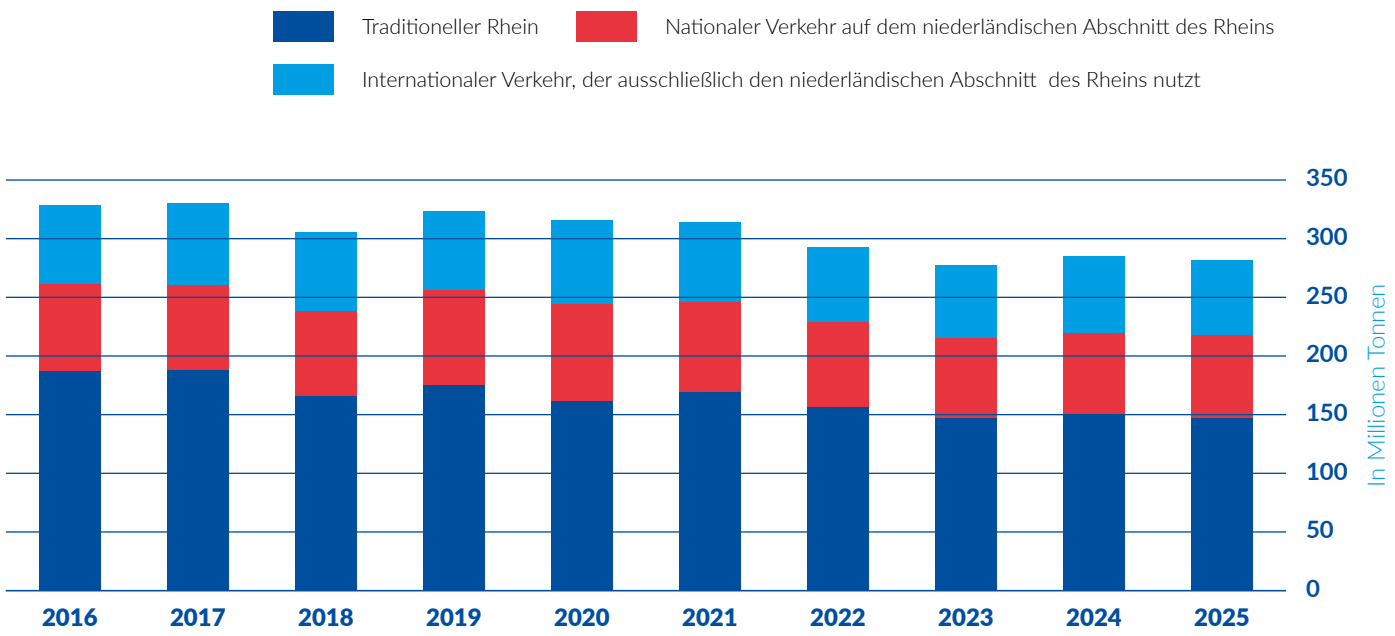
Der Güterverkehr auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee) belief sich im Jahr 2025 auf 281,9 Millionen Tonnen, verglichen mit 284,6 Millionen Tonnen im Jahr 2024. Das Ergebnis im Jahr 2025 lag um -0,9% unter dem Wert von 2024.

- Auf dem traditionellen Rhein (von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze) belief sich das Transportvolumen im Jahr 2025 auf 147,3 Millionen Tonnen, verglichen mit 150,2 Millionen Tonnen im Jahr 2024 und 146,8 Millionen Tonnen im Jahr 2023; das Ergebnis im Jahr 2025 lag um -1,9% unter dem Ergebnis von 2024.
- Das Transportvolumen auf dem Niederrhein in den Niederlanden (von der deutsch-niederländischen Grenze bis zur Nordsee, einschließlich der Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung[3]) belief sich auf 230,8 Millionen Tonnen, verglichen mit 234,0 Millionen Tonnen im Jahr 2024. Das Ergebnis im Jahr 2025 lag um 1,4% unter dem Ergebnis von 2024.

Bei der Berechnung des gesamten Güterverkehrsaufkommens auf dem gesamten Rhein wurden alle Maßnahmen ergriffen, um eine Doppelzählung der auf beiden Abschnitten beförderten Mengen zu vermeiden. Aus diesem Grund können die Mengen auf diesen beiden Abschnitten nicht einfach addiert werden, da bestimmte Mengen auf beiden Abschnitten befördert werden.

[2] Nahezu 25% des gesamten Binnenschiffsverkehrs in Frankreich finden auf dem französischen Rhein statt.
[3] Berücksichtigte Wasserstraßenabschnitte: Waal, Hollands Diep, Boven Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rhein-Kanal, Rhein-Schelde-Verbindung, Hartelkanal, IJssel.

ABBILDUNG 4: **BEFÖRDERUNGSMENGE** (IN MILLIONEN TONNEN) **IM GÜTERVERKEHR AUF DEM GESAMTEN RHEIN ***

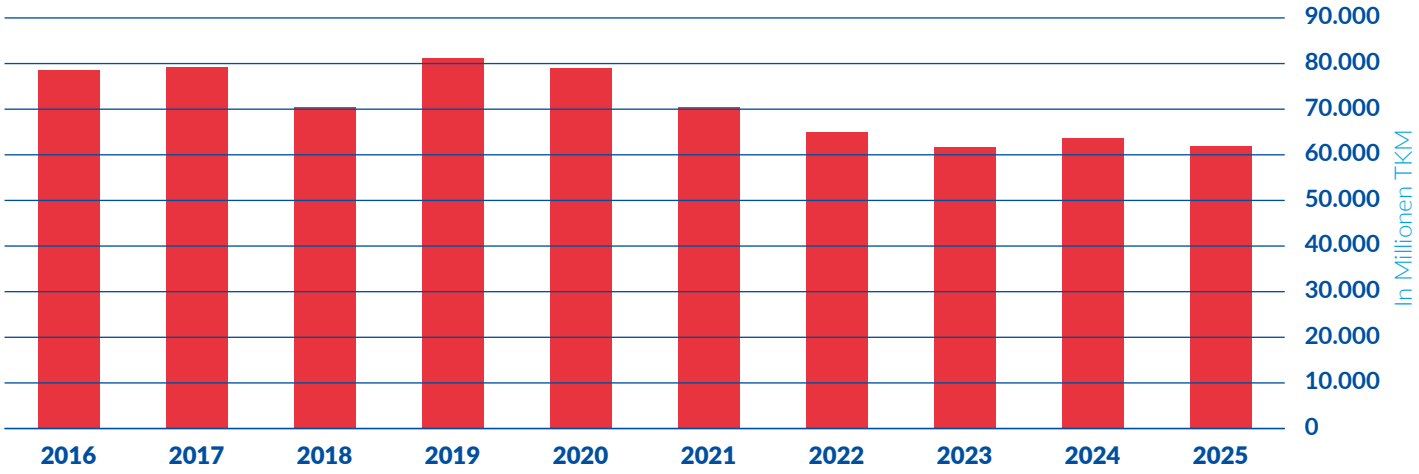


Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Destatis, VNF (Daten für den traditionellen Rhein) und Rijkswaterstaat (Daten für den Niederrhein in den Niederlanden)

** Zu beachten ist, dass die Daten zum traditionellen Rhein den gesamten Güterverkehr auf dem Rhein in Deutschland erfassen sowie detailliertere Daten für die Abschnitte des Oberrheins, die den Verkehr zwischen französischen Rheinhäfen sowie zwischen schweizerischen und französischen Rheinhäfen widerspiegeln. Letztere machen weniger als 1% des gesamten Transportvolumens auf dem gesamten Rhein aus.*

Der für den traditionellen Rhein beobachtete rückläufige Trend lässt sich auf ein Zusammenspiel verschiedener Faktoren zurückführen: 1) den Rückgang der deutschen Industrieproduktion seit 2018; 2) wiederkehrende Niedrigwasserperioden (insbesondere in den Jahren 2015, 2018 und 2022); 3) eine gewisse Deindustrialisierung im Zuge der Finanzkrise von 2008/2009.

ABBILDUNG 5: **VERKEHRSLEISTUNG** (IN MILLIONEN TKM) **AUF DEM GESAMTEN RHEIN**



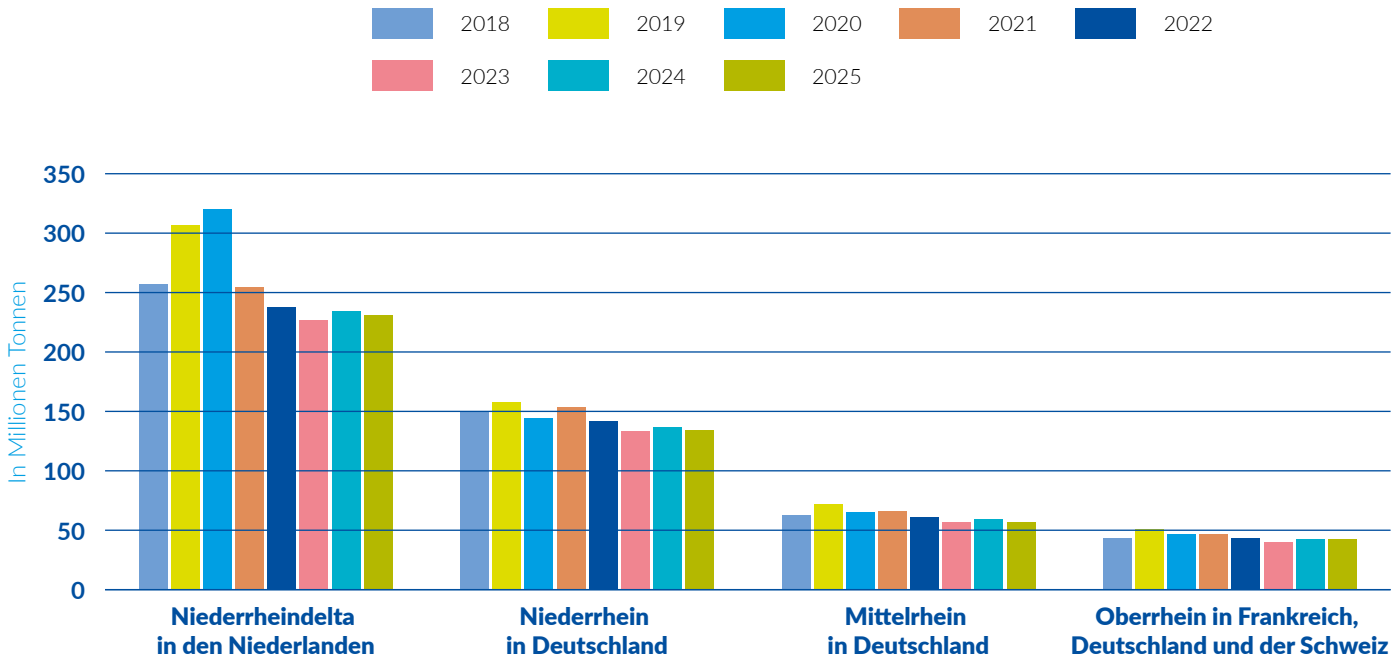
Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Destatis, VNF (Daten für den traditionellen Rhein) und Rijkswaterstaat (Daten für den Niederrhein in den Niederlanden)

Verkehrsaufkommen auf verschiedenen Rheinabschnitten, auf Rheinzuflüssen und auf Kanälen, die mit dem Rhein verbunden sind

Was die geografische Struktur betrifft, ist die Transportnachfrage am Niederrhein höher als am Mittel- und Oberrhein, was Abbildung 6 zeigt. Diese höhere Transportnachfrage am Niederrhein lässt sich durch mehrere Faktoren erklären:

- Dichtes Deltanetz in den Niederlanden und Verkehr zwischen den Häfen (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Nordsee-Hafen), der wichtige Zentren der Erdöl- und Chemieindustrie sowie eine große Anzahl von Containerterminals miteinander verbindet.
- Wichtiges Zentrum der Stahl- und Erdölindustrie in der Region Niederrhein in Deutschland.
- Hohe Fahrwassertiefen am Niederrhein.

ABBILDUNG 6: **GÜTERVERKEHR AUF DEN VERSCHIEDENEN RHEINABSCHNITTEN** (IN MILLIONEN TONNEN) *



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Destatis (Nieder-, Mittel- und Oberrhein in Deutschland), VNF (Oberrhein in Frankreich und der Schweiz) und Rijkswaterstaat (Niederrheindelta in den Niederlanden)

** Um Doppelzählungen zu vermeiden, können die Mengen auf den verschiedenen Rheinabschnitten nicht addiert werden, da bestimmte Mengen auf mehreren Rheinabschnitten vorkommen.*

Rheinverkehr nach Gütersegmenten

Gemessen am gesamten Güterverkehrsaufkommen auf dem gesamten Rhein sind die Segmente Mineralölprodukte, Chemikalien sowie Sand, Steine und Kies die drei wichtigsten Gütergruppen.

ABBILDUNG 7: **GÜTERVERKEHR AUF DEM GESAMTEN RHEIN * NACH LADUNGSTYP** (IN MILLIONEN TONNEN) **

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Destatis, VNF und Rijkswaterstaat
** Gesamter Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur Nordsee (einschließlich Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung)*
*** Bei Containern: Nettogewicht der Güter in Containern*

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Indikatoren/ Einflussfaktoren, die für die Erklärung der Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Rhein in den einzelnen Gütersegmenten von Bedeutung sind.

Gütersegment	Indikator/Einflussfaktor	Zunahme/Rückgang der Indikatoren/Einflussfaktoren (2025/2024)
Mineralöl-produkte	Langfristiger Trend, saisonale Effekte, Erwartungen hinsichtlich des Gasölpreises, Wasserführung	Der langfristige Trend auf dem traditionellen Rhein beträgt -0,7% pro Jahr. Wasserführung: mehr Niedrigwassertage im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024; Wintertemperaturen im Januar und Februar über dem langjährigen Durchschnitt; sich über das gesamte Jahr hinweg verstärkende Backwardation[4], was zu geringeren Lagerbeständen und geringerer Beförderung führt.
Chemikalien	Chemieproduktion, Wasserführung	DE: -3,4%; FR: -3,4%, NL: -4,8%; BE: -2,4%. Wasserführung: mehr Niedrigwassertage im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024
Sand, Steine und Kies	Baugeschäft, Wasserführung	DE: -2,0%; FR: -3,7%, NL: +1,5%; BE: +0,1%. Wasserführung: mehr Niedrigwassertage im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024.
Eisenerz und Metalle	Stahlproduktion, Wasserführung	DE: -9,0%. Wasserstand: mehr Niedrigwassertage im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024.
Container	Seecontainerumschlag, insbesondere in Rotterdam und Antwerpen, Wasserführung, logistische Ineffizienzen	Das Bruttogewicht der in Seecontainern umgeschlagenen Güter lag im Hafen von Rotterdam im 1. bis 3. Quartal 2025 um -1,9% unter dem Wert des 1. bis 3. Quartals 2024; im Hafen von Antwerpen lag es 2025 um +0,7% über dem Wert von 2024. Wasserführung: mehr Niedrigwassertage im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024; Überlastung in den wichtigsten europäischen Containerhäfen im Jahr 2025, auch durch Streiks verstärkt.
Kohle	Verwendung von Steinkohle in der Stahlindustrie (61%), im Stromsektor (34%) und im Heizungssektor (5%), Kohlepreise, Wasserführung	Der Einsatz von Steinkohle zur Stromerzeugung in Deutschland stieg um +10,9%, der Einsatz in der Stahlproduktion sank um -7,7%, der Einsatz im Wärmemarkt stieg um +2,2%; die Kohleimportpreise lagen im Jahr 2025 um -19,5% unter denen von 2024 und um -32,8% unter denen von 2023.
Agrarprodukte und Lebensmittel	Ernteerträge in Frankreich und Deutschland, Wasserführung, Handel	Sehr gute Ernteerträge in Frankreich. Wasserführung: mehr Niedrigwassertage im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024. Handel: gestiegene Exporte aus Frankreich in die EU und in Drittländer.

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten von Eurostat [sts_inpr_q] Herstellung von Chemikalien und chemische Produktion, [apro_cpsh1] Erzeugung der wichtigsten Getreidesorten, [sts_copr_a] Produktion im Baugewerbe, [mar_qg_qm_pwhc] Bruttogewicht der in den einzelnen Häfen umgeschlagenen Container und basierend auf Daten des Deutschen Stahlverbands, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), des Deutschen Wetterdiensts (Temperaturdaten), Investing.com London (Diesel-Spreads), Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (Kohlestatistiken), Verein der Kohleimporteure (VDKI) (zum Anteil der in verschiedenen Sektoren genutzten Kohle), Destatis (Kohlepreise), VNF.

[4] *Backwardation ist eine Marktsituation, bei der die Terminpreise niedriger sind als die aktuellen Preise, was den Anreiz verringert, Rohstoffe über einen längeren Zeitraum zu lagern.*

Das Mineralölsegment wird von einer Kombination verschiedener Faktoren bestimmt (siehe auch Kapitel 8, Kurzfristige Perspektiven). Neben der Wasserführung wird die Beförderung durch einen negativen Langzeittrend beeinflusst, der am traditionellen Rhein zu beobachten ist. Weitere wichtige Einflussfaktoren sind saisonale Effekte hinsichtlich der Heizölnachfrage (im Herbst und Winter) sowie Preisprognosen für Dieselkraftstoff, die sich auf den Anreiz zur Bevorratung von Mineralölprodukten auswirken (was zu einem Anstieg oder Rückgang der Lagerbestände im Hinterland des Rheins und damit verbunden zu einer entsprechenden Transportnachfrage führt).

Im Jahr 2025 deuteten all diese Faktoren auf einen Rückgang des Mineralöltransports hin:

- Mehr Niedrigwassertage (insbesondere im Frühjahr 2025) führten zu einer physischen Einschränkung der Beförderung.
- Die Wintertemperaturen lagen über dem Durchschnitt (im Vergleich zum Referenzzeitraum 2003–2025), was zu einer geringeren Heizölnachfrage im Winter führte.
- Die tatsächlichen Gasölpreise lagen über den Terminpreisen (Londoner Gasöl-Terminmarkt), was einen positiven Spread („Backwardation“) für das gesamte Jahr zeigte, wodurch die Anreize für die Lagerung von Heizöl im Hinterland verringert wurden.

Im Vergleich zum traditionellen Rhein wird der Transport auf dem niederländischen Rhein in der ARA-Region[5] zudem von weiteren Einflussfaktoren bestimmt: 1) die Bunkerung von Seeschiffen durch Binnenschiffe, 2) das Blending von Kraftstoff für Exporte nach Übersee über die ARA-Seehäfen[6]. Diese Aktivitäten wirken dem negativen Trend auf dem traditionellen Rhein positiv entgegen.

Zwei weitere Gütersegmente der Rheinschifffahrt werden von langfristigen Trends oder Faktoren beeinflusst: Eisenerz (siehe Kapitel 8, Kurzfristige Perspektiven) und Container.

- Der Eisenerztransport wurde durch die Finanzkrise 2008/2009 negativ beeinflusst, und die Beförderungsmengen sind seit dieser Krise systematisch rückläufig (-25%). Die Krise scheint als Katalysator für die Deindustrialisierung gewirkt zu haben.
- Der in den letzten Jahren beobachtete rückläufige Trend beim Containerverkehr wird durch mehrere Einflussfaktoren bestimmt.

Die Gründe für den starken Anstieg des Kohletransports im Jahr 2025 sind ein Rückgang der Stromerzeugung aus Onshore-Windkraft (-5%), Biomasse (-4%) und Wasserkraft (-24%) in Deutschland im Jahr 2025 in Verbindung mit niedrigen Kohlepreisen[7]. Der starke Rückgang der Stromerzeugung aus Wasserkraft war auf klimatische Faktoren (Dürren) zurückzuführen. Steinkohle musste diese Rückgänge ausgleichen, sodass ihr Anteil an der Bruttostromerzeugung um +11% stieg. Dies hat zu einem starken Anstieg der Kohlebeförderung geführt, der durch sinkende Kohlepreise begünstigt wurde, trotz des Rückgangs des Kohleverbrauchs in der Stahlproduktion.

Was landwirtschaftliche Erzeugnisse betrifft, so war an der Schleuse Gambsheim am Oberrhein im Vergleich zu 2024 ein starker Anstieg (+30%) beim Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse zu verzeichnen. Dieser Anstieg wurde insbesondere durch hervorragende Erträge und eine Wiederbelebung der Exporte in die

[5] ARA = Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
[6] Der Grund für diese Entwicklung ist ein Ungleichgewicht zwischen der Kraftstoffproduktion der Raffinerien und der Kraftstoffnachfrage in Westeuropa. Aufgrund des langfristigen Rückgangs der Kraftstoffnachfrage in Europa richtet sich die Raffinerieproduktion zunehmend auf den Export in Übersee aus. Bei den Raffinerien im niederländischen und deutschen Rheingebiet ist ein Anstieg der Transporte in Richtung der ARA-Häfen zu verzeichnen.
[7] Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen e.V.

Europäische Union und in Drittländer gestützt. Dieser Trend bestätigt somit die strategische Rolle der Binnenschifffahrt für den Getreidesektor[8]. Für den gesamten Rhein war der Anstieg bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Lebensmitteln zusammengenommen jedoch nur geringfügig.

Containerverkehr auf dem Rhein

Der Containerverkehr auf dem Rhein wird durch ein Zusammenspiel verschiedener Einflussfaktoren geprägt. Ein wichtiger Faktor ist der maritime Containerumschlag in den Seehäfen (insbesondere Rotterdam und Antwerpen). Ein zweiter Einflussfaktor ist die logistische Effizienz der Binnenschifffahrt, die insbesondere mit dem Umschlag von Binnenschiffen in Seehäfen zusammenhängt, und ein dritter Faktor ist die Auswirkung von Niedrigwasser.

Seecontainerumschlag in den ARA-Häfen: So stagnierte beispielsweise im Hafen von Rotterdam nach einem starken Rückgang im Jahr 2022 das Bruttogewicht der im Hafen umgeschlagenen Container über drei Jahre hinweg (2023, 2024 und 2025). In den ersten drei Quartalen des Jahres 2025 war im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (gemessen in Tonnen) lediglich ein leichter Rückgang von –1,9% zu verzeichnen[9]. Der Grund für den Rückgang und die Stagnation des Containerumschlags ist der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der zu einem Anstieg der europäischen Energiepreise führte, wodurch die Kaufkraft und folglich der private Konsum sanken. Da Container einen Großteil der Konsumgüter transportieren, wirkt sich dies auf die Umschlagmengen aus.

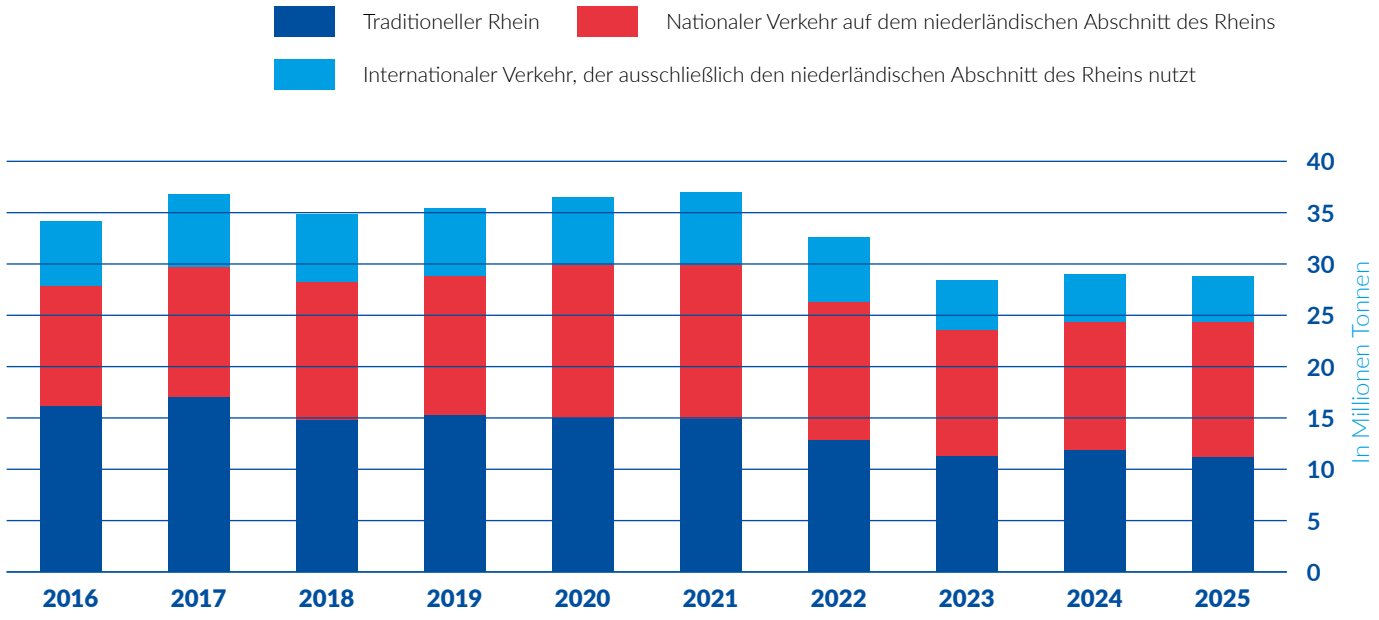
Dauerhafte Auswirkung der Niedrigwasserperiode: Ein Vergleich zwischen dem maritimen Containerumschlag im Hafen von Rotterdam und dem Containertransport auf dem traditionellen Rhein (beide Reihen in Tonnen) zeigt, dass die enge Beziehung zwischen den beiden Variablen im 3. und 4. Quartal 2018 unterbrochen wurde. In diesem Halbjahr hatte eine ausgeprägte Niedrigwasserperiode erhebliche negative Auswirkungen auf den Containertransport auf dem Rhein. Auch die Niedrigwasserperiode 2022 führte zu einer erneuten Divergenz zwischen den Rheindaten und den Seeverkehrsdaten. Diese Daten deuten darauf hin, dass bestimmte schwere Niedrigwasserperioden aufgrund der Verkehrsverlagerung auf die Schiene langfristige Auswirkungen haben.

Logistische Effizienz: Überlastung und lange Wartezeiten bei der Abfertigung von Binnenschiffen an Containerterminals in Seehäfen stellen ein strukturelles Problem dar. Dies wird durch die Vorrangstellung immer größerer Seeschiffe verursacht und beeinträchtigt die Zuverlässigkeit sowie die Wettbewerbsposition der Containerbeförderung auf Binnenwasserstraßen[10].

Das in Millionen Tonnen gemessene Ergebnis für den Containertransport auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee) lag im Jahr 2025 bei 28,9 Millionen Tonnen, was mehr oder weniger einer Stagnation (-0,3%) entsprach. Die Ergebnisse variieren je nach dem betrachteten Rheinabschnitt: Auf dem traditionellen Rhein lag der Containertransport um -4,4% unter dem Wert von 2024. Auf dem niederländischen Rheinabschnitt verzeichnete der nationale Containerverkehr einen Anstieg von +4,7%, was den Aufwärtstrend des nationalen Containerverkehrs in den Niederlanden bestätigte. Der internationale Verkehr, der ausschließlich den niederländischen Rheinabschnitt nutzte, ging hingegen um -3,6% zurück.

[8] Quelle: Voies Navigables de France (VNF): „En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30%) et record inédit des croisières sur le Rhin" (Artikel vom 28.04.2026, zuletzt abgerufen am 04.05.2026), abrufbar auf der Website der VNF.
[9] Quelle: Eurostat [mar_qg_qm_pwhc], Bruttogewicht der in den einzelnen Häfen umgeschlagenen Containerfracht, abrufbar auf der Eurostat-Website
[10] Quelle: R. Luman R. (ING), „Scheepvaart ziet de stroom veranderen" (Artikel vom 22.04.2026, zuletzt abgerufen am 29.04.2026), abrufbar auf der ING-Website

ABBILDUNG 8: **CONTAINERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM NIEDERRHEIN IN DEN NIEDERLANDEN** (IN MILLIONEN TONNEN, NETTOGEWICHT DER GÜTER IN CONTAINERN)**, 2014–2025 ***

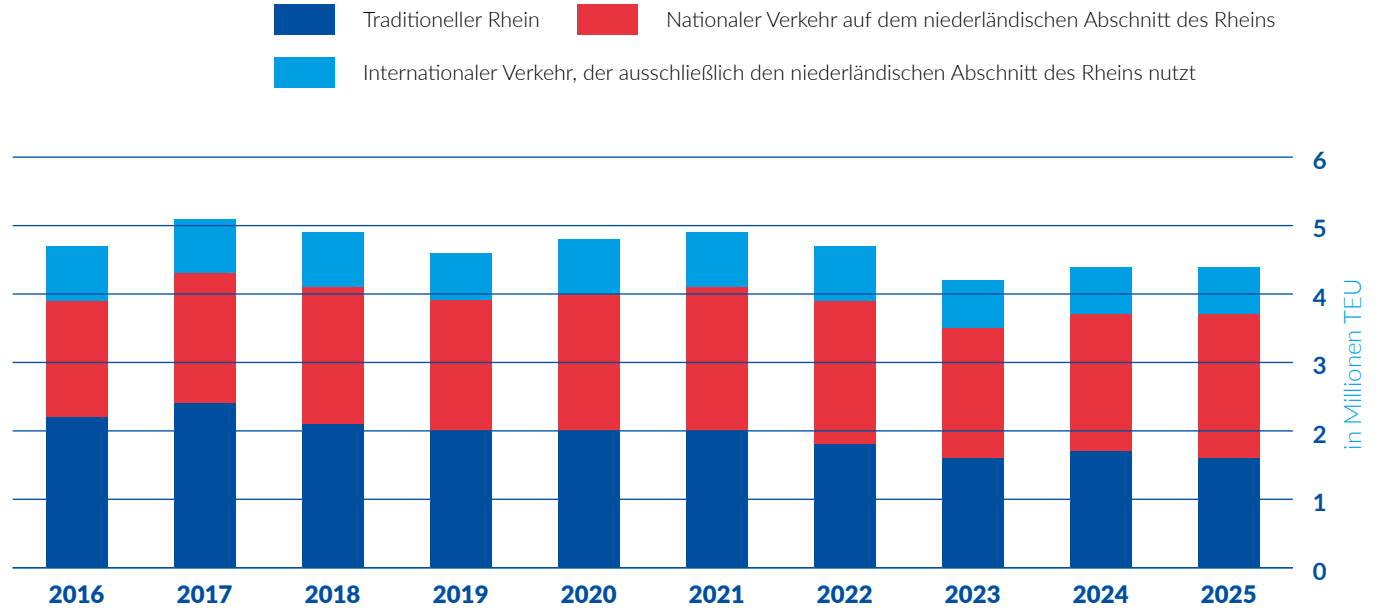


Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Destatis, VNF und Rijkswaterstaat

** Traditioneller Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur deutsch-niederländischen Grenze; niederländischer Rheinabschnitt = Rhein von der deutsch-niederländischen Grenze bis zur Nordsee (einschließlich Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung)*

Es ist zu beachten, dass die Daten zum traditionellen Rhein den gesamten Güterverkehr auf dem Rhein in Deutschland erfassen sowie detailliertere Daten für Teile des Oberrheins, die den Verkehr zwischen französischen Rheinhäfen sowie zwischen schweizerischen und französischen Rheinhäfen widerspiegeln.

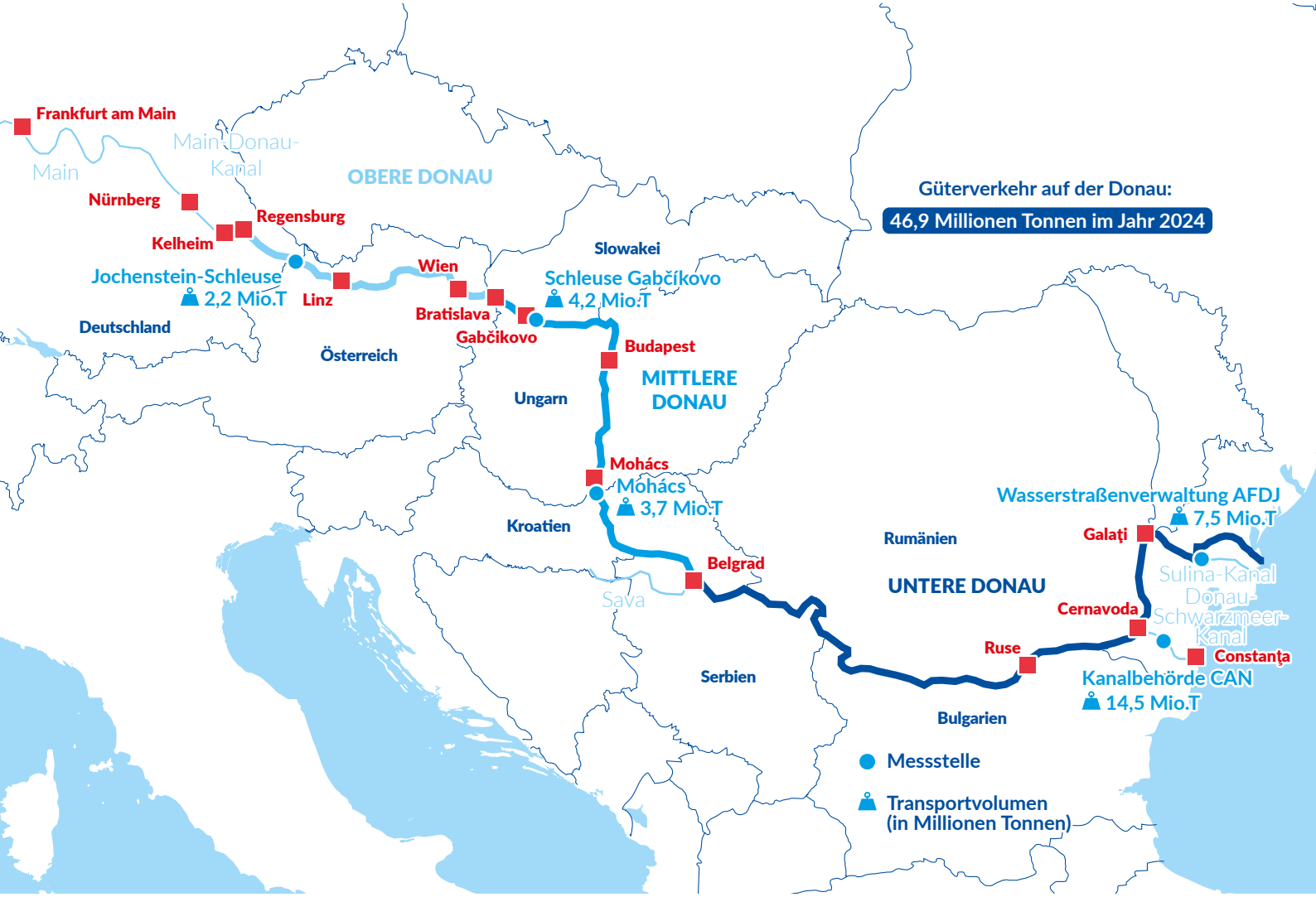
ABBILDUNG 9: **CONTAINERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM NIEDERRHEIN IN DEN NIEDERLANDEN** (IN MILLIONEN TEU)**, 2014–2025 ***



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Destatis, VNF (nur für den Zeitraum 2020–2024) und Rijkswaterstaat

** Traditioneller Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur deutsch-niederländischen Grenze; niederländischer Rheinabschnitt = Rhein von der deutsch-niederländischen Grenze bis zur Nordsee (einschließlich Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung)*

DONAUBECKEN

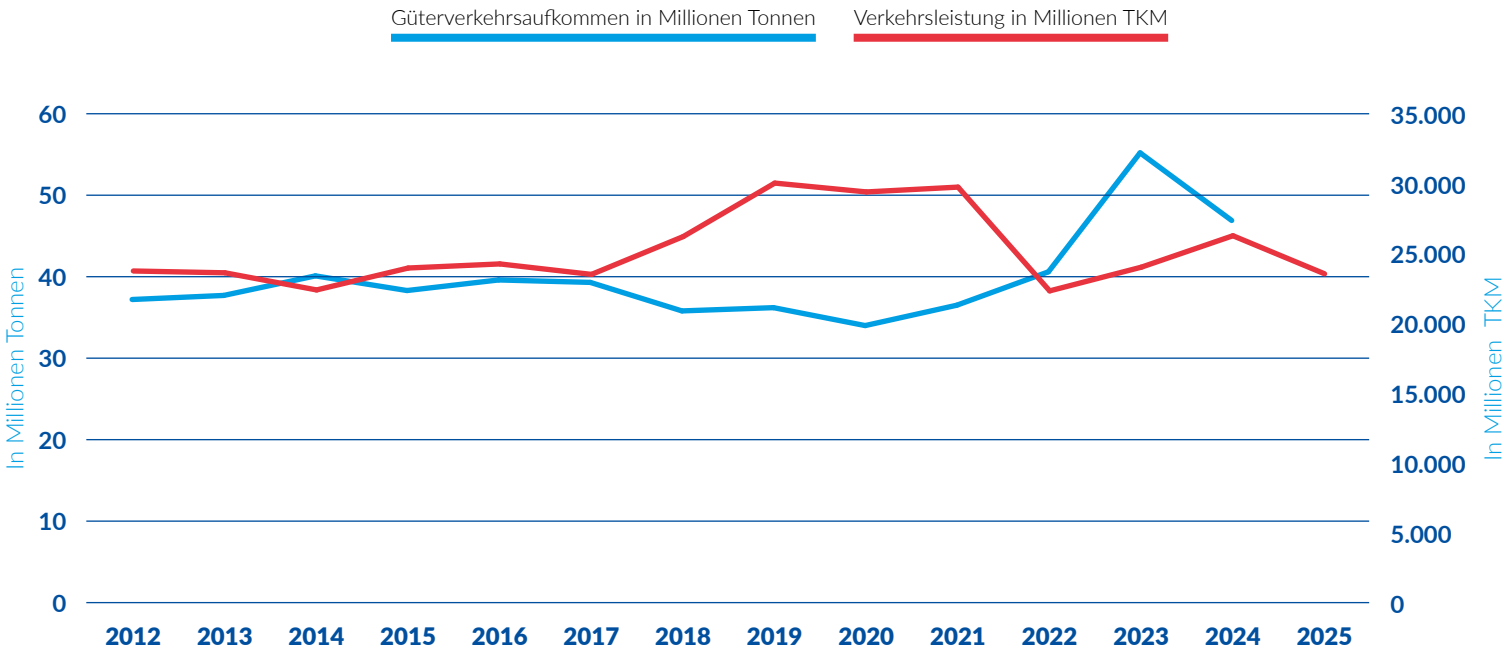


Quelle: Marktbeobachtungsbericht der Donaukommission

Beförderungsmenge und Verkehrsleistung auf der Donau

Der Güterverkehr auf der gesamten schiffbaren Donau zwischen Kelheim (Deutschland) und dem Schwarzen Meer über den Donau-Schwarzmeer-Kanal und den Sulina-Kanal hat seit 2020 zugenommen und hat im Jahr 2023 die Menge von 55,2 Millionen Tonnen erreicht. Dieser Anstieg war hauptsächlich dem außerordentlichen Wachstum der Gütermengen in der Binnenschifffahrt in der Ukraine geschuldet, insbesondere den Exporten über die ukrainischen Donauhäfen. Im Jahr 2024 wurde im Vergleich zum Vorjahr mit 46,9 Millionen Tonnen ein Rückgang von 15% beobachtet. Dieser Rückgang hängt vor allem mit der Wiederaufnahme des Betriebs in den ukrainischen Häfen zusammen. Die Verkehrsleistung auf der Donau (EU-Donaustaten plus Serbien) erreichte 2025 23,6 Mrd. TKM in 2025, ein Rückgang von -10,4% im Vergleich zum Jahr 2024.

ABBILDUNG 10: **BEFÖRDERUNGSMENGE IM GÜTERVERKEHR** (IN MILLIONEN TONNEN) **UND VERKEHRSLEISTUNG** (IN MILLIONEN TKM) **AUF DER DONAU ***



Quellen: für Beförderungsmengen - viadonau, Jahresberichte zur Donauschifffahrt; für Verkehrsleistung - Eurostat [iww_go_atygo] und [iww_go_qnave] (Serbien)
** Verkehrsleistung im Binnenschiffsverkehr in allen EU-Donaustaaten.*

Im Jahr 2025 wirkte sich der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine weiterhin auf den Güter- und Passagierverkehr auf der Donau aus. Im Laufe des Jahres 2025 verstärkte Russland seine systematischen Angriffe auf die ukrainische Hafeninfrastruktur entlang der Donau und in den angrenzenden Regionen. Seit Januar, als der erste Angriff auf die Region um den Hafen von Izmail stattfand, hat Russland jeden Monat Luftangriffe auf die ukrainische Hafeninfrastruktur entlang der Donau und angrenzende Einrichtungen durchgeführt. Diese Angriffe führten zur Zerstörung von Umschlaganlagen, Energie- und Verkehrsinfrastruktur, Getreidesilos, Lagerhäusern und Verwaltungsgebäuden. Darüber hinaus wurden verschiedene Schiffe unter ausländischer Flagge beim Be- und Entladen beschädigt.

Die von Russland durchgeführten Luft- und Minenangriffe stellten nicht nur eine direkte Bedrohung für die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau dar, sondern auch für die gesamte Schifffahrt an der Unteren Donau, einschließlich der Sicherheit der Schiffsbesatzungen und des Personals.

Die kritische Lage in der Region, die sich aus den aggressiven Handlungen Russlands gegen die Ukraine ergab, war weiterhin der entscheidende Faktor für die Dynamik und die endgültigen Marktindikatoren der Donauschifffahrt. Infolgedessen sah sich die Donauschifffahrt mit ernsthaften Herausforderungen konfrontiert, vor allem hinsichtlich der Sicherheit der Schifffahrt und zusätzlicher Risiken, was wiederum zu einer teilweisen Neuausrichtung des Marktes und zu Verzerrungen in bestimmten Bereichen der traditionellen Donauschifffahrt führte.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Situation wird die Donaukommission ihre Bemühungen aktiv fortsetzen, den Export ukrainischer Agrarprodukte und den Import von Gütern, die von der Ukraine benötigt werden, im Rahmen der im Mai 2022 verabschiedeten Initiative „Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine“ umfassend

zu fördern, um die Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union für die Ukraine zu unterstützen. Der Schwerpunkt lag auf der Stabilisierung der Logistikketten im Güterverkehr unter Nutzung der Donauhäfen in der Ukraine, der Republik Moldau und Rumänien sowie der Verbindung über den Donau-Schwarzmeer-Kanal.

Donauverkehr an bestimmten Messstellen

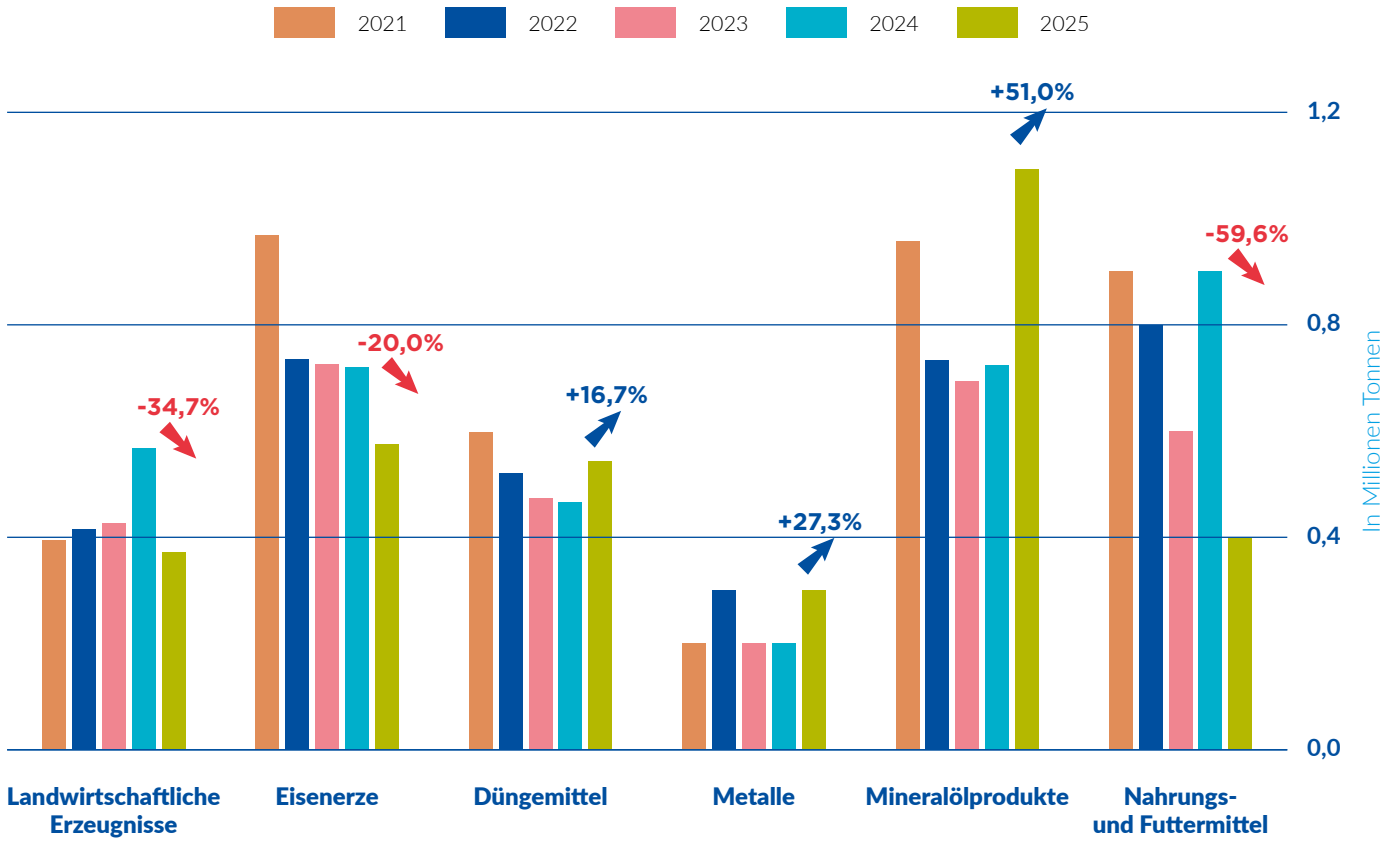
Im Jahr 2025 war an allen verfügbaren Messstellen ein starker Rückgang des Güterverkehrs auf der Donau zu verzeichnen. Dies lässt sich durch schwache wirtschaftliche Rahmenbedingungen, ungünstige Wasserverhältnisse (siehe Kapitel 3) und den anhaltenden russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine erklären.

An der repräsentativsten Messstelle, Gabčíkovo an der slowakisch-ungarischen Grenze, ging insbesondere der Transport von Nahrungs- und Futtermitteln stark zurück. Auch der Eisenerztransport lag unter dem Niveau von 2024. Zu den Güterbereichen mit einem Anstieg zählten Mineralölprodukte, Metalle und Düngemittel.

Donauverkehr nach Gütersegmenten

Die folgende Abbildung veranschaulicht die Entwicklung des Güterverkehrs nach Gütersegmenten an der Oberen Donau.

ABBILDUNG 11: **GÜTERVERKEHR AUF DER OBEREN DONAU** (IN MILLIONEN TONNEN) *



Quelle: Marktbeobachtungsbericht der Donaukommission
** Bei Gabčíkovo (Grenze Slowakei–Ungarn)*

CONTAINERTRANSPORT
PRO LAND IN EUROPA

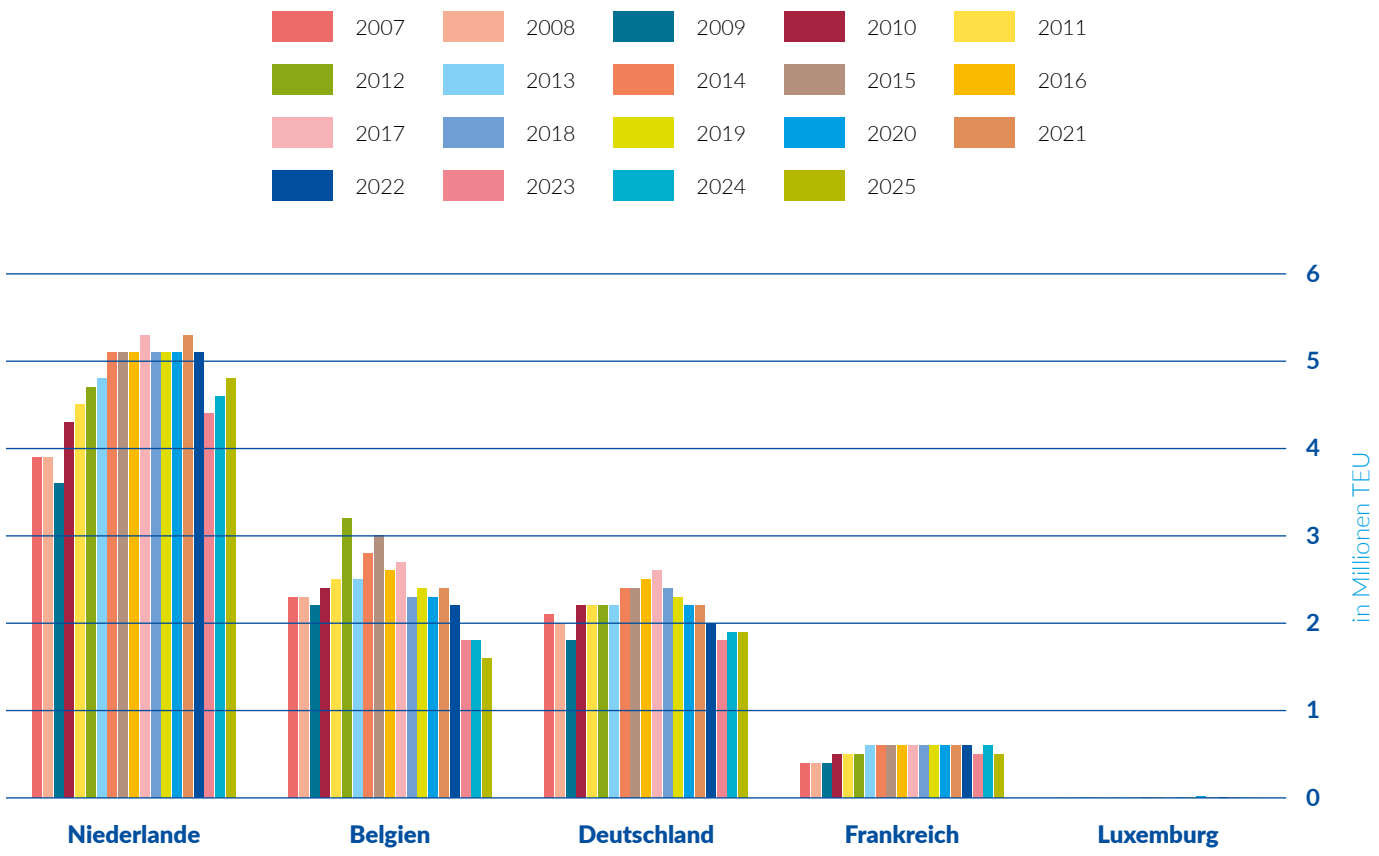
DIE GESAMTE EUROPÄISCHE UND GEOGRAPHISCHE STRUKTUR

Im Jahr 2025 entfielen mit 11,1 Milliarden TKM (-1,9%), mehr als 5,7 Millionen TEU (+0,4%) und 46,4 Millionen Tonnen Fracht in Containern (-1,1%) 9,4% des gesamten IWW-Transportaufkommens von rund 118,0 Milliarden TKM in der EU (EU-27) auf den Containertransport auf den Binnenwasserstraßen der EU. Darüber hinaus wurden mehr als 99% der Containertransportleistung (TKM) in den Rheinstaaten (Niederlande, Belgien, Deutschland, Frankreich, Schweiz, Luxemburg) erbracht. Der Containertransport auf der Donau hatte einen Anteil von 0,1%.

RHEINSTAATEN

Im Jahr 2025 stieg der Containerverkehr gemessen in TEU nur in den Niederlanden um +5,0%. In Deutschland blieb er stabil und ging in Frankreich (-8,7%) und Belgien (-7,8%) zurück. In den Niederlanden wurden 41,8 Millionen Tonnen Güter in Containern transportiert (+2,1%), was 4,8 Millionen TEU (+5,0%) entspricht, womit dieses Land mit Abstand Spitzenreiter im Containertransport auf Binnenwasserstraßen in Europa ist. In den Niederlanden war sowohl im inländischen als auch im internationalen Containerverkehr ein Wachstum zu verzeichnen, unabhängig davon, ob die Messgröße TEU oder TKM zugrunde gelegt wurde. In Deutschland ergab sich ein gemischtes Bild: Während der inländische Containerverkehr zunahm, ging der internationale Containerverkehr bei beiden Messgrößen zurück. Im Gegensatz dazu verzeichnete Belgien sowohl im inländischen als auch im internationalen Containerverkehr Rückgänge, unabhängig davon, ob die Messgröße TEU oder TKM zugrunde gelegt wurde.

ABBILDUNG 12: **CONTAINERTRANSPORT DER BINNENSCHIFFFAHRT NACH RHEINSTAATEN** (IN MILLIONEN TEU) *



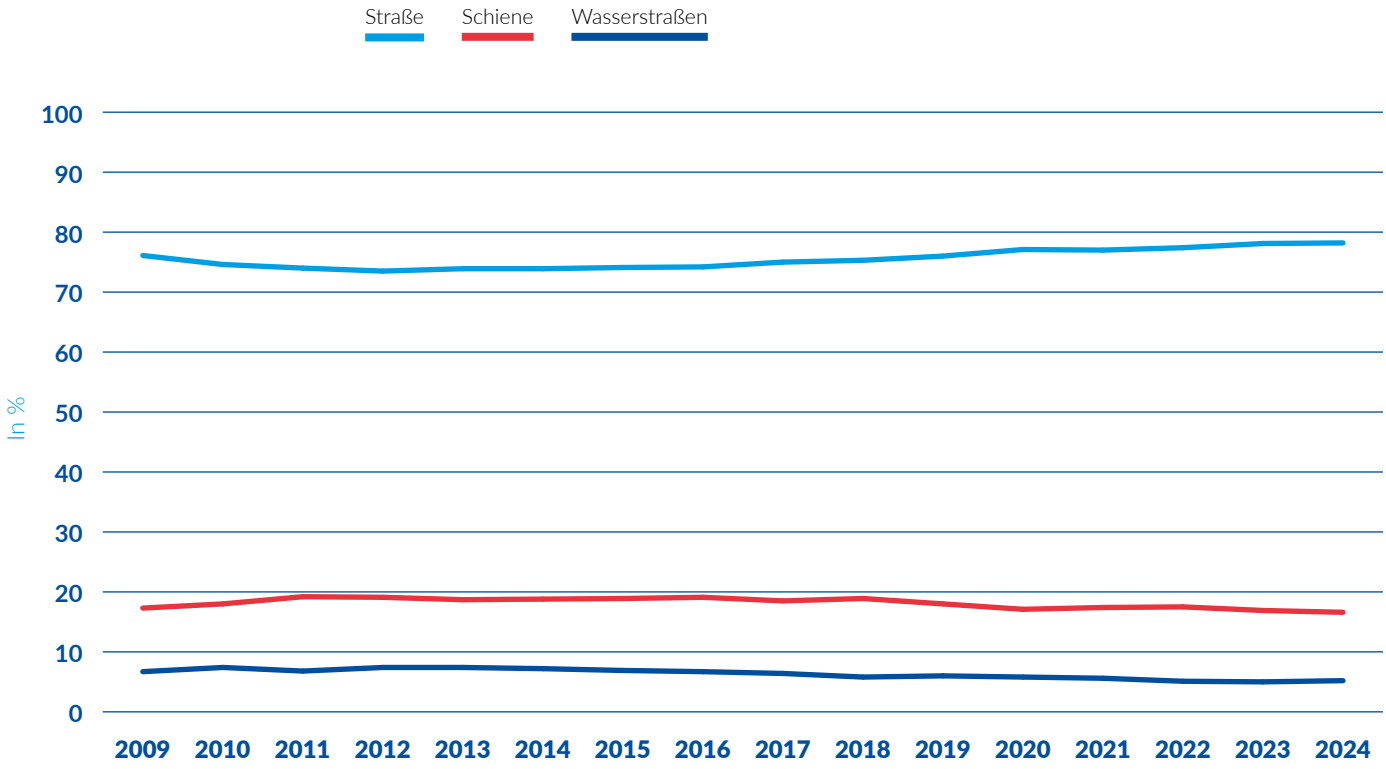
Quelle: Eurostat [iww_go_actygo] and [iww_go_qcnave]
** In Luxemburg wurden für 2022, 2023, 2024 und 2025 jeweils 9.995, 10.750, 8.518 und 4.624 TEU verzeichnet.*

DONAUSTAATEN

Die beiden Donaustaaten mit dem höchsten Containerverkehr sind derzeit Rumänien und Ungarn. Im Jahr 2025 wurden auf ungarischen Binnenwasserstraßen 276 TEU (+91,8%) transportiert. In Rumänien belief sich der Containerverkehr im Jahr 2025 auf 4.544 TEU (-77,9%). Gemessen am Gewicht der Güter belief sich der Containerverkehr auf ungarischen Wasserstraßen im Jahr 2025 auf 8.000 Tonnen (+60,0%).
In Rumänien wurden 66.000 Tonnen Fracht in Containern transportiert (-72,2%).
Diese Werte verdeutlichen die immense Lücke im Vergleich zu den Rheinstaaten.

BINNENSCHIFFFAHRT
UND ANDERE VERKEHRSTRÄGER

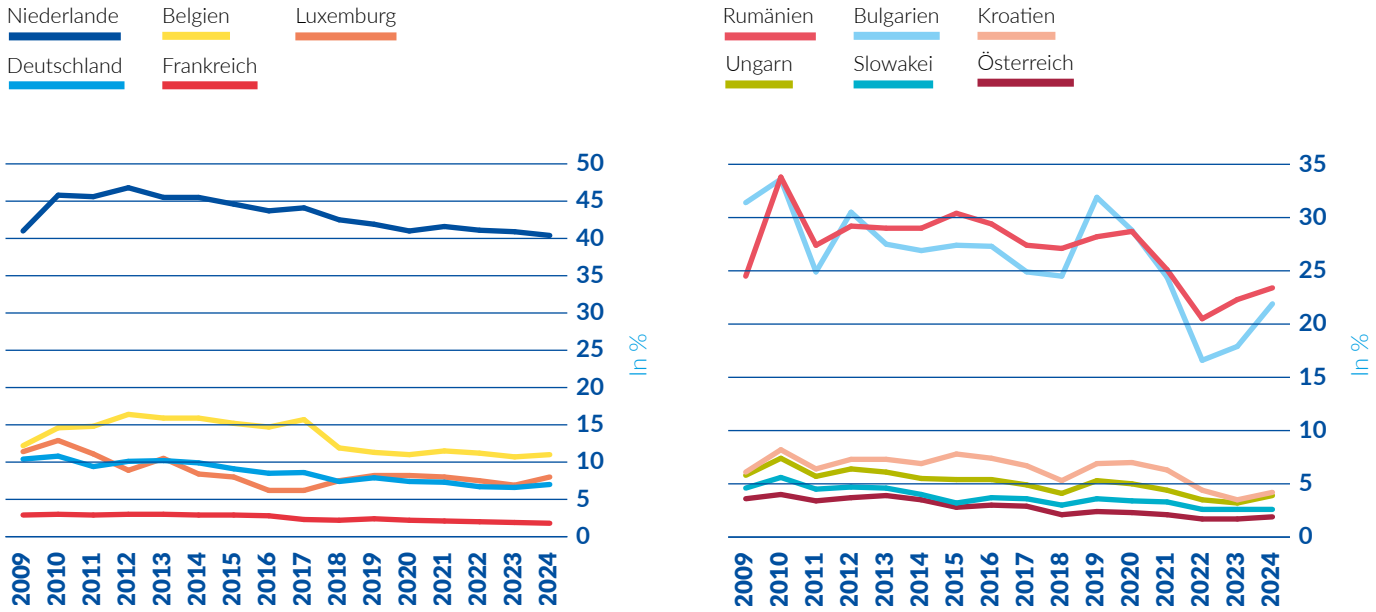
ABBILDUNG 13: **MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENVERKEHRSTRÄGER IN DER EU-27** (IN %) **2009–2024**



Quelle: Eurostat [tran_hv_frmod]

In den letzten zehn Jahren ist der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt und der Schiene am Gesamtverkehrsaufkommen auf EU-27-Ebene zurückgegangen, während der Straßenverkehr an Boden gewonnen hat. Der Anteil der Binnenschifffahrt lag im Jahr 2024 bei 5,2% (-2 Prozentpunkte in den letzten zehn Jahren), obwohl dies der erste Anstieg gegenüber dem Vorjahr seit 2019 war. Trotz dieser Verbesserung liegt die Binnenschifffahrt weiterhin weit hinter dem Straßenverkehr zurück, der im Jahr 2024 einen Anteil von 78,2% ausmachte (+4 Prozentpunkte in den letzten zehn Jahren), sowie hinter dem Schienenverkehr mit einem Anteil von 16,6% (-2 Prozentpunkte in den letzten zehn Jahren). Da viele EU-Mitgliedstaaten nicht über Binnenwasserstraßen verfügen, ist der Modal Split auf EU-Ebene kein geeigneter Leistungsindikator für die Binnenschifffahrt. Die Zahlen zum Modal Split sollten daher auf nationaler Ebene bewertet werden.

ABBILDUNGEN 14 UND 15: **ENTWICKLUNG DES MODAL SPLIT ANTEILS DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN** (IN %, AUF DER GRUNDLAGE VON TONNENKILOMETERN) *



Quelle: Eurostat [tran_hv_frmod]
** Anteil der Binnenschifffahrt an der gesamten Verkehrsleistung (Binnenschifffahrt + Straße + Schiene)*

In den letzten zehn Jahren ist der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt in allen wichtigen Binnenschifffahrtsländern zurückgegangen. In den Niederlanden erreichte die Binnenschifffahrt 2012 mit 46,8% ihren Höchststand, bevor sie bis 2024 auf 40,4% sank. Auch in Deutschland, Belgien, Luxemburg und Frankreich waren langfristige Rückgänge zu beobachten. In Deutschland sank der Anteil der Binnenschifffahrt 2022 und 2023 unter 7,0%, bevor er 2024 zum ersten Mal seit 2019 wieder auf 7,0% anstieg. Belgien und Luxemburg folgten einem vergleichbaren Muster mit einem anhaltenden Rückgang nach 2019 und einer Erholung im Jahr 2024.

In den Donaustaaten verzeichneten Rumänien und Bulgarien vor 2020 höhere Anteile der Binnenschifffahrt (über 28,0%), gefolgt von starken Rückgängen in den Jahren 2021–2022. Seitdem haben sich beide Länder teilweise erholt, mit Zuwächsen von rund 3 Prozentpunkten in Rumänien und 5 Prozentpunkten in Bulgarien zwischen 2022 und 2024. Auch in den übrigen Donaustaaten stieg der Anteil der Binnenschifffahrt im Jahr 2024 an – der erste Anstieg im Jahresvergleich seit 2019.

Insgesamt weisen alle analysierten Länder trotz der weit verbreiteten Erholung im Jahr 2024 immer noch niedrigere Modal Split-Anteile der Binnenschifffahrt am Verkehrsaufkommen auf als vor zehn Jahren (rund -5 Prozentpunkte in den Niederlanden, Belgien und Ungarn; -3 in Deutschland; und -6 in Rumänien).
Der langfristige Rückgang lässt sich auf eine Kombination verschiedener Faktoren zurückführen, darunter:

- strukturelle Vorteile des Straßenverkehrs,
- Veränderungen in der Industriestruktur (Rückgang der Massengüter benötigenden Schwerindustrie, Wachstumsbranchen, die weniger auf die Binnenschifffahrt angewiesen sind),

- logistische Muster, die in den meisten Ländern zu einer geringeren Nachfrage nach der Binnenschifffahrt führen (Just-in-time-Lieferung),
- Einschränkungen hinsichtlich der Netzabdeckung und Zuverlässigkeit, Verzögerungen bei der Instandhaltung und Sanierung von Schleusen und Brücken sowie unzureichende Investitionen in die Infrastruktur der Binnenwasserstraßen.

Der im Jahr 2024 beobachtete Anstieg des Modal Split-Anteils der Binnenschifffahrt scheint daher eher eine Erholung von den niedrigeren Niveaus der Vorjahre und eine erneute Nachfrage nach Massengütertransporten infolge der Energie- und Rohstoffschocks widerzuspiegeln als eine Umkehr des zugrunde liegenden Abwärtstrends.

03

WASSERSTÄNDE UND FRACHTRATEN

- **Die Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein waren in 2025 ungünstiger als in 2024, wobei es insbesondere im Frühjahr häufiger zu Phasen mit eingeschränktem verfügbaren Tiefgang kam. Dennoch blieben die Wasserstände besser als in den schweren Niedrigwasserjahren 2018 und 2022. Auf regionaler Ebene waren die Bedingungen am Oberrhein (Basel und Maxau) besonders schwierig. Auf allen Donauabschnitten gab es im Jahr 2025 deutlich mehr Niedrigwassertage.**
- **Die nominalen Frachtraten stiegen als Reaktion auf niedrigere Wasserstände, höhere betriebliche Einschränkungen und Kostendruck. Die Schätzung eines Kostenindex für die Rheinschifffahrt zeigt immer noch einen Anstieg der Gesamtkosten im Tankschifffahrtsverkehr um +88% seit 2004. Seit 2020 hat sich dieser Kostenanstieg beschleunigt. Daher sind die realen Einnahmen aus dem Binnenschifffahrtsbetrieb im Durchschnitt entweder gleichgeblieben (in der Tankschifffahrt) oder zurückgegangen (im Trockengüterverkehr).**
- **Bereinigt man den langfristigen Anstieg der Frachtraten um die gestiegenen Kosten, so verschwindet der Anstieg der Frachtraten; dies deutet darauf hin, dass die Entwicklung der Realeinkommen in der Rheinschifffahrt durch sehr geringe Gewinnspannen gekennzeichnet war.**

WASSERSTÄNDE,
VERFÜGBARE TIEFGÄNGE UND SCHIFFFAHRTSBEDINGUNGEN

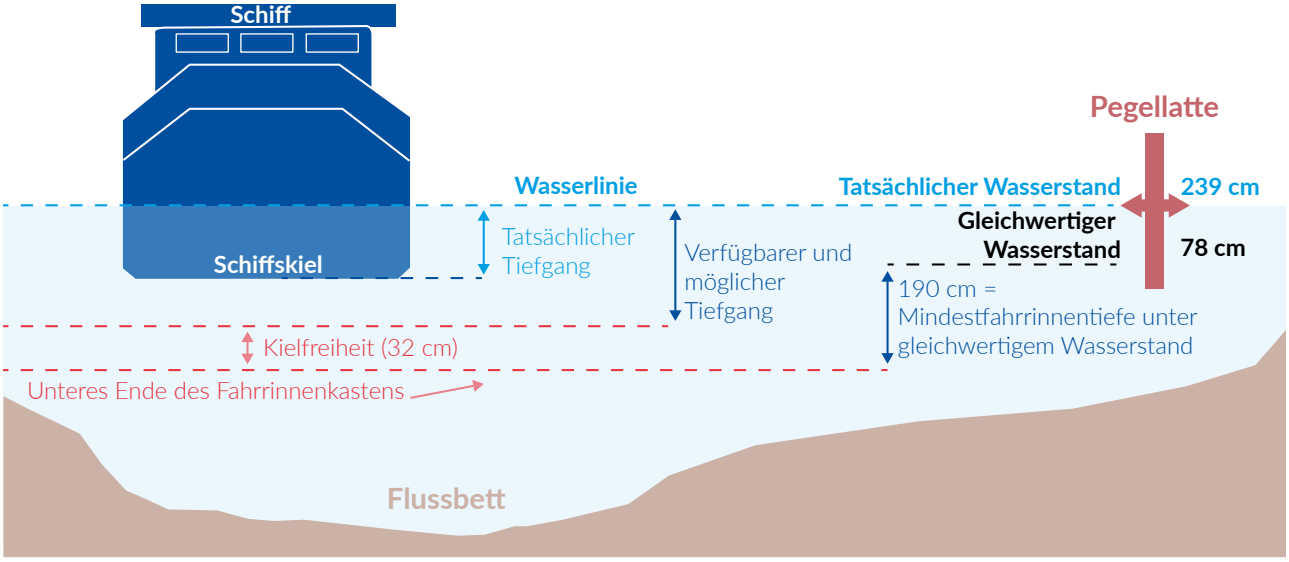
Die Gesamtleistung der Binnenschifffahrt hängt unter anderem vom Wasserstand ab, der die Menge der Ladung bestimmt, die ein Schiff unter sicheren Schifffahrtsbedingungen laden und befördern kann. Hohe Wassertiefen und die daraus resultierenden hohen Auslastungsfaktoren führen zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch pro Leistungseinheit. Je mehr Wasser sich unter dem Kiel befindet, desto geringer sind die erforderliche Leistung und der Kraftstoffverbrauch. Je weniger Wasser sich unter dem Kiel befindet, desto schneller steigt die erforderliche Leistung und um so höher ist der Kraftstoffverbrauch.

Zwar könnte die Verringerung der Auslastung während einer Niedrigwasserperiode durch den Einsatz weiterer Schiffe ausgeglichen werden, doch sind hier klare Grenzen gesetzt[11]. Darüber hinaus spielen neben der Verfügbarkeit von Schiffen noch weitere Gründe eine wichtige Rolle. So führen beispielsweise höhere Kosten in solchen Zeiträumen dazu, dass einige Betreiber den Transport eines Teils ihrer Ladung verzögern, insbesondere der weniger dringenden oder weniger rentablen. Darüber hinaus suchen einige Kunden nach anderen Verkehrsträgern, sofern diese verfügbar sind. Ein Beispiel hierfür ist die Niedrigwasserperiode, die sowohl im Herbst 2018 als auch im Sommer 2022 auf dem Rhein auftrat. Diese beiden Zeiträume führten zu einem Rückgang des gesamten Güterverkehrs. Daher konnten die geringeren Auslastungsgrade pro Schiff nicht durch den Einsatz weiterer Schiffe ausgeglichen werden.

Die Frachtmenge, die ein Schiff bei einem bestimmten Wasserstand laden kann, wird durch den verfügbaren Tiefgang bestimmt, wie aus der folgenden Abbildung ersichtlich ist.

[11] Die Flotte der Binnenschiffe ist von ihrer Größe her begrenzt. Es ist zudem nicht möglich, eine große Anzahl von Schiffen „in Reserve" zu halten, da dies Fixkosten (Versicherung, Wartung usw.) verursachen würde, während mit dem jeweiligen Schiff keinerlei Einnahmen erzielt würden.

ABBILDUNG 1: **TATSÄCHLICHER WASSERSTAND, TATSÄCHLICHER TIEFGANG, GLEICHWERTIGER WASSERSTAND, MINDESTTIEFE DER SCHIFFFAHRTSRINNE UND MÖGLICHER ODER VERFÜGBARER TIEFGANG BEI KAUB/MITTELRHEIN ***



Quellen: ZKR basierend auf BfG (2015)
** Die Entfernungen in dieser Zeichnung sind nicht maßstabsgetreu. In dieser Darstellung wurde als Stichtag für die Ermittlung des verfügbaren oder möglichen Tiefgangs der 3. September 2020 gewählt, an dem der tatsächliche Wasserstand im Durchschnitt 239 cm betrug. Bei einem fahrenden Schiff umfasst der tatsächliche Tiefgang auch den Squat-Effekt. Dieser resultiert aus hydrodynamischen Effekten und führt zu einem höheren Tiefgang im Vergleich zu einem Schiff in Ruhe. Der Squat-Effekt ist umso stärker, je weniger Wasser sich unter dem Kiel befindet und je schneller das Schiff fährt.*

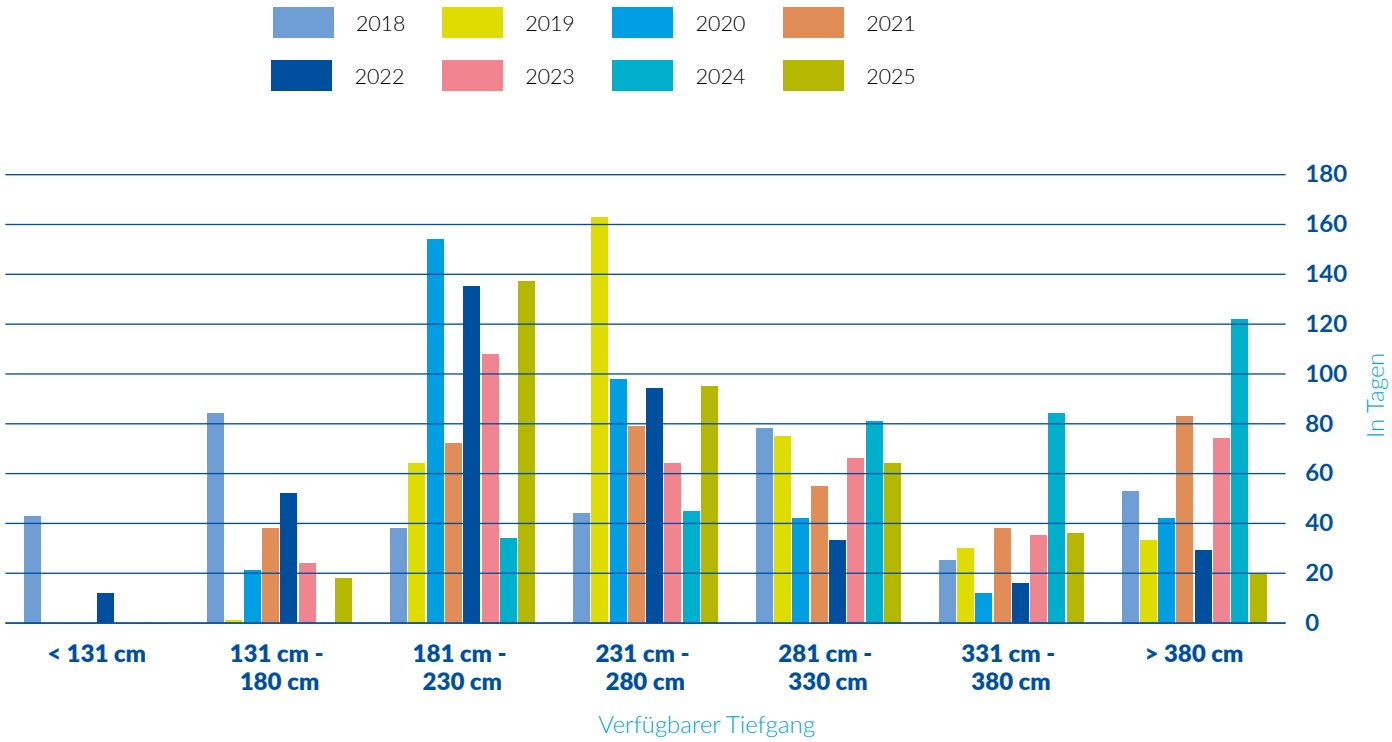
Eine Möglichkeit, die Wasserführung und die Schifffahrtsbedingungen zu beurteilen, besteht darin, anhand der Wasserstände die verfügbaren Tiefgangswerte zu berechnen. Der verfügbare Tiefgang ist die Tiefe, um die ein Schiff unter sicheren Bedingungen ins Wasser eintauchen kann. Diese Tiefe wird auf der Grundlage der Wasserstände und von Parametern wie dem gleichwertigen Wasserstand und der minimalen Fahrrinnentiefe berechnet[12].

Die folgende Abbildung zeigt die Anzahl der Tage, an denen an der Pegelstation Kaub ein bestimmter verfügbarer Tiefgang vorlag. Sie zeigt, dass das Jahr 2025 durch weniger günstige Schifffahrtsbedingungen gekennzeichnet war als das Jahr 2024. So lag der verfügbare Tiefgang in Kaub an 18 Tagen des Jahres zwischen 1,31 m und 1,80 m, verglichen mit 0 Tagen im Jahr 2024. Im Jahr 2018 zählte diese Kategorie 84 Tage, im Jahr 2022 52 Tage und im Jahr 2023 24 Tage. Im Gegensatz zu den Jahren 2018 und 2022 fiel der verfügbare Tiefgang in Kaub im Jahr 2025 jedoch nie unter den Wert von 1,31 m.

Das Jahr 2024 war ein Jahr mit einigen Hochwasserereignissen, was 2025 nicht der Fall war.

[12] Die Wasserstraßenverwaltungen empfehlen, den verfügbaren Tiefgang auf der Grundlage des tatsächlichen Wasserstands und bestimmter Wasserstraßenparameter (siehe Zeichnung) zu berechnen.
Tatsächlicher Wasserstand
- Gleichwertiger Wasserstand
+ Mindesttiefe der Fahrrinne
= Tatsächliche Fahrrinnentiefe
- Unterkielabstand
= Verfügbarer oder möglicher Tiefgang des Schiffes

ABBILDUNG 2: **ANZAHL DER TAGE PRO JAHR FÜR INTERVALLE VERFÜGBAREN TIEFGANGS IN KAUB**



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten der WSV, bereitgestellt von der BfG

ANZAHL
DER KRITISCHEN NIEDRIGWASSERTAGE AN DEN PEGELSTATIONEN AM RHEIN UND AN DER DONAU

PEGELSTATIONEN AM RHEIN

Eine weitere Methode zur Beurteilung der Qualität der Schifffahrtsbedingungen über ein gesamtes Jahr hinweg basiert auf dem Konzept, die Anzahl der Tage zu zählen, an denen die Wasserstände unter einem bestimmten Referenz-Niedrigwasserstand liegen, der für die frei fließenden Abschnitte des Rheins als „Gleichwertiger Wasserstand" (GIW) und für die Donau als „Regulierungsniederwasserstand" (RNW) bezeichnet wird. Sinken die Wasserstände unter diesen Referenz-Niedrigwasserstand, deutet dies auf kritische Niedrigwasserbedingungen für die Schifffahrt hin.

Der GIW wird von der ZKR für mehrere Pegelstationen entlang des Rheins festgelegt. Die Werte werden alle zehn Jahre angepasst, um natürlichen und anthropogenen Veränderungen Rechnung zu tragen.

Der Gleichwertige Wasserstand 2012 trat 2014 in Kraft und galt bis Ende 2022. Am 1. Januar 2023 wurde ein neuer Gleichwertiger Wasserstand eingeführt (bekannt als GIW 2022), der bis Ende 2031 gelten wird.

Obwohl der Gleichwertige Wasserstand in Zentimetern gemessen wird, ist der Ausgangspunkt für seine Bestimmung ein Abflusskonzept. Tatsächlich werden die an den Referenzpegeln gemessenen gleichwertigen Abflusswerte (angegeben in der Einheit m^3/s) alle zehn Jahre als Abflüsse innerhalb einer 100-jährigen Zeitreihe neu berechnet. Anhand dieser gleichwertigen Durchflusswerte werden dann alle zehn Jahre die entsprechenden gleichwertigen Wasserstände (GIW) anhand der Referenzpegel neu berechnet. Der GIW umfasst somit die folgende Definition: „Der Gleichwertige Wasserstand (GIW) ist der Wasserstand, der am Rhein bei einem gleichwertigen niedrigen Wasserdurchfluss mit einer Unterschreitungsdauer von 20 eisfreien Tagen [pro Jahr] im langjährigen Mittel auftritt."

TABELLE 1: **HYDRAULISCHE PARAMETER FÜR WICHTIGE PEGELSTATIONEN AM RHEIN***

Pegelstation	Garantierte Fahrrinnentiefe	Gleichwertiger Wasserstand 2022
Tiel (Waal, NL)	280 cm	255 cm
Nijmwegen (Waal, NL)	280 cm	516 cm
IJsselkop (Nederrijn, NL)	280 cm	683 cm
Lobith (Niederrhein, NL)	280 cm	733 cm
Emmerich (Niederrhein, DE)	280 cm	74 cm
Duisburg-Ruhrort (Niederrhein, DE)	280 cm	227 cm
Köln (Niederrhein, DE)	250 cm	139 cm
Kaub (Mittelrhein, DE)	190 cm	77 cm
Östrich (Mittelrhein, DE)	190 cm	92 cm
Maxau (Oberrhein, DE)	210 cm	372 cm
Basel (Oberrhein, CH)	300 cm	501 cm

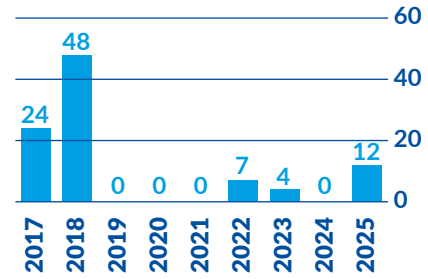
Quellen: WSV, Rijkswaterstaat
** Waal und Nederrijn sind zwei Arme des Rheindeltas in den Niederlanden.*

Für diese 11 Rheinpegel wurden tägliche Wasserstandsdaten erfasst und analysiert.

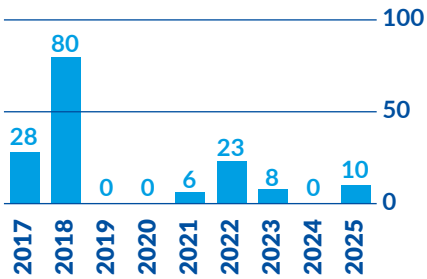
Die folgenden Abbildungen zeigen die Anzahl der Tage, an denen der Pegelstand an den oben genannten Messstationen unter dem Gleichwertigen Wasserstand lag.

ANZAHL DER TAGE UNTERHALB DES GLEICHWERTIGEN WASSERSTANDS (GIW)

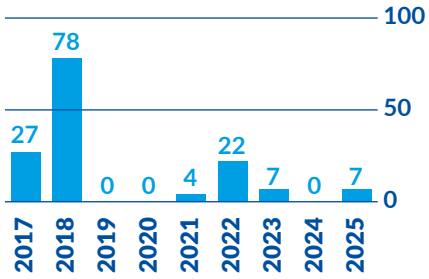
Basel



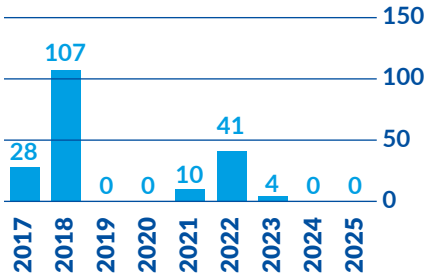
Maxau



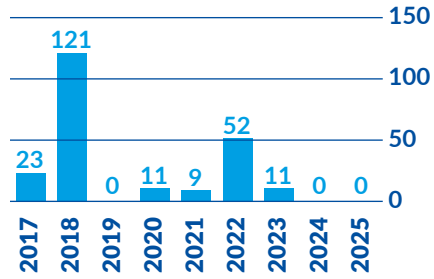
Oestrich



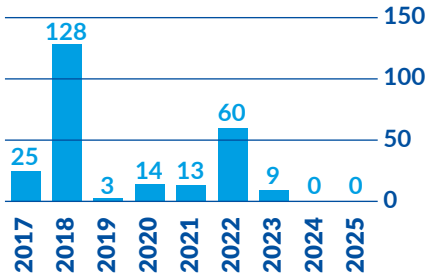
Kaub



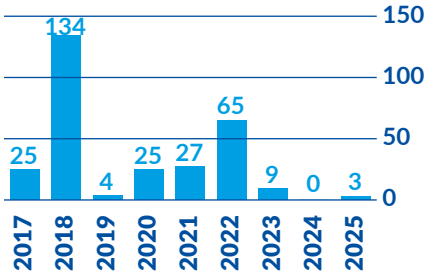
Köln



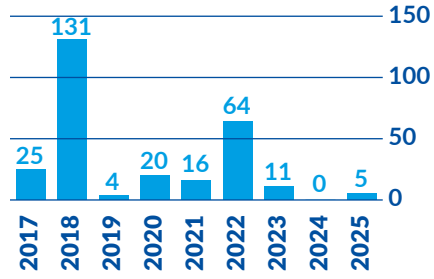
Duisburg-Ruhrort



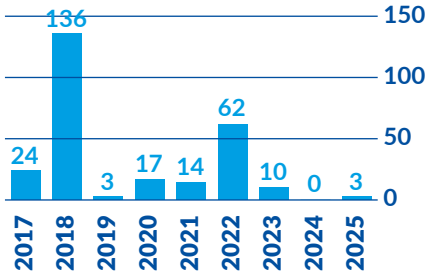
Emmerich



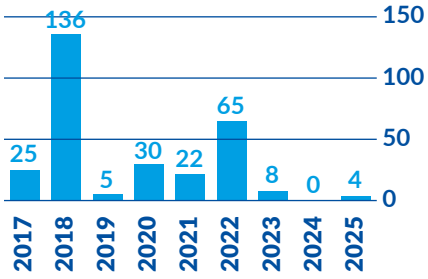
Lobith



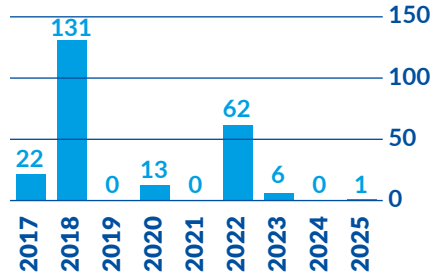
Nijmegen



IJsselkop



Tiel



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten der WSV, bereitgestellt von der BfG, sowie von Rijkswaterstaat

Wie die Zahlen zum verfügbaren Tiefgang für Kaub bereits gezeigt haben, gab es im Jahr 2025 vorübergehende Niedrigwasserperioden, insbesondere im Frühjahr. Regional waren die Bedingungen am Oberrhein (Basel und Maxau) sowie in Oestrich am Mittelrhein besonders schwierig. Aber auch am Niederrhein (Emmerich, Lobith, IJsselkop, Nimwegen) gab es etwas mehr Niedrigwassertage (Tage mit Wasserständen unterhalb des GlW) als im Jahr 2024.

Die fortgesetzten Bemühungen zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber Niedrigwasserperioden bleiben weiterhin notwendig. Tatsächlich sind unter dem Einfluss des Klimawandels längere Dürreperioden und extremere Ereignisse zu erwarten.

PEGELSTATIONEN AN DER DONAU

Der Referenz-Niedrigwasserstand der Donau wird als „Regulierungsniederwasserstand (RNW)“ bezeichnet. Er ist definiert als der Wasserstand, der an 94,0% der Tage eines Jahres (d. h. an 343 Tagen) während eisfreier Zeiten über einen Referenzzeitraum von mehreren Jahrzehnten überschritten wird[13].

Auf der Grundlage dieser Definition lässt sich die Anzahl der Tage unterhalb des Regulierungsniederwasserstands (RNW) für die Donau berechnen.

TABELLE 2: **HYDRAULISCHE PARAMETER FÜR WICHTIGE PEGELSTATIONEN AN DER DONAU**

Pegelstation	Von der Wasserstraßenverwaltung angestrebter Mindesttiefgang im Güterverkehr	Regulierungsnieder-wasserstand
Pfelling (DE)	250 cm	290 cm
Hofkirchen (DE)	250 cm	207 cm
Kienstock (AUT)	250 cm	161 cm
Wildungsmauer (AUT)	250 cm	155 cm
Devin (SK)	250 cm	144 cm
Budapest (HU)	250 cm	102 cm
Bezdan (RS)	250 cm	-10 cm
Calafat (RO)	250 cm	-5 cm
Calarasi (RO)	250 cm	-32 cm
Lom (BG)	250 cm	144 cm
Silistra (BG)	250 cm	80 cm

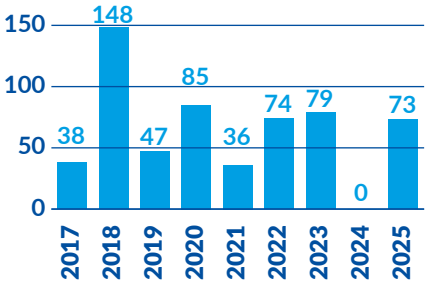
Quelle: Donaukommission

[13] *Quelle: viadonau*

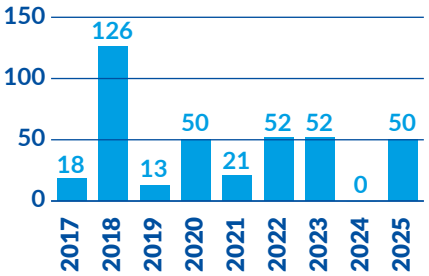
Für 11 wichtige Pegelstationen an der Donau wurden tägliche Wasserstandsdaten von der Donaukommission erhoben und ausgewertet. Die folgenden Zahlen zeigen die Anzahl der Tage pro Jahr, an denen die tatsächlichen Wasserstände unter den Regulierungsniederwasserstand fielen.

ANZAHL DER TAGE UNTERHALB DES REGULIERUNGSNIEDERWASSERSTANDS (RNW)

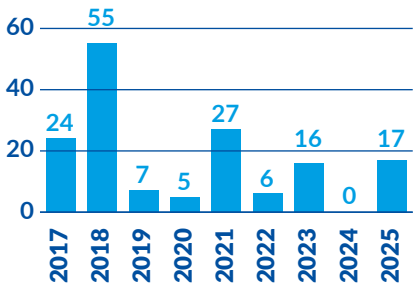
Pfelling, Obere Donau (DE)



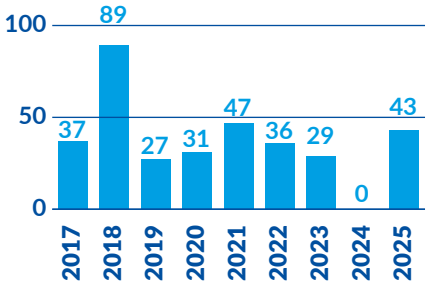
Hofkirchen, Obere Donau (DE)



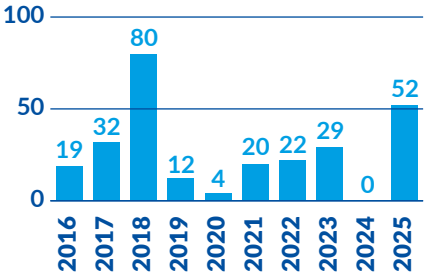
Kienstock, Obere Donau (AT)



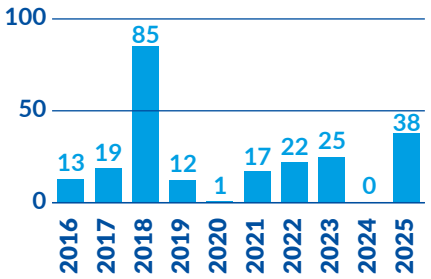
Wildungsmauer, Obere Donau (AT)



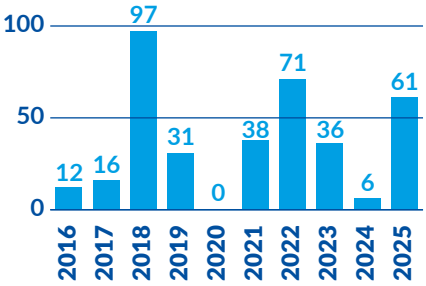
Devin, Obere Donau (SK)



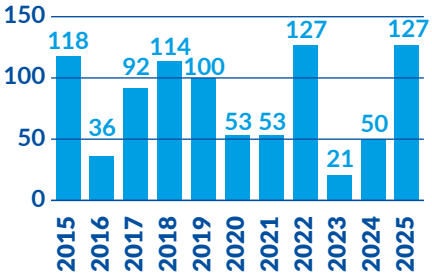
Budapest, Mittlere Donau (HU)



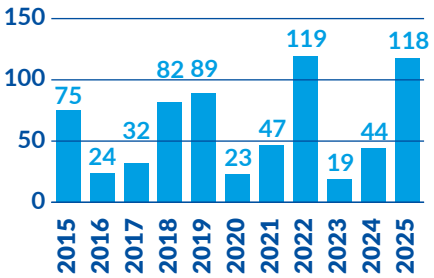
Bezdan, Mittlere Donau (RS)



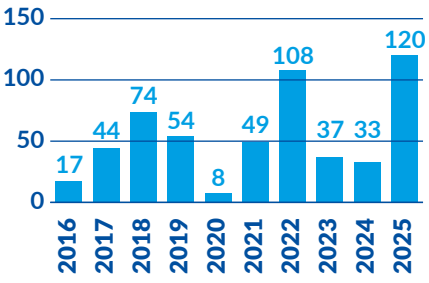
Calafat, Untere Donau (RO)



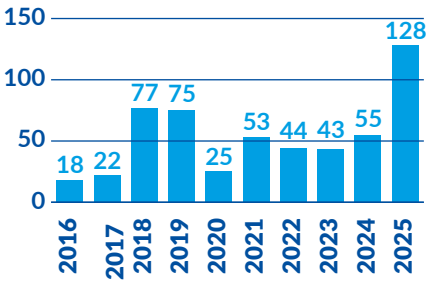
Calarasi, Untere Donau (RO)



Lom, Untere Donau (BG)



Silistra, Untere Donau (BG)



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten der WSV, bereitgestellt von der BfG, Daten des Landes Niederösterreich und der Donaukommission

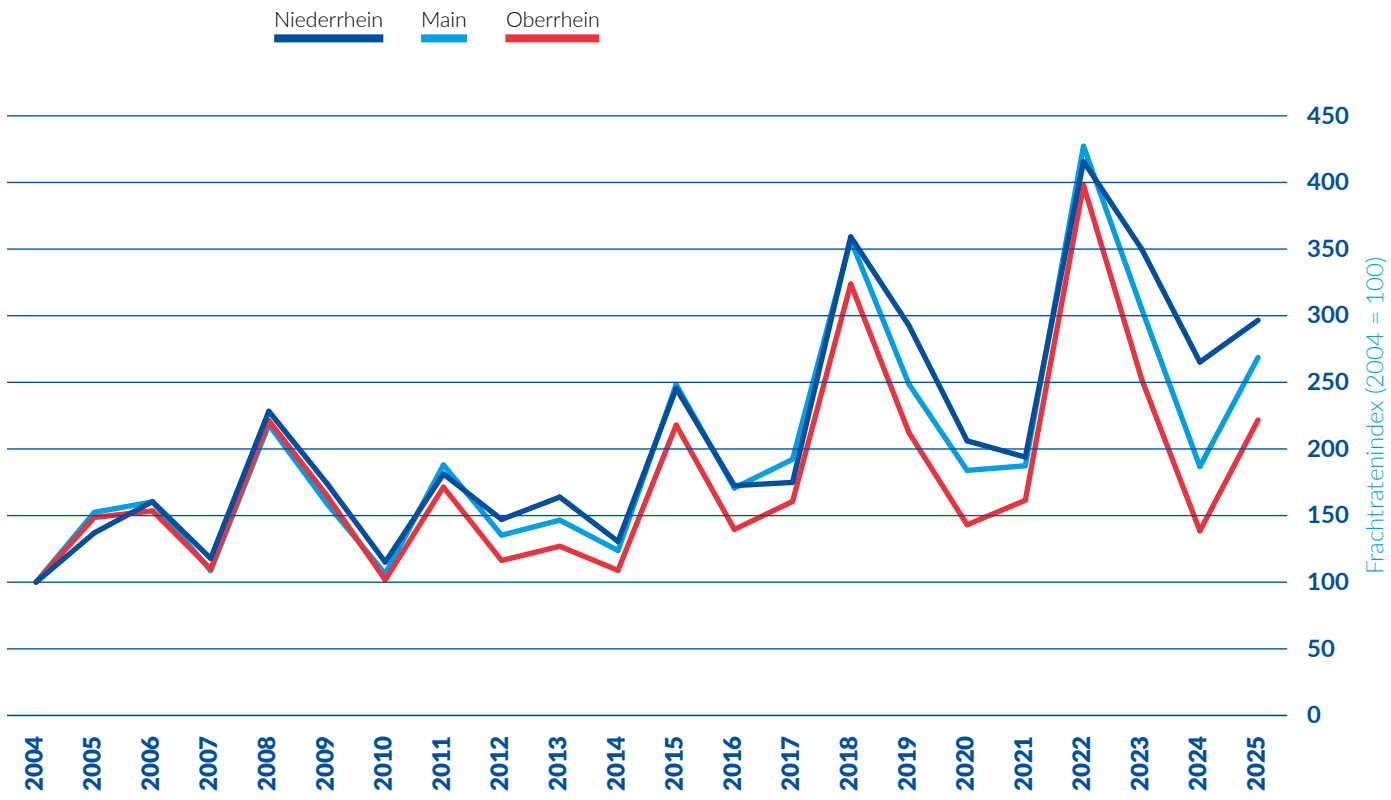
Die Daten der 11 Pegelstationen an der Donau deuten auf eine gravierende Verschlechterung der Wasserstandsbedingungen im Jahr 2025 im Vergleich zu den Vorjahren hin. Dies wirkte sich im Jahr 2025 negativ auf den Güterverkehr auf der Donau aus.

FRACHTRATEN
IN DER RHEINREGION

FRACHTRATEN FÜR FLÜSSIGGÜTER IN DER RHEINREGION

Abbildung 3 zeigt den Spotmarkt-Frachtratenindex für den Transport von Gasöl im ARA-Rhein-Verkehr (Jahresdurchschnittswerte), unbereinigt von Inflation oder Kostensteigerungen. Er folgt einem steigenden Trend. Zudem sind die starken Niedrigwasserperioden, die in den Jahren 2015, 2018 und 2022 auftraten, deutlich als positive Spitzenwerte erkennbar. Die beobachteten Trends sind für die drei dargestellten geografischen Einheiten – zwei Rheinabschnitte (Niederrhein, Oberrhein) und den Main – nahezu identisch.

ABBILDUNG 3: **INSIGHTS GLOBAL-FRACHTRATENINDEX FÜR DEN TRANSPORT VON FLÜSSIGGÜTERN** (GASÖL) **IM ARA-RHEIN-HANDEL** (2004 = 100)**, NICHT UM KOSTENSTEIGERUNGEN BEREINIGT**



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Insights Global.
Niederrhein = Durchschnitt der Zielorte Duisburg und Köln; Oberrhein = Durchschnitt der Zielorte Karlsruhe und Basel; Main = Zielort Frankfurt am Main

Dieser insgesamt steigende Trend spiegelt jedoch größtenteils die Auswirkungen der Inflation bzw. des Kostenanstiegs im Laufe der Zeit wider und nicht so sehr verbesserte Marktbedingungen.

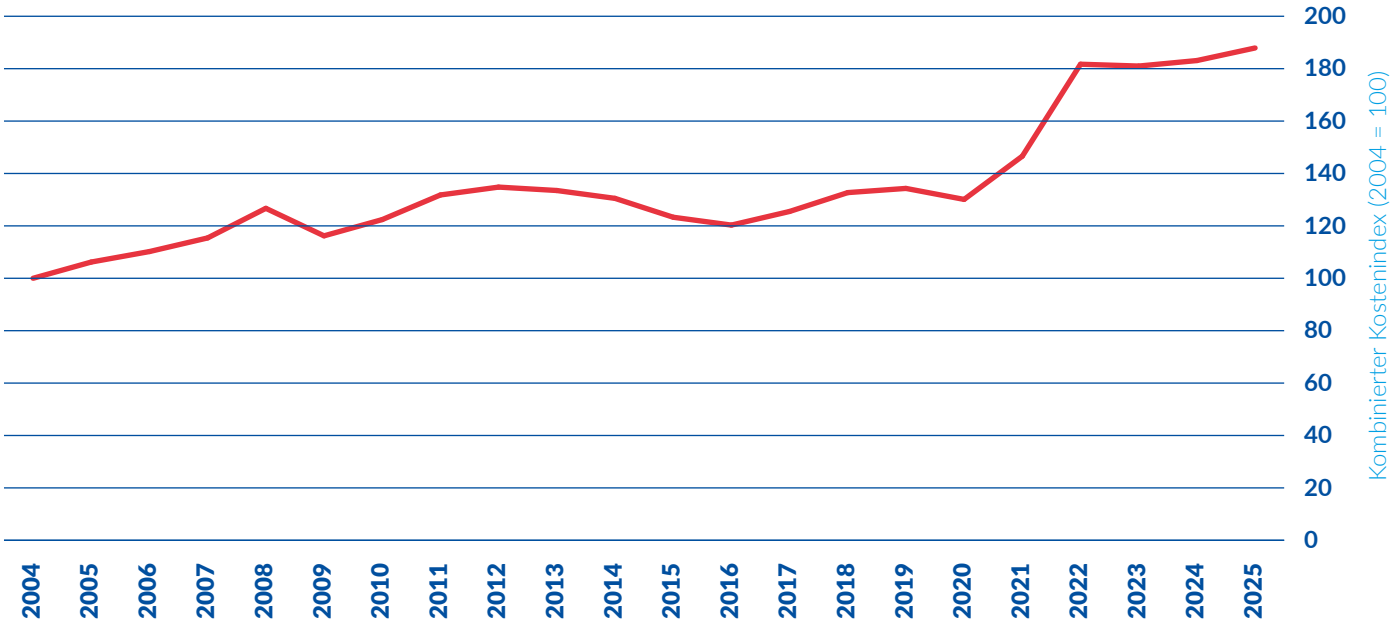
Um die Frachtratenreihe zu "deflationieren", wurde ein Kostenindex für die Tankschifffahrt auf dem Rhein geschätzt. Bei dem Kostenindex ist zu berücksichtigen, dass moderne Tankschiffe (Doppelhüllenschiffe) teurer sind als Trockengüterschiffe. Dies bedeutet einen höheren Anteil an Kapitalkosten. Zudem sind auch die Personalkosten in der Tankschifffahrt aufgrund spezialisierter Besatzungen höher.

TABELLE 3: **STRUKTUR DES KOSTENINDEX FÜR DIE TANKSCHIFFFAHRT AUF DEM RHEIN**

Kostenkomponente	Anteil an den Gesamtkosten (Gewichtung im Index)	Begründung für den Anteil	Datenquelle
Treibstoff (Gasöl)	30%	Hoher Kraftstoffverbrauch	Destatis Gasölpreisindex
Besatzung	25%	Teure Besatzung, hohes technisches Niveau	Panteia Kostenüberwachung
Kapital	20%	Hohe Preise für Doppelhüllen-Tanker	Langfristige Zinssätze für Kredite (gemäß der Datensammlung der Deutschen Bundesbank) zuzüglich Risikoprämie (2,5%), Schiffbau- und Metallpreisindex (Destatis) für die Abschreibung
Reparatur und Wartung	15%	Hohe Standards für Tankschiffe	Panteia Kostenüberwachung
Versicherung	6%	Hohe Umweltrisiken	Panteia Kostenüberwachung
Sonstige Kosten	4%	Verwaltung, IT	Panteia Kostenüberwachung
Gesamtkosten	100%	Gesamtkosten	

Die folgende Abbildung zeigt die Kombination der einzelnen Kostenindizes, gewichtet mit ihren jeweiligen Anteilen gemäß Tabelle 3 im Zeitverlauf, den sogenannten kombinierten Kostenindex.

ABBILDUNG 4: **KOMBINIERTER KOSTENINDEX IN DER TANKSCHIFFFAHRT** (2004 = 100) *



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Panteia, Destatis, Deutsche Bundesbank
** Kombinierter Kostenindex = 0,3 × Treibstoffkosten + 0,25 × Besatzungskosten + 0,20 × Kapitalkosten + 0,15 × Reparatur- und Wartungskosten + 0,06 × Versicherungskosten + 0,04 × Sonstige Kosten.*

Der kombinierte Kostenindex bestätigt den steilen Kostenanstieg seit Beginn der Covid-Pandemie, insbesondere zwischen den Jahren 2020 und 2022. Die Gründe für den Kostenanstieg, der vor allem durch Treibstoffkosten sowie Reparatur- und Wartungskosten getrieben wird, sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

TABELLE 4: **GRÜNDE FÜR DEN KOSTENANSTIEG IN DER TANKSCHIFFFAHRT SEIT 2004**

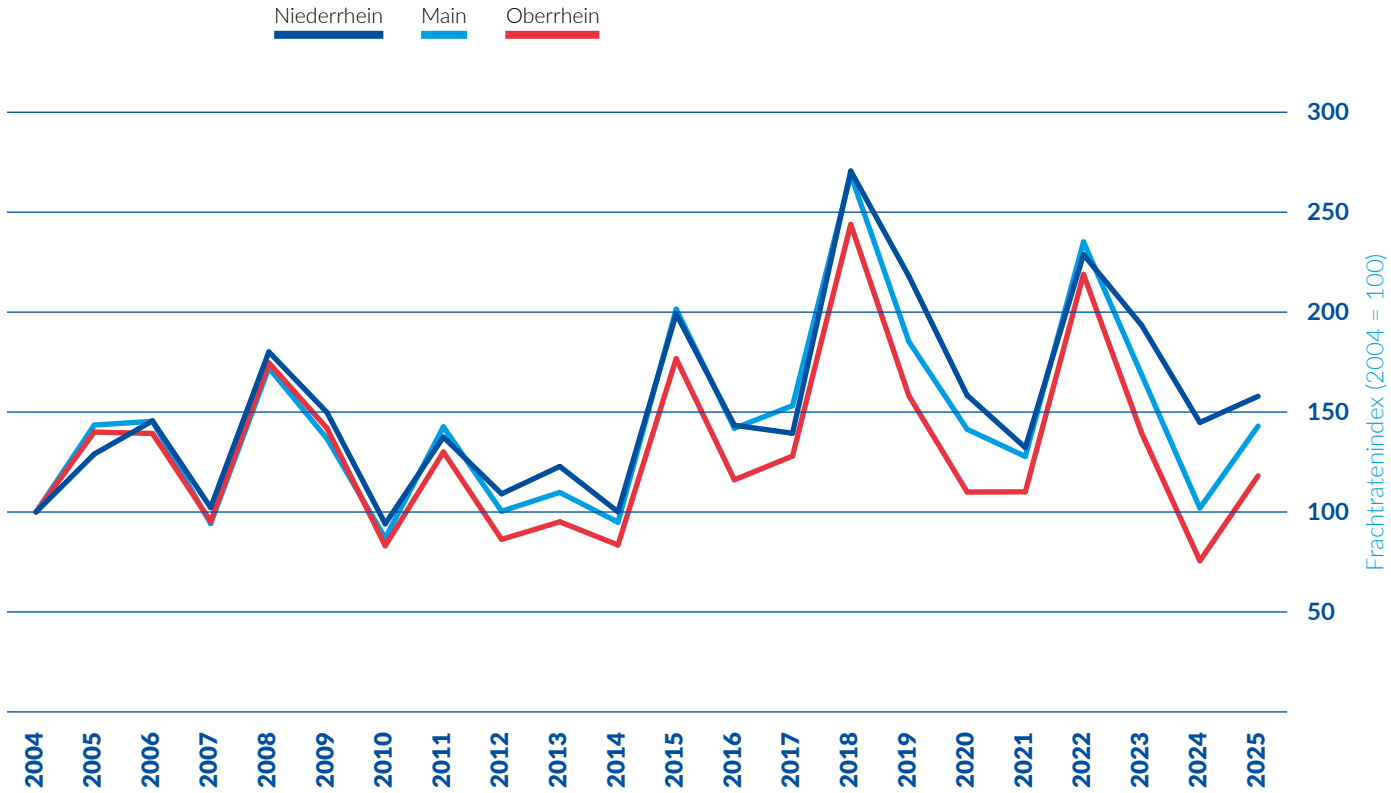
Kostenkomponente	Wachstumsrate der Kosten seit 2004	Gründe für den steigenden Trend seit 2004
Treibstoff (Gasöl)	**+82%**	Stark schwankend; folgt dem Konjunkturzyklus und externen Schocks (geopolitische Spannungen)
Besatzung	**+95%**	Stetiger Anstieg aufgrund eines Mangels an Fachkräften, insbesondere in der Tankschifffahrt
Kapital	**+51%**	Starker Anstieg aufgrund von Investitionen in Doppelhüllenschiffe (2012–2018), steigenden Stahl- und Werftpreisen sowie der jüngsten Zinserhöhungen
Reparatur und Wartung	**+136%**	Steigende Preise für Stahl und Strom, begrenzte Werftkapazitäten
Versicherung	**+100%**	Höhere Haftpflichtprämien für Gefahrgut, gestiegene Schiffswerte (Doppelhülle) und strengere Umweltrisikobewertungen
Sonstige Kosten	**+68%**	Steigender Verwaltungsaufwand, Kosten für die Digitalisierung, Hafen- und Schleusengebühren sowie höhere Ausgaben für Sicherheitszertifizierungen
Gesamtkosten	**+88%**	Der gewichtete Gesamtwert aller Teilindizes, der eine strukturelle Verschiebung hin zu einem kostenintensiven Umfeld im europäischen Binnenschifffahrtssektor widerspiegelt

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten von Panteia, Destatis und der Deutschen Bundesbank

Die um den Kostenanstieg bereinigten nominalen Frachtraten in Abbildung 5 (erhalten durch Division der nominalen Frachtraten aus Abbildung 3 durch den kombinierten Kostenindex in Abbildung 4) zeichnen ein völlig anderes Bild.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass der Aufwärtstrend praktisch verschwunden und im Laufe der Zeit einer Stagnation gewichen ist, ohne dass sich ein echter Aufwärts- oder Abwärtstrend abzeichnet. Mit anderen Worten: Die realen Preise und die realen Erlöse aus dem Tankschiffverkehr stagnieren seit 2004 und wurden nur vorübergehend durch die Auswirkungen von Niedrigwasserständen in bestimmten Jahren, insbesondere 2015, 2018 und 2022, nach oben getrieben.

ABBILDUNG 5: **INSIGHTS GLOBAL-FRACHTRATENINDEX FÜR DEN TRANSPORT VON FLÜSSIGGÜTERN** (GASÖL) **IM ARA-RHEIN-HANDEL** (2004 = 100)**, UM KOSTENSTEIGERUNGEN BEREINIGT**



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Insights Global, Panteia, Destatis, Deutsche Bundesbank. Niederrhein = Durchschnitt der Zielorte Duisburg und Köln; Oberrhein = Durchschnitt der Zielorte Karlsruhe und Basel; Main = Zielort Frankfurt am Main

CBS-FRACHTRATENINDEX FÜR DIE RHEINREGION

Das niederländische Statistikamt (CBS) erhebt Daten über Frachtraten bei einem Panel niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen. Die Preisniveaus basieren auf festen Routen, für die zweimal pro Quartal Fragebögen verschickt werden. Sie umfassen die Fahrkosten einschließlich Treibstoff- und Niedrigwasserzuschlägen, schließen jedoch die Umschlagskosten aus. Insgesamt ist ein schrittweiser und stetiger Anstieg der nominalen Frachtraten zu beobachten, die 2022/23 aufgrund von Niedrigwasserständen vorübergehend stark angestiegen sind. Diese nominalen Raten sind jedoch nicht um die Kostensteigerungen bereinigt.

ABBILDUNG 6: **CBS-FRACHTRATENINDIZES PRO QUARTAL** (2021 = 100)**, NICHT UM KOSTENSTEIGERUNGEN BEREINIGT ***

Quelle: Statistisches Amt der Niederlande (CBS) (Binnenvaartdiensten; Preisindex), Tabelle 85817
2021 = 100
** Die Preise für feststehende Routen werden zweimal pro Quartal beobachtet und beinhalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge, jedoch kein Be- und Entladen. Der Beobachtungszeitpunkt liegt in der Mitte und am Ende des Quartals. Alle Preise sind Nominalpreise.*

Um diese nominalen Frachtratenangaben zu bereinigen, muss ein Kostenindex erstellt werden, wie dies bereits für den Flüssiggüterbeförderung geschehen ist.

TABELLE 5: **STRUKTUR DES KOSTENINDEX FÜR DEN TRANSPORT VON TROCKENGÜTERN UND CONTAINERN AUF DEM RHEIN**

Kostenkomponente	Anteil am Trocken-gütertransport (%)	Anteil am Container-transport (%)	Datenquelle
Treibstoff (Gasöl)	35%	28%	Destatis Gasölpreisindex
Besatzung	25%	22%	Panteia Kostenüberwachung
Kapital	15%	22%	Deutsche Bundesbank / Destatis Metallindex
Reparatur und Wartung	12%	10%	Panteia Kostenüberwachung
Versicherung	3%	5%	Panteia Kostenüberwachung
Sonstige Kosten	10%	13%	Panteia Kostenüberwachung
Gesamt	100%	100%	

Gründe für diese unterschiedlichen Anteile:

- Der Anteil der Treibstoffkosten in der Trockengüterschifffahrt ist höher als im Flüssiggüter- und Containertransport, da die Anteile der Kapital- und Versicherungskosten geringer sind.
- Die Kapitalkosten und deren Anteil sind bei Container- und Tankschiffen höher, da diese teurer sind als Trockengüterschiffe.
- Der höhere Wert der Ladung im Flüssiggüter- und Containertransport erhöht die ladungsbezogenen Versicherungsprämien und damit den Anteil der Versicherungskosten im Vergleich zu Trockengüterschiffen.
- Die sonstigen Kosten haben im Containerverkehr einen höheren Anteil, da die Fahrpläne der Containerlinien mehr logistischen Aufwand und unterstützende Dienstleistungen erfordern.

Die Grafik, die den kombinierten Kostenindex für beide Marktsegmente zeigt, sieht fast genau so aus wie der Kostenanstieg im Flüssiggüterverkehr. Der gesamte Kostenanstieg im Trockengütertransport betrug +86% seit 2004 und +43% seit 2020. Im Containerverkehr belief sich der Kostenanstieg auf +83% (seit 2004) und auf +39% seit 2020.

Die Anpassung der nominalen CBS-Frachtraten an den Kostenanstieg erfolgt durch Division der Trockengüterraten durch den Trockengüter-Kostenindex (mit dem Basisjahr 2021) und der Containerraten durch den Container-Kostenindex (mit dem Basisjahr 2021). Ebenso werden die Flüssiggüterraten durch den Flüssiggüter-Kostenindex (mit dem Basisjahr 2021) dividiert.

ABBILDUNG 7: **CBS-FRACHTRATENINDIZES PRO QUARTAL** (2021 = 100)**, UM KOSTENANSTIEG BEREINIGT**

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf CBS (Binnenvaartdiensten; Preisindex), Tabelle 85817, 2021 = 100

Die Analyse zeigt, dass die kostenbereinigten Frachtraten für den Spotmarkt für Trockengüter in den Jahren 2024 und 2025 im Durchschnitt 11% unter dem 100-Punkte-Referenzwert lagen. Dies deutet darauf hin, dass der Frachtratenanstieg in diesem Sektor um durchschnittlich 11% hinter dem Kostenanstieg zurückblieb. Ein ähnlicher, wenn auch weniger ausgeprägter Trend war bei den Vertragspreisen für Trockengüter zu beobachten, wo der Frachtratenanstieg um 6% unter dem Kostenanstieg lag. Im Gegensatz dazu blieben der Flüssiggüter- und der Containertransport relativ ausgeglichen, wobei die Frachtratensteigerungen die Kostensteigerungen nahezu egalisierten (bei einer geringfügigen Differenz von 1%). Insgesamt deutet dieses Ergebnis auf eine bessere Ertragsentwicklung im Flüssiggüter- und Containertransport im Vergleich zur Trockengüterbeförderung hin, lässt jedoch in keinem dieser Marktsegmente auf nennenswerte Gewinnmargen schließen.

CITBO-
FRACHTRATENINDEX FÜR FLÜSSIGGÜTER IN DER FARAG-REGION

Geografische Verteilung der Transporttätigkeit von CITBO und Struktur der Produktsegmente

Für die Beförderung von Flüssiggütern im erweiterten ARA-Gebiet zwischen Amsterdam, Antwerpen, Vlissingen, Gent, Rotterdam und Terneuzen wurde ein von der Tankschifffahrtskooperation CITBO[14] bereitgestellter Datensatz über Spotmarkt-Frachtraten analysiert. Die Anteile der verschiedenen Produktgruppen an der beförderten Fracht waren wie folgt:

- **Gasöl und Komponenten:** Anteil von 63% im Jahr 2025, 37% im Jahr 2024 (41% im Jahr 2023 und 38% im Jahr 2022)
- **Benzin und Komponenten:** Anteil von 31% im Jahr 2025, 37% im Jahr 2024 (37% im Jahr 2023 und 29% im Jahr 2022)
- **Biodiesel:** Anteil von 2% im Jahr 2025, 13% im Jahr 2024 (18% im Jahr 2023 und 26% im Jahr 2022)
- **Chemikalien:** Anteil von 1% im Jahr 2025, 4% im Jahr 2024 (2% im Jahr 2023 und 6% im Jahr 2022)
- **Schweröl und andere Produkte:** Anteil von 2% im Jahr 2025, 8% im Jahr 2024 (0,2% im Jahr 2023 und 1% im Jahr 2022)

Das Segment Gasöl und Komponenten ist gemessen am absoluten Transportvolumen das mit Abstand wichtigste Segment. Der Anteil dieses Segments ist im Jahr 2025 stark gestiegen. Gasöl ist zudem das Kernsegment innerhalb der auf dem Rhein transportierten Mineralölprodukte. Der Anteil von Chemikalien ist deutlich geringer als im Flüssiggütertransport auf dem Rhein. Der Anteil von Biodiesel ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen.

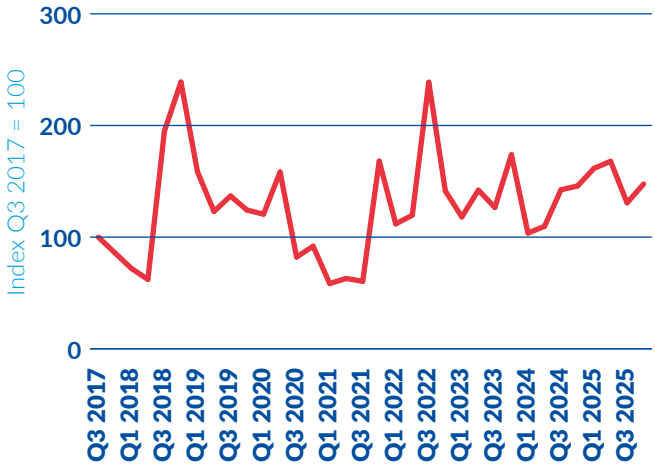
Ergebnisse der Berechnung der Frachtratenindizes (Spotmarktdaten)

Für drei Produktsegmente wurde ein Frachtratenindex berechnet[15]. Diese nominalen Frachtratenindexwerte wurden um den Kostenanstieg seit dem dritten Quartal 2017 (Basiszeitraum des Index) bereinigt. Anhand der daraus resultierenden deflationierten Zeitreihen lässt sich beobachten, dass die Entwicklung[16] je nach Produktsegment unterschiedliche Trends aufweist.

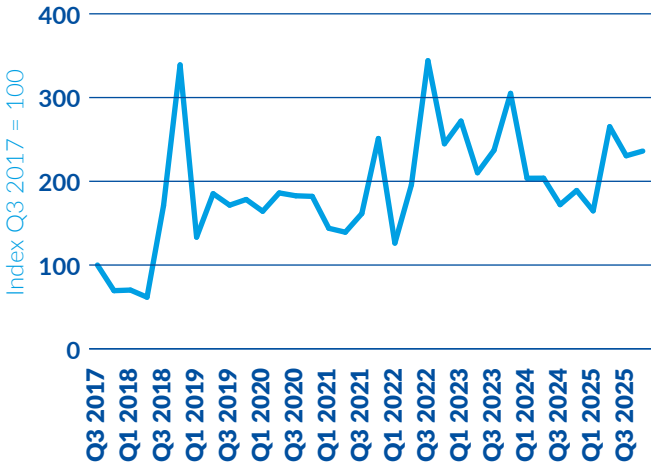
[14] Informationen auf der CITBO-Website verfügbar
[15] Die absoluten Spotmarkt-Frachtraten (angegeben in Euro pro Tonne) wurden in Indexwerte umgerechnet, wobei das dritte Quartal 2017 als Basisperiode mit dem Wert 100 festgelegt wurde. Für Chemikalien sowie für Schwerlast- und sonstige Produkte konnte aufgrund fehlender Werte in mehreren Geschäftsquartalen kein Index berechnet werden.
[16] Für die Kostenanpassung bzw. Deflationierung wurde der Kostenindex für Flüssiggüter herangezogen, der für die Frachtraten-Daten von Insights Global und die Frachtraten-Daten für Flüssiggüter des CBS eingeführt wurde.

ABBILDUNGEN 8, 9 UND 10: **CITBO-FRACHTRATENINDEX FÜR FLÜSSIGGÜTER-SEGMENTE** (INDEX Q3 2017 = 100)**, UM KOSTENANSTIEGE BEREINIGT**

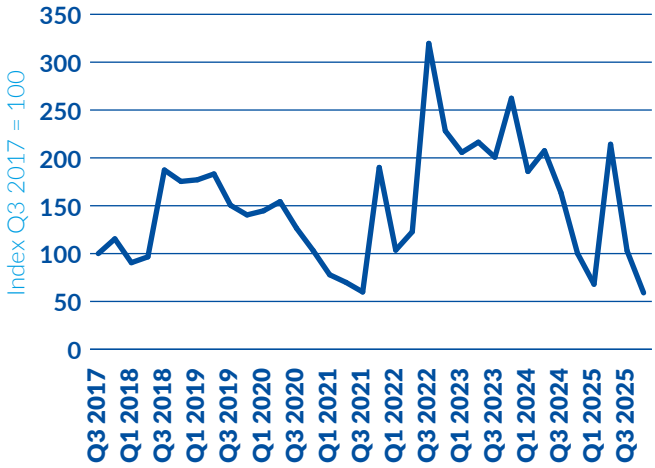
Gasöl und Komponenten



Benzin und Komponenten



Biodiesel



Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Spotmarktdaten der CITBO und des kombinierten Kostenindex für die Beförderung von Flüssiggütern

Die Frachtraten für Benzin und Komponenten zeigen seit Ende 2017 einen Aufwärtstrend, auch bei den kostenbereinigten Daten. Bei den Frachtraten für Gasöl und Komponenten ist ebenfalls ein jüngerer Aufwärtstrend zu beobachten. Bei Biodiesel ist ein starker Abwärtstrend zu verzeichnen.

Im Vergleich zum Rhein zeigt das Gesamtbild der CITBO-Frachtraten bei Niedrigwasser eine geringere Volatilität. Die FARAG-Region in den Niederlanden und in Belgien, nahe der Nordsee, ist sicherlich weniger von Niedrigwasser betroffen als der Rhein im Hinterland.

Weitere Einflussfaktoren für kostenbereinigte Frachtraten sind die Transportnachfrage, die mit der Industrieproduktion und der allgemeinen Wirtschaftslage zusammenhängt, sowie das Verhältnis von Angebot und Nachfrage.

SAFETY FIRST
AUTOSERVIRE

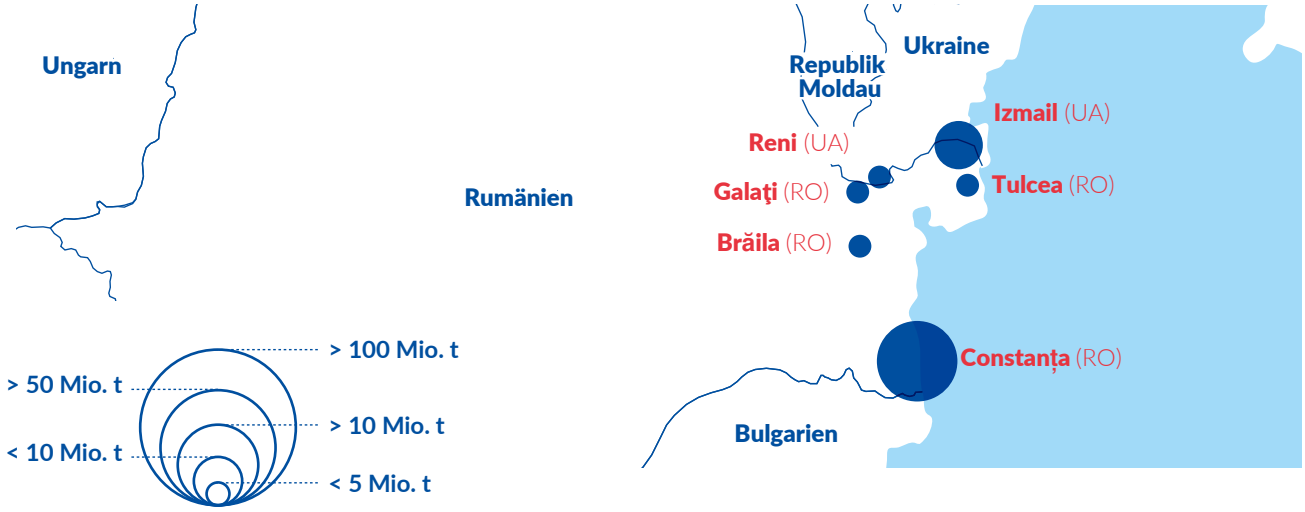
04

GÜTERUMSCHLAG DER BINNEN-SCHIFFFAHRT IN HÄFEN

- **Der Güterumschlag auf den Binnenwasserstraßen in den wichtigsten europäischen Seehäfen spiegelte das schwächere wirtschaftliche Umfeld im Jahr 2025 wider. Die Häfen Rotterdam, Antwerpen-Brügge und der Nordsee-Hafen blieben die größten Binnenwasserstraßen-Drehkreuze in Europa, doch die Trends beim Güterumschlag verliefen von Hafen zu Hafen unterschiedlich.**
- **Der Hafen Rotterdam blieb weitgehend stabil, Antwerpen-Brügge verzeichnete aufgrund eines schwächeren Flüssiggüter- und Chemikalientransports einen leichten Rückgang, während Hamburg dank einer stärker containerbezogenen Aktivität einen Anstieg des Hinterlandverkehrs verzeichnete.**
- **Auf dem Donaukorridor blieb der Hafen Constanţa ein wichtiges Tor für den regionalen Handel und die ukrainischen Exporte. Der Verkehr wurde jedoch weiterhin durch sich ändernde Exportrouten beeinflusst, wobei die Wiedereröffnung der ukrainischen Schwarzmeerhäfen dazu führte, dass ein Teil der Getreideströme über die Donau und Constanţa ausfiel.**

WICHTIGSTE
EUROPÄISCHE SEEHÄFEN

Quellen: Hafenstatistiken, Destatis, CBS, Eurostat [iww_go_aport] und Donaukommission
Daten aus dem Jahr 2025.



Quelle: Nationales Institut fur Statistik (Rumänien)

ROTTERDAM

Im Jahr 2025 liefen 93.680 Binnenschiffe den Hafen von Rotterdam an (91.356 im Jahr 2024).

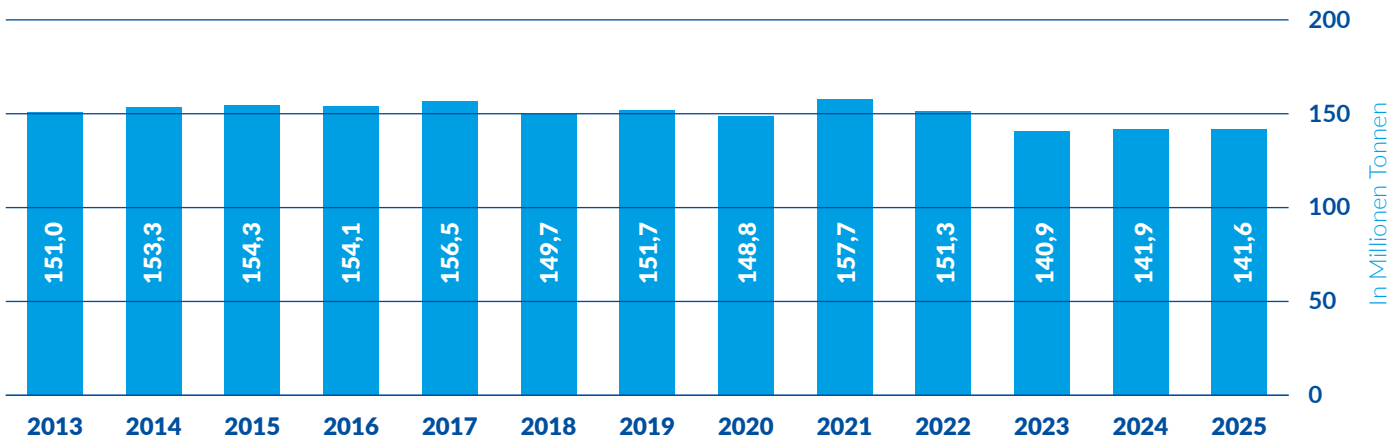
Der Güterumschlag der Binnenschifffahrt im Hafen von Rotterdam verzeichnete im Jahr 2025 einen leichten Rückgang um -0,2% auf 141,6 Millionen Tonnen (im Vergleich zu 141,9 Millionen Tonnen im Jahr 2024). Während das Trockengütersegment leicht zulegte (+0,2%), verzeichnete das Segment Flüssiggüter einen Rückgang um -2,4%. Tatsächlich wurde der gesamte seeseitige Flüssiggüterumschlag durch den Rückgang bei Mineralölprodukten und chemischen Erzeugnissen beeinträchtigt, was sich auch auf die Binnenschifffahrt auswirkte. Dies spiegelt zudem die Situation wider, die beim Transport dieser beiden Frachtsegmente auf dem Rhein zu beobachten war (siehe Abschnitt zum Rheinbecken, Kapitel 2).

Das Containersegment verzeichnete erneut positive Ergebnisse (+3,2%) und folgte damit dem Aufwärtstrend, der für den nationalen Containerverkehr in den Niederlanden zu beobachten war[17].

Der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt innerhalb des Gesamtgüterumschlags lag 2024 im Rotterdamer Hafen bei 37,1% (vor der Pipeline (33,4%), der Straße (22,5%) und der Schiene (7,1%). Der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt am Containerverkehr zum und vom Hinterland betrug 2025 29,8%[18] (hinter der Straße (61,2%) und vor der Schiene (9,0%)).

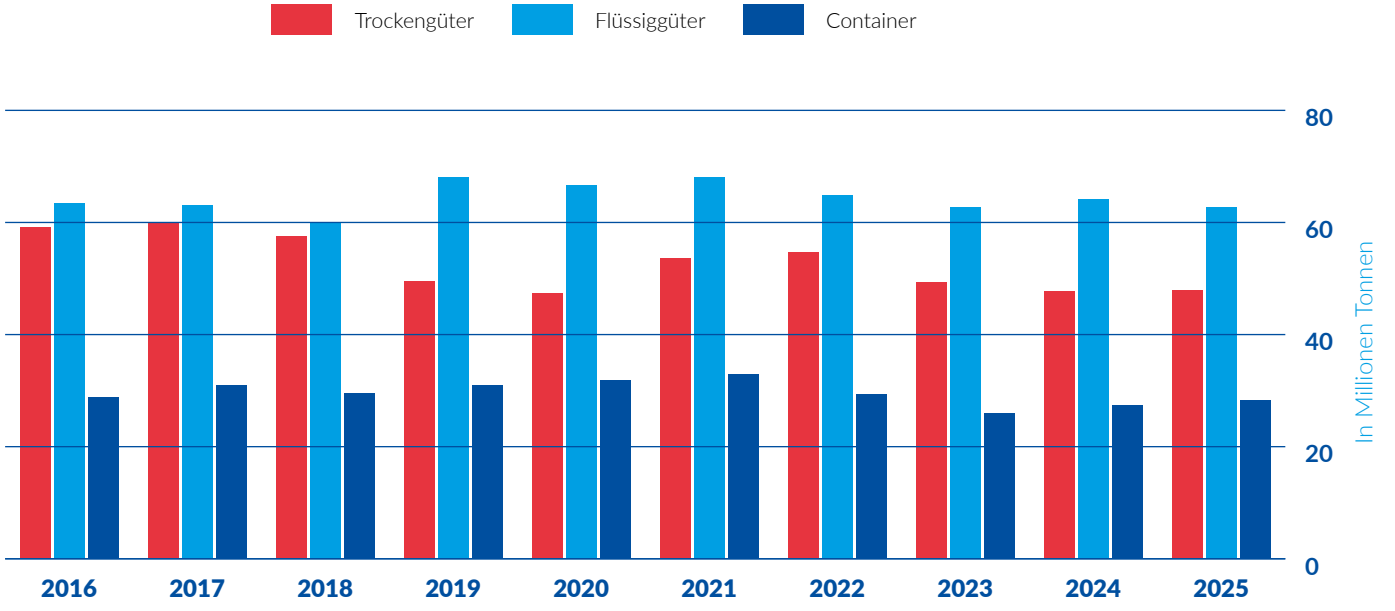
[17] *Hafen Rotterdam: Throughput in the port of Rotterdam shows a slight decline (26.02.2026), abrufbar auf der Website des Hafens Rotterdam*
[18] *-0,5 Prozentpunkte im Vergleich zu 2024.*

ABBILDUNG 1: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM SEEHAFEN ROTTERDAM** (IN MILLIONEN TONNEN)



Quelle: CBS

ABBILDUNG 2: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM SEEHAFEN ROTTERDAM NACH LADUNGSTYP** (IN MILLIONEN TONNEN) *



Quelle: CBS

** Stückgut wird in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt. Im Jahr 2025 belief sich das Transportvolumen für Stückgut auf 2,8 Millionen Tonnen.*

ANTWERPEN-BRÜGGE

Im Jahr 2025 sank die Zahl der Binnenschiffe, die den Hafen anliefen, auf 56.229 (im Vergleich zu 57.223 im Jahr 2024).

Flüssiggüter sind die wichtigste Ladungsart (ca. 60%), gefolgt von Containern (ca. 20%) und Trockengüter (ca. 15%).

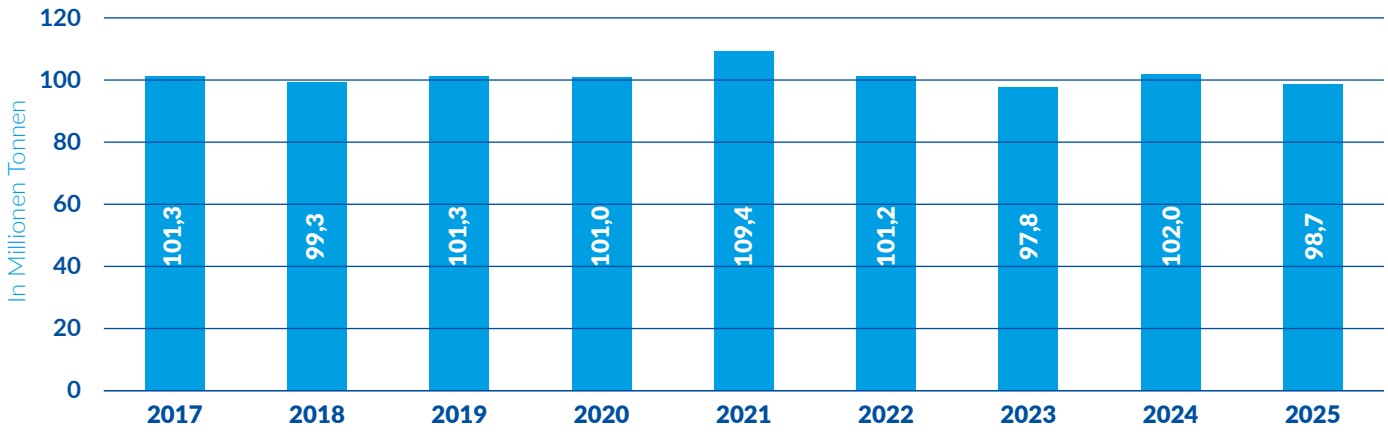
Die aktuellen geopolitischen Spannungen, die wirtschaftliche Unsicherheit und Streiks belasteten die Aktivitäten des Hafens Antwerpen-Brügge im Jahr 2025. Der Güterumschlag der Binnenschifffahrt ging im Jahr 2025 tatsächlich leicht zurück (-3,3% im Vergleich zu 2024) und erreichte ein Volumen von 98,7 Millionen Tonnen (gegenüber 102,0 im Jahr 2024). Dieses Ergebnis war auf einen Rückgang beim Transport von Flüssiggütern (-4,8%) zurückzuführen, sowohl beim Transport von Erdölprodukten als auch beim Transport von Chemikalien. Tatsächlich waren die Benzinexporte nach Westafrika geringer und die Dieselimporte auf dem Seeweg gingen zurück, was sich negativ auf die über die Binnenwasserstraßen umgeschlagenen Mengen auswirkte. Darüber hinaus blieb der europäische Chemiesektor aufgrund hoher Energiekosten in Europa, eines begrenzten Nachfragewachstums und einer rückläufigen Produktion schwach.

Der Rückgang bei Trockengütern (-3,0%) war hauptsächlich auf den Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Erdölprodukten, Rohmineralien und Baustoffen zurückzuführen.

Der Containerverkehr blieb zwischen 2024 und 2025 stabil (+0,7%).

Der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Seeverkehrsaufkommen (ohne Industrieverkehr[19]) lag im Jahr 2025 im Hafen von Antwerpen bei 53,4% (51% im Jahr 2024) und erreichte damit den höchsten Wert seit 2019. Der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt am Containertransport von und zum Hinterland betrug im Jahr 2025 32,7% und lag damit vor der Schiene (7,5%) und hinter dem Straßenverkehr (59,9%).

ABBILDUNG 3: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM SEEHAFEN ANTWERPEN-BRÜGGE** (IN MILLIONEN TONNEN) *****

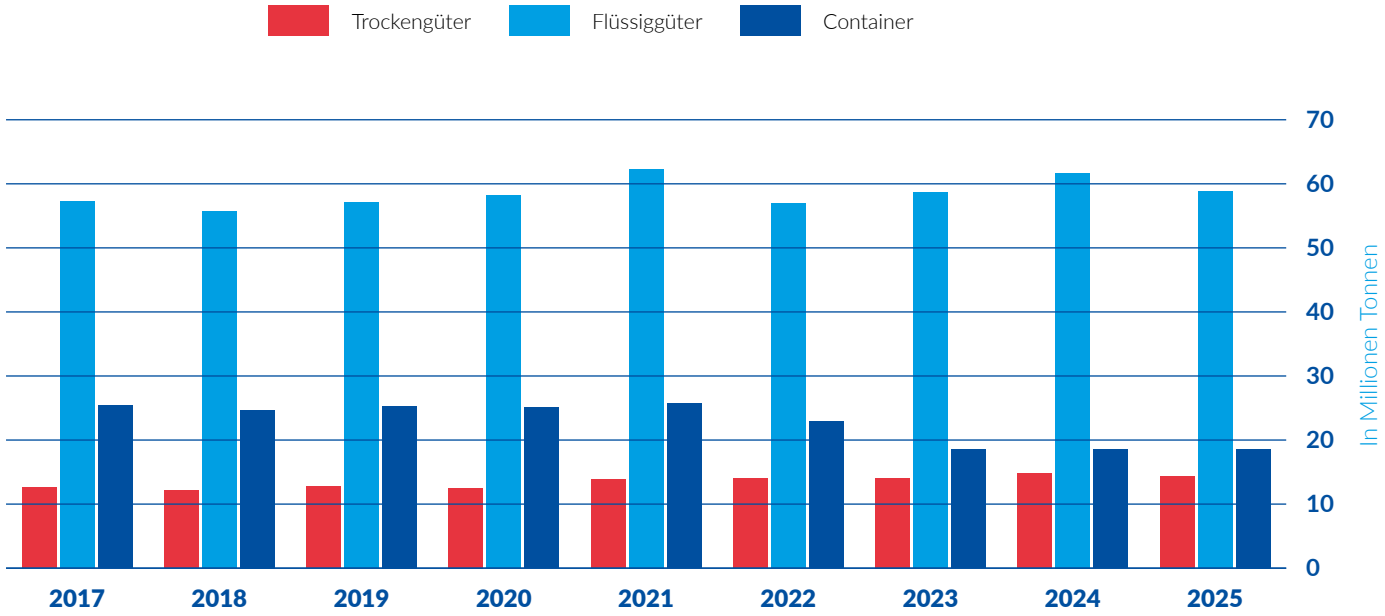


Quelle: Hafen Antwerpen-Brügge

** Ab 2021 werden die Zahlen nach der Fusion der Häfen von Antwerpen und Zeebrügge unter „Hafen Antwerpen-Brügge" ausgewiesen. Frühere Daten beziehen sich ausschließlich auf den Hafen von Antwerpen.*

[19] Unter Industrieverkehr versteht man den Verkehr, der direkt zwischen den im Hafengebiet ansässigen Industrieunternehmen (wie BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM...) und dem Hinterland stattfindet.

ABBILDUNG 4: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM SEEHAFEN ANTWERPEN-BRÜGGE NACH LADUNGSTYP** (IN MILLIONEN TONNEN) *



Quelle: Hafen Antwerpen-Brügge
** Ro/Ro-Güter, Stückgut und nicht zugewiesene Güter werden in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt (im Jahr 2025 belief sich die Beförderungsmenge für diese drei Ladungsarten auf 7,0 Millionen Tonnen, die größtenteils dem Stückgut zuzuordnen waren). Ab 2021 werden die Zahlen für den Güterumschlag der Binnenschifffahrt im Hafen von Antwerpen und Zeebrügge unter der Bezeichnung „Hafen Antwerpen-Brügge" ausgewiesen.*

NORDSEE-HAFEN

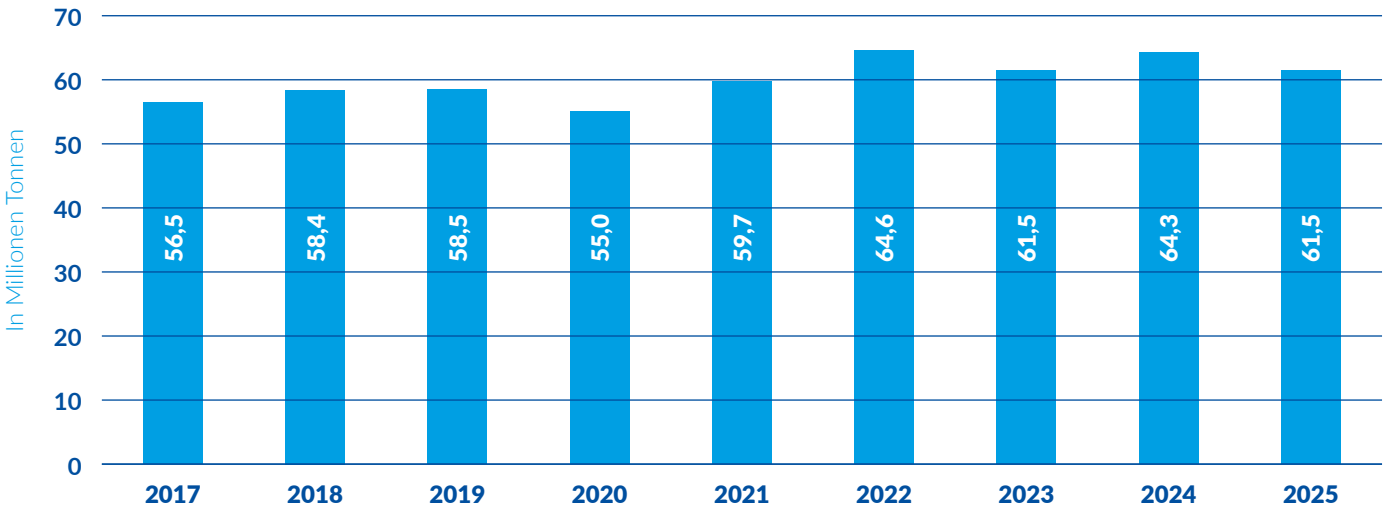
Im Jahr 2025 legten 37.973 Binnenschiffe im Nordsee-Hafen (Gent, Terneuzen, Vlissingen) an, verglichen mit 38.242 im Jahr 2024.

Trotz eines leichten Gesamtanstiegs des Güterumschlags im Seeverkehr (67 Millionen Tonnen, +0,4%) ging der Umschlag auf Binnenwasserstraßen im Jahr 2025 um -4,3% zurück und erreichte 61,5 Millionen Tonnen (nach einem starken Anstieg um +4,5% im Jahr 2024 auf 64,3 Millionen Tonnen). Der Rückgang im Jahr 2025 lässt sich teilweise als Aufholeffekt interpretieren: Der starke Anstieg im Jahr 2024 schuf eine hohe Ausgangsbasis, wodurch ein anschließender Rückgang wahrscheinlicher wurde, insbesondere vor dem Hintergrund schwächerer makroökonomischer Bedingungen und einer geringeren Industrieproduktion.

Bei den Trockengütern war ein starker Rückgang (-8,7%, 21,3 Millionen Tonnen) zu verzeichnen, der auf die geringere Beförderung von Baumaterialien (Mineralien, Sand), Eisenerzen und Futtermitteln zurückzuführen war. Auch bei den Flüssiggütern war ein leichter Rückgang (-0,6%, 34,3 Millionen Tonnen) zu beobachten, was die geringere Industrieproduktion und damit den geringeren Transport chemischer Erzeugnisse widerspiegelte. Auch der Containerverkehr ging zurück (-3,2%, 2,2 Millionen Tonnen), was mit einem Rückgang des Handels mit Industriegütern einherging.

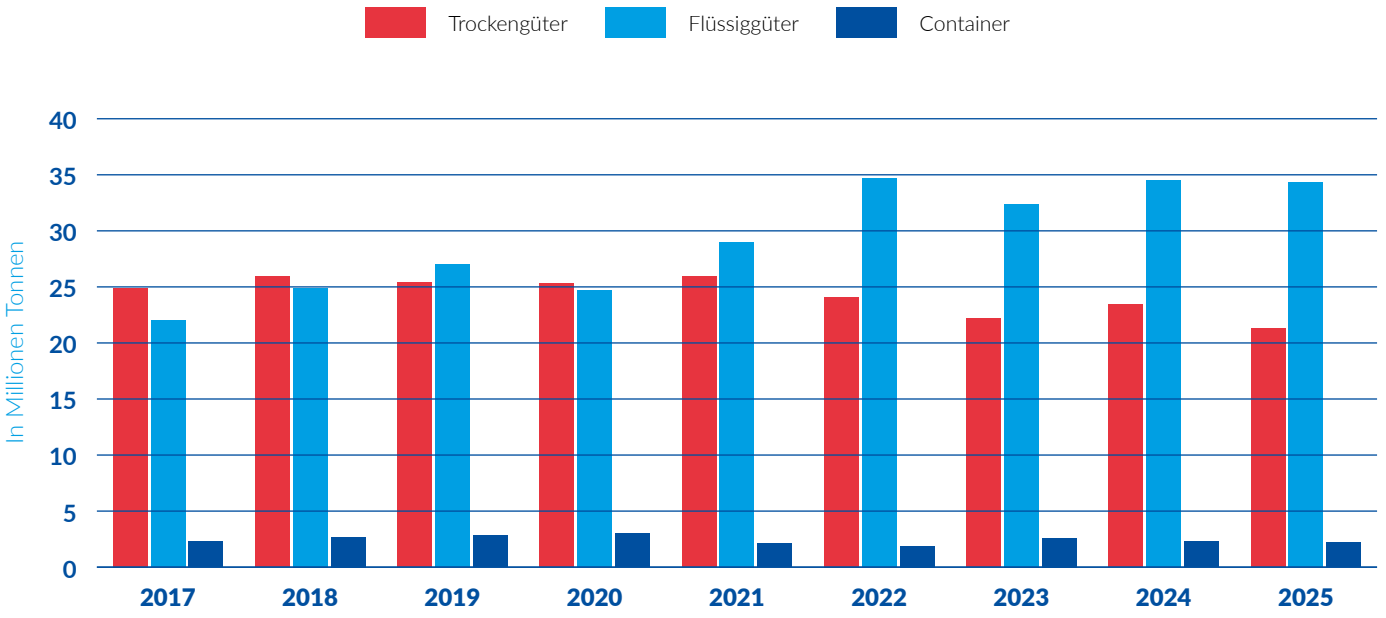
Was den Modal Split im Hinterlandverkehr (2024) betrifft, steht die Binnenschifffahrt mit einem Anteil von 62% an erster Stelle, gefolgt vom Straßenverkehr (25%), der Schiene (10%) und dem Feeder- oder Zubringerverkehr (3%). Seit 2018 hat die Binnenschifffahrt 8 Prozentpunkte zugelegt.

ABBILDUNG 5: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM NORDSEE-HAFEN** (IN MILLIONEN TONNEN) *



Quelle: Nordsee-Hafen

ABBILDUNG 6: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM NORDSEE-HAFEN NACH LADUNGSTYP** (IN MILLIONEN TONNEN) *



Quelle: Nordsee-Hafen

** Ro/Ro- und konventionelle Fracht werden in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt (im Jahr 2025 belief sich die Beförderungsmenge für diese beiden Ladungstypen auf 0,1 Millionen Tonnen bzw. 3,6 Millionen Tonnen).*

CONSTANŢA

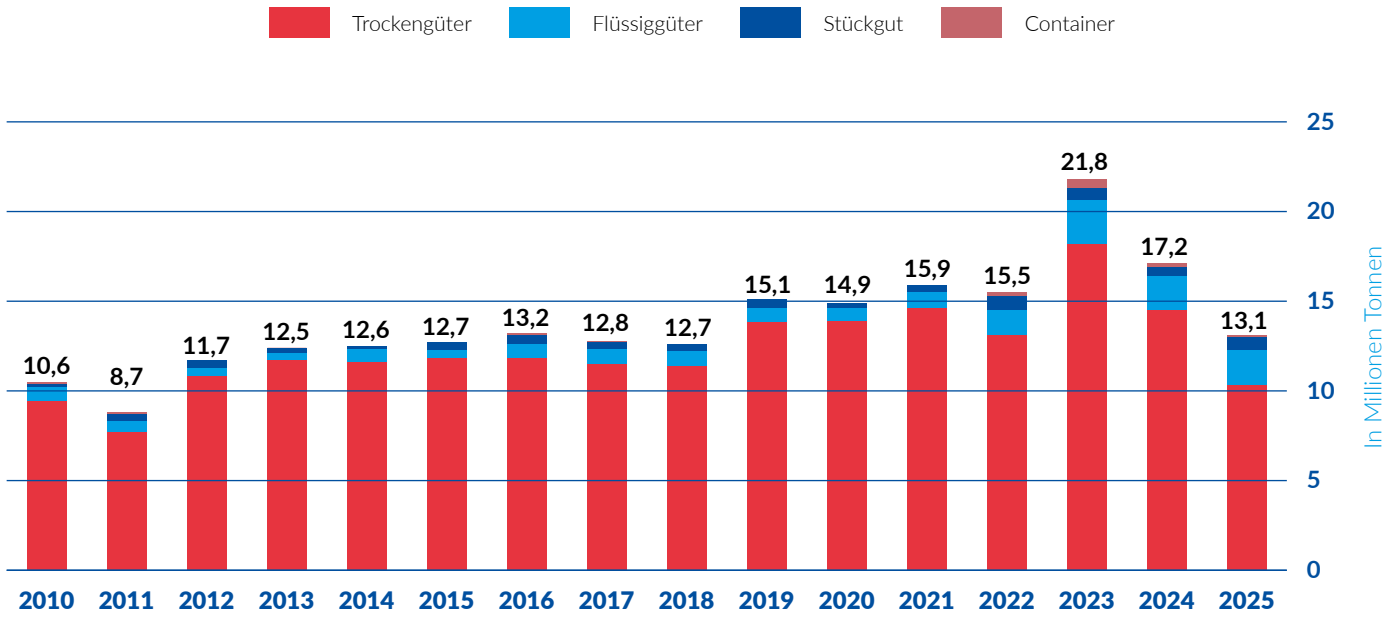
In Constanța liefen im Jahr 2025 9.343 Binnenschiffe den Hafen an, verglichen mit 11.085 im Jahr 2024. Dies stellt einen deutlichen Rückgang gegenüber den Werten der Jahre 2023 und 2024 dar. Dieser Rückgang spiegelt den Einbruch wider, der sowohl im Seeverkehr als auch in der Binnenschifffahrt im Hafen Constanța zu beobachten war. Der Hauptgrund für diese Entwicklung ist die Wiederaufnahme der Aktivitäten in den ukrainischen Häfen, wodurch der außergewöhnliche Anstieg des Transitverkehrs durch Constanța, der in den Jahren 2023 und 2024 unter dem Einfluss der EU-Ukraine Solidarity Lanes zu verzeichnen war – insbesondere bei Getreideexporten aus der Ukraine –, ein Ende gefunden hat.

Im Jahr 2025 ging der Güterverkehr der Binnenschifffahrt im Vergleich zu 2024 um -23,8% zurück und belief sich auf 13,1 Millionen Tonnen. Dieser Rückgang war in erster Linie auf einen Einbruch des Transitverkehrs um -38,4% zurückzuführen, dessen Volumen nun wieder auf ein Niveau zurückgekehrt ist, das mit den vor Kriegsbeginn verzeichneten Werten vergleichbar ist.

Was die Ladungsstruktur betrifft, so bleiben Trockengüter das dominierende Segment und machen fast 80% der gesamten im Hafen umgeschlagenen Gütermenge der Binnenschifffahrt aus. Im Jahr 2025 sank das Trockengüteraufkommen im Vergleich zu 2024 um -28,8%. Im Gegensatz dazu stieg das Volumen der Flüssiggüter leicht um +0,6%. Der Containertransport und der Stückgutverkehr gingen ebenfalls zurück, die Segmente spielen jedoch im Vergleich zu Flüssig- und Trockengütern zusammen nur eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt besteht die Binnenschifffahrt in Constanța weiterhin hauptsächlich aus Transitverkehr und Kabotage.

ABBILDUNG 7: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM SEEHAFEN CONSTANŢA NACH LADUNGSTYP** (IN MILLIONEN TONNEN)



Quelle: Hafen Constanța

HAMBURG

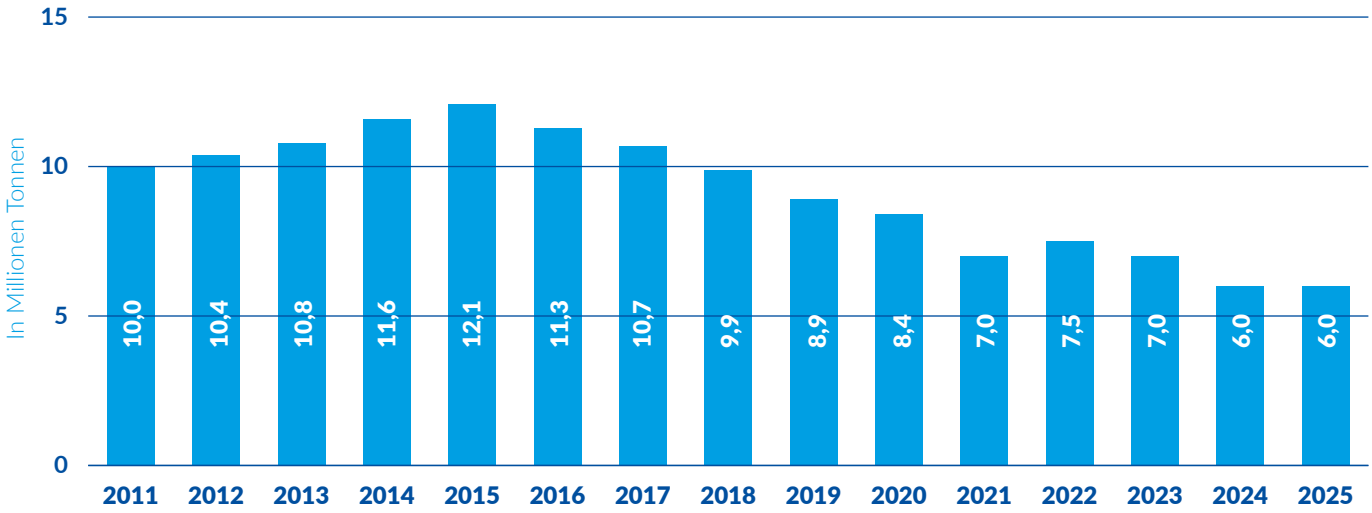
Nach zwei Jahren der Rezession verzeichnete die deutsche Wirtschaft im Jahr 2025 nur ein geringfügiges Wachstum und stabilisierte sich gegen Ende des Jahres. Dennoch zeigten mehrere Wirtschaftsindikatoren Verbesserungen im Vergleich zu 2024. Vor diesem Hintergrund stieg der Güterumschlag der Binnenschifffahrt leicht um +0,2% und erreichte im Jahr 2025 6,0 Millionen Tonnen.

Insgesamt verzeichnete der Hafen Hamburg einen Anstieg des Hinterlandverkehrs, unterstützt durch die Einführung neuer Liniendienste, die erstmals Hamburg anliefen, darunter Routen nach Südeuropa, in den Mittelmeerraum und nach Südamerika. Diese Entwicklungen wirkten sich positiv auf den Containerumschlag aus. Besonders profitierte das Containersegment in der Binnenschifffahrt, was sich in einem Anstieg von +14,8% zwischen 2024 und 2025 widerspiegelte, nachdem es seit 2021 aufgrund eines schwierigen makroökonomischen Umfelds einen kontinuierlichen Rückgang gegeben hatte[20].

Bei den Trockengütern verzeichnete das Segment der landwirtschaftlichen Erzeugnisse einen Rückgang um -14,6%, während das Segment Sand, Steine und Kies im Vergleich zu 2024 um +15,4% zulegte.

Bei den Flüssiggütern gingen die Mengen trotz der guten Ergebnisse im Segment Chemikalien (+37,3%) zwischen 2024 und 2025 um -4,5% zurück, was hauptsächlich auf einen Rückgang beim Transport von Mineralölprodukten (-7,6%) zurückzuführen war.

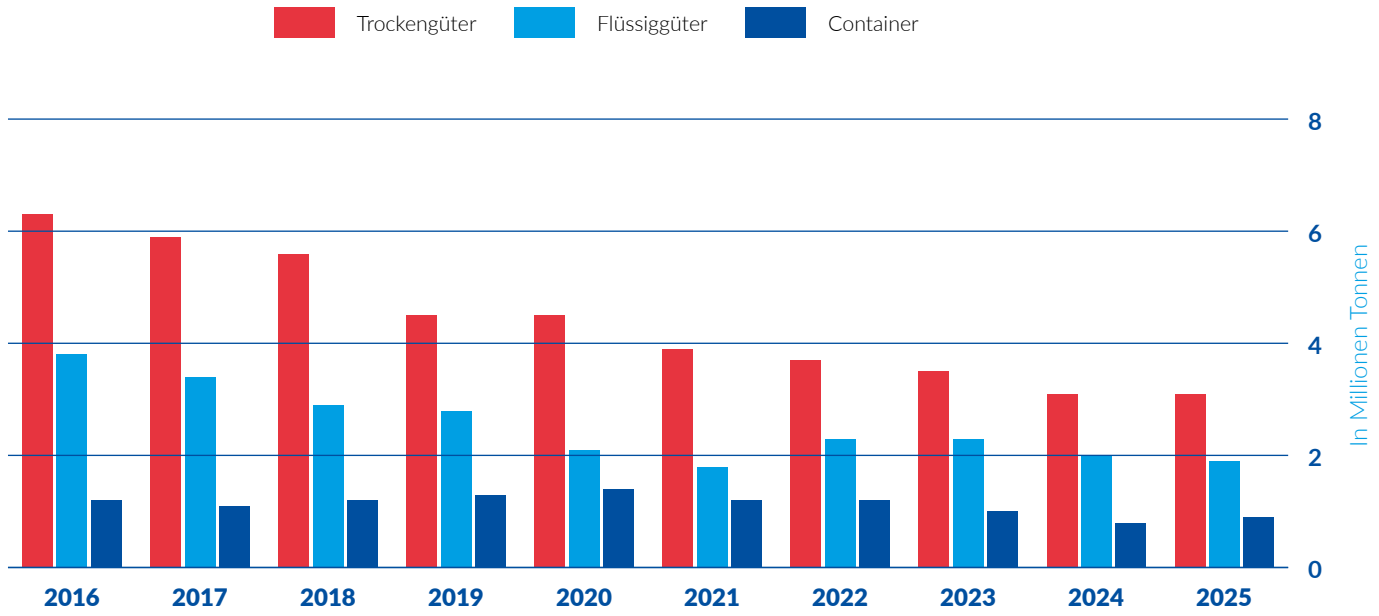
ABBILDUNG 8: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM SEEHAFEN HAMBURG** (IN MILLIONEN TONNEN)



Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

[20] *Binnenschifffahrt, Hamburger Hafen wächst robust: Hinterlandverkehr stabil (17.11.2025), abrufbar auf der Website der Binnenschifffahrt*

ABBILDUNG 9: **GÜTERUMSCHLAG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM SEEHAFEN HAMBURG NACH LADUNGSTYP** (IN MILLIONEN TONNEN) *



Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

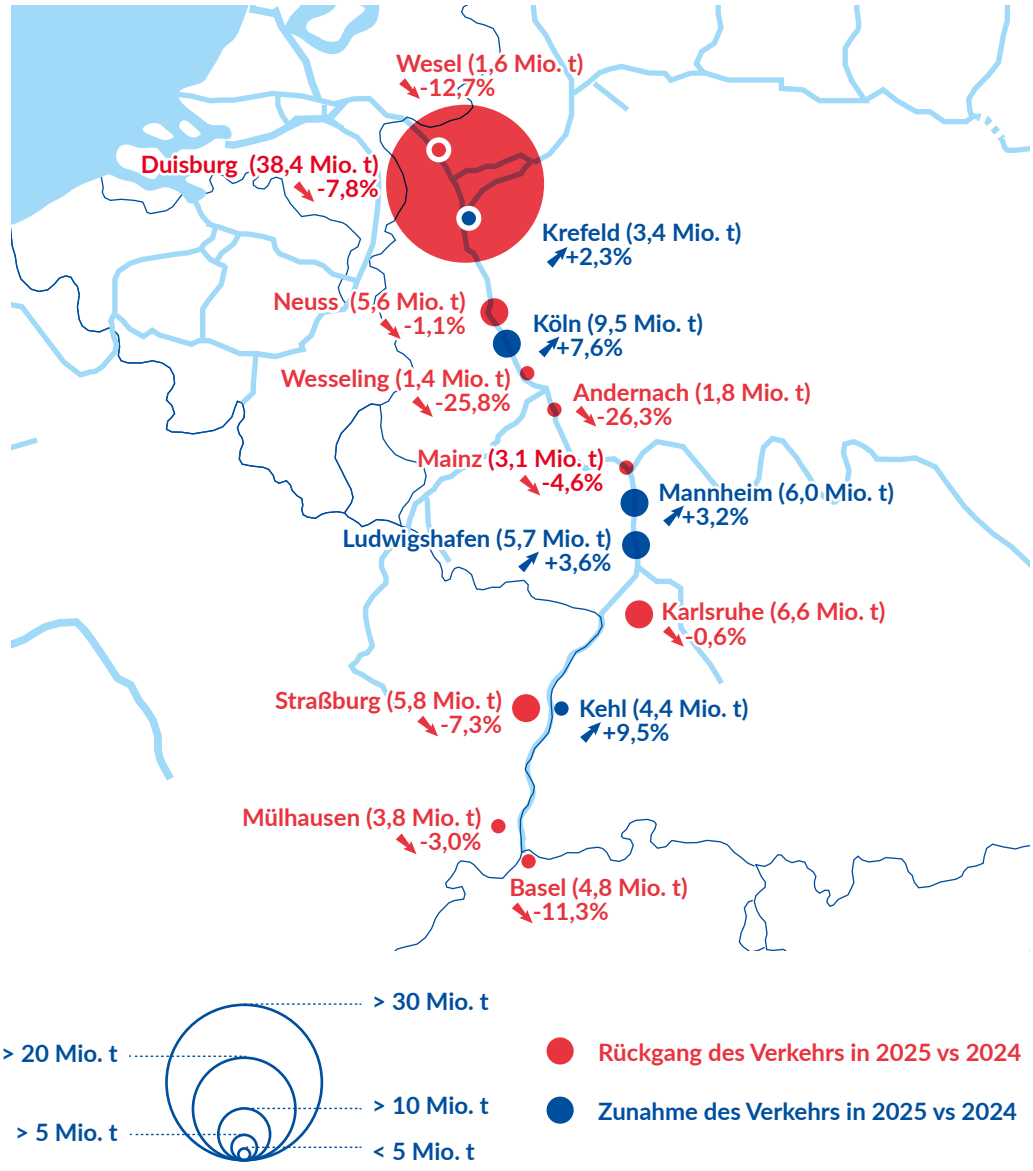
** Stückgut wird in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt (im Jahr 2025 belief sich die Beförderungsmenge für diesen Ladungstyp auf 0,1 Millionen Tonnen).*

WICHTIGSTE
EUROPÄISCHE BINNEN- UND SEEHÄFEN NACH REGION[21]

Daten zum Güterumschlag der Binnenschifffahrt in den wichtigsten Binnen- und Seehäfen finden sich im statistischen Anhang.

TRADITIONELLE RHEINHÄFEN

JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (IN MILLIONEN TONNEN) *



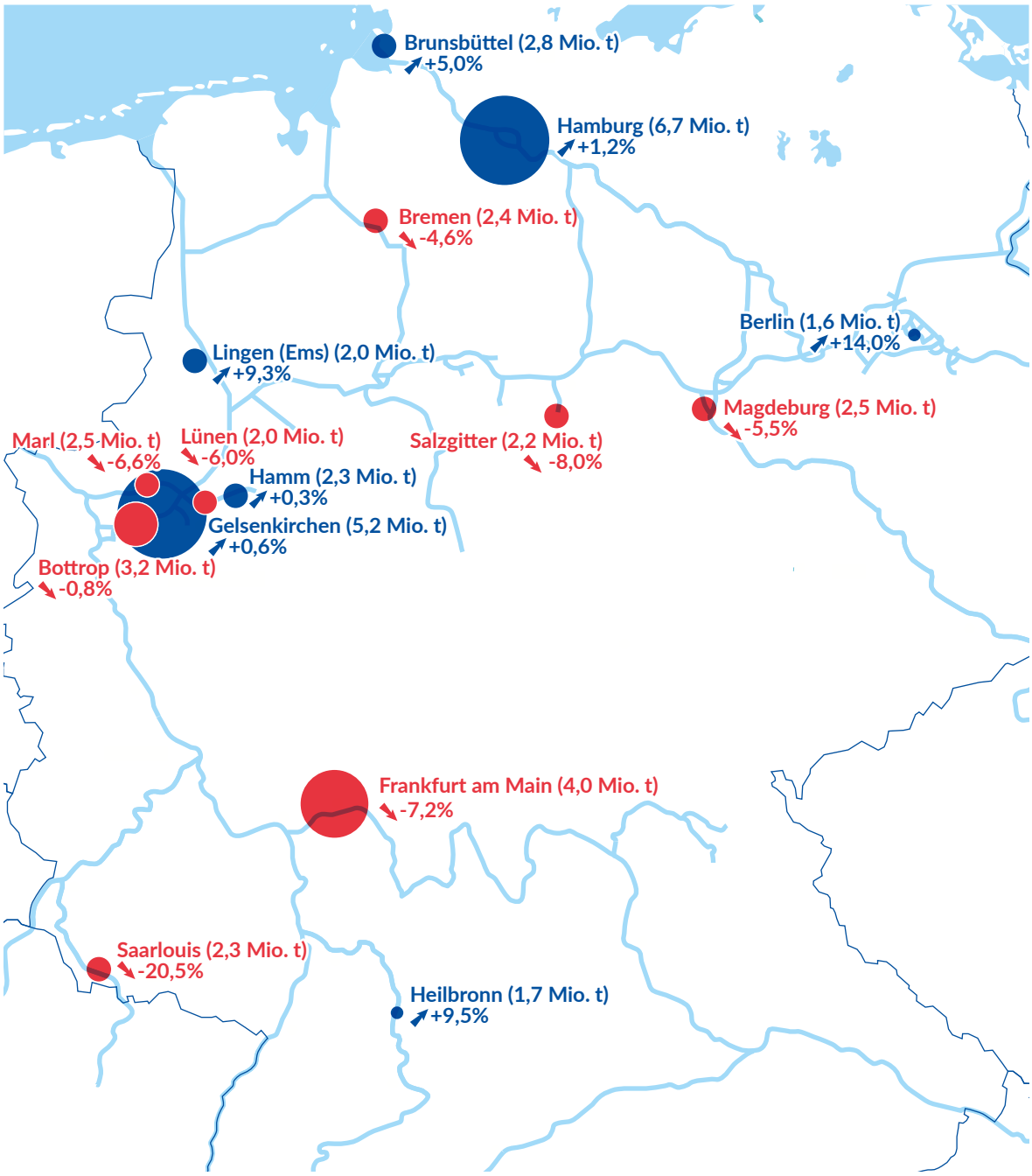
Quellen: Destatis, Schweizerische Rheinhäfen, Hafen Mulhouse

** Die Daten, welche die deutschen Häfen betreffen, beruhen auf einem geographischen Ansatz, was bedeutet, dass für jede betroffene deutsche Stadt der gesamte Binnenschiffsverkehr in Betracht gezogen wird und nicht nur die in einem bestimmten Hafen umgeschlagenen Güter.*

[21] Ausgewählt nach ihrer Relevanz für die Binnenschifffahrt

HÄFEN IN DEUTSCHLAND AUSSERHALB DES RHEINS *

JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (IN MILLIONEN TONNEN)

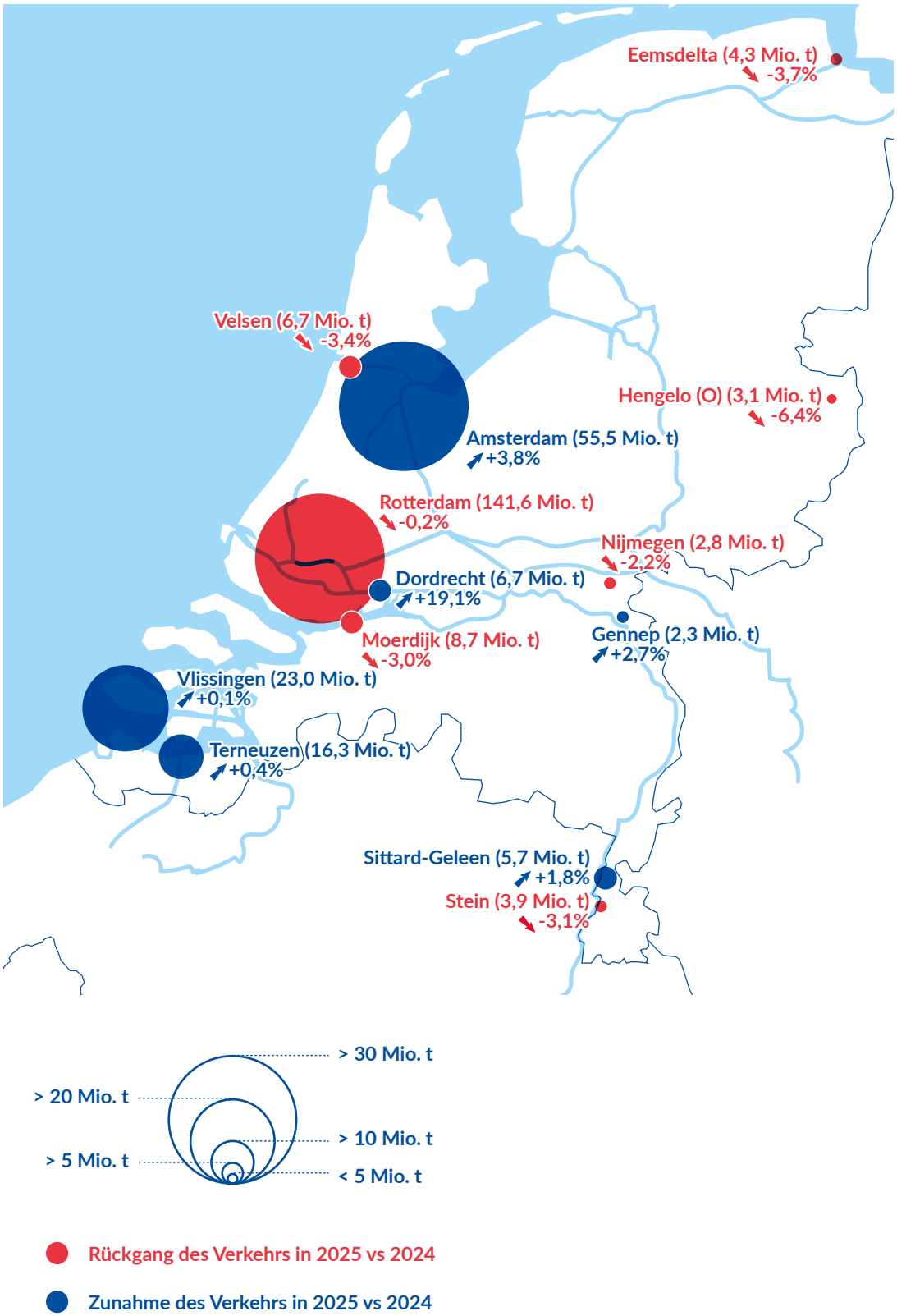


Quelle: Destatis

** Die Daten, welche die deutschen Häfen betreffen, beruhen auf einem geographischen Ansatz, was bedeutet, dass für jede betroffene deutsche Stadt der gesamte Binnenschiffsverkehr in Betracht gezogen wird und nicht nur die in einem bestimmten Hafen umgeschlagenen Güter. Für Hamburg werden nicht nur die Häfen Hamburgs betrachtet, sonder auch die der Großregion.*

NIEDERLÄNDISCHE HÄFEN

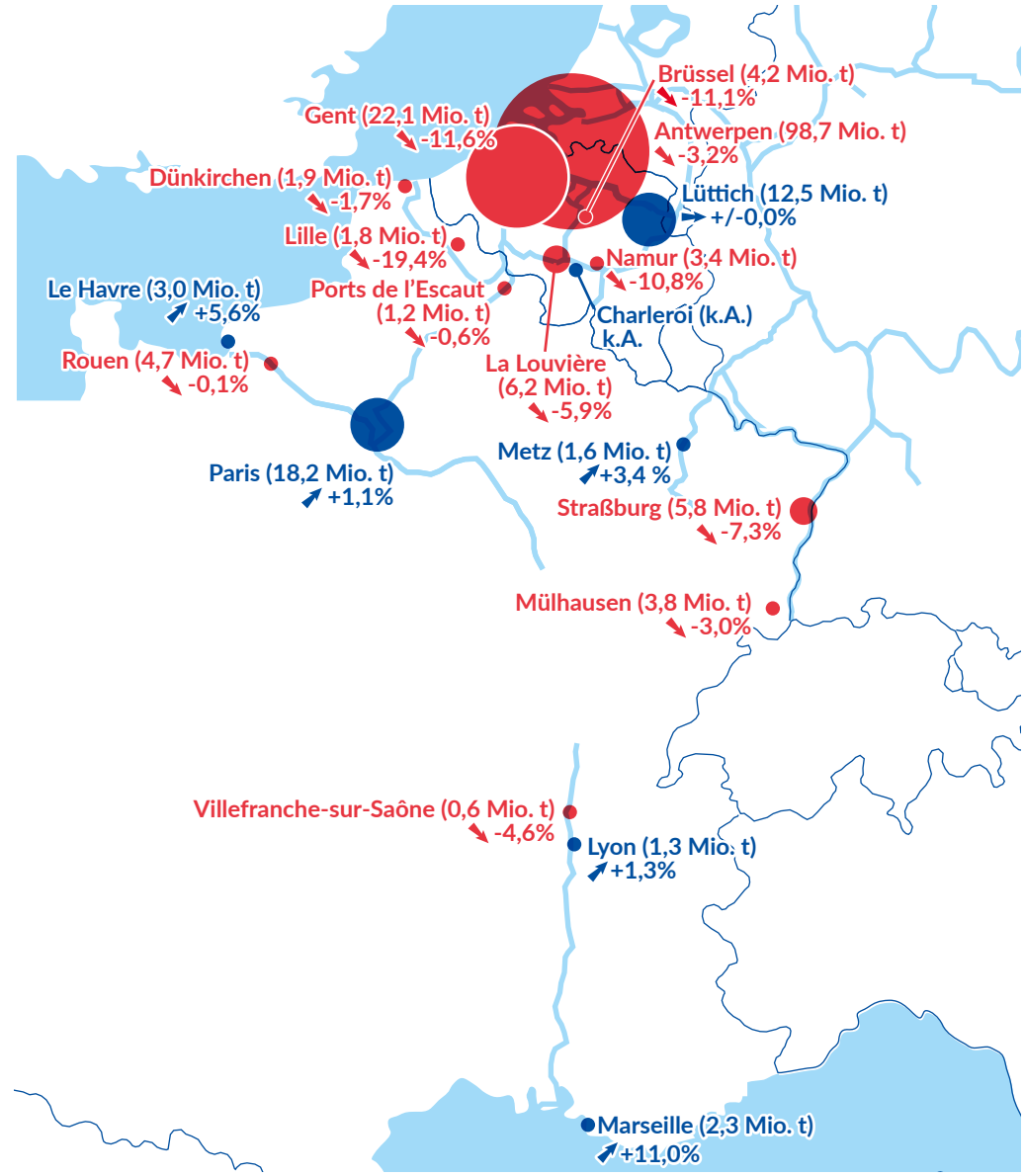
JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (IN MILLIONEN TONNEN)



Quelle: CBS

FRANZÖSISCHE UND BELGISCHE HÄFEN

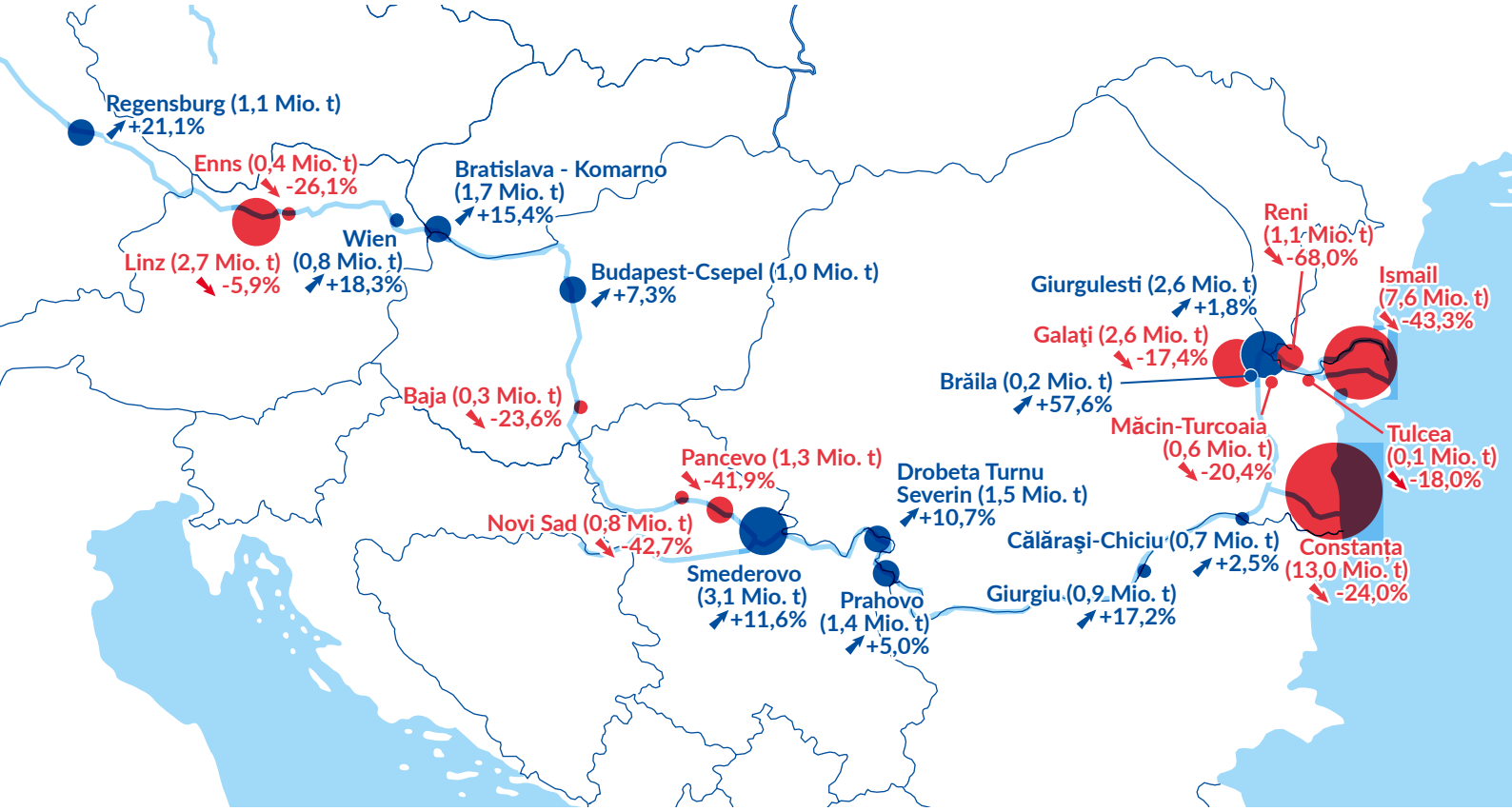
JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (IN MILLIONEN TONNEN)



Quellen: Voies Navigables de France, Häfen Paris, Hafen Lüttich, Port Autonome du Centre et de l'Ouest, Hafen Straßburg, Hafen Mulhouse, Hafen Bruxelles, Hafen Namur, Nouveau Port de Metz, Hafen Lille, Hafen Dunkerque, Hafen Antwerpen-Brügge, Association française des ports intérieurs (AFPI)

DONAUHÄFEN

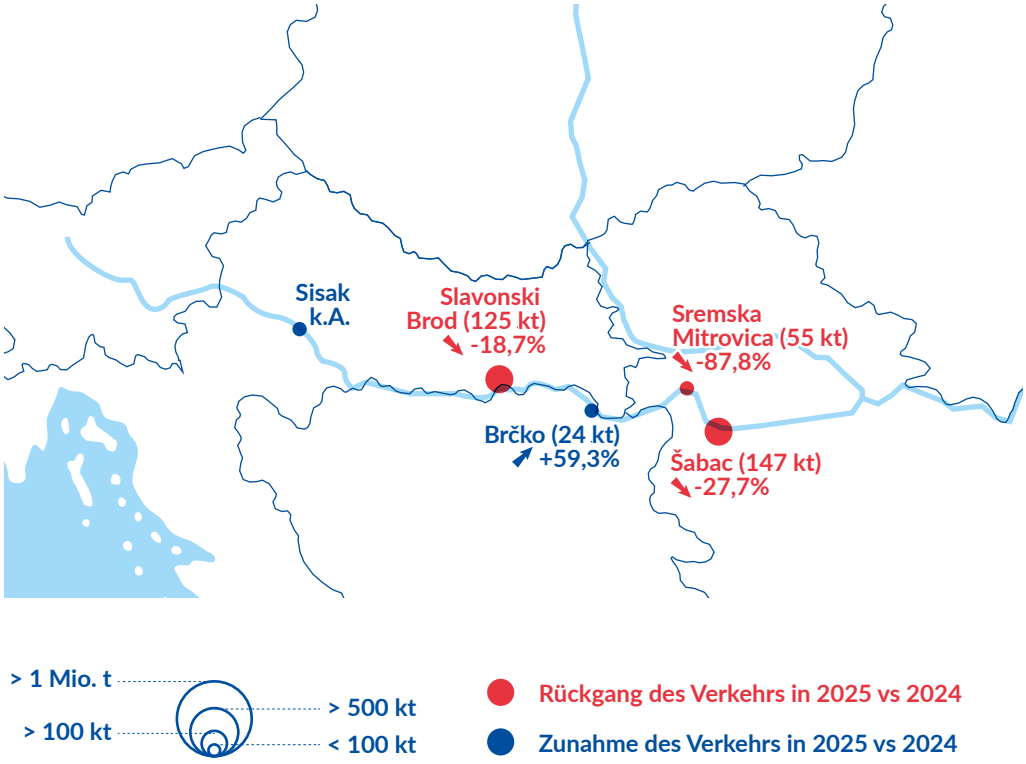
JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (IN MILLIONEN TONNEN)



Quellen: Marktbeobachtungsberichte der Donaukommission, Nationales Institut für Statistik (Rumänien)

SAVEHÄFEN

JÄHRLICHER SCHIFFSVERKEHR INSGESAMT (IN 1.000 TONNEN)



Quelle: Internationale Kommission des Save-Beckens

05

FRACHTFLOTTEN

- **Die europäische Binnenschifffahrtsflotte setzte ihren langfristigen Strukturwandel fort: Größere Schiffe gewannen an Bedeutung, während die Zahl kleinerer Schiffe im Rheingebiet weiter zurückging.**
- **Die Neubautätigkeit nahm im Jahr 2025 zu, wobei 87 neue Frachtschiffe auf den Markt kamen. Die meisten neuen Trockengüterschiffe wurden in den Niederlanden, Deutschland und Belgien registriert, während der Großteil der neuen Tankschiffe auf die Niederlande entfiel.**
- **Die durchschnittliche Ladekapazität neuer Tankschiffe stieg von 5.326 Tonnen im Jahr 2024 auf 5.851 Tonnen im Jahr 2025, was den Trend zu größeren Schiffen bestätigte. Im Gegensatz dazu sank die durchschnittliche Ladekapazität neuer Trockengüterschiffe von 4.230 Tonnen im Jahr 2024 auf 2.873 Tonnen im Jahr 2025, wobei die meisten neuen Schiffe der Kategorie von 2.000 bis 3.000 Tonnen angehörten. Was die Altersstruktur betrifft, so wurden rund 80% der Trockengüterflotte im 20. Jahrhundert gebaut, verglichen mit nur 38% der Tankerflotte, was eine deutlich jüngere Tankerflotte zeigt.**

II GRÖSSE DER FLOTTEN
NACH MAKROREGION UND STAAT IN EUROPA

TABELLE 1: **FLOTTENGRÖSSE** (ANZAHL DER BINNENSCHIFFE BASIEREND AUF DEN LETZTEN VERFÜGBAREN JAHREN) **NACH MAKROREGION UND SCHIFFSTYP IN EUROPA**

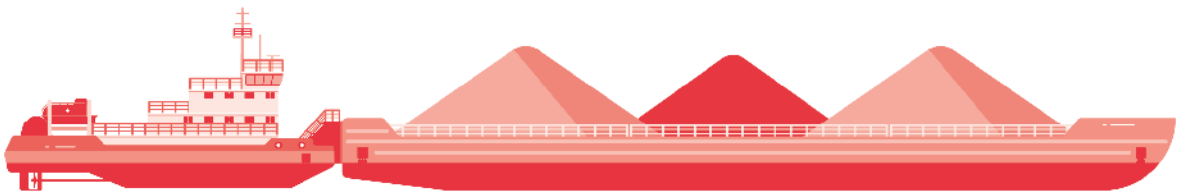
	Trockengüterschiffe	Flüssiggüterschiffe	Schub- und Schleppschiffe	
RHEINFLOTTE	6.224	1.477	1.291	8.992
DONAUFLOTTE	2.647	124	605	3.376
ANDERE STAATEN *	786	0 #	261	1.047
	9.564 **	1.572 **	2.127 **	13.263 **

Quellen: 1) Rheinstaaten: VNF (Frankreich), CBS/Rijkswaterstaat (Niederlande), ITB (Belgien), Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Einregistrierungs-, Domänen- und Mehrwertsteuerverwaltung Luxemburg, Schweizer Rheinhäfen. 2) Donaustaaten (deutsche Donauflotte, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Moldawien, Rumänien, Ukraine): Donaukommission und [iww_eq_age]. Sonstige Länder: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age].

** Andere Staaten = Polen, Tschechische Republik, Italien, Finnland, Litauen*

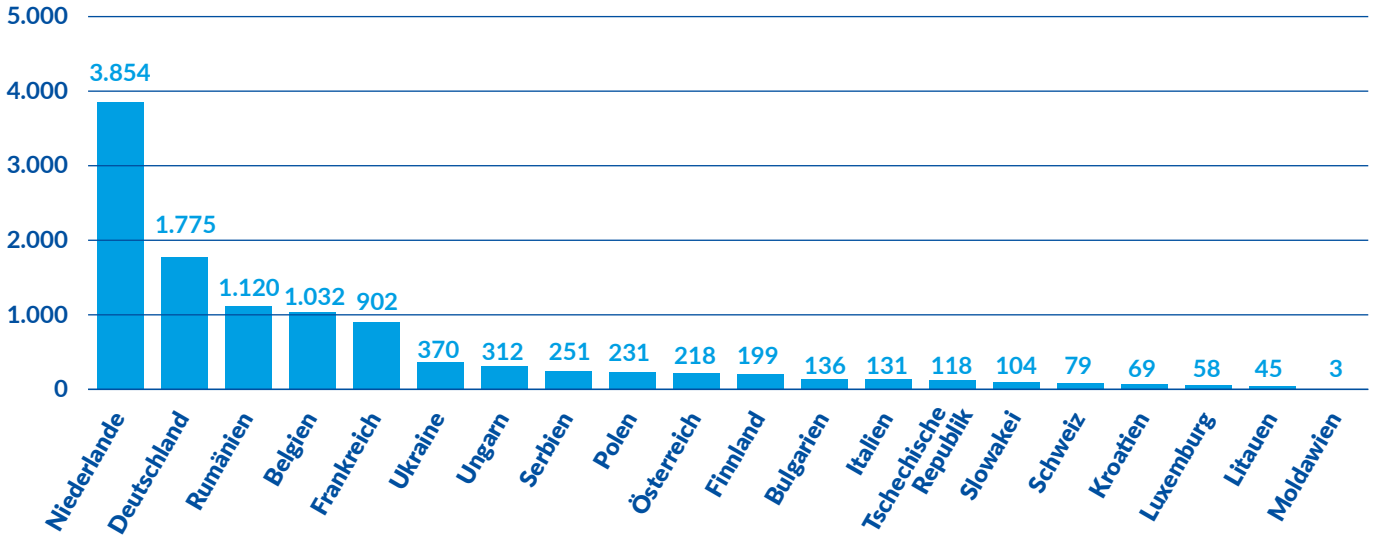
*** Die Zahlen für die Gesamtzahl der Schiffe schließen die deutsche Donauflotte aus.*

 # Auf Grundlage der vorliegenden Statistiken ist es nicht möglich, Flüssiggüterschiffe für andere Länder zu identifizieren. Die Schiffe in diesen Ländern wurden alle als Trockengüterschiffe kategorisiert.



Die folgenden Abbildungen zeigen die Anzahl der Trocken- und Flüssiggüterschiffe (Schiffe mit Eigenantrieb und Leichter) sowie die Anzahl der Schub- und Schleppschiffe pro Staat in Europa.

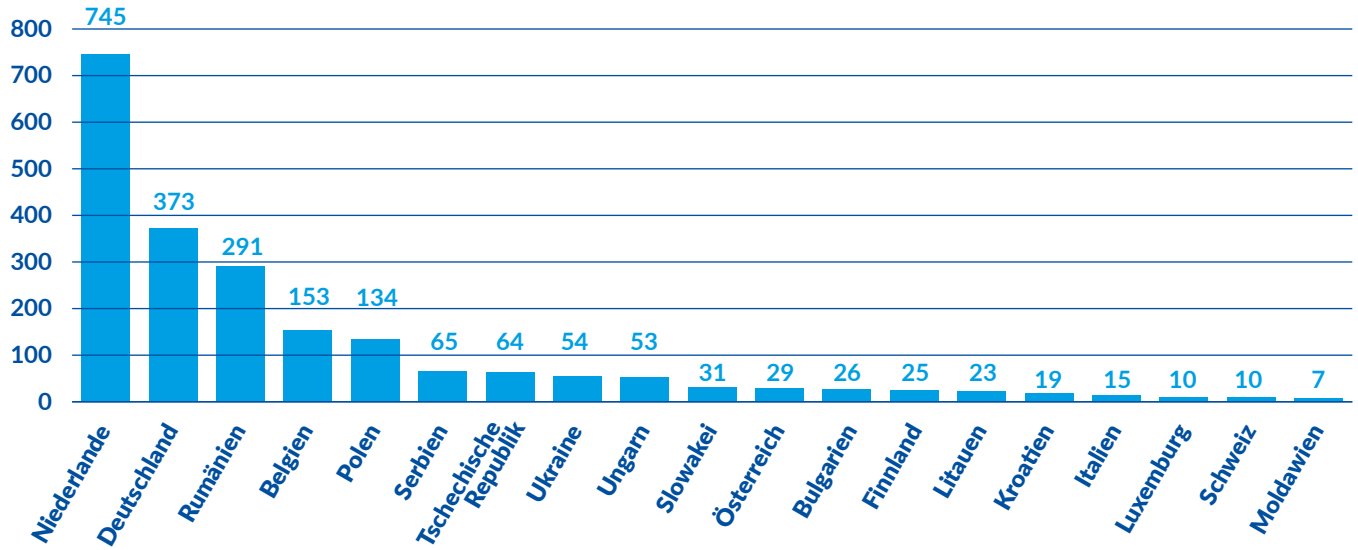
ABBILDUNG 1: **ANZAHL DER TROCKEN—UND FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE PRO STAAT IN EUROPA ***



Quellen: Eurostat [iww_eq_loadcap], nationale Quellen für die Rheinstaaten (Einregistrierungs-, Domänen- und Mehrwertsteuerverwaltung Luxemburgs, Schweizer Rheinhäfen, deutsche Wasserstraßenverwaltung, VNF, ITB, Rijkswaterstaat und CBS) und Donaukommission für die Donaustaaten (Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Moldawien, Rumänien, Ukraine)

** Die Rheindaten beziehen sich auf das Jahr 2025, mit Ausnahme von Deutschland (2024); andere Staaten: Daten von 2024, Donaustaaten (2023).*

ABBILDUNG 2: **ANZAHL DER SCHUB- UND SCHLEPPSCHIFFE PRO STAAT IN EUROPA ***



Quellen: Eurostat [iww_eq_age], Einregistrierungs-, Domänen- und Mehrwertsteuerverwaltung Luxemburgs sowie Donaukommission für Österreich und die Ukraine.

** Die Daten stammen aus dem Jahr 2024, mit Ausnahme von Italien (2017), Österreich und der Ukraine (2023) sowie Luxemburg (2025).*

II ENTWICKLUNG DER RHEINFLOTTE

TROCKENGÜTERFLOTTE IN DEN RHEINSTAATEN

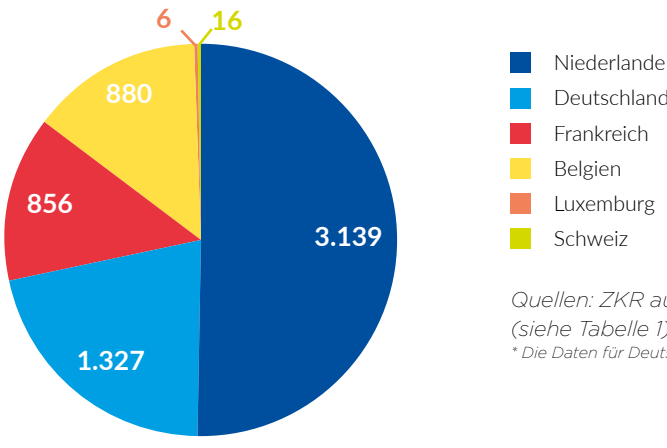
Die für diesen Teil verwendeten Flottendaten beruhen ausschließlich auf nationalen Flottendaten der Wasserstraßenverwaltungen. Der Grund dafür ist, dass eine Unterscheidung zwischen Trockengüter- und Flüssiggüterschiffen nur in den nationalen Flottendatenbanken und in der IVR-Datenbank verfügbar ist, nicht jedoch in den Eurostat-Datenbanken.

Die Daten zur niederländischen Flotte – auf die 50,0% aller Trockengüterschiffe im Rheingebiet und 48,0% aller Tankschiffe entfallen – enthalten die in den Niederlanden registrierten Binnenschiffe, die im Jahr 2025 (sowohl in den Niederlanden als auch im Ausland) im Einsatz waren[22].

Die Gesamtzahl der in den Rheinstaaten registrierten Trockengüterschiffe lag diesen Quellen zufolge im Jahr 2025 bei 6.224, im Jahr 2024 bei 6.337 und im Jahr 2023 bei 6.410. Wie diese Daten zeigen, ist mindestens seit dem Jahr 2005 ein deutlicher Abwärtstrend bei der Zahl der Trockengüterschiffe zu verzeichnen. Eine weitere Aufschlüsselung der Flottendaten nach Ladekapazitätsklassen zeigt, dass dieser Abwärtstrend auf den Rückgang der Zahl kleiner Schiffe (< 1.000 t Ladekapazität) zurückzuführen ist.

Hinter der niederländischen Flotte, auf die etwa die Hälfte aller Trockengüterschiffe entfällt, liegt auf Platz 2 die deutsche Flotte mit einem Anteil von 21,3%. Es folgen Belgien (14,1%) und Frankreich (13,8%) mit ähnlich hohen Anteilen. Die Flotten der Schweiz und Luxemburgs haben zusammen einen Anteil von 4%.

ABBILDUNG 3: **ANZAHL DER TROCKENGÜTERSCHIFFE IN DEN RHEINSTAATEN IM JAHR 2025 ***

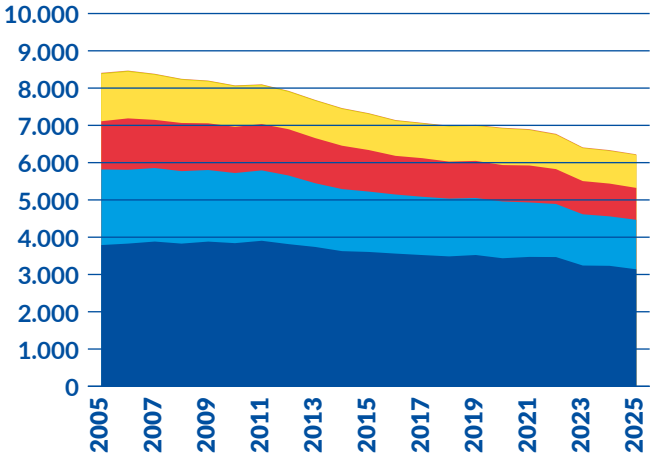


Quellen: ZKR auf der Grundlage nationaler Daten (siehe Tabelle 1)
** Die Daten für Deutschland beziehen sich auf das Jahr 2024.*

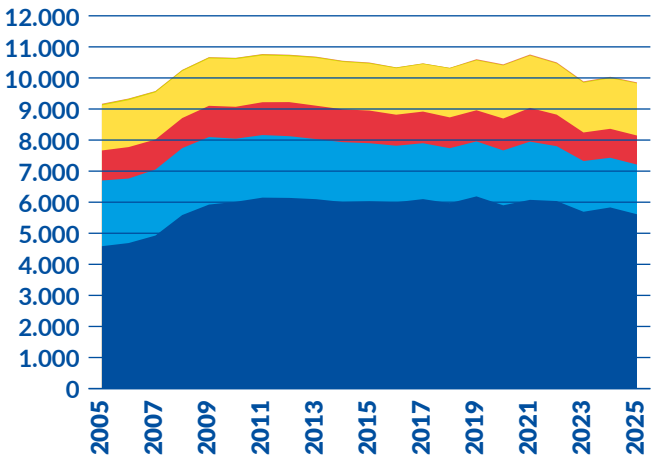
[22] Das CBS erhält von der Wasserstraßenverwaltung (Rijkswaterstaat) Rohdaten zur operativen Flotte in den Niederlanden und leitet diese an die ZKR weiter. Diese Schiffe gelten als operativ, da sie im Jahr 2025 Messstellen in den Niederlanden passiert haben.

ABBILDUNGEN 4 UND 5: **TROCKENGÜTERFLOTTE IN DEN RHEINSTAATEN ***

Trockengüterschiffe in den Rheinstaaten (Anzahl)



Ladekapazität von Trockengüterschiffen in den Rheinstaaten (in 1.000 Tonnen)



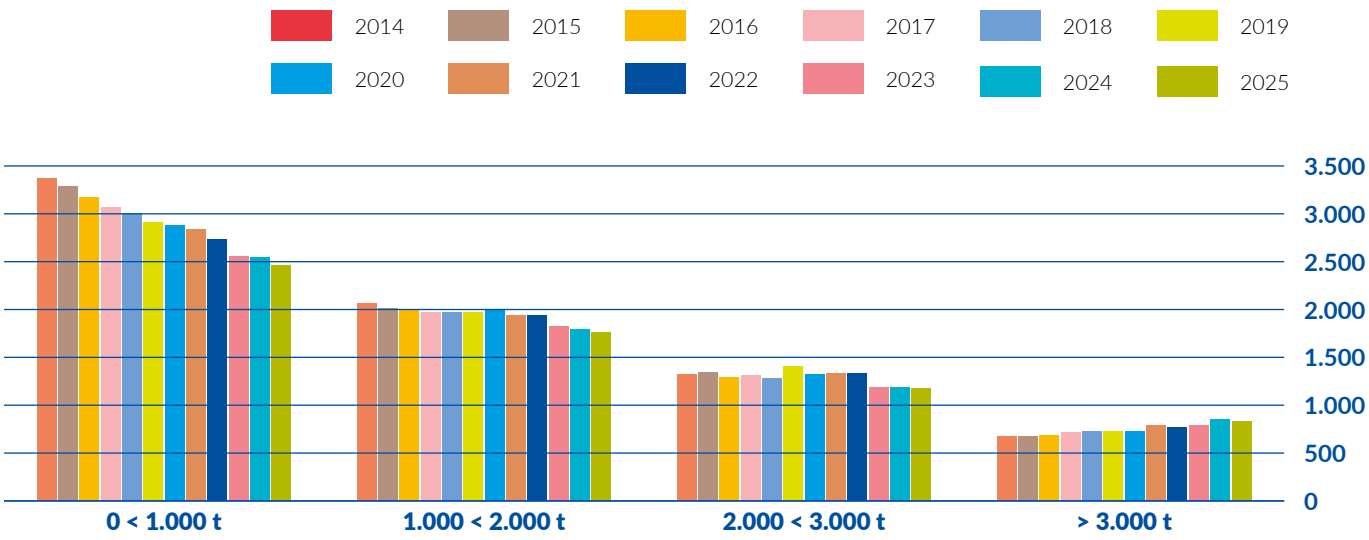
Quellen: ZKR basierend auf nationalen Daten (siehe Tabelle 1)
** Für Deutschland lagen keine Daten für das Jahr 2025 vor, daher wurden für dieses Jahr die Daten von 2024 herangezogen.*

Die Gesamtladekapazität der Trockengüterflotte auf dem Rhein blieb über einen langen Zeitraum (2009–2020) relativ konstant, ist jedoch in den letzten Jahren (seit 2021) zurückgegangen. Im Jahr 2025 belief sie sich auf rund 9,9 Millionen Tonnen. Die durchschnittliche Ladekapazität pro Schiff betrug im Jahr 2025 1.584 Tonnen. Dieser Wert folgt seit dem Jahr 2005 einem stetigen linearen Wachstumstrend. Dieser Trend ist darauf zurückzuführen, dass im Laufe der Jahre kleinere Schiffe aus der aktiven Flotte ausschieden und größere Schiffe (wenn auch in geringerer Anzahl) in die Flotte aufgenommen wurden.

Wie die Grafik zur Anzahl der Schiffe pro Ladekapazitätsklasse zeigt, verlieren die kleinen Schiffe auf dem Rheinmarkt stetig an Boden. Aus logistischer Sicht verschärft dies die negativen Auswirkungen des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt. Denn kleine Schiffe haben einen geringeren maximalen Tiefgang und können auch bei Niedrigwasser noch für die Güterbeförderung eingesetzt werden. Der Rückgang kleiner Schiffe erhöht daher die Anfälligkeit des logistischen Rheinschifffahrtssystems gegenüber Niedrigwasser.

Im Zeitraum 2022–2025 ist auch die Zahl der Schiffe mit mittlerer Kapazität zurückgegangen. Dies lässt sich durch den Krieg in der Ukraine erklären, der dazu führte, dass viele Trockengüterschiffe verkauft wurden, die vom Rhein in die Donauregion verkehrten und für den Getreideexport aus der Ukraine eingesetzt wurden.

ABBILDUNG 6: **TROCKENGÜTERFLOTTE IN DEN RHEINSTAATEN NACH LADEKAPAZITÄT**

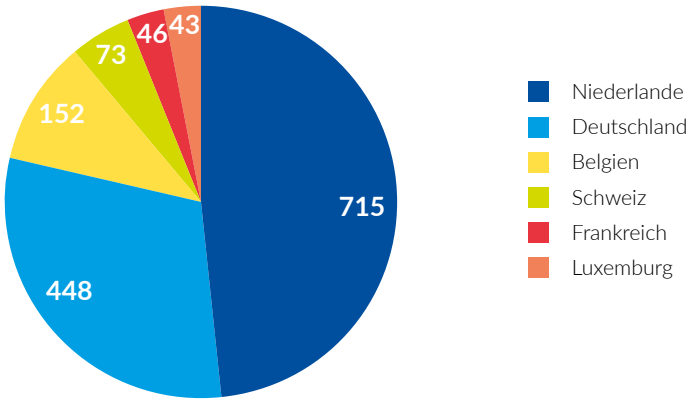


Quellen: Nationale Verwaltungen in den Rheinstaaten, Berechnung ZKR

FLÜSSIGGÜTERFLOTTE IN DEN RHEINSTAATEN

Der Anteil der niederländischen Flotte an allen Flüssiggüterschiffen in den Rheinstaaten beträgt 48%. Deutschland liegt mit einem Anteil von 30% an zweiter Stelle, gefolgt von Belgien (10%), der Schweiz (5%), Frankreich (3%) und Luxemburg (3%).

ABBILDUNG 7: **ANZAHL DER FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE IN DEN RHEINSTAATEN IM JAHR 2025 ***



Quellen: ZKR auf der Grundlage nationaler Daten (siehe Tabelle 1)
** Für Deutschland beziehen sich die Daten auf das Jahr 2024.*

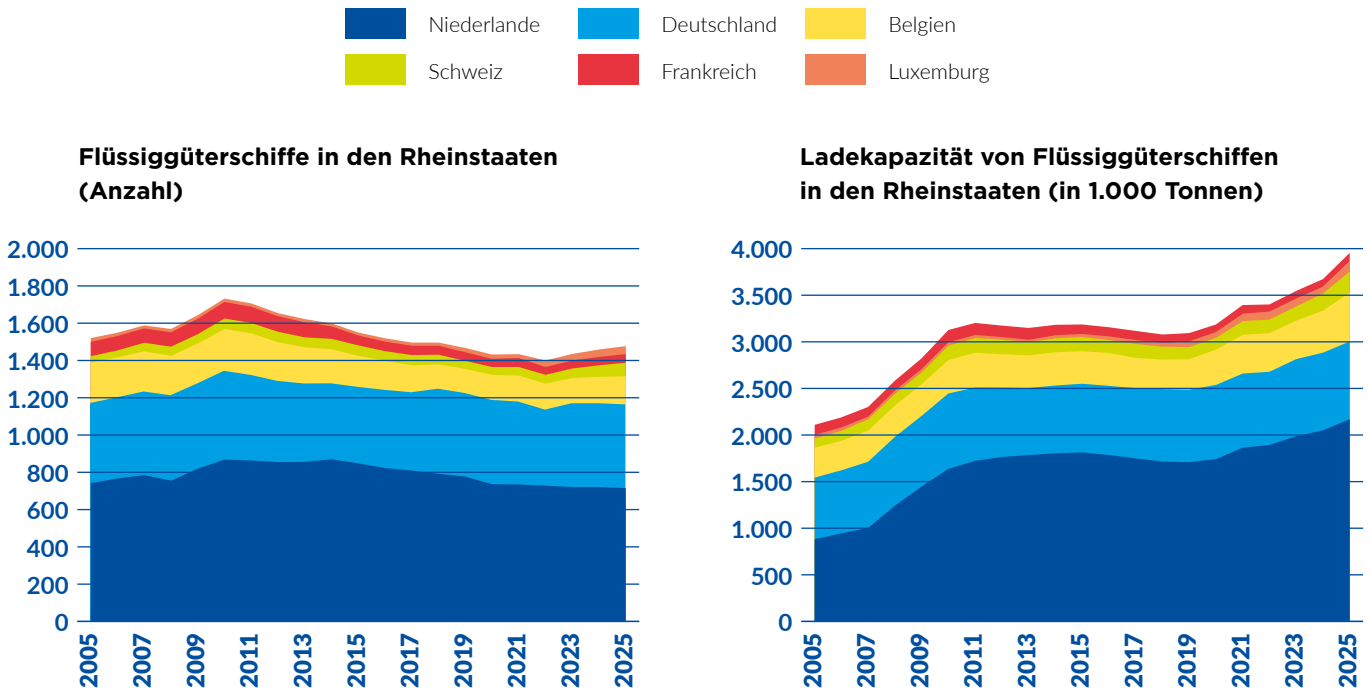
Bei der Entwicklung der Gesamtzahl der Tankschiffe seit 2005 lassen sich drei verschiedene Phasen unterscheiden:

1) Ein steigender Trend bis 2010 aufgrund der Investitionen in neue Doppelhüllenschiffe, die im Rahmen des Übergangs von Einhüllen- zu Doppelhüllentankern erforderlich waren.

2) Ein rückläufiger Trend zwischen 2011 und 2022. Dieser wurde durch die schrittweise Ausmusterung von Einhüllen-Tankschiffen aus dem Markt aufgrund der Übergangsregelungen verursacht.

3) Seit 2022 ist die Gesamtzahl der Tankschiffe wieder gestiegen. Der Markt für Neubauten hat sich nach der Anpassung zwischen 2010 und 2022 wieder belebt, was durch die Bereitschaft der Banken gefördert wurde, den großen Unternehmen der Tankschifffahrt Kredite zu gewähren.

ABBILDUNGEN 8 UND 9: **FLÜSSIGGÜTERFLOTTE IN DEN RHEINSTAATEN**



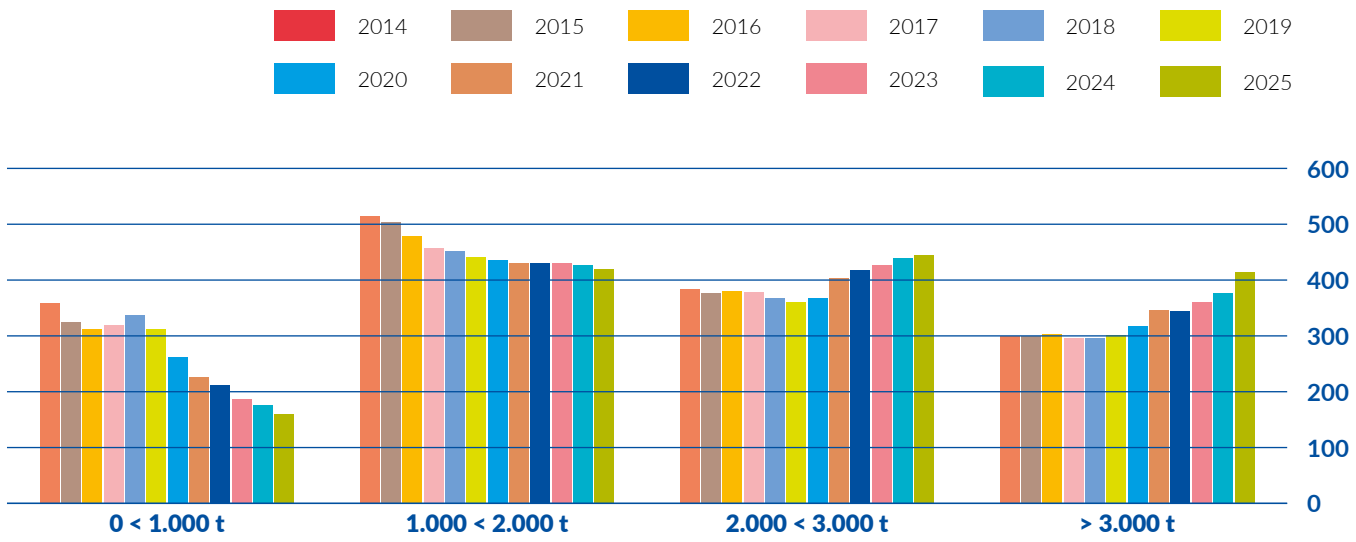
Quellen: ZKR basierend auf nationalen Daten (siehe Tabelle 1)
** Für Deutschland lagen keine Daten für das Jahr 2025 vor, daher wurden für dieses Jahr die Daten von 2024 herangezogen.*

Die Zahl der Flüssiggüterschiffe in den Rheinstaaten belief sich im Jahr 2025 auf 1.477, was einen seit 2022 anhaltenden Aufwärtstrend widerspiegelt (1.459 Schiffe im Jahr 2024, 1.435 im Jahr 2023, 1.400 im Jahr 2022).

Die Ladekapazität der gesamten Tankerflotte ist bereits seit 2019 gestiegen, und zwar von 3,09 Millionen Tonnen Ladekapazität im Jahr 2019 auf fast 4,0 Millionen Tonnen im Jahr 2025 (+28%). Dies ist ein erheblicher Anstieg innerhalb kurzer Zeit.

Wie bei den Trockengüterschiffen folgt auch die durchschnittliche Ladekapazität der Flüssiggüterschiffe einem linearen Wachstumstrend. Die durchschnittliche Ladekapazität eines Tankschiffs in den Rheinstaaten belief sich im Jahr 2025 auf 2.677 Tonnen, verglichen mit 2.109 Tonnen im Jahr 2019. Seit dem Jahr 2005 hat sich die durchschnittliche Kapazität eines Rheintankers fast verdoppelt (+93%).

ABBILDUNG 10: **FLÜSSIGGÜTERFLOTTE IN DEN RHEINSTAATEN NACH LADEKAPAZITÄT**



Quellen: Nationale Verwaltungen in den Rheinstaaten, Berechnung ZKR

II ENTWICKLUNG DER DONAUFLOTTE[23]

Nach den Statistiken der Donaukommission (DK) (mit Erläuterungen auf der Grundlage von Erhebungen bei Reedereien in ihren Mitgliedstaaten) bestand die Donauflotte Ende 2023 zu 77% aus Trockengüterschiffen (2.647), zu 20% aus Schub- und Schleppbooten (682) und zu 3% aus Tankschiffen (124).

TROCKENGÜTERFLOTTE IN DER DONAUREGION

Nach den Statistiken der Donaukommission (mit Erläuterungen auf der Grundlage von Erhebungen bei Reedereien in ihren Mitgliedstaaten) waren Ende 2023 381 selbstfahrende Trockengüterschiffe sowie 2.119 Trockengüterleichter mit einer Gesamtladekapazität von rund 3,2 Millionen Tonnen im Einsatz[24]. Die rumänische Trockengüterflotte ist mit einem Anteil von rund 42% aller Schiffe die größte im Donauraum.

Der Trockengüterverkehr auf der Donau erfolgt überwiegend in Verbänden (in Schubverbänden, gekoppelten Verbänden sowie in Schub-/ Koppelverbänden) und nur zu einem geringen Anteil mit einzelnen Gütermotorschiffen. Im Jahr 2025 wurden auf der Oberen Donau an der Schleuse von Gabčíkovo 48% der gesamten Fracht in Schubverbänden befördert. An der Mittleren Donau bei Mohács betrug der Anteil der Schubverbände am Gesamtverkehr 70%. An der Unteren Donau war der Anteil der Schubverbände am Gesamtverkehr sogar noch höher.

FLÜSSIGGÜTERFLOTTE IN DER DONAUREGION

Nach den Statistiken der Donaukommission (mit Erläuterungen auf der Grundlage von Erhebungen bei Reedereien in ihren Mitgliedstaaten) waren Ende 2023 36 Tankschiffe mit Eigenantrieb sowie 72 Tankleichter mit einer Gesamtladekapazität von rund 0,16 Millionen Tonnen im Einsatz[25].

[23] *Quelle: Donaukommission, Statistisches Jahrbuch 2023. Für die deutsche Flotte wird innerhalb der Donauflottendaten nur die deutsche Donauflotte berücksichtigt.*
[24] *Ebenda*
[25] *Ebenda*

II NEUBAU VON SCHIFFEN

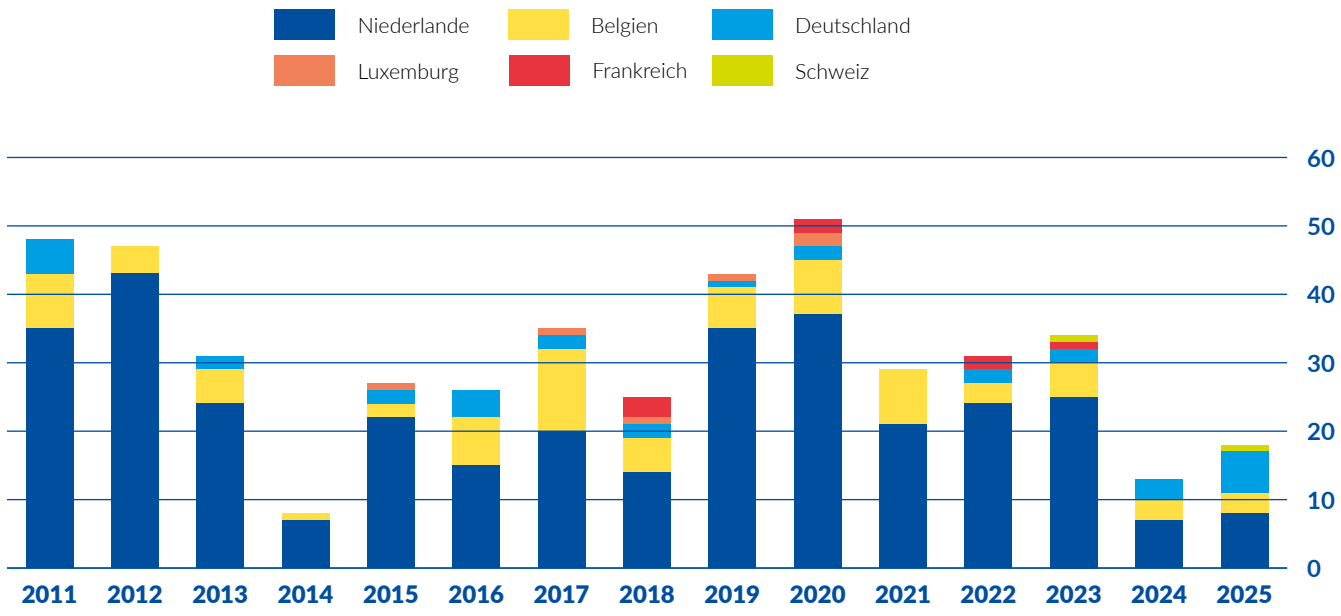
IN DEN RHEINSTAATEN[26]

Im Jahr 2025 war im Vergleich zu 2024 ein Anstieg der Neubautätigkeit zu verzeichnen, mit insgesamt 87 neu gebauten Güterschiffen. Dies galt sowohl für Trockengüterschiffe (18 neue Trockengüterschiffe im Jahr 2025 gegenüber 13 neuen Trockengüterschiffen im Jahr 2024) als auch für Tankschiffe (67 Tankschiffe im Jahr 2025 gegenüber 38 Tankschiffen im Jahr 2024). Den IVR-Neubau-Daten zufolge wurden im Jahr 2025 zwei neue Schubboote (registriert in Belgien und den Niederlanden) ausgeliefert (im Vergleich zu einem im Jahr 2024). Die Erholung der Transportnachfrage sowie die Notwendigkeit einer Flottenmodernisierung könnten als Gründe für den Wiederanstieg der Neubaurate angesehen werden. Beachtenswert ist außerdem, dass Schiffe, die unter der Kategorie „Sonstige“ klassifiziert sind, wie beispielsweise Patrouillenboote, schwimmende Anlagen oder Versorgungsschiffe, in den unten dargestellten Grafiken nicht berücksichtigt sind[27].

Trockengüter

Der Großteil der neuen Trockengüterschiffe, die 2025 auf den Markt kamen, ist in den Niederlanden registriert (8 von 18), gefolgt von Deutschland (6 von 18) und Belgien (3 von 18).

ABBILDUNG 11: **NEUE TROCKENGÜTERSCHIFFE AUF DEM MARKT PRO REGISTRIERUNGSLAND** (ANZAHL, 2011–2025)

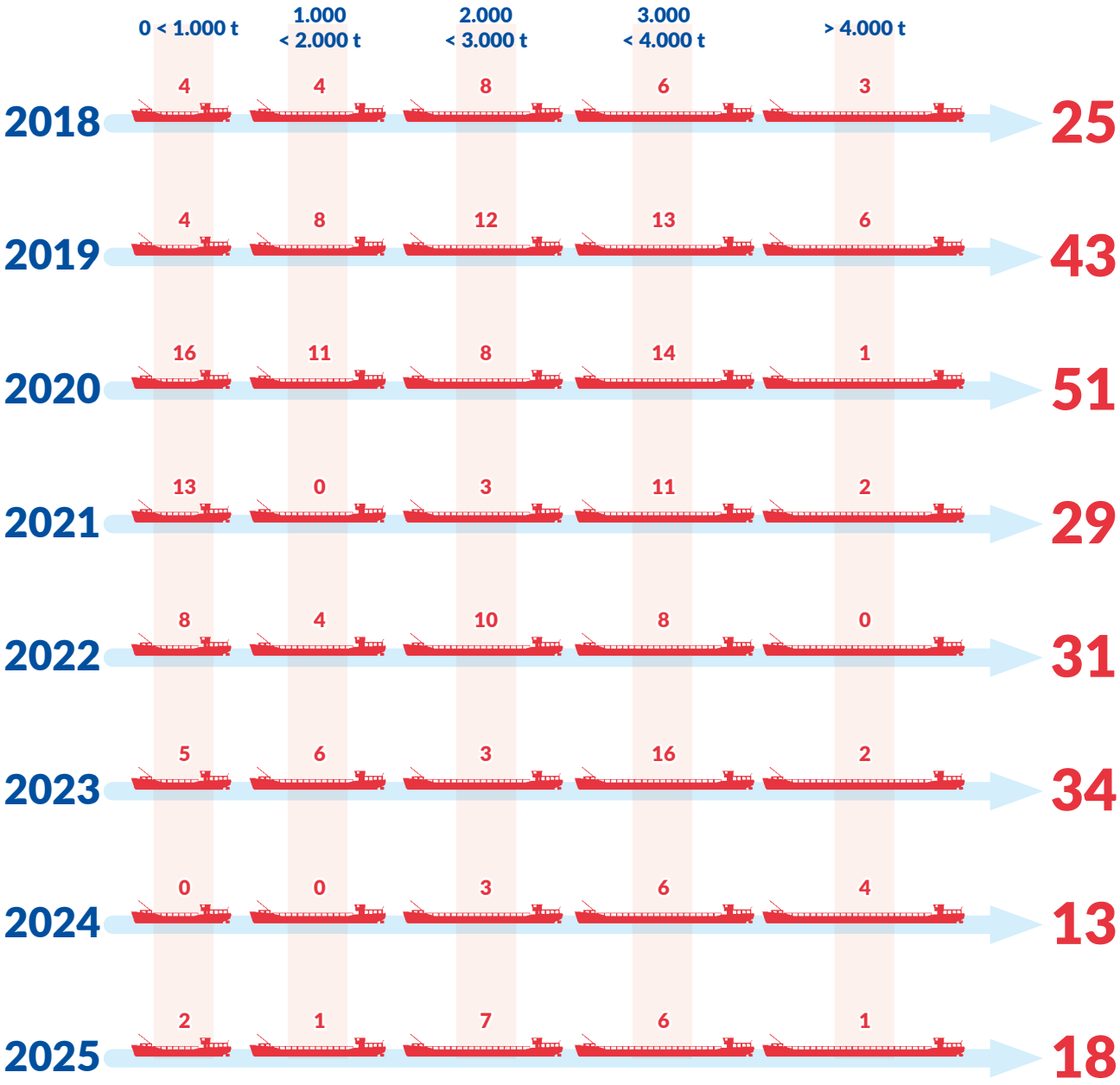


Quelle: IVR

[26] *Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich, Schweiz, Luxemburg*
[27] *Im Jahr 2025 wurden 3 neue schwimmende Anlagen und 1 Versorgungsschiff in Betrieb genommen.*

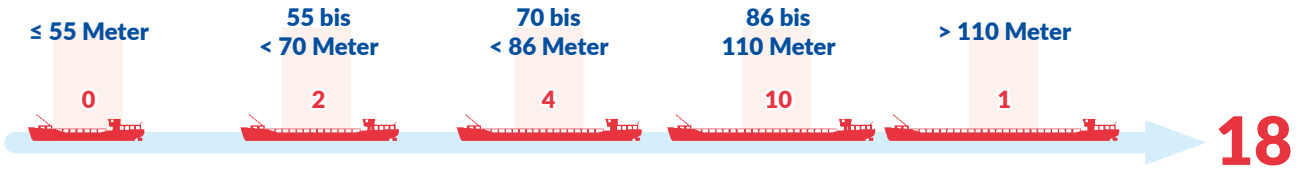
Die häufigste Ladekapazität für neu gebaute Trockengüterschiffe lag im Jahr 2025 im Bereich von 2.000 bis unter 3.000 Tonnen. Die durchschnittliche Ladekapazität neuer Trockengüterschiffe betrug im Jahr 2025 2.873 Tonnen, verglichen mit 4.230 Tonnen im Jahr 2024.

TABELLE 2: **NEU GEBAUTE TROCKENGÜTERSCHIFFE NACH LADEKAPAZITÄT**



Quelle: IVR
Die Schätzungen der Tragfähigkeit wurden in den Vorjahren vorgenommen. Die Gesamtzahlen umfassen Schiffe, für die keine Angaben zur Tragfähigkeit vorliegen, was mögliche Abweichungen zwischen den Gesamtzahlen und der Summe der nach ihrer Ladekapazität in jeder Spalte sortierten Schiffe erklärt.

TABELLE 3: **NEUGEBAUTE TROCKENGÜTERSCHIFFE IM JAHR 2025 NACH LÄNGE**

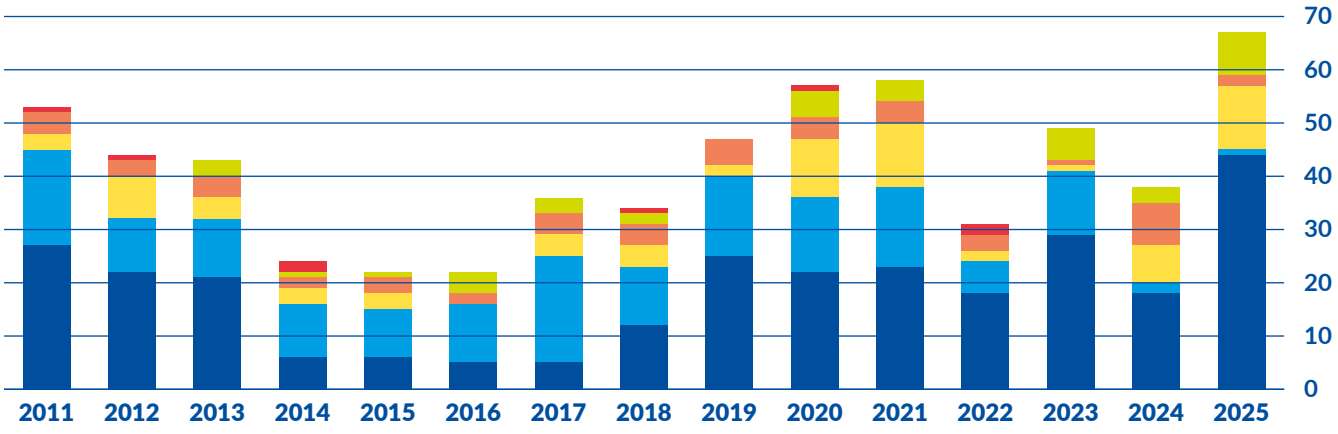


Quellen: IVR, Berechnung ZKR
Die Gesamtzahl enthält ein Schiff, für das keine Angaben zur Länge vorliegen; dies erklärt die Differenz zwischen der Gesamtsumme und der Summe der nach Länge sortierten Schiffe in den einzelnen Spalten.

Flüssiggüter

Laut der IVR-Datenbank kamen im Jahr 2025 67 neue Tankschiffe auf den Markt, was einen Anstieg gegenüber dem Jahr 2024 darstellt, als 38 Schiffe ausgeliefert wurden. Der Großteil der neuen Schiffe ist in den Niederlanden registriert (44), gefolgt von Belgien (12), der Schweiz (8), Luxemburg (2) und Deutschland (1). Zusammen mit dem Anstieg der Schiffsanzahl war auch die neue Ladekapazität im Jahr 2025 höher als im Jahr 2024 (siehe weiter unten im Text).

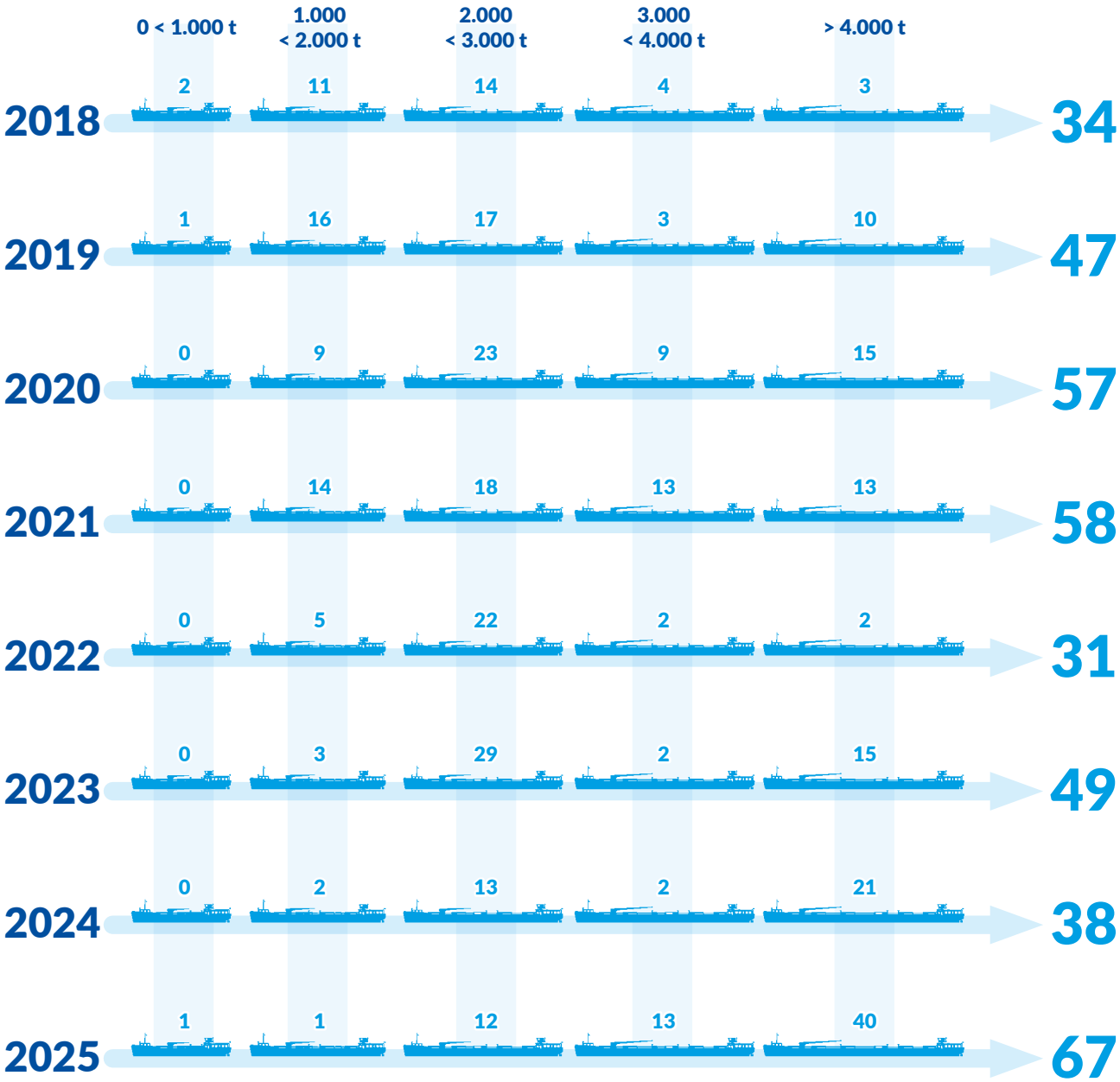
ABBILDUNG 12: **NEUE TANKSCHIFFE AUF DEM MARKT PRO REGISTRIERUNGSLAND** (ANZAHL, 2011–2025)



Quelle: IVR

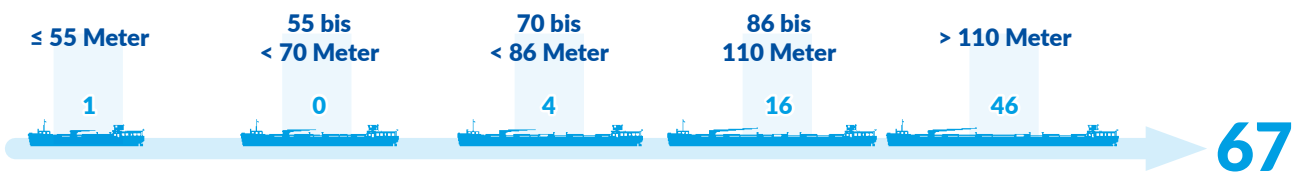
Die häufigste Ladekapazität der neuen Tankschiffe liegt in der Kategorie „> 4.000 Tonnen“, mit 40 neuen Tankschiffen im Jahr 2025. Die geschätzte durchschnittliche Gesamtladekapazität stieg von 5.326 Tonnen im Jahr 2024 auf 5.851 Tonnen im Jahr 2025. Dies lässt sich ausschließlich durch die hohe Zahl an Neubauten in der Kategorie > 4.000 Tonnen im Jahr 2025 (40) erklären, verglichen mit dem Jahr 2024, als 21 solcher Schiffe gebaut wurden. Generell werden immer mehr Schiffe mit einer Ladekapazität gebaut, die diesen Schwellenwert von 4.000 Tonnen überschreiten, oft um mehrere tausend Tonnen, was den in den letzten Jahren beobachteten Trend zum Bau größerer Schiffe im Flüssiggütersegment bestätigt.

TABELLE 4: **NEU GEBAUTE TANKSCHIFFE NACH LADEKAPAZITÄT**



Quellen: IVR, Berechnung ZKR
Es ist zu beachten, dass im Jahr 2025 für 18 neu gebaute Schiffe die Tragfähigkeit teilweise geschätzt wurde, da die Werte zunächst fehlten. Auch in den Vorjahren wurden Schätzungen vorgenommen. Die Gesamtzahlen umfassen Schiffe, für die keine Angaben zur Tragfähigkeit vorliegen, was die möglichen Abweichungen zwischen den Gesamtzahlen und der Summe der nach ihrer Ladekapazität in jeder Spalte sortierten Schiffe erklärt.

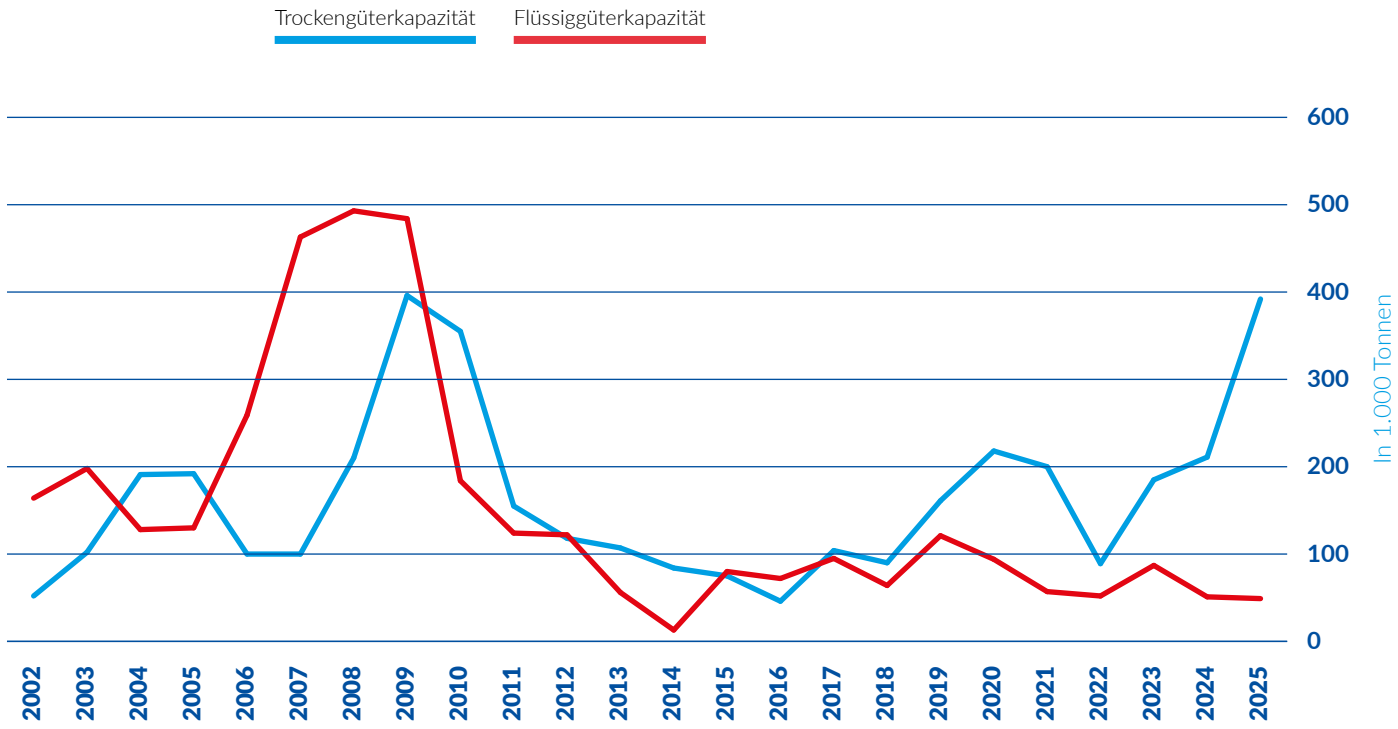
TABELLE 5: **NEUGEBAUTE TANKSCHIFFE IM JAHR 2025 NACH LÄNGE**



Quellen: IVR, Berechnung ZKR

Abbildung 13 veranschaulicht die neue Ladekapazität für Trocken- und Flüssiggüterschiffe, die jährlich auf den Markt kommen. Nach einer anhaltenden Flaute im Zuge der Finanzkrise war in den letzten Jahren ein Wiederanstieg der neuen Kapazitäten bei Flüssiggüterschiffen zu beobachten. Bei Trockengüterschiffen zeigt die Kurve keine deutliche Erholung. Wie bereits erwähnt, war die Entwicklung der Transportnachfrage im Trockengütersektor in den letzten Jahren sehr schwach, was möglicherweise zu dem anhaltenden Rückgang bei den Neubauraten und der damit verbundenen Markteintritte neuer Kapazitäten geführt hat.

ABBILDUNG 13: **NEU AUF DEN MARKT KOMMENDE KAPAZITÄTEN FÜR TROCKEN- UND FLÜSSIGGÜTER** (LADEKAPAZITÄT IN 1.000 TONNEN)



Quelle: IVR
Für das Jahr 2025 wurde die Tragfähigkeit von 18 neu gebauten Schiffen aufgrund ursprünglich fehlender Werte teilweise geschätzt. Schätzungen wurden auch für die Vorjahre vorgenommen.

IN DEN DONAUSTAATEN[28]

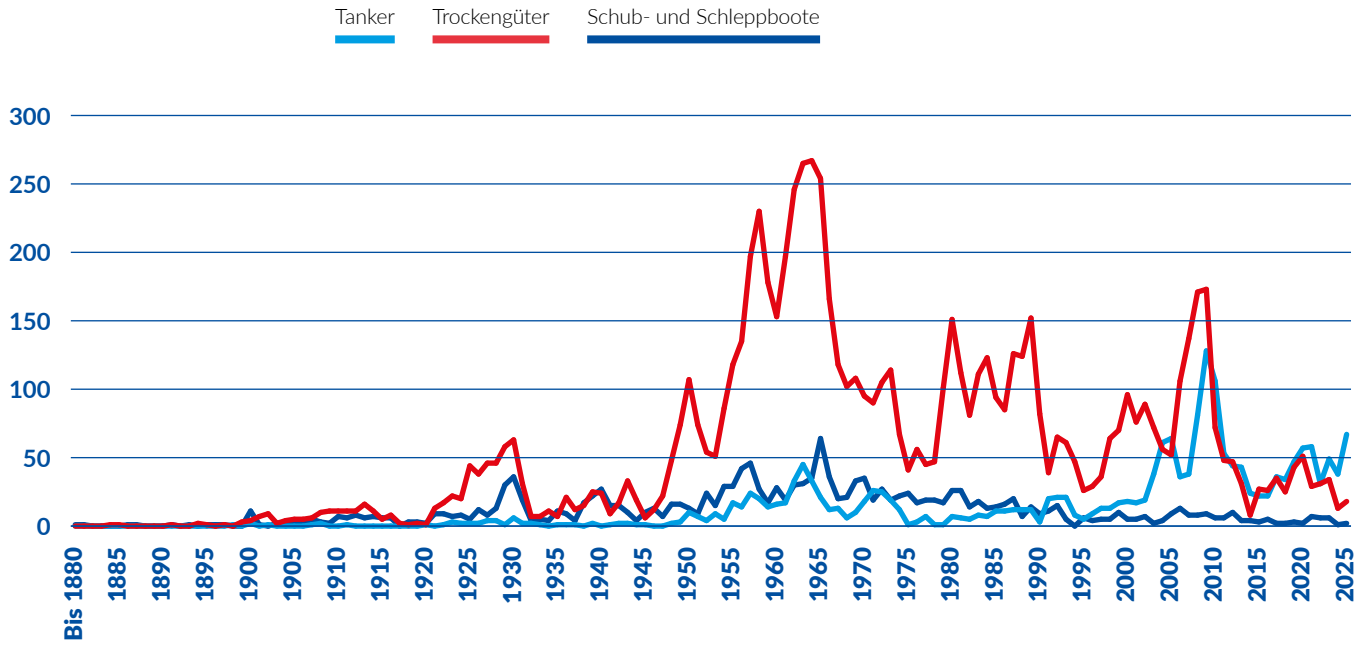
Die Neubautätigkeit in den Donaustaaten ist weniger intensiv als in den Rheinstaaten. Laut der IVR-Datenbank wurden in den letzten 10 Jahren neue Güterschiffe in Rumänien (6), Kroatien (1), Österreich (1) und der Slowakei (1) registriert. In diesen Zahlen ist die deutsche Donauflotte nicht berücksichtigt.

[28] *Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich, Schweiz, Luxemburg*

ALTERSSTRUKTUR
DER RHEIN- UND DONAUGÜTERFLOTTE

Laut der Schiffsdatenbank des IVR[29] wurden rund 80% der Trockengüterflotte im 20..Jahrhundert gebaut, während dieser Anteil bei der Tankerflotte bei 38% liegt. Derselben Datenbank zufolge verfügen die Niederlande in fast jeder Schiffskategorie über die größte Anzahl an Schiffen innerhalb der Rheinflotte, gefolgt von Deutschland.

ABBILDUNG 14: **INBETRIEBNAHMEJAHRE DER RHEINFLOTTE IM ZEITVERLAUF** (ANZAHL DER BINNENSCHIFFE)

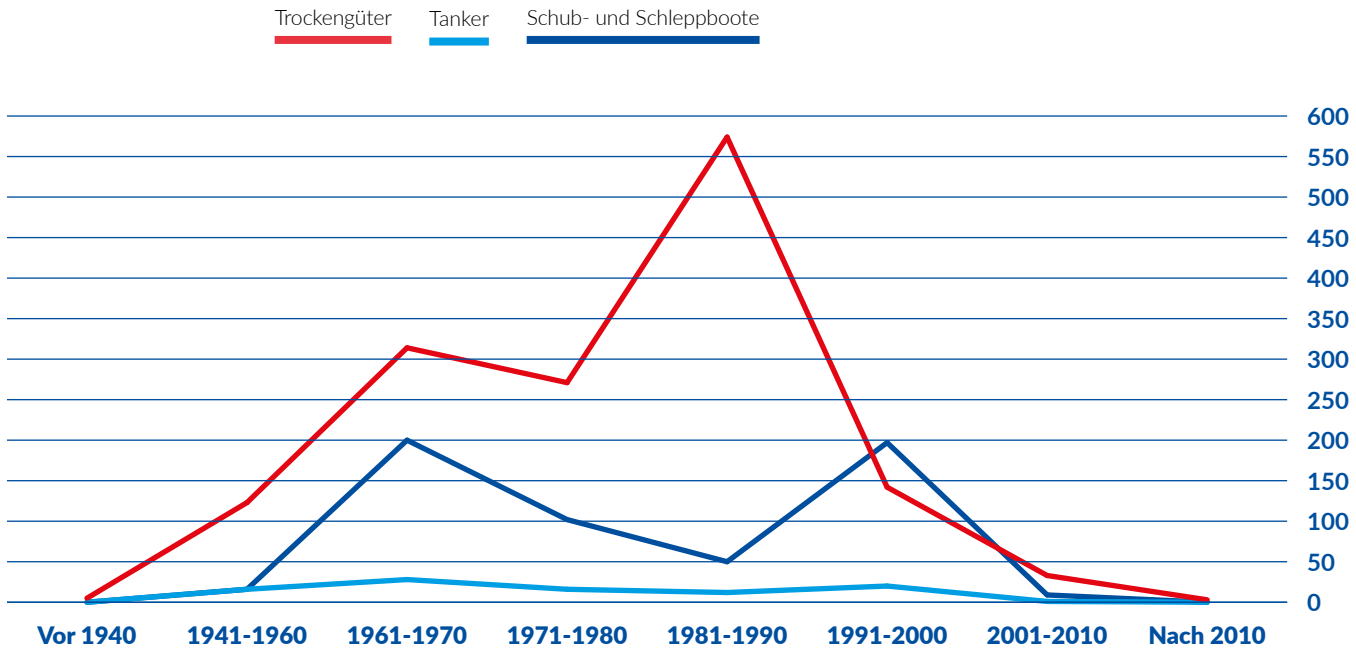


Quellen: IVR, Berechnung ZKR
Es ist zu beachten, dass das Baujahr von sechs Trockengüterschiffen und vier Schub- und Schleppbooten unbekannt ist.
Darüber hinaus sind in der IVR-Datenbank 248 weitere Tankschiffe, 1.918 Trockengüterschiffe und 486 Schub- und Schleppboote in anderen Ländern als den Rheinstaaten registriert.

[29] *Die IVR-Datenbank erfasst aktive Schiffe, kann jedoch auch einige inaktive Schiffe enthalten, insbesondere solche, die in früheren Jahren in Betrieb genommen wurden.*

Nach den Daten der Donaukommission, in denen die deutsche Donauflotte nicht berücksichtigt ist, wurde der Großteil der Trockengüterflotte in den Zeiträumen 1961–1970 und 1981–1990 gebaut. Bei den Schub- und Schleppbooten wurden die meisten Schiffe in den Zeiträumen 1961–1970 und 1991–2000 gebaut. Derselben Quelle zufolge verfügt Rumänien in jeder Schiffskategorie über die größte Anzahl an Schiffen innerhalb der Donauflotte, gefolgt von Ungarn und Serbien. Die deutsche Donauflotte bestand im Jahr 2022 aus 95 Trockengüterschiffen, 30 Flüssiggüterschiffen und 30 Schub- und Schleppschiffen.

ABBILDUNG 15: **INBETRIEBNAHME DER DONAUFLOTTE IM ZEITVERLAUF** (ANZAHL DER BINNENSCHIFFE) *



Quellen: Statistisches Jahrbuch 2023 der Donaukommission, Berechnung ZKR
** Ohne die deutsche Donauflotte*
Für mehrere Schiffe ist das Inbetriebnahmejahr unbekannt. Dies kann die Unterschiede zwischen den Zahlen für die einzelnen Flottentypen in dieser Grafik im Vergleich zur Gesamtzahl der in der Donauflotte registrierten Schiffe erklären.

II KAPAZITÄTSMONITORING

TROCKENGÜTERSCHIFFE

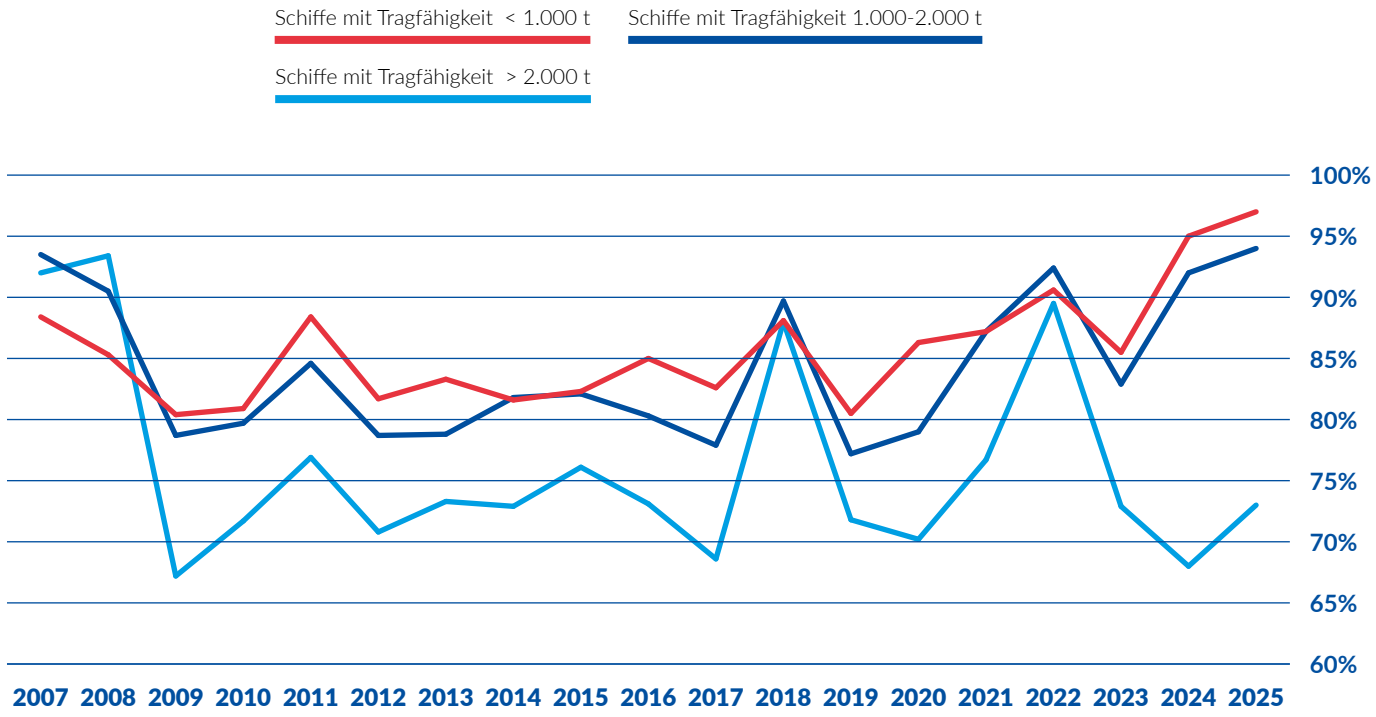
Im Vergleich zu 2024 ist der Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen im Jahr 2025 zurückgegangen, was vor allem auf den Rückgang der Transporte von Eisenerz und Baustoffen zurückzuführen ist. Andere Segmente sind hingegen gewachsen, insbesondere der Kohletransport. Dennoch ist der übergeordnete Trend seit 2020 rückläufig.

Was die Entwicklung der Flotte betrifft, so setzte sich der Rückgang der Anzahl von Schiffen mit einer Kapazität unter 1.000 t fort, da sich die Kapazität zunehmend auf größere Schiffe verlagert. Kleinere Schiffe bieten zwar Flexibilität bei Niedrigwasser, leiden jedoch unter dem Mangel an Schiffsführern und profitieren weniger von Skaleneffekten als große Schiffe.

Was die Wasserstände betrifft, war das Jahr 2025 im Vergleich zum letzten Jahrzehnt allgemein günstig, da es auf den meisten Abschnitten des Rheins nur wenige Tage mit Wasserständen unter dem Gleichwertigen Wasserstand gab. Lediglich die Abschnitte stromaufwärts von Kaub waren mehr als eine Woche lang von Niedrigwasser betroffen. Dies sind zwar immer noch mehr Tage als im Jahr 2024, aber weit weniger als die Extremwerte von 2018 oder 2022. Bei den Schiffen mit einer Kapazität von über 2.000 t führte das Niedrigwasser zu einer Kapazitätsauslastung, die über dem Niveau von 2024 lag und dem Niveau von 2023 entsprach. Bei Schiffen mit einer Kapazität von unter 2.000 t trieb der anhaltende Flottenabbau die Kapazitätsauslastung nach oben.

Der wichtigste strukturelle Trend bleibt die Energiewende. Der Aufschwung im Kohlesektor im Jahr 2025 ist eine Ausnahmeerscheinung, und der Rückgang wird sich fortsetzen, da die Stromerzeugung und die Industrie dekarbonisiert werden. Darüber hinaus könnte der industrielle Wandel in Europa die Zusammensetzung der Ladungen verändern, da sich die Ströme von Schrott und Projektladungen verschieben. Es wird erwartet, dass Niedrigwasserstände aufgrund des Klimawandels zunehmen werden. Daher sollte die Branche ihre Anstrengungen auf die Entwicklung einer Flotte konzentrieren, die an die Energiewende und den Klimawandel angepasst ist.

ABBILDUNG 16: **AUSLASTUNGSGRAD VON TROCKENGÜTERSCHIFFEN IN DER RHEINREGION**



Quellen: Berechnung von Panteia basierend auf Daten der ZKR.

FLÜSSIGGÜTERSCHIFFE

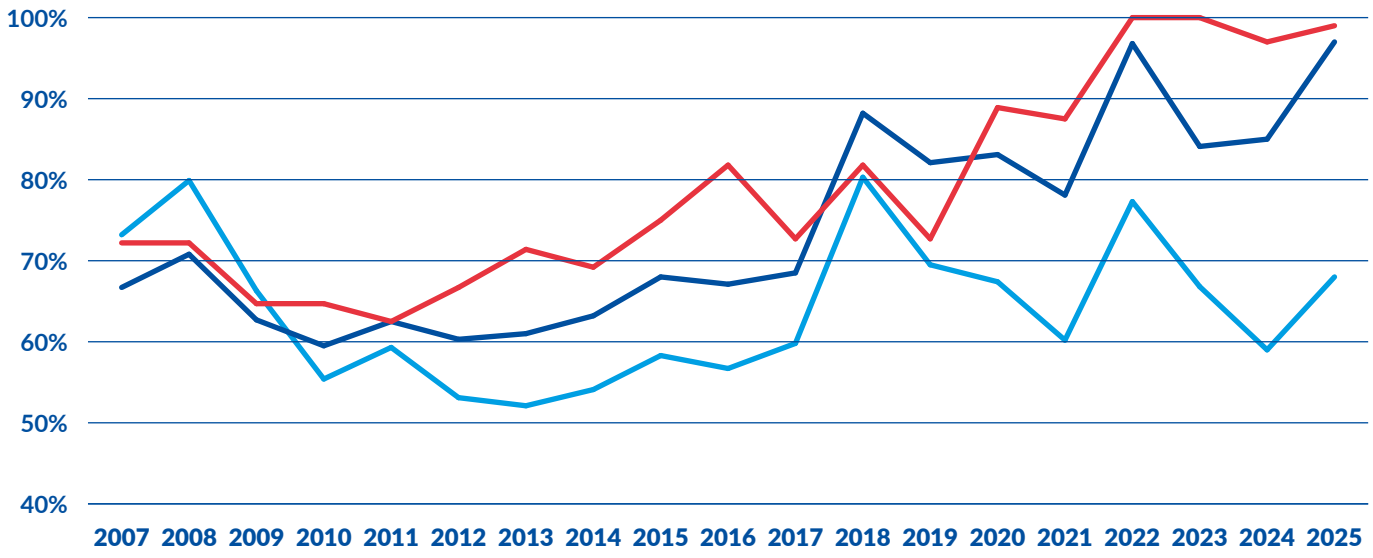
Der Transport von Flüssiggütern verzeichnete im Vergleich zu 2024 einen Rückgang. Ursache hierfür war der relativ milde Winter, der zu einer geringeren Nachfrage nach Heizöl im Vergleich zu den Vorjahren führte. Eine weitere Rolle spielte die geringere industrielle Wettbewerbsfähigkeit der chemischen Industrie.

Was die Flotte betrifft, so nimmt die Zahl der Schiffe mit einer Kapazität unter 2.000 t in ähnlichem Maße ab wie bei Trockengüterschiffen. Demgegenüber steigt die Zahl der großen Schiffe. Obwohl sie die Stückkosten senken, sind größere Schiffe anfälliger für Niedrigwasserperioden, auf die Flüssiggut empfindlicher reagiert.

Der allgemeine Wandel in der Flottenzusammensetzung führt zu einer erheblichen Verringerung der verfügbaren Kapazität für Schiffe unter 2.000 t. Dies hat eine höhere Kapazitätsauslastung bei den kleineren Tankern zur Folge. Bei Schiffen über 2.000 t liegt die Kapazitätsauslastung auf dem Niveau von 2023, als ähnliche Wasserstandsbedingungen herrschten. Infolgedessen liegt die durchschnittliche Kapazitätsauslastung der Gesamtflotte aufgrund des anhaltenden Rückgangs kleinerer Tanker zwar leicht über dem Niveau von 2023, bleibt jedoch deutlich unter den Werten der Trockenjahre 2022 und 2018.

Die offensichtlichen Kapazitätsreserven im Flüssiggütersegment werden dennoch von Nutzen sein, die Auswirkungen im Falle anhaltend niedriger Wasserstände abzufedern. Was die Nachfrage betrifft, so werden die Trends zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung zu einem Rückgang des Mineralöltransports führen. Gleichzeitig wird die Energiewende alternative Transportmöglichkeiten für flüssige Güter und Gase schaffen. Dies wird den Rückgang bei fossilen Brennstoffen kurzfristig zwar nicht vollständig ausgleichen, verändert jedoch die Zusammensetzung der Nachfrage im Flüssiggüterverkehr. Schließlich ist zu erwarten, dass geopolitische Störungen häufiger auftreten und insbesondere erhebliche Auswirkungen auf die Flüssiggüterströme haben werden.

ABBILDUNG 17: **AUSLASTUNGSGRAD VON FLÜSSIGGÜTERSCHIFFEN IN DER RHEINREGION**



Quellen: Berechnung von Panteia basierend auf Daten der ZKR.

II INNOVATIVE

ENTWICKLUNGEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRTSFLOTTE, DIE ZUR EMISSIONSREDUZIERUNG BEITRAGEN

Gemäß dem Auftrag der Mannheimer Ministererklärung vom 17. Oktober 2018 hat die ZKR im Dezember 2021 einen Fahrplan zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt[30] angenommen, in der die Einrichtung einer Datenbank für innovative Schiffe gefordert wurde.

Um eine solche Datenbank zu entwickeln, wurden die verfügbaren Daten zu innovativen Binnenschiffen im Rahmen des Untersuchungsausschusses der ZKR für folgende Kategorien zusammengestellt:

- innovative Schiffe, die so konzipiert sind, dass sie weniger Luftschadstoffe oder Treibhausgase ausstoßen als ein herkömmliches Dieselschiff;
- Güter- und Passagierschiffe mit einem Rheinschiffsattest oder einem Unionszeugnis[31],
- geplante, im Bau befindliche, in Betrieb befindliche Schiffe sowie gestrichene Projekte.

Auch wenn Biokraftstoffe unter bestimmten Bedingungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen, wurden mit Biokraftstoffen betriebene Schiffe in der Analyse nicht berücksichtigt, da die Umstellung auf Biokraftstoffe keine spezifische Konstruktion oder technische Anpassung auf Schiffebene erfordert. Auch dieselelektrische Schiffe gelten nicht als innovative Schiffe.

Für diese Analyse wurden 78 Schiffe berücksichtigt: 56 Güterschiffe, 19 Tagesausflugsschiffe, 1 Kabinenschiff und 2 Ausbildungsschiffe[32]. Die überwiegende Mehrheit der innovativen Schiffe fährt mit einem Rheinschiffsattest. Es handelt sich hauptsächlich um Neubauten (rund 85%), aber auch um umgerüstete Schiffe (rund 15%).

Die Zahl der im Einsatz befindlichen innovativen Schiffe macht weniger als 0,2% der gesamten Binnenschifffahrtsflotte in Europa aus, wobei der Großteil davon ab 2021 gebaut, umgerüstet oder geplant wurde. Drei wurden 2025 in Betrieb genommen, und eines befindet sich in der Werft. Insgesamt gelten 11 noch als Projekte (sowohl Neubauten als auch Umrüstungen).

Mehrere Projekte sollten ursprünglich 2025 und 2026 realisiert werden, erlitten jedoch Verzögerungen. Solche innovativen Projekte beinhalten komplexe Technologien, die oft zum ersten Mal auf Binnenschiffen zum Einsatz kommen, wodurch das Risiko von Verzögerungen recht hoch ist. Verzögerungen hängen in der Regel damit zusammen, dass die Hersteller solcher Technologien mit den Rechtsvorschriften für die See- bzw. Binnenschifffahrt nicht vertraut sind, die Komplexität unterschätzt wird, ein umfassendes Projektmanagement fehlt und finanzielle Probleme bestehen.

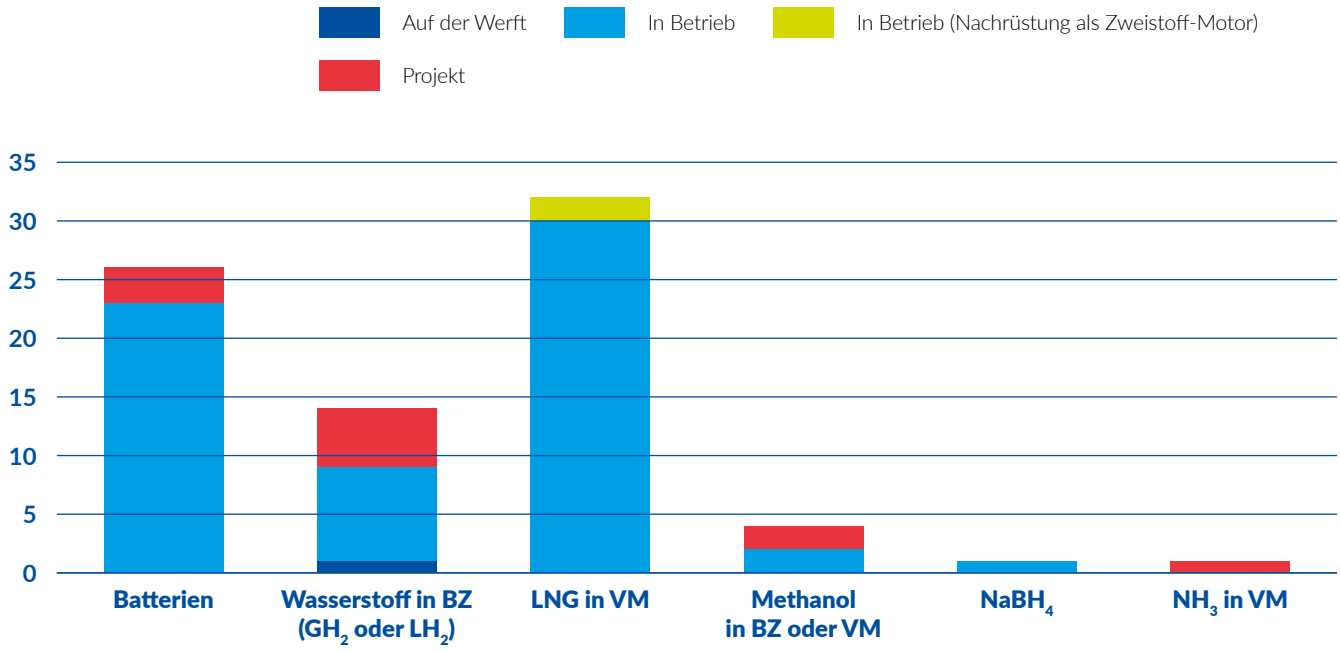
[30] Siehe Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt, abrufbar auf der Website der ZKR
[31] Ausgenommen sind Schiffe mit einem rein nationalen Zeugnis oder Schiffe unterhalb der Schwellenwerte der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und der Richtlinie (EU) 2016/1629.
[32] Die schwimmenden Anlagen wurden im Rahmen dieser Analyse nicht berücksichtigt, sind jedoch in der Datenbank enthalten

Mehrere Projekte wurden zudem vor ihrem Abschluss eingestellt[33]. Die Gründe für die Einstellung eines Projekts können unterschiedlicher Natur sein, beispielsweise wirtschaftlicher Art (unzureichende Nachfrage, fehlende Subventionen), organisatorischer Art (Rückzug eines Partners) oder sogar technischer Art (Sicherheits- oder Betriebsprobleme). Bei den meisten der eingestellten Projekte handelte es sich um LNG-angetriebene Schiffe. Tatsächlich wird fossiles LNG nicht mehr als langfristige Option angesehen, vor allem nicht zur Reduzierung der CO_2-Emissionen in der Binnenschifffahrt. Bei den übrigen Schiffen, die eingestellt oder außer Dienst gestellt wurden, handelte es sich um mit Wasserstoff oder Methanol betriebene Schiffe. Darüber hinaus wurden zwei in Betrieb befindliche Schiffe, die Brennstoffzellen nutzten, so umgerüstet, dass sie entweder mit Diesel/Batterie oder vorwiegend mit Diesel betrieben werden.

Diese Analyse berücksichtigt nicht die Entwicklung der Anzahl innovativer Schiffe, die nicht in den Erfassungsbereich dieser Datenbank fallen.

Diese innovativen Schiffe werden – als primärer Energieträger[34] – mit Batterien, verflüssigtem Erdgas (LNG), Methanol, komprimiertem Wasserstoff (GH_2) – hauptsächlich in Kombination mit Batterien –, mit verflüssigtem Wasserstoff (LH_2), Natriumborhydrid in Verbindung mit Batterien ($NaBH_4$) oder Ammoniak (NH_3) betrieben oder sollen damit betrieben werden. Die Vorgaben für batteriebetriebene Schiffe wurden 2025 überarbeitet – es werden nur noch Schiffe gezählt, die im Normalbetrieb vollständig mit Batterien betrieben werden, wobei Notstromaggregate zulässig sind. Durch diese Änderung werden sechs Hybridschiffe (Elektro-/Dieselantrieb), die zuvor in der Liste enthalten waren, ausgeschlossen.

ABBILDUNG 18: **ANZAHL DER SCHIFFE, DIE ALTERNATIVE ENERGIEN ALS EINEN DER HAUPTENERGIETRÄGER NUTZEN ***



Quelle: ZKR-Datenbank

**Die Kategorie „Wasserstoff" umfasst Schiffe, die Brennstoffzellen für den Antrieb verwenden oder voraussichtlich verwenden werden. Die Kategorie „Methanol" umfasst drei Schiffe, die mit einem Verbrennungsmotor betrieben werden, sowie ein Schiff, das voraussichtlich mit einem Brennstoffzellensystem betrieben werden soll. Die Kategorie „Batterien" umfasst Schiffe, die ausschließlich mit Batterien fahren. VM = Verbrennungsmotor; BZ = Brennstoffzelle.*

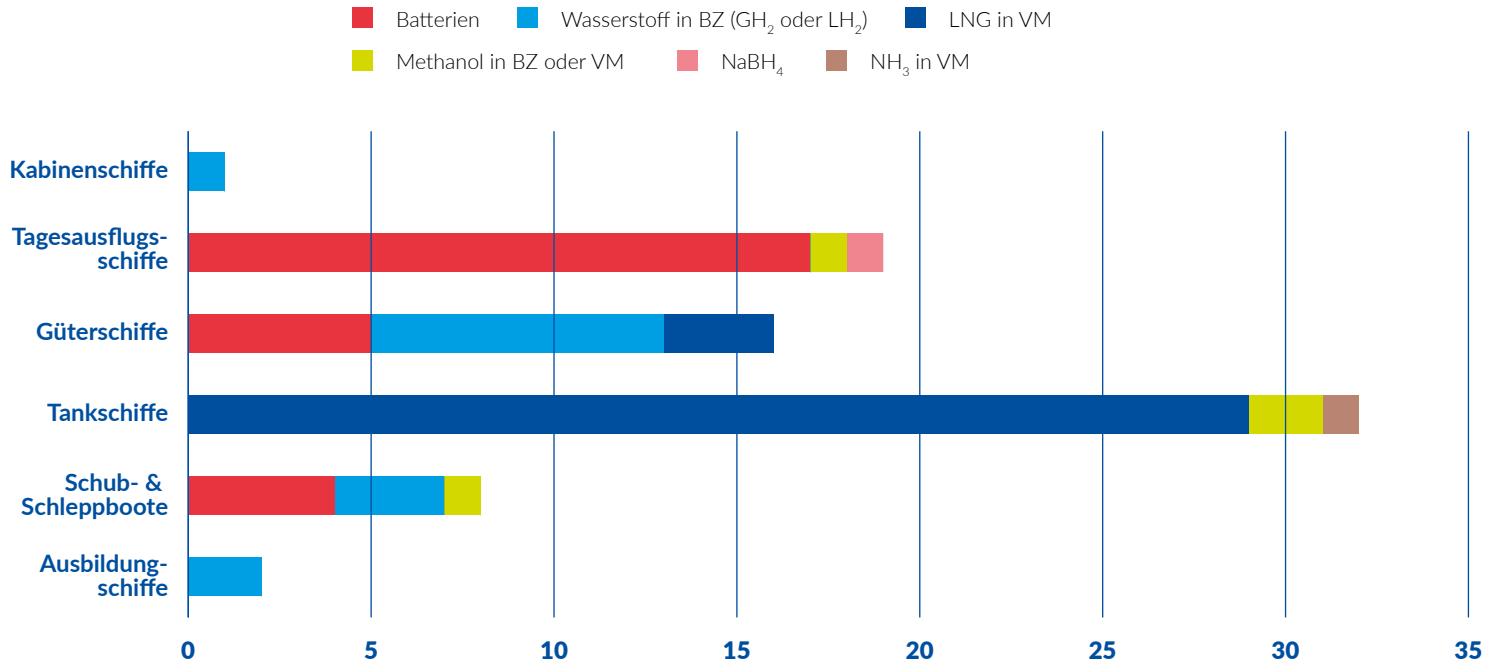
[33] *Diese sind in den 78 Schiffen, die in dieser Analyse berücksichtigt wurden, nicht enthalten.*
[34] *Der Primärenergieträger wird am häufigsten für den Schiffsantrieb verwendet, während Sekundär- und Tertiärenergieträger in geringerem Umfang zum Einsatz kommen.*

Abbildung 18 oben zeigt die alternativen Energien, die als einer der Hauptenergieträger (für den Schiffsantrieb) genutzt werden. Oft sind weitere Energieträger an Bord, insbesondere Dieselmotoren zu Redundanzzwecken oder als Notstromquelle. Die Mehrheit der Schiffe, die mit Wasserstoff betrieben werden oder betrieben werden sollen, nutzt in der Regel Wasserstoff in komprimierter Form (GH_2), da dieser kostengünstiger ist als die verflüssigte Form. Von den Schiffen, die GH_2 nutzen, soll nur eines ausschließlich mit diesem Energieträger betrieben werden, während die übrigen 12 auch über Batterie- und/oder Dieselantriebe verfügen. Mit anderen Worten: Es ist davon auszugehen, dass verschiedene (modulare) Optionen für emissionsfreie Antriebe, die eine Kombination aus Energiequellen und Kraftstoffen nutzen, eine Rolle beim Erreichen der auf internationaler Ebene festgelegten ehrgeizigen Emissionsreduktionsziele spielen werden. Dies wird durch das Profil der innovativen Schiffe (in Betrieb, im Bau oder in Planung) bestätigt, von denen die Mehrheit mehrere Energieträger nutzt (etwa 65%).

Darüber hinaus gibt es keine „Einheitslösung" für die Energiewende. Die Wahl einer geeigneten Technologie zur Verringerung der Emissionen hängt von mehreren Faktoren ab, darunter das Fahrprofil der Schiffe, ihr Typ, das Marktsegment, in dem sie eingesetzt werden, aber auch die damit verbundenen technischen Zwänge.

Dies spiegelt sich in der folgenden Abbildung wider, die zeigt, wie innovative Anwendungen ihren Weg in die Binnenschifffahrt finden.

ABBILDUNG 19: **VERTEILUNG DER INNOVATIONEN NACH SCHIFFSTYP UND PRIMÄRENERGIETRÄGER**[35]



[35] *Eingestellte oder stillgelegte Projekte wurden nicht berücksichtigt.*

Die meisten dieser innovativen Schiffe sind mit einem Verbrennungsmotor als Hauptenergieumwandler ausgestattet (40), von denen 29 zusätzlich über einen Elektromotor verfügen. Dies ist eine positive Entwicklung, die einen modularen Systemansatz erleichtern dürfte. Denn die Integration von Batterien oder Brennstoffzellensystemen in bestehende Schiffe setzt voraus, dass das Schiff überhaupt mit einem Elektromotor ausgestattet ist. Sechsundzwanzig Schiffe werden ausschließlich mit Batterie-elektrischen Antriebssystemen betrieben oder können allein mit Batterien angetrieben werden, und 16 Schiffe werden mit Brennstoffzellensystemen betrieben. Hervorzuheben ist, dass drei Schiffe für den Einsatz von Wechsel-Batteriecontainern ausgelegt sind.

06

PASSAGIER-VERKEHR

- **Der europäische Flusskreuzfahrtsektor wuchs im Jahr 2025 weiter, gestützt durch eine steigende Nachfrage und erneute Investitionen. Die aktive Flotte umfasste im Jahr 2025 420 Schiffe, verglichen mit 408 im Jahr 2024. Im Laufe des Jahres kamen 14 neue Flusskreuzfahrtschiffe auf den Markt, die 2.182 Betten hinzufügten, während auf der Grundlage der aktuellen Auftragsbücher für 2026 weitere 17 Schiffe und für 2027 25 Schiffe erwartet werden.**
- **Die Nachfrage nach Flusskreuzfahrten wuchs im Jahr 2025 weiter: 1,5 Millionen Passagiere reisten auf europäischen Flüssen (+8,0% im Vergleich zu 2024) und generierten einen Bruttoticketumsatz von 3,7 Milliarden Euro (+5,0%). Auf den Rhein und die Donau entfielen im Jahr 2025 rund 80% aller Reiseziele. Die Passagierzahl erreichte in Lobith am Niederrhein fast 823.000 (+2,1%) und in Gambsheim am Oberrhein 503.000 (+9,8%), während an der oberen Donau in Jochenstein 650.354 Passagiere verzeichnet wurden (+35,9%).**
- **Die Schiffsbewegungen der Flusskreuzfahrtschiffe auf dem Rhein lagen im Gegensatz zu den Passagierzahlen weiterhin unter dem Niveau vor der Pandemie. Auf der Donau lagen die Schiffsbewegungen deutlich über dem Niveau vor der Pandemie. Dieser außergewöhnliche Aufschwung wurde auch durch die Verlegung des Ausgangspunkts für Kreuzfahrtschiffe von Engelhartszell (stromabwärts von Jochenstein) nach Passau (stromaufwärts von Jochenstein) beeinflusst. Auf der Mosel lagen sie leicht über dem Niveau von 2019. Für die obere Donau liegen Daten zur Auslastung vor, die für das Jahr 2025 eine Auslastungsrate von 74,0% anzeigen – den höchsten Stand seit 2019.**

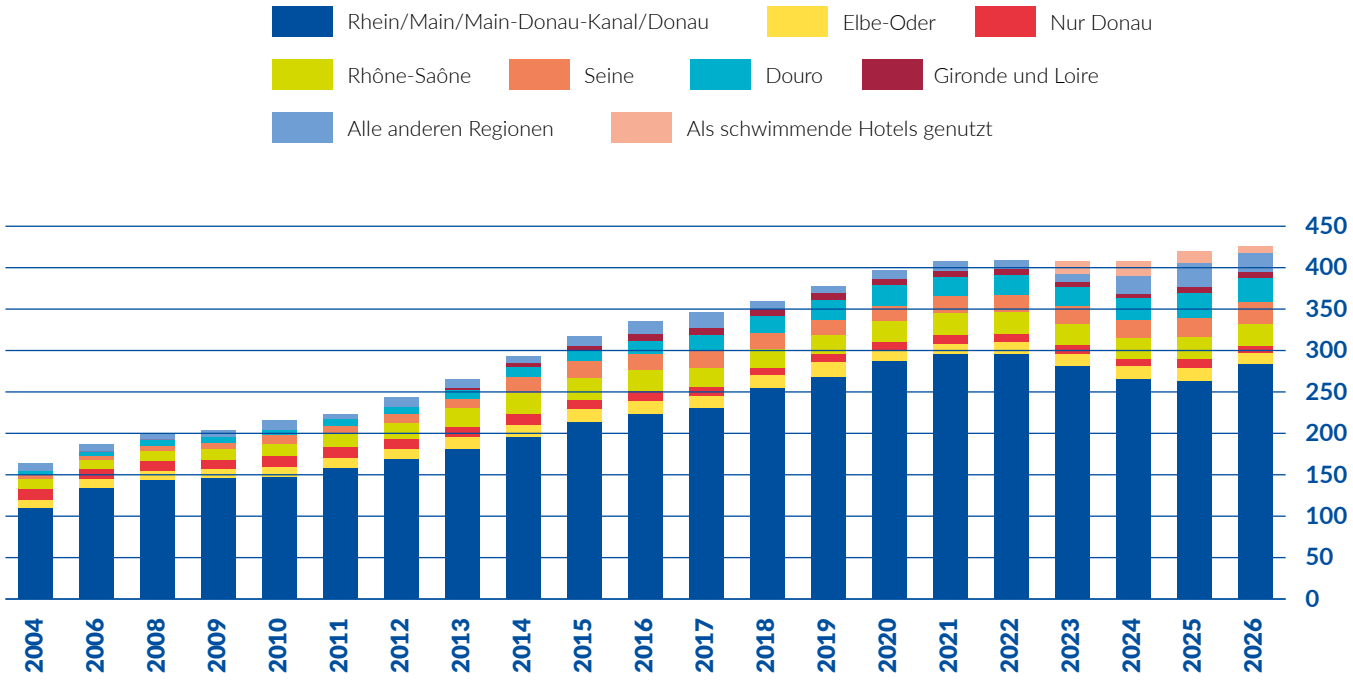
FLUSSKREUZFAHRTFLOTTE
UND NACHFRAGE

FLOTTE FÜR FLUSSKREUZFAHRTEN[36]

Die aktive Flusskreuzfahrtflotte in Europa[37] umfasst mehr als 40% der weltweit aktiven Flusskreuzfahrtflotte und konzentriert sich hauptsächlich auf mitteleuropäische Wasserstraßen[38]. Die Flotte, die in dieser Region aktiv ist, macht fast 72% der gesamten Flusskreuzfahrtflotte in Europa aus. Die Zahl der aktiven Flusskreuzfahrtschiffe in Europa belief sich im Jahr 2025 auf 420[39] (im Vergleich zu 408 im Jahr 2024). Diese Zahl wird voraussichtlich im Jahr 2026 auf 426 ansteigen.

Einige Schiffe werden – parallel zu ihren Kreuzfahrten außerhalb der Hauptreisezeiten – als schwimmende Hotels genutzt. Dies galt auch im Jahr 2025, als 14 Schiffe (die in der Gesamtzahl von 420 aktiven Flusskreuzfahrtschiffen enthalten sind) als schwimmende Hotels genutzt wurden (im Vergleich zu 18 im Jahr 2024 und 16 im Jahr 2023). Es wird erwartet, dass einige davon im Jahr 2026 ihre Kreuzfahrtaktivitäten wieder vollständig aufnehmen werden.

ABBILDUNG 1: **ANZAHL DER AKTIVEN FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE IN DER EU NACH EINSATZGEBIET** (2004–2026) *

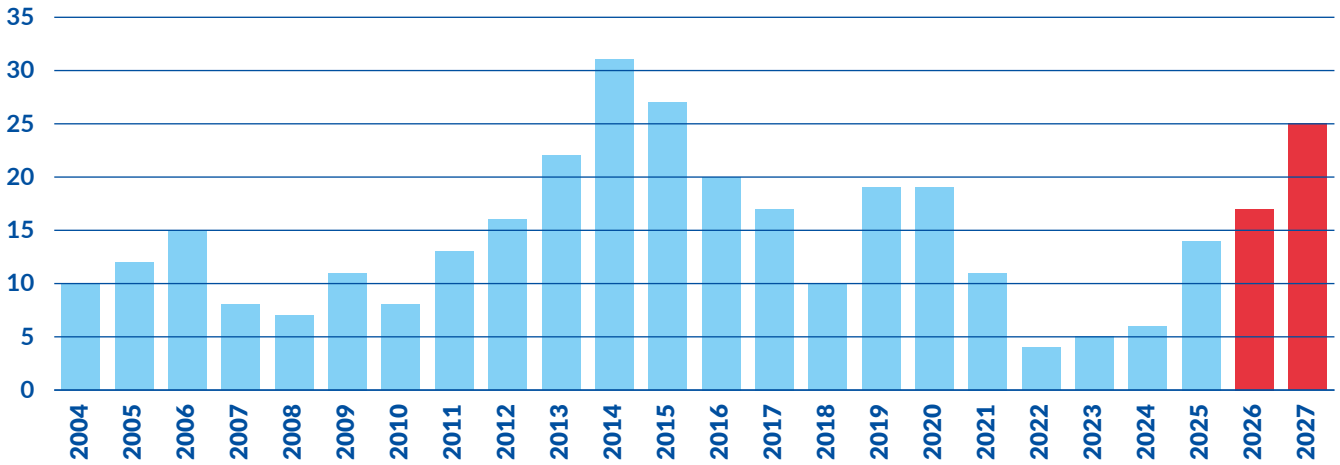


Quelle: Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (April 2026)
** 2026: basierend auf den Auftragsbüchern vom April 2026.*

[36] *Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (April 2026). In dieser Analyse werden ausschließlich Flusskreuzfahrtschiffe mit mindestens 40 Betten berücksichtigt.*
[37] *Europa ohne Russland und die Ukraine*
[38] *Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau, Elbe-Oder*
[39] *Darunter 14 Schiffe, die als schwimmende Hotels genutzt werden*

Seit Covid-19 verlief die Neubautätigkeit im Bereich der Flusskreuzfahrten zwischen 2022 und 2024 eher schleppend. Im Jahr 2025 zog die Aktivität jedoch wieder an, wobei 14 neue Flusskreuzfahrtschiffe auf den Markt kamen (im Vergleich zu 6 im Jahr 2024). Auch die Auftragslage für 2026 und 2027 bestätigt diesen positiven Trend: Für 2026 werden 17 neue Flusskreuzfahrtschiffe erwartet, für 2027 sind es 25.

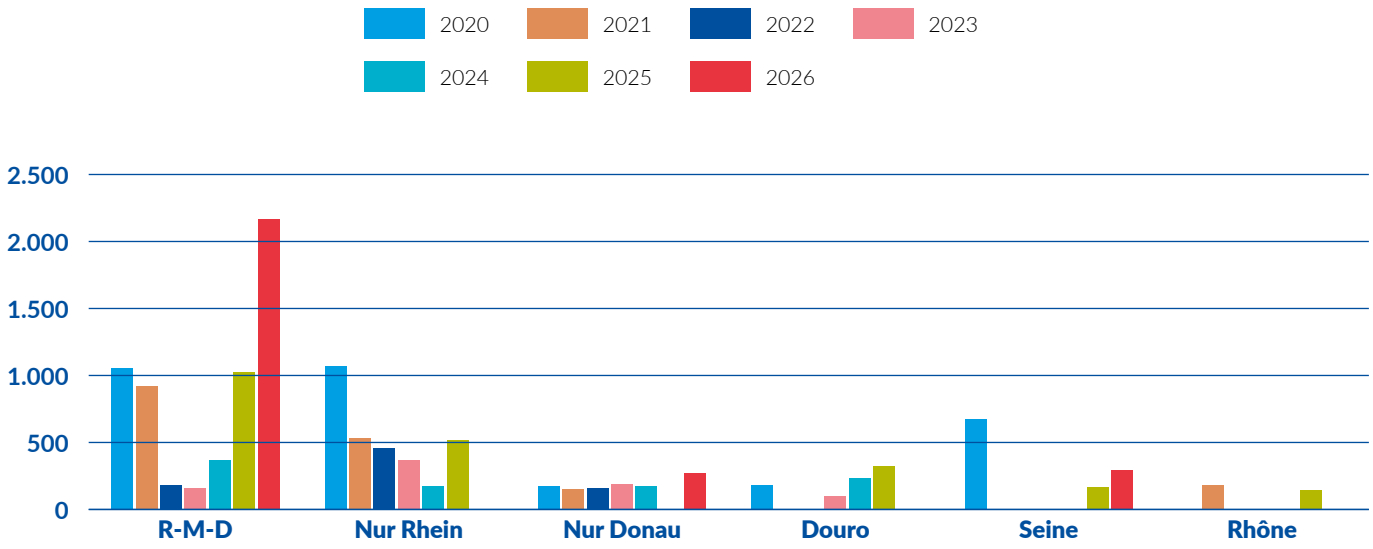
ABBILDUNG 2: **NEUE FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE FÜR DEN EUROPÄISCHEN MARKT 2004–2027 ***



Quelle: Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (April 2026)
** 2026 und 2027: basierend auf den Auftragsbüchern vom April 2026*

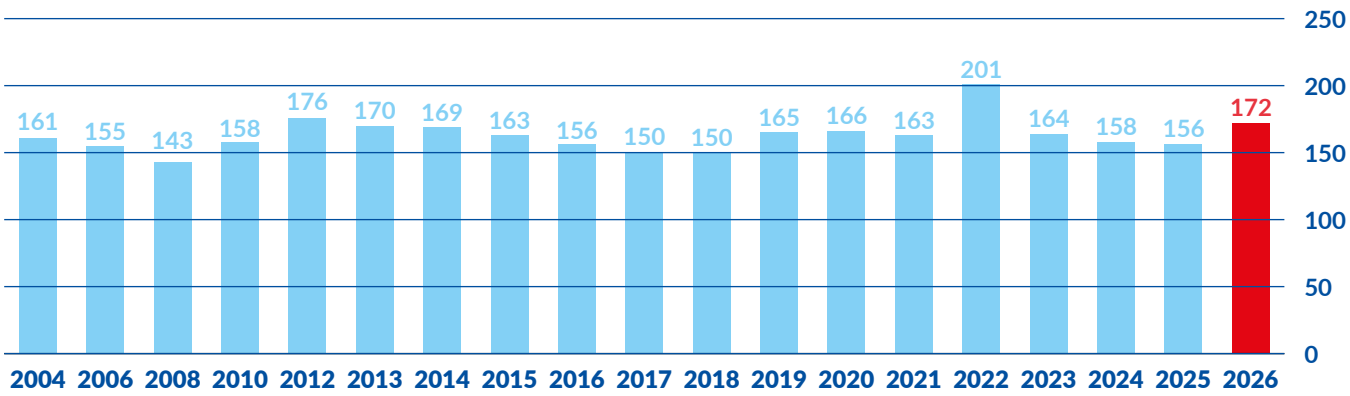
Im Jahr 2025 brachten die 14 neuen Schiffe eine zusätzliche Kapazität von 2.182 Betten (im Vergleich zu 948 Betten im Jahr 2024) auf den Flusskreuzfahrtmarkt in Europa. Für das Jahr 2026 wird eine zusätzliche Kapazität von 2.730 Betten erwartet.

ABBILDUNG 3: **NEUE KREUZFAHRTKAPAZITÄTEN VON 2020 BIS 2026 NACH EINSATZGEBIET** (ANZAHL DER BETTEN) *



Quelle: Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (April 2026)
** R-M-D = Rhein/Main/Main-Donau-Kanal/Donau. 2026: basierend auf den Auftragsbüchern vom April 2026.*

ABBILDUNG 4: **DURCHSCHNITTLICHE BETTENZAHL AUF NEUEN FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFEN IN EUROPA NACH BAUJAHR ***



Quelle: Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (April 2026)
** Zahl für 2026: basierend auf den Auftragsbüchern vom April 2026.*

NACHFRAGE NACH FLUSSKREUZFAHRTEN

Flusskreuzfahrtbranche in Europa[40, 41]

Die Flusskreuzfahrtbranche in Europa verzeichnete zwischen 2024 und 2025 ein deutliches Wachstum, wobei sowohl die Passagierzahlen als auch die Umsätze gestiegen sind, wenn auch langsamer als in der vorangegangenen Saison. Im Jahr 2025 reisten 1,5 Millionen Passagiere auf europäischen Flüssen (+8,0% im Vergleich zu 2024) und es wurde ein Bruttoticketumsatz in Höhe von 3,7 Milliarden Euro (+5,0%) erzielt. Nicht-europäische Kunden machten 45% der Passagiere aus, trugen jedoch 66% zum Gesamtumsatz bei, was auf eine längere durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Vergleich zu europäischen Gästen zurückzuführen ist.

Laut der IG River Cruise-Studie bleiben der Rhein und die Donau (einschließlich ihrer Nebenflüsse) das Rückgrat des europäischen Flusskreuzfahrtmarktes. Sie machten in der Saison 2025 zusammen rund 80% der Reiseziele der Passagiere aus. Die meisten Passagiere kamen aus der DACH-Region[42] (586.801 Kunden – 39,4% aller Passagiere) sowie aus den USA/Kanada (544.819 Kunden – 36,6% aller Passagiere).

Was das Alter der Passagiere betrifft, so dominierte weiterhin die Altersgruppe der 56- bis 75-Jährigen den europäischen Flusskreuzfahrtmarkt, während die Nachfrage von Reisenden unter 40 Jahren begrenzt blieb.

[40] IG River Cruise, „The River Cruise Market 2025", abrufbar auf der Website von IG River Cruise
[41] Entreprises fluviales de France (E2F), Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2026, abrufbar auf der E2F-Website
[42] DACH steht für den Quellmarkt Deutschland – Österreich – Schweiz.

Passagierzahlen nach Flüssen

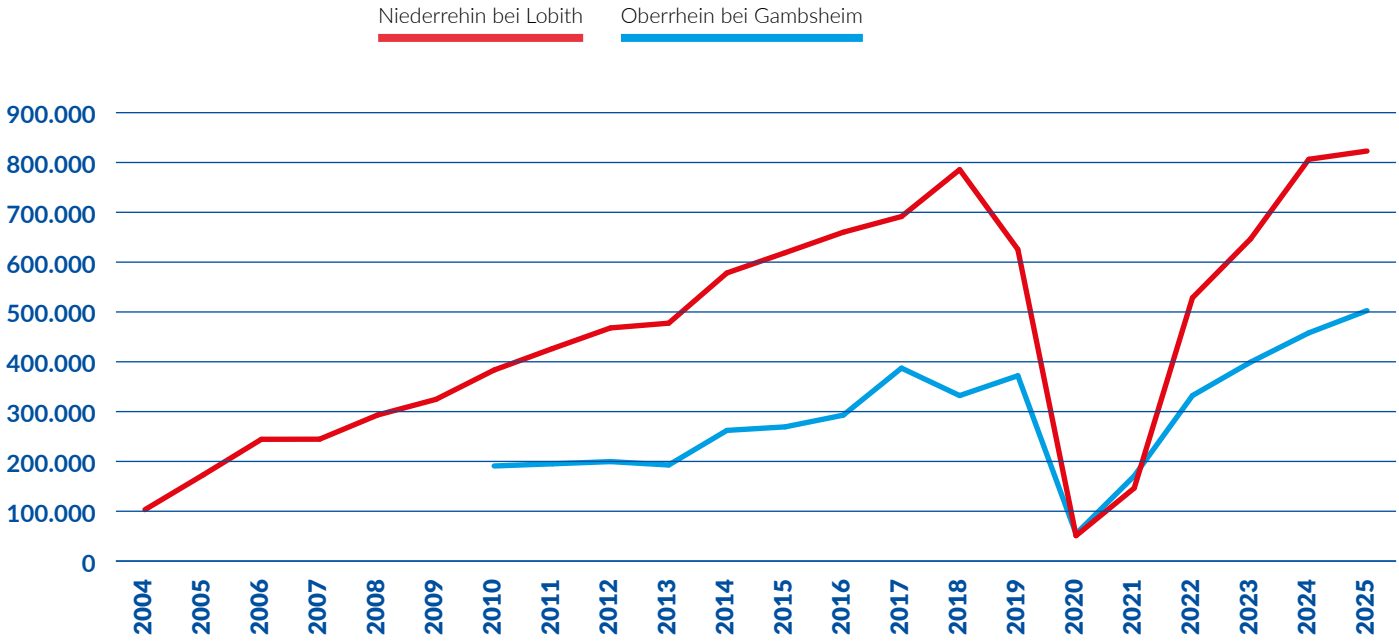
In diesen Jahresbericht wurden zwei zusätzliche Datenquellen für Flusskreuzfahrten auf dem Rhein integriert. Die erste neue Quelle ist die niederländische Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (Rijkswaterstaat), die Flusskreuzfahrten an der deutsch-niederländischen Grenze bei Lobith erfasst. Nach dieser neuen Quelle liegen die Jahreszahlen für den Rhein höher als die zuvor veröffentlichten. Die einzige Quelle in den früheren Jahresberichten (die deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung) erfasste den Kreuzfahrtverkehr in Iffezheim am Oberrhein.

Am Oberrhein ist das Verkehrsaufkommen geringer als am Niederrhein, da viele Kreuzfahrtschiffe, die aus Amsterdam kommen, vom Mittelrhein in den Main abbiegen und in Richtung Donau fahren. Die zweite neue Quelle ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Frankreich (Voies Navigables de France), die den Flusskreuzfahrtverkehr an der Schleuse von Gambsheim am Oberrhein erfasst, wo in diesem Bereich die Grenze zu Deutschland verläuft.

Rhein

Mit 4.706 Kreuzfahrtschiffen, die im Jahr 2025 Lobith am Niederrhein passierten, fiel das Ergebnis fast genauso aus wie im Jahr 2024 (+0,3%). Die Zahl der Passagiere an diesem niederländisch-deutschen Grenzübergang belief sich auf fast 823.000 (+2,1% im Vergleich zu 2024). In Iffezheim am Oberrhein wurden 3.340 Kreuzfahrtschiffe gezählt (+3,9%). Die Zahl der Passagiere in Gambsheim am Oberrhein erreichte im Jahr 2025 fast 503.000 (+9,8%).

ABBILDUNG 5: **JÄHRLICHE PASSAGIERZAHLEN AUF FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFEN AUF DEM RHEIN**



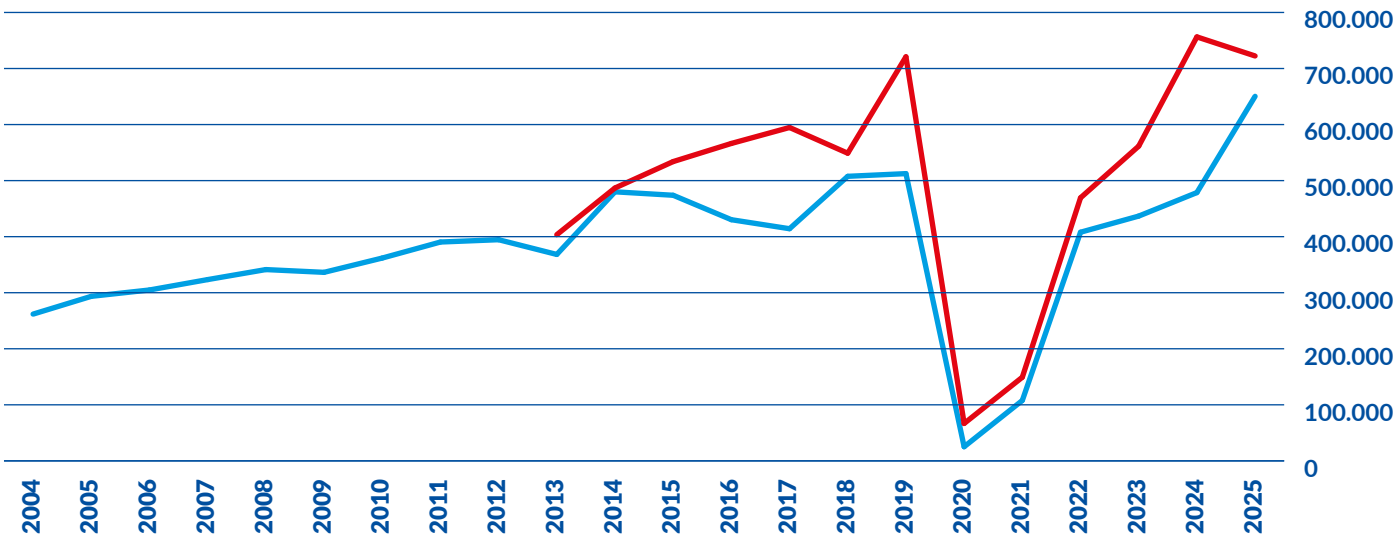
Quellen: Rijkswaterstaat, VNF
** Niederrhein = niederländisch-deutsche Grenze (Lobith)*
Oberrhein = französisch-deutsche Grenze (Gambsheim)

Donau

Mit 4.939 Kreuzfahrtschiffen, die die Schleuse von Gabčikovo an der Grenze zwischen der Slowakei und Ungarn passierten, lag das Ergebnis der Flusskreuzfahrtbewegungen um +15,7% höher als im Jahr 2024, während die Zahl der Passagiere an diesem Grenzpunkt um -4,5% niedriger war als im Jahr 2024.

An der anderen Messstelle, dem deutsch-österreichischen Grenzübergang Jochenstein, belief sich die Zahl der Schiffsbewegungen im Jahr 2025 auf 4.606, was einem starken Anstieg von +28,1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Zahl der Passagiere belief sich in Jochenstein bei Passau auf 650.354 (+35,9%). Dieser außergewöhnliche Boom wurde auch durch eine Verlegung des Abfahrtsortes der Kreuzfahrtschiffe von Engelhartszell (stromabwärts von Jochenstein) nach Passau (stromaufwärts von Jochenstein) beeinflusst.

ABBILDUNG 6: **JÄHRLICHE PASSAGIERZAHLEN AUF FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFEN AUF DER DONAU**



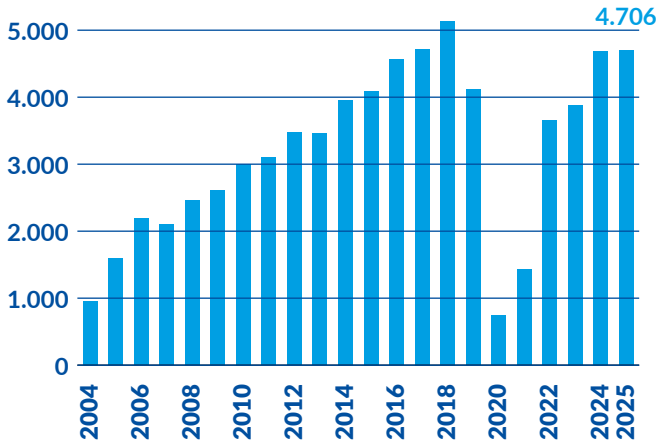
Quellen: Donaukommission, WSV
** Gabčikovo = Grenze Slowakei/Ungarn; Jochenstein = Grenze Deutschland/Österreich*

Anzahl der Schiffsbewegungen

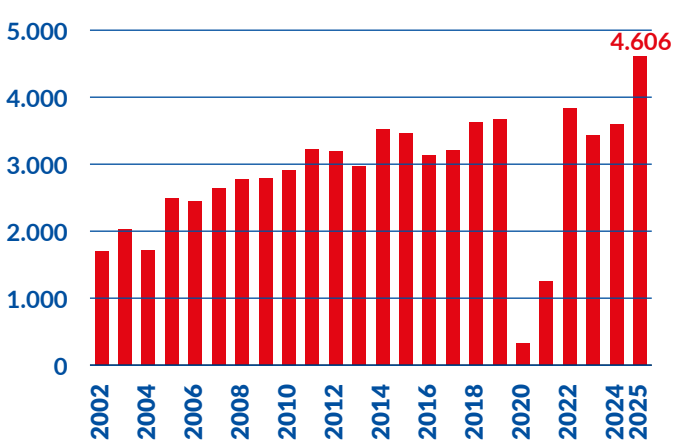
Die folgenden drei Grafiken geben einen Überblick über die Entwicklung der Schiffsbewegungen von Flusskreuzfahrtschiffen auf dem Rhein, der Donau und der Mosel seit 2002/2004. Die Zahlen für den Rhein beziehen sich auf die deutsch-niederländische Grenze, die für die Donau auf den Grenzpunkt zwischen Deutschland und Österreich. Es ist zu beachten, dass die Zahl der Schiffsbewegungen auf der Donau bei Gabčíkovo (slowakisch-ungarische Grenze) höher ist (mit 4.939 Flusskreuzfahrtschiffe im Jahr 2025), die Daten für diese Stelle jedoch erst ab 2013 vorliegen.

ABBILDUNGEN 7, 8 UND 9: **JÄHRLICHE ZAHL VON KREUZFAHRTEN AUF RHEIN, DONAU UND MOSEL ***

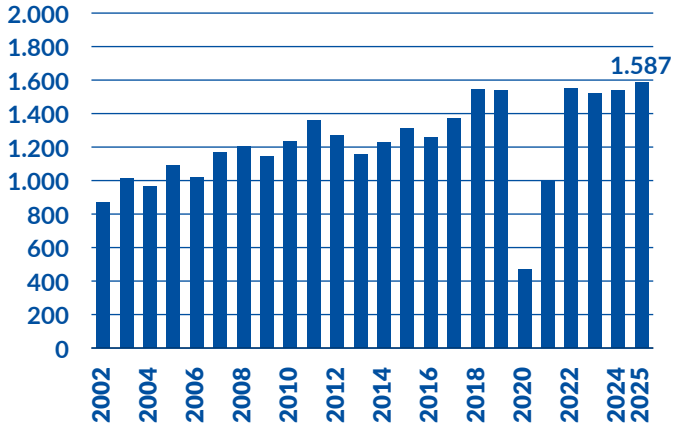
Rhein



Donau



Mosel



Quellen: Rijkswaterstaat, WSV und Moselkommission
** Rhein = niederländisch-deutsche Grenze (Lobith)*
Donau = Obere Donau, österreichisch-deutsche Grenze (Schleuse Jochenstein)
Mosel = Schleuse Koblenz

Niederlande
Rotterdam
Lobith
822.988 4.706
Deutschland
NIEDERRHEIN
Belgien
Bonn
Koblenz
Koblenz
k.A. 1.587
Fankel
k.A. 1.109
MITTELRHEIN
Mosel
Zeltingen
k.A. 1.012
Kanzem
k.A. 328
Luxemburg
Mainz
Main
Saar
Mannheim
Frankreich
Neckar
Main-Donau
-Kanal
Donau
OBERRHEIN
Straßburg
Gambsheim
502.731 3.586
Messstelle
Anzahl der Fahrgäste im Jahr 2025
Anzahl der gezählten Schiffe im Jahr 2025
Basel
Schweiz

Quellen: Rijkswaterstaat, VNF, WSV, Donaukommission und Moselkommission

Kapazitätsauslastung

Die Kapazitätsauslastungsrate der Flusskreuzfahrtschiffe ist ebenfalls ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der Entwicklung des Flusskreuzfahrtsektors, da sie Aufschluss über die Rentabilität des Betriebs gibt. Der Grad der Kapazitätsauslastung von Flusskreuzfahrtschiffen lässt sich nur für die Obere Donau berechnen, da hierfür detaillierte Daten zur Passagierzahl und zur Kapazität der Schiffe in Bezug auf die Passagierplätze erforderlich sind. Die Daten werden von der WSV für die Schleuse Jochenstein (deutsch-österreichische Grenze) bereitgestellt.

Die Kapazitätsauslastung ist definiert als das Verhältnis der Passagierzahlen zur Passagierkapazität der Schiffe, die die Schleuse passiert haben. Sie wird als Jahresdurchschnitt der monatlichen Auslastungsraten in Prozentpunkten berechnet.

Die durchschnittliche Auslastung sank aufgrund der Covid-Pandemie von 64,0% im Jahr 2019 auf 20,6% im Jahr 2020. Es dauerte vier Jahre bis 2024, bis mit einer Auslastung von 66,5% wieder ein ähnlicher Wert wie 2019 erreicht wurde. Seit 2019 wurde der höchste Stand im Jahr 2025 mit einer Auslastung von 74,0% erreicht.

TABELLE 1: **AUSLASTUNG DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, DIE DIE DEUTSCH-ÖSTERREICHISCHE GRENZE AUF DER DONAU PASSIEREN**

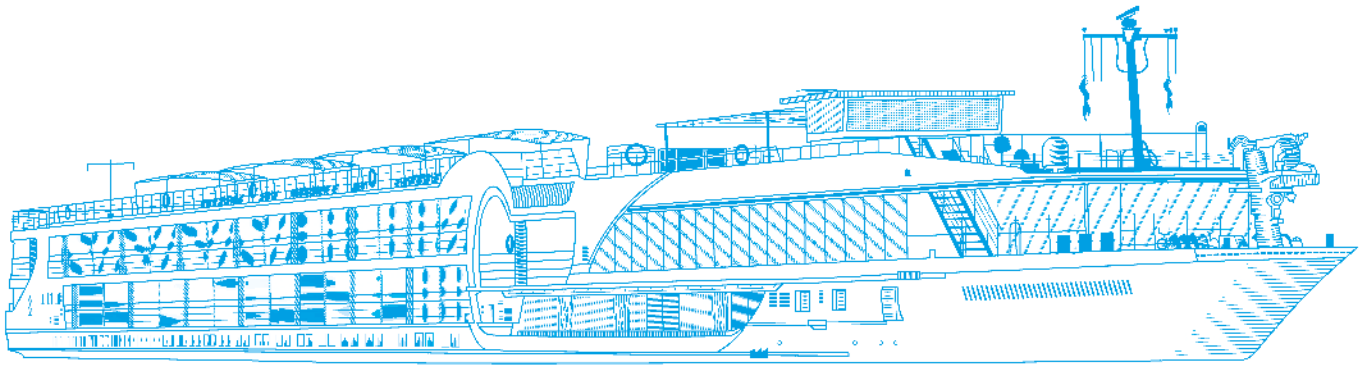
Jahr	Kapazitätsauslastung der Flusskreuzfahrtschiffe
2019	64,0%
2020	20,6%
2021	27,3%
2022	54,6%
2023	55,1%
2024	66,5%
2025	74,0%

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten der WSV

Sava

Der größte Teil des Passagierverkehrs in den Häfen an der Sava und der Kupa konzentriert sich auf den Hafen von Belgrad in Serbien. Seit 2015 ist die Zahl der Passagiere auf Flusskreuzfahrten am Passagierterminal in Belgrad stetig gestiegen, von 60.000 im Jahr 2015 auf 104.000 im Jahr 2019, was das allgemeine Wachstum der Donaukreuzfahrten widerspiegelt. Die meisten Schiffe, die in Belgrad anlegen, verkehren auf der Donau und nehmen wichtige osteuropäische Hauptstädte in ihre Reiserouten auf.

Wie in anderen Regionen wurde auch hier das Passagieraufkommen stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt und sank im Jahr 2020 auf lediglich 561 Passagiere. Seitdem hat sich das Aufkommen stetig erholt und erreichte im Jahr 2025 81.649 Passagiere. Dieses Niveau liegt zwar noch unter dem Höchststand von 2019, übertrifft jedoch die Zahlen aus der Zeit vor 2019 und bestätigt einen positiven Erholungstrend[43].



[43] *Daten zum Passagierverkehr wurden bislang aufgrund fehlender aktueller Erhebungen sowie uneinheitlicher Methoden in den einzelnen Ländern nicht im Detail ausgewertet.*

II FLOTTE
UND NACHFRAGE IM TAGESAUSFLUGSVERKEHR

Daten zur Flotte und Nachfrage im Tagesausflugsverkehr sind nicht in allen europäischen Ländern einheitlich verfügbar, und der Detaillierungsgrad variiert je nach den nationalen Statistiksystemen erheblich. Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen lässt sich für das Jahr 2024 folgender Überblick geben. Detaillierte Daten pro Land sind auch auf der Website der Marktbeobachtung verfügbar.

Detaillierte Daten pro Land sind auch auf der Website der Markt-beobachtung verfügbar. Hierzu auf diesen QR-Code klicken.

TAGESAUSFLUGSFLOTTE

TABELLE 2: **ANZAHL DER TAGESAUSFLUGSSCHIFFE NACH LAND IM JAHR 2024**

Land	2024	Anmerkungen
Rheinstaaten		
Deutschland	1.093	Davon 808 auf Flüssen und Kanälen, 124 auf Seen und 161 kleine Hafenboote
Niederlande	529	Davon 71 Personenfähren und 192 zertifizierte historische Segelpassagierschiffe für die Beförderung von mehr als 12 Personen (sogenannte „Bruine vloot“ – Braune Flotte)[44].
Frankreich	322	
Schweiz	140	
Belgien	59*	*Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2023. Einschließlich 3 Personenfähren
Donaustaaten		
Rumänien	323*	*Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2023
Ungarn	137	
Österreich	31*	*Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2023
Slowakei	13	
Sonstige Länder		
Italien	276*	*Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2023
Polen	109	
Tschechische Republik	92	

Quellen: VNF, WSV, IVR, Bundesamt für Statistik der Schweiz, Donaukommission, Statistisches Amt Slowakei, Verkehrsministerium der Tschechischen Republik, Italienisches Verkehrsministerium, Statistikamt Polen

[44] *Siehe Website des Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (NL)*

NACHFRAGE NACH TAGESAUSFLÜGEN

TABELLE 3: **ANZAHL DER PASSAGIERE** (IN MILLIONEN) **AUF TAGESAUSFLUGSSCHIFFEN NACH LAND IM JAHR 2024**

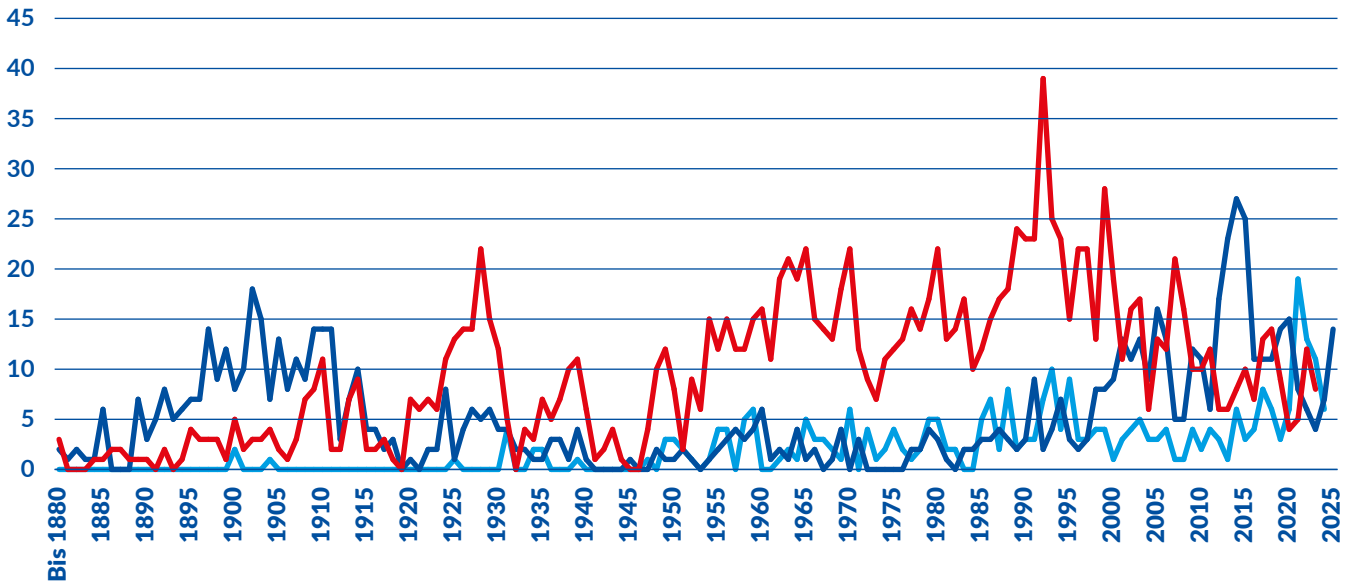
Land	2024 (in Millionen Fahrgäste)	Anmerkungen
Rheinstaaten		
Frankreich	9,2	
Niederlande (Amsterdam)	Ca. 3 pro Jahr	Keine jährliche Aufschlüsselung verfügbar
Schweiz	13,7	Einschließlich der Schweizer Seen. Die in Schiffs-km gemessene Aktivität betrug im Jahr 2024 ca. 2,2 Mio. km)
Donaustaaten		
Ungarn	2,0	Einschließlich Donau und Plattensee
Österreich	0,6	
Slowakei	0,07	
Andere Länder		
Italien	103,3	Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2023. Einschließlich der Lagune von Venedig (88%) + italienische Seen (12%) + Po (<0,1%)
Polen	1,1	

Quellen: VNF, Stadt Amsterdam, Schweizer Bundesamt für Statistik, Donaukommission, Statistisches Amt Slowakei, Italienisches Ministerium für nachhaltige Infrastruktur und Mobilität, Statistikamt Polen

ALTERSSTRUKTUR
DER PASSAGIERFLOTTE AUF DEM RHEIN

Die Passagierflotte unterteilt sich in Passagierfähren, Flusskreuzfahrtschiffe und Tagesausflugsschiffe. Die nachstehende Abbildung zeigt die aktuelle Flotte und ihre Entwicklung im Zeitverlauf. Es ist jedoch zu beachten, dass in diesen Zahlen möglicherweise auch stillgelegte Schiffe enthalten sind und einige der neuesten Schiffe möglicherweise nicht berücksichtigt wurden. Die meisten Personenfähren und Tagesausflugsschiffe (die 69% aller Passagierschiffe auf dem Rhein ausmachen) wurden im 20. Jahrhundert gebaut (mit Spitzenwerten in den 1960er und 1990er Jahren), doch gab es auch im 21.Jahrhundert eine beträchtliche Neubautätigkeit. Die Zahl der Neubauten von Tagesausflugsschiffen in den Rheinstaaten ist seit 2000 rückläufig, während die Zahl der neuen Fähren in den letzten zwei Jahrzehnten gestiegen ist.

ABBILDUNG 10: **INBETRIEBNAHMEJAHRE DER PASSAGIERFLOTTE AUF DEM RHEIN IM ZEITVERLAUF** (ANZAHL DER BINNENSCHIFFE)



Quellen: IVR und Berechnung ZKR, Bačkalov I. et al., Evolution(s) of European Inland Vessel Fleets (2025).
Es ist zu beachten, dass das Baujahr eines Flusskreuzfahrtschiffs und von sechs Tagesausflugsschiffen unbekannt ist. Die Datenbank des IVR erfasst aktive Schiffe, enthält jedoch auch einige inaktive Schiffe, insbesondere solche, die in früheren Jahren in Betrieb genommen wurden.

Die Zahl der Passagierschiffe auf der Donau erreichte 1980 ihren Höchststand (162 Schiffe) und stieg zwischen 2000 und 2017 stetig an. Die Kapazität der Passagierflotte auf der Donau hat im 21..Jahrhundert jedoch noch nicht das Niveau der 1990er Jahre erreicht[45].

[45] *Bačkalov I. et al., Evolution(s) of European Inland Vessel Fleets (2025)*

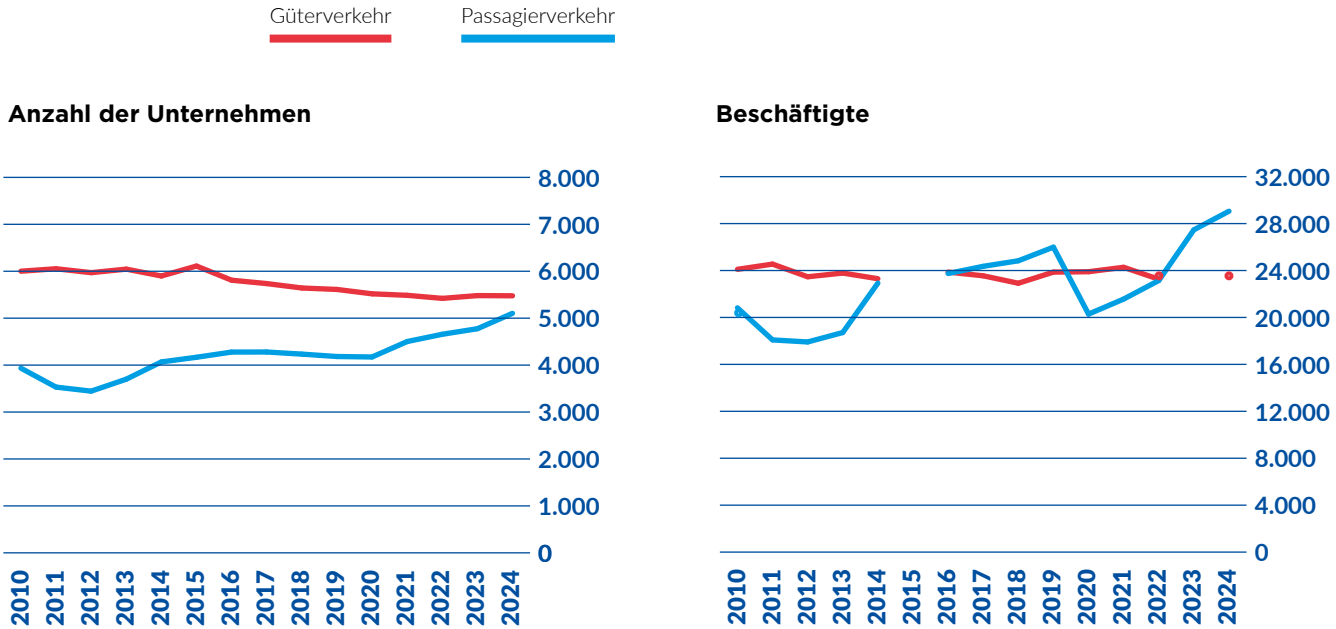
07

UNTERNEHMEN, BESCHÄFTIGUNG, UMSATZ UND PERSONALKOSTEN[46]

- **Im Jahr 2024 waren in Europa (EU-27 plus Bosnien-Herzegowina, Serbien und die Schweiz) 5.477 Binnenschifffahrtsunternehmen im Güterverkehr tätig, von denen 86% in den Rheinstaaten ansässig waren. Allein auf die Niederlande entfielen 3.302 Güterverkehrsunternehmen (60% der Gesamtzahl in Europa und 70% in den Rheinstaaten). Die Zahl der Unternehmen in den Donaustaaten betrug im Jahr 2024 254 (ein Anteil von 4,6%). Die Gesamtzahl der Beschäftigten im Güterverkehr der Binnenschifffahrt lag im Jahr 2024 bei 23.183. Der Anteil der Beschäftigten in den Rheinstaaten betrug 77,2%, in den Donaustaaten 16,8%.**
- **Der Passagierverkehrssektor der Binnenschifffahrt umfasste im Jahr 2024 5.103 Unternehmen, von denen 41,6% in den Rheinstaaten und 10,3% in den Donaustaaten registriert waren. Zwischen 2011 und 2024 verzeichnete die Zahl der Passagierverkehrsunternehmen der Binnenschifffahrt in Europa einen Aufwärtstrend. Die Zahl der Unternehmen lag im Jahr 2024 um 44,5% höher als im Jahr 2011. Die Gesamtzahl der Beschäftigten der Passagierverkehrsunternehmen der Binnenschifffahrt in Europa belief sich im Jahr 2024 auf 29.055.**
- **Der Umsatz im Güterverkehr der Binnenschifffahrt in der EU-27 (plus Schweiz, Bosnien und Herzegowina sowie Serbien) erreichte im Jahr 2024 rund 7,5 Milliarden Euro, nach 7,9 Milliarden Euro im Jahr 2023. 90% dieses Betrags entfielen auf die Rheinstaaten. Im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt stieg der Umsatz im Jahr 2024 auf 4,2 Milliarden Euro (gegenüber 3,1 Milliarden Euro im Jahr 2023) und setzte damit seine Erholung von der Pandemie fort. Auf die Rheinstaaten entfielen 70% des Passagierverkehrsumsatzes.**

[46] Das Thema des Personalmangels wurde im Themenbericht 2023 zum Arbeitsmarkt, der auf der Website „Marktbeobachtung" der ZKR verfügbar ist, weiter analysiert und vertieft

ABBILDUNGEN 1 UND 2: **ENTWICKLUNG DER ANZAHL DER UNTERNEHMEN UND DER BESCHÄFTIGTEN IM GÜTER- UND PASSAGIERVERKEHR IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA**



Quellen: Die Daten sind teilweise geschätzt.
Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] bis 2020 und [sbs_sc_ovw] ab 2021. Luxemburg wurde aufgrund der geringen Zuverlässigkeit der Daten herausgenommen.

UNTERNEHMEN
UND BESCHÄFTIGUNG IM GÜTERVERKEHR

Wichtigste Trends auf dem Arbeitsmarkt der Binnenschifffahrt: Viele Binnenschifffahrtsunternehmen haben weiterhin Schwierigkeiten, qualifizierte Besatzungsmitglieder zu gewinnen und zu halten. Arbeitskräftemangel, eine alternde Belegschaft, Herausforderungen bei der Gewinnung von Nachwuchskräften, steigende Ausbildungs- und Zertifizierungsanforderungen sowie steigende Personalkosten bleiben wichtige strukturelle Probleme, die die Wettbewerbsfähigkeit und die langfristige Entwicklung des Sektors beeinträchtigen.

Laut Eurostat-Zahlen waren im Jahr 2024 in Europa (EU-27 sowie Bosnien-Herzegowina, Serbien und die Schweiz) 5.477 Güterverkehrsunternehmen in der Binnenschifffahrts tätig[47]. Davon waren rund 86% (4.730 in absoluten Zahlen) in den Rheinstaaten registriert[48]. Allein in den Niederlanden gab es 3.302 Güterverkehrsunternehmen in der Binnenschifffahrt, was 60% der Gesamtzahl in Europa und 70% der Zahl in den Rheinstaaten entspricht. Seit 2011 ist die Zahl der Güterverkehrsunternehmen in der Binnenschifffahrt in Europa leicht rückläufig (siehe Abbildung 1). Die Zahl der Unternehmen lag 2024 um 9,5% unter dem Wert von 2011.

Die Zahl der Unternehmen in den Donaustaaten ist relativ gering (254[49], was einem Anteil von 4,6% entspricht), verglichen mit dem Anteil der Donau an der gesamten Verkehrsleistung auf den Binnenwasserstraßen der EU-27 (14%)[50]. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Unternehmen in der Donauregion aus historischen Gründen im Durchschnitt größer sind. Viele Unternehmen in der Donauregion sind ehemalige große staatliche Unternehmen. Die durchschnittliche Größe der Unternehmen in der Rheinregion ist sehr gering, da es sich bei vielen von ihnen – insbesondere im Trockengütersegment in den Niederlanden, Frankreich und Belgien – um Familienunternehmen mit nur einem oder zwei Schiffen handelt.

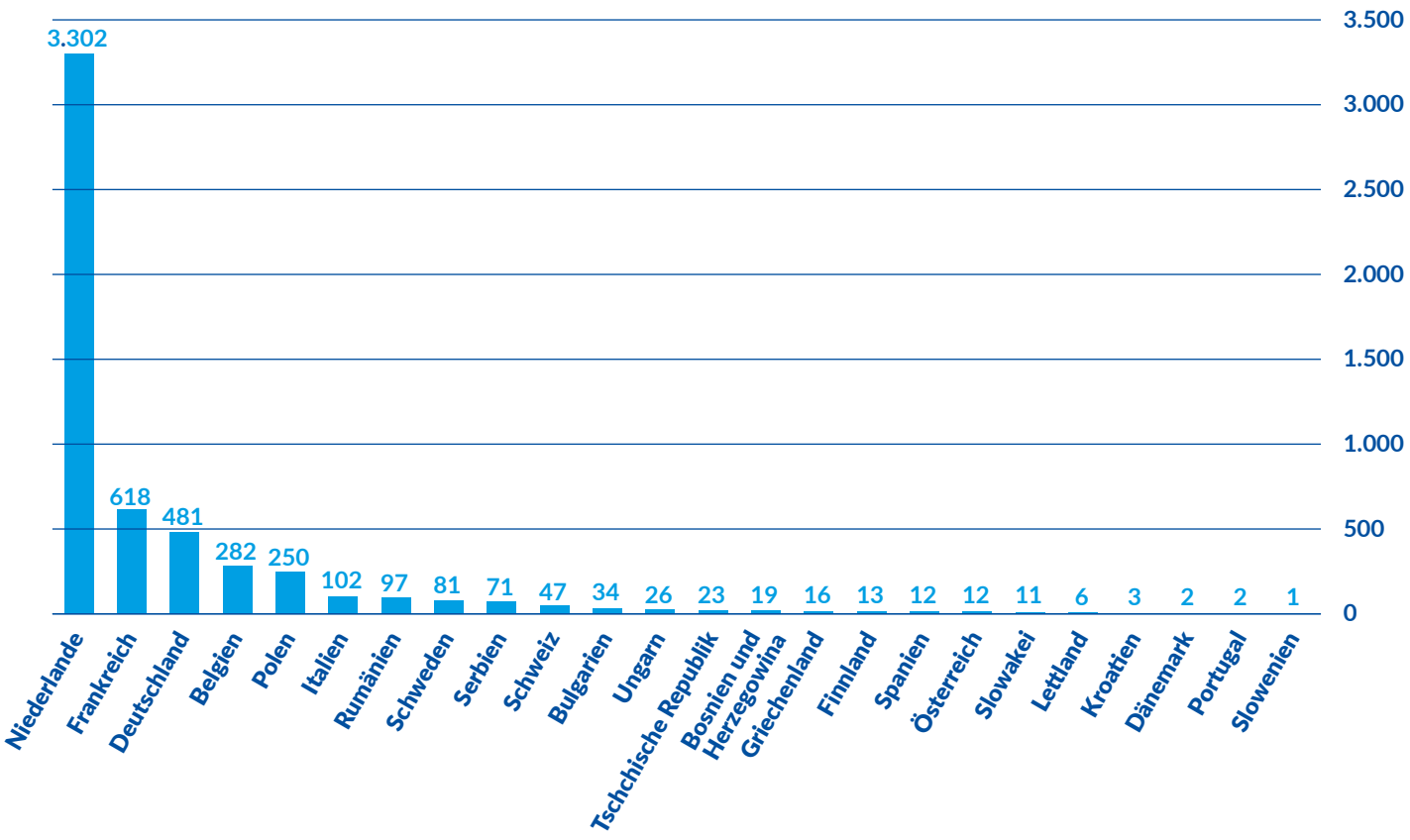
TABELLE 1: **DURCHSCHNITTLICHE ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN PRO BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN IN DEN RHEINSTAATEN** (FRACHTSCHIFFFAHRT)

Belgien	**1,9**
Niederlande	**2,8**
Frankreich	**3,3**
Deutschland	**11,0**
Schweiz	**20,4**
Rheinstaaten insgesamt	**3,8**

Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] und [sbs_sc_ovw]

[47] Die neuesten Eurostat-Zahlen zur Gesamtzahl der Unternehmen im Güterverkehrssektor [sbs_sc_ovw] liegen für das Jahr 2024 vor.
[48] Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich, Schweiz und Luxemburg
[49] Österreich, Kroatien, Ungarn, die Slowakei, Serbien, Bulgarien und Rumänien.
[50] Werte für 2024

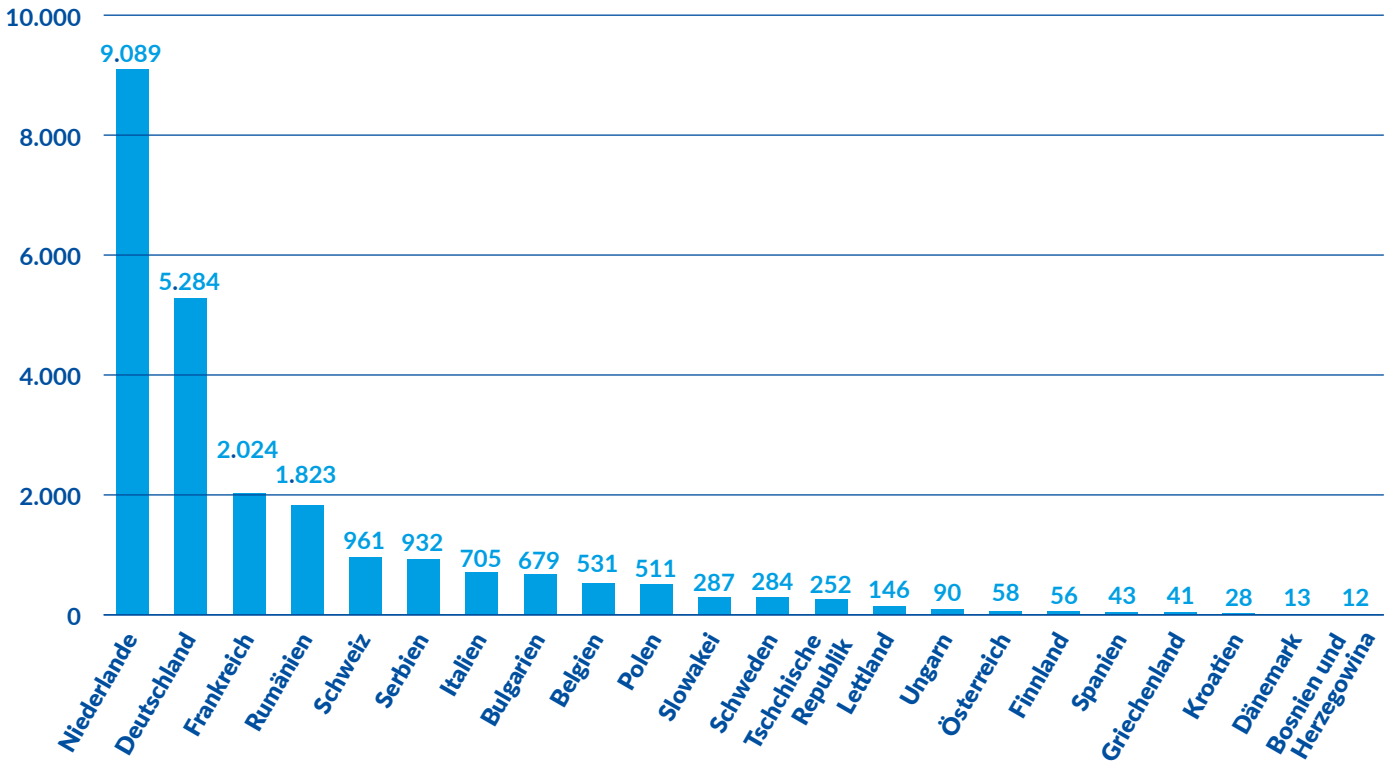
ABBILDUNG 3: **ANZAHL DER UNTERNEHMEN IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA IM JAHR 2024 ***



Quellen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] und [sbs_sc_ovw]
** Die Daten für Belgien beziehen sich auf das Jahr 2023. Luxemburg wurde aufgrund der geringen Zuverlässigkeit der Daten entfernt. Einzelangaben für Irland liegen aus Gründen der Vertraulichkeit nicht vor. Bei Italien und Polen ist die im Verhältnis zum Gütervolumen hohe Anzahl an Unternehmen auf die Struktur des Binnenschifffahrtssektors zurückzuführen. In beiden Ländern handelt es sich bei der Mehrheit der Unternehmen um Kleinstunternehmen.*

Die Zahl der Beschäftigten im Güterverkehr der Binnenschifffahrt umfasst Selbstständige, mithelfende Familienangehörige und Angestellte. Die Gesamtzahl dieser Variablen belief sich im Jahr 2024 (EU-27 sowie Bosnien-Herzegowina, Serbien und die Schweiz) auf 23.183. Der Anteil der Beschäftigten in den Rheinstaaten betrug 77,2%, der Anteil der Beschäftigten in den Donauanliegerstaaten 16,8% und der Anteil der Beschäftigten in Unternehmen in Ländern außerhalb der Rhein- und Donauregionen 6%. Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl war zwischen 2011 und 2024 leicht rückläufig. Der Rückgang zwischen diesen Jahren betrug -5,6%.

ABBILDUNG 4: **ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA IM JAHR 2024 ***



Quellen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] und [sbs_sc_ovw]

** Die Daten für Dänemark beziehen sich auf das Jahr 2023. Die Daten für Frankreich beziehen sich auf das Jahr 2022. Die Daten für Österreich beziehen sich auf das Jahr 2021. Luxemburg wurde aufgrund der geringen Zuverlässigkeit der Daten entfernt. Einzelangaben für Irland, Portugal und Slowenien liegen aus Gründen der Vertraulichkeit nicht vor. Für Italien und Polen siehe die Anmerkung zu Abbildung 3.*

Es ist festzustellen, dass Deutschland mehr als doppelt so viele Beschäftigte im Güterverkehr der Binnenschifffahrt hat wie Frankreich, während Frankreich eine höhere Anzahl an Unternehmen aufweist. Diese Daten spiegeln die im Vergleich zu deutschen Unternehmen geringere durchschnittliche Unternehmensgröße in Frankreich wider. Französische Unternehmen beschäftigten im Jahr 2024 3,3 Personen pro Unternehmen, verglichen mit 11,0 Beschäftigten pro Unternehmen in Deutschland.

Es ist zu beachten, dass die von nationalen Arbeitsmarktinstitutionen oder anderen nationalen Ämtern erhobenen Zahlen aufgrund unterschiedlicher statistischer Arbeitsmarktkonzepte erheblich von den Zahlen von Eurostat abweichen können. Für länderübergreifende Vergleiche wird Eurostat als bevorzugte Quelle herangezogen, da die Daten länderübergreifend harmonisiert und somit vergleichbar sind.

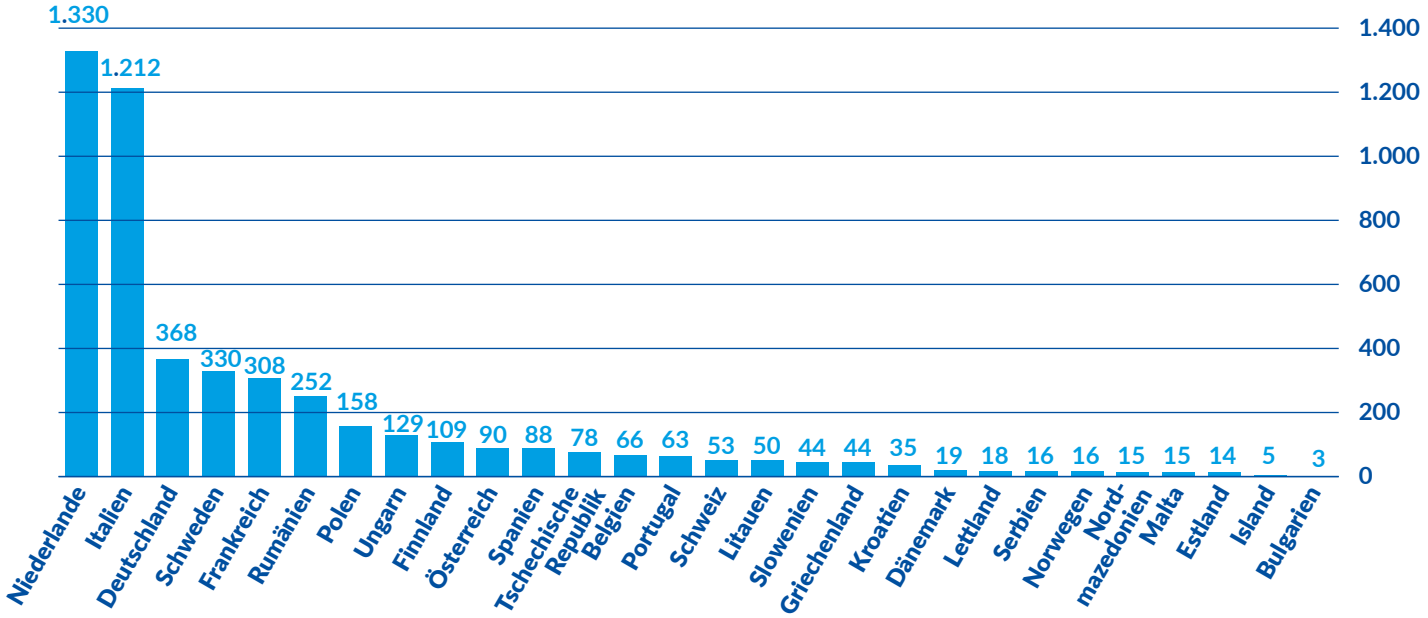
UNTERNEHMEN
UND BESCHÄFTIGUNG IM PASSAGIERVERKEHR

Die Zahl der Passagierverkehrsunternehmen der Binnenschifffahrt in Europa (EU-27 sowie Island, Norwegen, Nordmazedonien, Serbien und die Schweiz) belief sich im Jahr 2024 auf 5.103. Die geografische Verteilung zeigt, dass 41,6% in den Rheinstaaten registriert sind, während der Anteil der in den Donaustaaten registrierten Unternehmen bei 10,3% liegt. Im Gegensatz zum Güterverkehr der Binnenschifffahrt haben die südeuropäischen Länder einen etwas höheren Anteil an den Passagierverkehrsunternehmen (27,9% im Jahr 2024). Darüber hinaus entfielen im Jahr 2024 9,4% aller Passagierverkehrsunternehmen auf die skandinavischen Länder.

Zwischen 2011 und 2024 verzeichnete die Zahl der Passagierverkehrsunternehmen der Binnenschifffahrt in Europa einen relativ stetigen Aufwärtstrend (siehe Abbildung 1). Infolgedessen lag die Zahl der Unternehmen im Jahr 2024 um 44,5% höher als im Jahr 2011.

Die drei Länder mit der höchsten Anzahl an Unternehmen sind die Niederlande, Italien und Deutschland. Gemessen an der Anzahl der Unternehmen liegt die Schweiz im Mittelfeld der europäischen Länder. Wie unten zu sehen ist, belegt die Schweiz jedoch Platz 3, wenn es um die Beschäftigung im Passagierverkehr geht. Der Grund für diese Abweichung liegt darin, dass in der Schweiz viele Flusskreuzfahrtunternehmen ansässig sind, die eine höhere Anzahl an Beschäftigten haben als andere Arten von Unternehmen im Passagierverkehr.

ABBILDUNG 5: **ANZAHL DER PASSAGIERVERKEHRSUNTERNEHMEN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA IM JAHR 2024 ***



Quelle: Eurostat [sbs_sc_ovw]

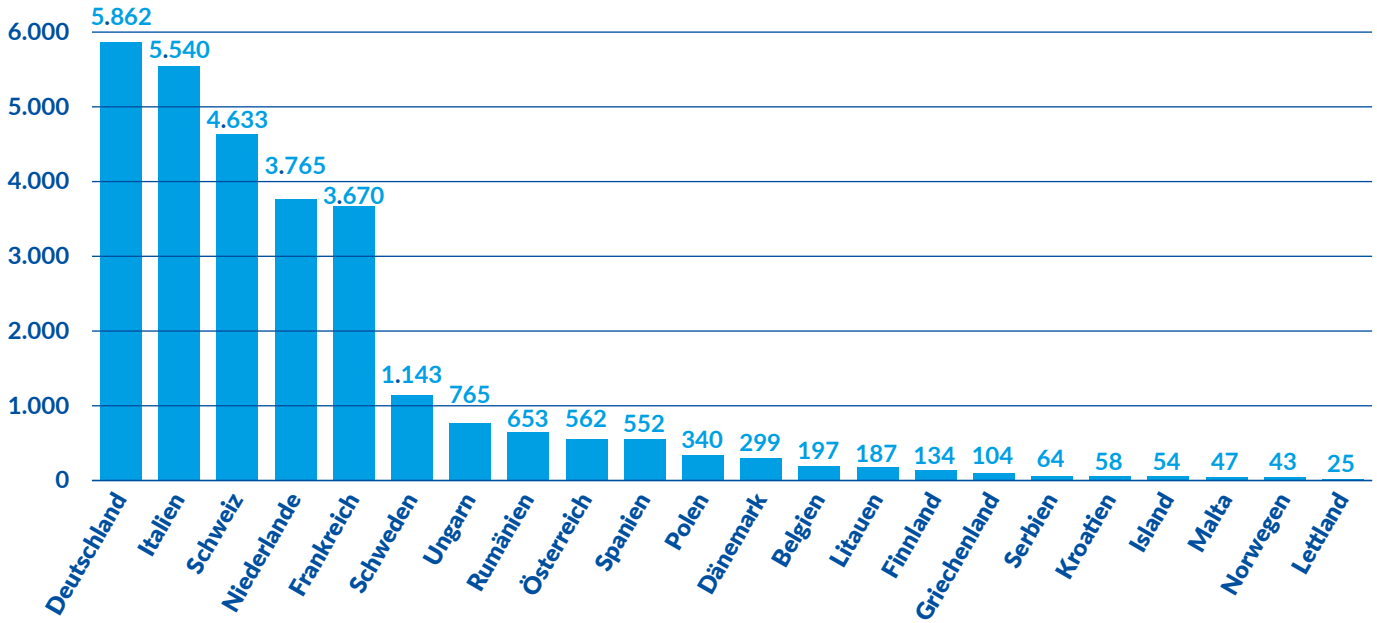
** Die Daten für Belgien beziehen sich auf das Jahr 2023. Die Daten für Serbien und Bulgarien beziehen sich auf das Jahr 2022. Luxemburg wurde aufgrund der geringen Zuverlässigkeit der Daten entfernt. Einzelangaben für Slowakei und Bosnien und Herzegowina liegen aus Gründen der Vertraulichkeit nicht vor. Bei Polen ist die hohe Anzahl an Unternehmen durch die Struktur des Binnenschifffahrtssektors bedingt. Siehe vorherige Anmerkungen.*

Die Gesamtzahl der Beschäftigten im europäischen Passagierverkehr der Binnenschifffahrt belief sich im Jahr 2024 auf 29.055 (EU-27 sowie Island, Norwegen, Nordmazedonien, Serbien und die Schweiz). Die Entwicklung in den Jahren 2020–2023 zeigt die Auswirkungen der Covid-Pandemie und eine Erholung davon (siehe Abbildung 2). Somit kehrte die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2024 zu ihrem Aufwärtstrend zurück, der für den Zeitraum 2010–2024 zu beobachten ist.

Was die Anzahl der Unternehmen betrifft, liegen die Niederlande auf der Spitzenposition. Bei der Zahl der Beschäftigten belegt dieses Land jedoch nur den vierten Platz. Der Grund dafür ist, dass es in den Niederlanden viele Anbieter von Tagesausflügen in Städten wie Amsterdam gibt. Diese Anbieter sind meist klein, im Vergleich zu den großen Flusskreuzfahrtunternehmen, die häufig in der Schweiz oder in Deutschland ansässig sind.

Bei der Beschäftigung liegen Deutschland und Italien vor der Schweiz und die Niederlande an der Spitze. Rund 55% aller Beschäftigten im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt sind in einem dieser drei Länder tätig. Die Beschäftigung im Passagierverkehrssektor ist in diesen Ländern relativ hoch, was auf ihre zahlreichen Seen (und im Falle Deutschlands auf die Flüsse) sowie auf die vielen Flusskreuzfahrtunternehmen in Deutschland und der Schweiz zurückzuführen ist.

ABBILDUNG 6: **ANZAHL DER BESCHÄFTIGTEN IM PASSAGIERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA IM JAHR 2024 ***



Quelle: Eurostat [sbs_sc_ovw]

** Die Daten für Österreich beziehen sich auf das Jahr 2021. Die Daten für Serbien beziehen sich auf das Jahr 2022. Die Daten für Dänemark beziehen sich auf das Jahr 2023. Einzelangaben für Bulgarien, die Tschechische Republik, Estland, Portugal, Slowenien, Slowakei sowie Bosnien und Herzegowina liegen aus Gründen der Vertraulichkeit nicht vor.*

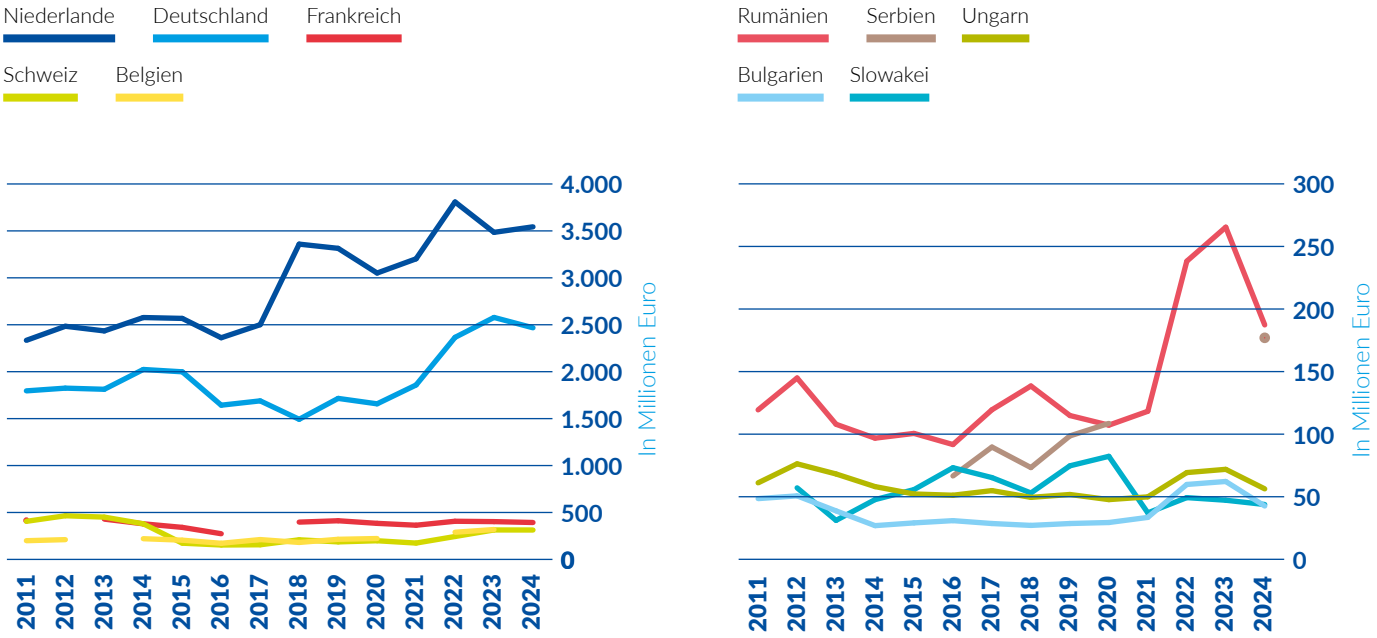
Etwa 62% aller Beschäftigten im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt in der EU sind in den Rheinstaaten tätig. Der Anteil der Donaustaaten beträgt 7%, der der südeuropäischen Länder 22% und der der skandinavischen Länder 6%.

UMSATZ
IM GÜTER- UND PASSAGIERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT

UMSATZ IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT

Im Jahr 2024 verzeichneten die Güterverkehrsunternehmen der Binnenschifffahrt in der EU-27 (plus Schweiz, Bosnien und Herzegowina und Serbien) einen Umsatz von rund 7,5 Milliarden Euro[51], verglichen mit 7,9 Milliarden Euro in den Jahren 2023 und 2022. Auf die Rheinstaaten entfielen rund 6,7 Milliarden Euro (90% des Umsatzes in der EU-27 plus Schweiz, Bosnien und Herzegowina und Serbien). Für Deutschland ist seit 2018 ein Aufwärtstrend zu beobachten.

ABBILDUNG 7: **JÄHRLICHER UMSATZ IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN** (IN MILLIONEN EURO) *



Quellen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [sbs_sc_ovw], CBS (NL) für Daten vor 2021, Eidgenössische Steuerverwaltung (FTA-CH) für Daten vor 2021, Schätzung der ZKR basierend auf Eurostat-Daten für Frankreich für 2019. Für die Schweiz und die Niederlande ist ab 2021 ein Bruch in den Daten zu beobachten. Dies ist auf die Verwendung von Eurostat-Zahlen ab 2021 zurückzuführen, die aus einer neuen Datenbank [sbs_sc_ovw] stammen. In der früheren Eurostat-Datenbank [sbs_na_1a_se_r2] fehlten für diese beiden Länder Umsatzdaten, weshalb für die Jahre vor 2021 nationale Datenbanken von CBS und FTA herangezogen wurden.

** Der Wert für niederländische Unternehmen für Daten bis einschließlich 2020 ist eine Schätzung auf der Grundlage von Nettoumsatzdaten für den gesamten Binnenschifffahrtssektor in den Niederlanden. Die Werte für die Schweizer Unternehmen für die Daten bis einschließlich 2020 wurden gemäß dem jährlichen Durchschnittskurs in Euro umgerechnet.*

[51] *Diese Zahl beinhaltet den Umsatz für Serbien (168 Millionen Euro).*

TABELLE 2: **UMSATZ IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN** (IN MILLIONEN EURO)

	2022	2023	2024
Niederländische Unternehmen	3.808	3.484	3.543
Deutsche Unternehmen	2.366	2.578	2.468
Französische Unternehmen	407	403	393
Belgische Unternehmen	290	318	318
Schweizer Unternehmen	244	314	313
Rheinstaaten *	**7.115**	**7.097**	**7.035**

Quelle: Eurostat [sbs_sc_ovw]
** Die Daten für Belgien im Jahr 2024 beziehen sich auf das Jahr 2023.*

Der geschätzte Umsatz der in den Donaustaaten registrierten Güterverkehrsunternehmen in der Binnenschifffahrt belief sich im Jahr 2023 auf 584 Millionen Euro und im Jahr 2024 auf 527 Millionen Euro. Dabei fehlen die Daten für Serbien für die Jahre 2022 und 2023 sowie die Daten für Österreich für das Jahr 2022, 2023 und 2024.

TABELLE 3: **UMSATZ IM GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN DONAUSTAATEN** (IN MILLIONEN EURO)

	2022	2023	2024
Rumänische Unternehmen	238	265	187
Serbische Unternehmen*	109	109	168
Ungarische Unternehmen	69	72	56
Bulgarische Unternehmen	60	62	43
Slowakische Unternehmen	49	47	44
Österreichische Unternehmen*	27	27	28
Kroatische Unternehmen*	3	2	2
Donaustaaten *	**555**	**584**	**528**

Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [sbs_sc_ovw]
** Die Daten für Serbien für die Jahre 2022 und 2023 beziehen sich auf das Jahr 2020, die Daten für Österreich für die Jahre 2022 und 2023 beziehen sich auf das Jahr 2021.*

In den europäischen Regionen außerhalb des Rhein- und Donauraums sind die Länder mit dem höchsten Umsatz[52]: Italien (76 Millionen Euro), Polen (47 Millionen Euro), Schweden (27 Millionen Euro) und die Tschechische Republik (23 Millionen Euro).

[52] *Alle Werte für 2024*

UMSATZ IM PASSAGIERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT

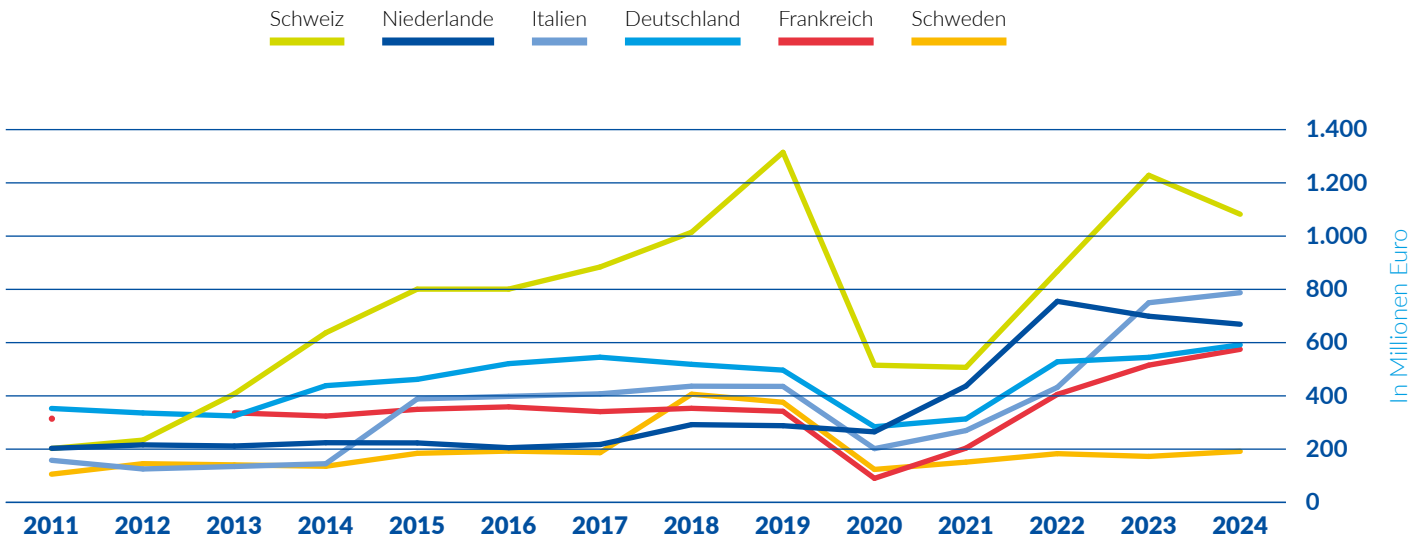
Der Umsatz der Passagierverkehrsunternehmen in der Binnenschifffart der EU (plus Schweiz, Norwegen, Island, Nordmazedonien und Serbien) belief sich im Jahr 2024 auf rund 4,2 Milliarden Euro, gegenüber 3,1 Milliarden Euro im Jahr 2023 und 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2022.

Die Rheinstaaten[53] erzielten dabei im Jahr 2024 rund 3,0 Milliarden Euro, was einem Anteil von 70% am Gesamtumsatz des Passagierverkehrs der Binnenschifffahrt in Europa entspricht.

Es ist zu beachten, dass die folgenden Umsatzzahlen die Umsätze aller Passagiermarktsegmente umfassen (Tagesausflüge auf Flüssen, Tagesausflüge auf Seen, Flusskreuzfahrten oder Fährverkehr). Bei einigen Ländern basieren die Umsatzzahlen fast ausschließlich auf Flusskreuzfahrten oder Tagesausflügen oder auf beiden Aktivitäten.

Die Kurven für den Umsatz im Passagierverkehr in der Binnenschifffahrt spiegeln eine starke Erholung wider, die in den Jahren 2022 und 2023 nach der Covid-19-Pandemie stattfand. Die in diesen Jahren erreichten Umsatzwerte liegen oft über dem Niveau vor der Pandemie.

ABBILDUNG 8: **JAHRESUMSATZ IM PASSAGIERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN WICHTIGSTEN STAATEN** (IN MILLIONEN EURO) *



Quellen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] bis 2020, [sbs_sc_ovw] ab 2021, CBS (NL) für Daten vor 2021, FTA (CH) für Daten vor 2021 und Schätzung der ZKR basierend auf Eurostat-Daten nur für Frankreich für das Jahr 2019. Für die Schweiz und die Niederlande siehe die Anmerkungen unter Grafik 7. Für viele Länder lagen bis 2020 keine Daten vor.

[53] *Ohne Luxemburg, da keine zuverlässigen Daten vorliegen.*

TABELLE 4: **UMSATZ IM PASSAGIERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN** (IN MILLIONEN EURO)

	2022	2023	2024
Schweizerische Unternehmen	868 (e)	1.229 (e)	1.082
Niederländische Unternehmen	755	699	669
Deutsche Unternehmen	528	545	592
Französische Unternehmen	406	515	575
Belgische Unternehmen	17	31	34
Rheinstaaten	**2.574 ***	**3.019 ***	**2.952**

Quelle: Eurostat [sbs_sc_ovw]
** Enthält eine Schätzung für die Schweiz, da für die Jahre 2022 und 2023 keine Daten vorlagen.*
(e) = Schätzung

Für Unternehmen in den Donaustaaten weisen die vorliegenden Daten[54] deutlich niedrigere Werte auf als in den Rheinstaaten. Für einige Jahre und Länder liegen keine Daten vor. Dies deutet oft auf eine sehr geringe wirtschaftliche Aktivität einer Branche hin, sodass die Datenmengen (aus Gründen der Vertraulichkeit) nicht groß genug sind, um veröffentlicht zu werden.

Die generell niedrigen Werte der Donaustaaten hinsichtlich des Umsatzes im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt lassen nicht grundsätzlich auf geringe Passagierzahlen auf der Donau schließen. Vielmehr deutet dies auf eine Kombination von Faktoren hin, wie beispielsweise die Tatsache, dass die meisten Flusskreuzfahrten auf der Donau von Unternehmen mit Sitz in den Rheinstaaten durchgeführt werden. In diesem Fall wird der Umsatz in den Rheinstaaten und nicht in den Donaustaaten erfasst. Darüber hinaus kann der Umsatz in den Donaustaaten aufgrund des niedrigen Lohnniveaus in diesen Ländern sehr gering sein. Niedrigere Löhne und damit geringere Personalkosten bedeuten niedrigere Gesamtkosten, insbesondere im Passagierverkehr, der recht arbeitsintensiv ist. Niedrigere Gesamtkosten führen wiederum zu einem niedrigeren Preisniveau und damit auch zu geringeren Umsatzzahlen.

[54] Für mehrere Donaustaaten fehlen aus Gründen der Vertraulichkeit Umsatzdaten in der SBS-Datenbank von Eurostat. Außerdem erreichten die Umsatzzahlen niedrige Werte und konnten daher nicht dargestellt werden.

TABELLE 5: **UMSATZ IM PASSAGIERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN DONAUSTAATEN** (IN MILLIONEN EURO)

	2022	2023	2024
Österreichische Unternehmen	76 (e)	95 (e)	88
Ungarische Unternehmen	31	40	43
Rumänische Unternehmen	20	22	23
Slowakische Unternehmen	14 (e)	14 (e)	13
Serbische Unternehmen	3	3 (e)	3 (e)
Kroatische Unternehmen	2	3	3 (e)
Donaustaaten *	**147**	**178**	**173**

Quelle: Eurostat [sbs_sc_ovw]
** Einschließlich Schätzungen für Österreich und die Slowakei für die Jahre 2022 und 2023. Die Daten für Serbien für die Jahre 2023 und 2024 beziehen sich auf das Jahr 2022, und die Daten für Kroatien für das Jahr 2024 beziehen sich auf das Jahr 2023.*
(e) = Schätzung

Zwei Länder in Europa außerhalb der Rhein- und Donauregion mit einem beträchtlichen Umsatz im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt sind Italien (788 Millionen Euro im Jahr 2024) und Schweden (192 Millionen Euro im Jahr 2024). Es ist anzumerken, dass der Umsatz in Italien fast ausschließlich durch Tagesausflüge auf Seen und durch den Passagierverkehr in Venedig generiert wird.

KD
KD Köln-Düsseldorfer
STOLZENFELS
SUBWAY
www.k-d.com
KD Köln-Düsseldorfer

08

PERSPEKTIVEN FÜR DIE GÜTER-BEFÖRDERUNG UND DEN PASSAGIERVERKEHR IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

- **Die Aussichten für das Segment Eisenerz und Stahl haben sich kurzfristig leicht verbessert, da sich die Stahlnachfrage stabilisiert und für 2026 eine Erholung des scheinbaren Stahlverbrauchs erwartet wird. Gestützt durch bessere Aussichten für den Bau- und den Automobilsektor wird für den Eisenerztransport auf dem Rhein in den Jahren 2026–2027 eine moderate Erholung prognostiziert. Demgegenüber sind die Aussichten für Mineralölprodukte negativ, da Niedrigwasser, eine schwächere Heizölnachfrage, geringere Anreize zur Bevorratung und die langfristige Energiewende die Transportnachfrage voraussichtlich dämpfen werden.**
- **Landwirtschaftliche Erzeugnisse profitierten im Jahr 2025 von guten Ernten und einer starken Exportnachfrage. Im Gegensatz dazu dürfte die Lage im Chemiesektor aufgrund schwacher Nachfrage, hoher Energiekosten und des globalen Wettbewerbs kurzfristig weiterhin schwierig bleiben. Die Produktion der Chemieindustrie in der EU-27 ging im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024 um -2,4% zurück. Der Containertransport sieht sich weiterhin mit Herausforderungen durch Niedrigwasser, geopolitischen Spannungen und logistischen Ineffizienzen konfrontiert, sodass nur ein moderates Wachstum erwartet wird, das langsamer verläuft als in der Vergangenheit.**
- **Langfristig deuten die Produktionsprognosen auf einen Rückgang der Produktion von Erdölprodukten, Kohle und Stahl in den Rheinstaaten hin, während die chemische Produktion und der internationale Handel voraussichtlich wachsen und die Transportnachfrage stützen werden. Der Containertransport dürfte langfristig vom Wachstum des Welthandels profitieren.**

KURZFRISTIGE
PERSPEKTIVEN FÜR DIE MÄRKTE DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN

STAHL UND EISENERZ

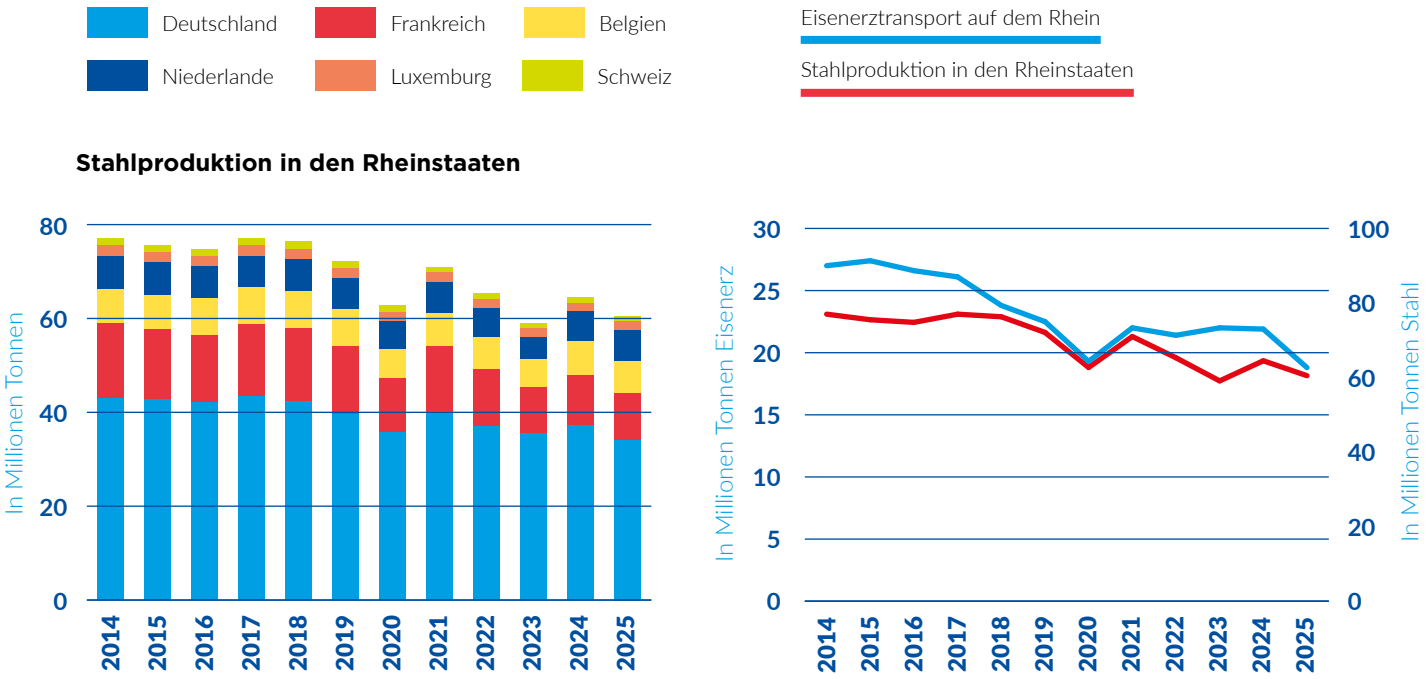
Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Verkehrsträger für Rohstoffe und Endprodukte der Stahlindustrie. In der deutschen Stahlindustrie (dem größten Stahlproduzenten der EU) beispielsweise hat die Binnenschifffahrt laut der Wirtschaftsvereinigung Stahl einen Marktanteil von etwa 32% an allen Logistikaktivitäten. Dieser Marktanteil stieg in den Jahren 2023 und 2024 leicht an, zeigt jedoch seit 2011 eine relativ konstante Entwicklung und schwankt um die 30-Prozent-Marke.

Auf dem gesamten Rhein entfallen 16,5% des gesamten Güterverkehrs auf die Stahlproduktion (Eisenerz, Kokskohle, Metalle, Metallprodukte)[55]. Für den traditionellen Rhein liegt dieser Anteil bei rund 30%, wenn man den geschätzten Anteil an Stahlschrott hinzurechnet. Auf der Donau ist der Anteil sogar noch höher und beträgt für die Mittlere Donau 40%.

Der Transport von Eisenerz auf dem Rhein folgt im Allgemeinen einem ähnlichen Trend wie die Stahlproduktion, trotz einer geringfügigen Abweichung im Jahr 2023, die auf eine Auffüllung der Eisenerzlager zurückzuführen ist.

[55] *Ohne Stahlschrott*

ABBILDUNGEN 1 UND 2: **STAHLPRODUKTION IN DEN RHEINSTAATEN UND EISENERZTRANSPORT AUF DEM GESAMTEN RHEIN**



Quellen: Eurofer, Destatis, Rijkswaterstaat, Berechnung ZKR
Schweiz: Schätzung.

Um die Einflussfaktoren für den Eisenerztransport auf dem Rhein zu ermitteln, wurde ein statistisches Regressionsmodell entwickelt, das auf monatlichen Daten zum Eisenerztransport auf dem traditionellen Rhein vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2025 basiert. Die Ergebnisse zeigen, dass rund 75% der Datenbewegungen[56] beim Eisenerztransport durch nur vier Einfluss- bzw. Erklärungsfaktoren erklärt werden, wie in den folgenden Infografiken gezeigt wird:

[56] *Der bereinigte Bestimmungskoeffizient des Modells beträgt 0,75.*

ABBILDUNG 1: FAKTOREN, DIE SICH AUF DEN TRANSPORT VON EISENERZ AUSWIRKEN

WASSERSTAND
DUISBURG-RUHRORT

WASSER-STAND → TRANSPORT-MENGE

AUSWIRKUNG

500 → 480 cm	300 → 280 cm	200 → 180 cm
-10,5%	-23,2%	-47,5%

Steigende Verluste während Niedrigwasserperioden

GASÖLPREIS

GASÖL-PREIS → TRANSPORT-MENGE

AUSWIRKUNG

Der Transport von Eisenerz ist aufgrund des Einsatzes von Schubverbänden sehr energieintensiv

+ 1 Dieselpreisresiduen, Einheit → -0,54 Transport-menge

STAHLPRODUKTION
IN DEUTSCHLAND

STAHL-PRODUKTION
LAGER-KAPAZITÄT
→ TRANSPORT-MENGE

AUSWIRKUNG

Da die Lagerkapazitäten der Stahlwerke begrenzt sind, folgt der Transport fast unmittelbar auf die Produktion desselben Monats. Ein Rückgang der Stahlproduktion hätte den umgekehrten Effekt auf die Transportmengen.

+ 1% Stahl-produktion → +0,68% Transport-menge

STRUKTURELLE VERÄNDERUNG
KRISE VON 2008/2009

STRUKTURELLER RÜCKGANG → TRANSPORT-MENGE

AUSWIRKUNG

Transportmengen lagen durchweg unter dem Vorkrisenniveau

-25,5% Geschätzte Auswirkung auf Transportmengen

TABELLE 1: **ERKLÄRUNGSVARIABLEN FÜR DEN EISENERZTRANSPORT AUF DEM RHEIN – ERGEBNISSE EINES STATISTISCHEN MODELLS** (AUF DER GRUNDLAGE VON DATEN FÜR DEN ZEITRAUM JANUAR 2000 BIS DEZEMBER 2025)

Erklärungsvariable	Einflusskoeffizient	t-Statistik *	Konfidenzniveau**
LN (deutsche Stahlproduktion)	+0,679	+10,87	99%
Wasserstand Duisburg-Ruhrort (Kehrwert)	-19,607	-2,06	95%
Finanzkrise 2008/2009	-0,189	-7,17	99%
Kraftstoffpreis (Diesel)	-0,536	-5,50	99%
Konstant	+2,334	+4,45	99%

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Daten von Destatis, Daten der WSV, bereitgestellt von der BfG.
** Die t-Statistiken werden mit dem NEWEY-WEST-Verfahren berechnet, wodurch sie robust gegenüber Autokorrelation und Heteroskedastizität sind. Je höher der Wert der t-Statistik ist, desto größer ist die statistische Signifikanz.*
*** Dieser Wert steht im Zusammenhang mit der t-Statistik und gibt an, mit welcher Wahrscheinlichkeit das Ergebnis für eine erklärende Variable zuverlässig ist und nicht auf Zufall zurückzuführen ist.*

Basierend auf dieser Tabelle können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden. Im Zeitraum von 2000 bis 2025 folgte auf einen Anstieg der Stahlproduktion um +1% ein Anstieg des Eisenerztransports um +0,679% (im Durchschnitt)[57].

Die Schätzung des Koeffizienten für den Wasserstand ergab einen negativen Wert, sodass niedrigere Wasserstände zu einem geringeren Eisenerztransport führen. Außerdem ist dieser Zusammenhang nichtlinear: Je niedriger der Wasserstand, desto stärker ist der negative Einfluss auf den Eisenerztransport, wenn der Wasserstand weiter sinkt.

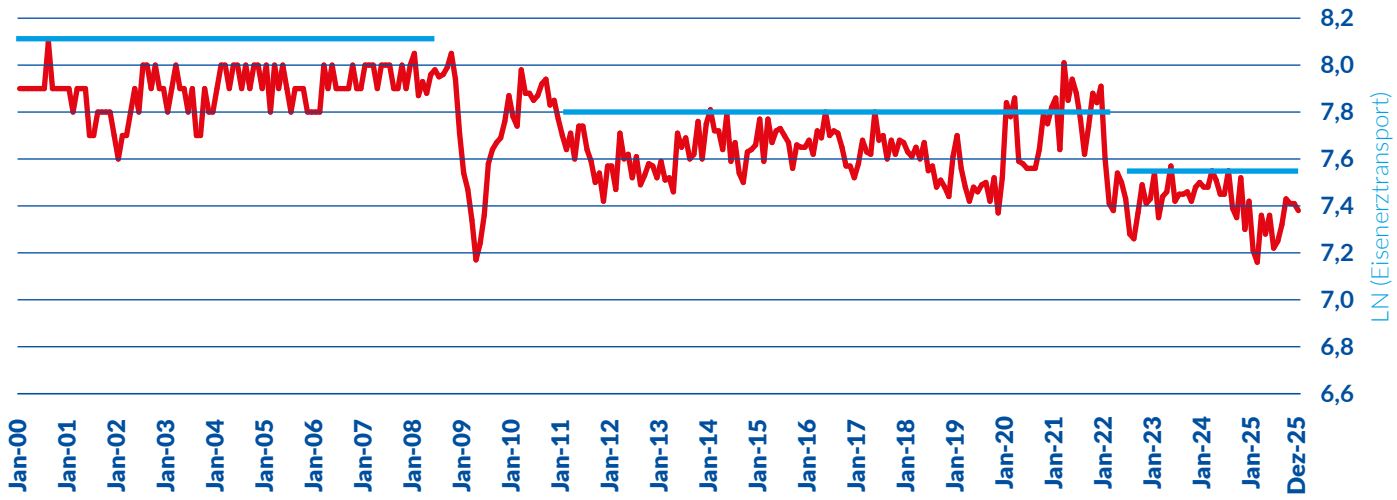
Die Finanzkrise 2008/2009 hatte dauerhafte Auswirkungen auf die Höhe der beförderten Eisenerzmengen. Die Transportmengen lagen nach dieser Krise systematisch unter dem vorherigen Niveau (um rund 25%). Diese Krise wirkte als starker Katalysator und beschleunigte den strukturellen Rückgang der klassischen Stahlproduktion in Westeuropa[58]. Insbesondere wurde die Krise als Gelegenheit gesehen, ineffiziente Stahlwerke aufgrund der schwindenden Nachfrage stillzulegen, die auch bei einer Erholung der Nachfrage nicht wieder in Betrieb genommen wurden. In allen drei Ländern, die auf den Transport von Eisenerz über Rhein und Mosel angewiesen sind (Deutschland, Frankreich und Luxemburg), lag die Stahlproduktion im Jahr 2025 deutlich unter dem Niveau von 2007[59].

Die Covid-Pandemie und ihre Auswirkungen auf die Industrieproduktion sowie auf die Aktivität im Dienstleistungssektor scheinen als weiterer Krisenauslöser gewirkt zu haben, der die Stahlnachfrage und den Eisenerztransport auf dem Rhein strukturell gesenkt hat.

Schließlich ist der Eisenerztransport sehr energieintensiv (Schubboote und Konvois), sodass sich der Kraftstoffpreis für Diesel als Einflussfaktor auf das Transportvolumen als signifikant erwies.

[57] Es wurde untersucht, ob der Eisenerztransport direkt von der Stahlproduktion im selben Monat abhängt oder ob in diesem Zusammenhang Vorlauf- oder Nachlaufeffekte vorliegen. Die stärkste Korrelation wurde für den Eisenerztransport in Abhängigkeit von der Stahlproduktion im selben Monat festgestellt.
[58] In Frankreich wurden Teile der Stahlproduktion entlang der Mosel in Lothringen mit einer Verzögerung von etwa drei Jahren nach der Finanzkrise endgültig eingestellt. Dies hat zu einem dauerhaften Rückgang des Eisenerztransports auf Rhein und Mosel geführt.
[59] Nach Angaben der World Steel Association entwickelte sich die Stahlproduktion wie folgt: Deutschland: 49 Mio. t im Jahr 2007, 34 Mio. t im Jahr 2025; Frankreich: 19 Mio. t im Jahr 2007, 10 Mio. t im Jahr 2025; Luxemburg: 3 Mio. t im Jahr 2005, 2 Mio. t im Jahr 2025.

ABBILDUNG 3: **NATÜRLICHER LOGARITHMUS DES MONATLICHEN EISENERZTRANSPORTS AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DAUERHAFTER EFFEKT STRUKTURELLER BRÜCHE**

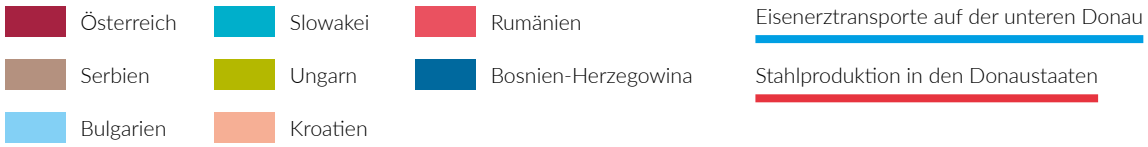


Quelle: Destatis

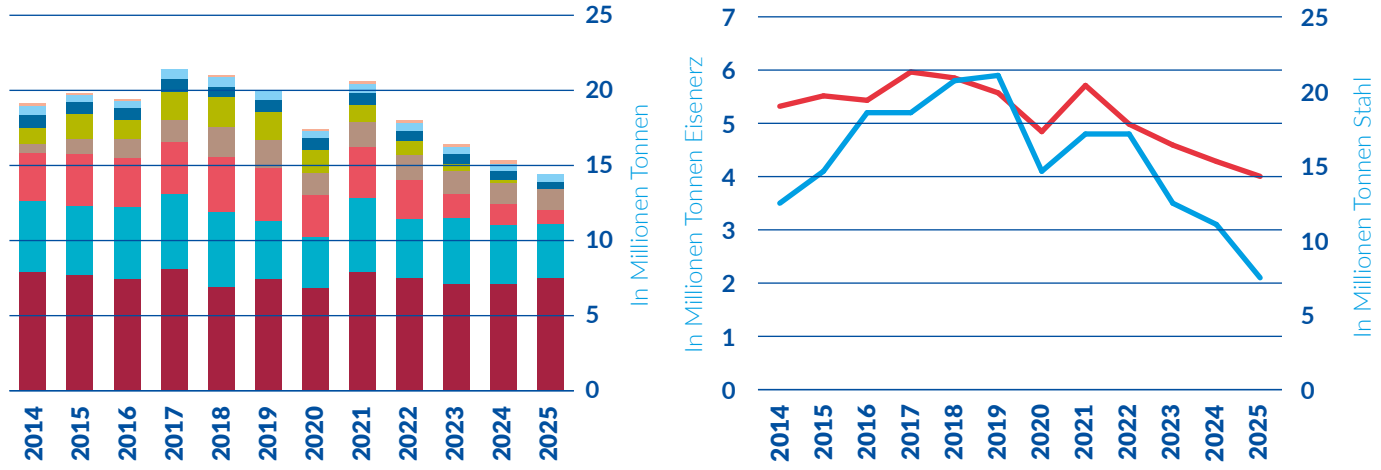
Nach diesem Modell muss eine kurz- und mittelfristige Prognose für den Eisenerztransport die Prognosen für die deutsche Stahlproduktion, die Wasserführung und die Kraftstoffpreise berücksichtigen.

Die Stahlproduktion in den Donaustaaten[60] belief sich im Jahr 2025 auf 14,3 Millionen Tonnen, was einem Rückgang von -6,5% im Vergleich zu 2024 entsprach.

ABBILDUNGEN 4 UND 5: **STAHLPRODUKTION IN DEN DONAUSTAATEN UND EISENERZTRANSPORT AUF DER UNTEREN DONAU ***



Stahlproduktion in den Donaustaaten



Quellen: Eurofer, Eurostat [iww_go_atygo], Nationales Institut für Statistik (Rumänien)
** Untere Donau = Rumänien*
Daten für Serbien und Bosnien-Herzegowina für 2024: Schätzung
[61] Ohne die Ukraine

Ausblick für das Segment Eisenerz und Stahl

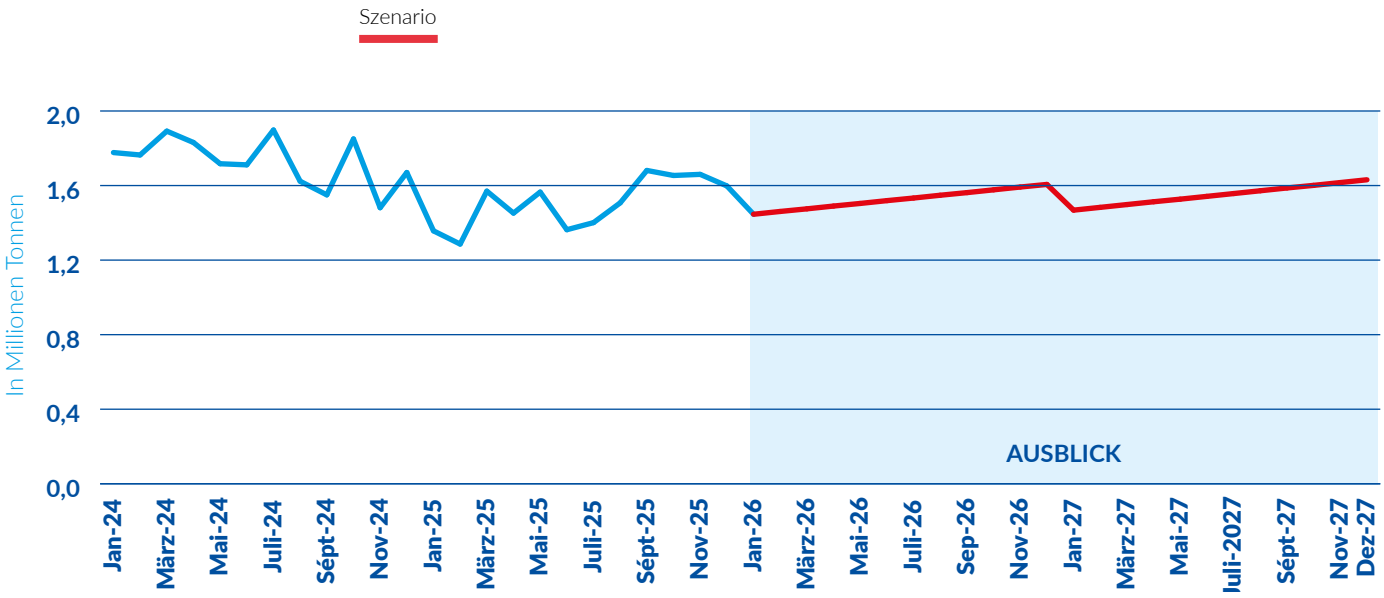
Die Stahlnachfrage hängt von der Entwicklung in den stahlverarbeitenden Branchen ab, insbesondere im Bausektor und in der Automobilindustrie. In Deutschland stammen zwei Drittel der Stahlnachfrage aus diesen beiden Sektoren, für die laut Eurofer folgende Aussichten zu erwarten sind[61]:

- Für den Bausektor wird 2026 (+1,5%) und 2027 (+2,9%) ein weiteres Wachstum erwartet, das von einer Erholung der Nachfrage im Wohnungsbau und einem Anstieg der Infrastrukturausgaben getragen wird.
- Für die Automobilindustrie wird 2026 ein moderater Rückgang (-0,2%) erwartet, bevor es 2027 wieder zu einem Anstieg (+2,9%) kommt, wobei die Produktionsmengen voraussichtlich deutlich unter den Werten von 2019 bleiben werden.

Auf der Grundlage der Koeffizienten des ökonometrischen Modells, der Prognose für die Stahlproduktion im Bau- und Automobilsektor für die Jahre 2026 (+2,4% / +0,9%) und 2027 (+2,8% / +1,7%) sowie der Annahmen zu den Wasserständen wurde ein Szenario für den Eisenerztransport in den Jahren 2026 und 2027 entwickelt. Dieses Szenario geht von einem Wachstum der Stahlproduktion gemäß den Erwartungen sowie von Wasserständen auf historisch durchschnittlichem Niveau aus.

Das Szenario wurde entwickelt, indem der erwartete Anstieg der Stahlproduktion in eine Prognose für den Eisenerztransport umgerechnet wurde (unter Verwendung des Koeffizienten +0,679 des Modells, siehe Tabelle 1). Das daraus resultierende Szenario deutet auf eine begrenzte Erholung des Eisenerztransports in den Jahren 2026 und 2027 hin.

ABBILDUNG 6: **SZENARIO FÜR DEN EISENERZTRANSPORT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IN DEN JAHREN 2026 UND 2027 ***



Quelle: Berechnung ZKR

[61] *Eurofer, Economic and Steel Market Outlook 2026–2027 (Juni 2026), abrufbar auf der Eurofer-Website*

MINERALÖLPRODUKTE

Mineralölprodukte sind mit einem jährlichen Transportvolumen von 63 Millionen Tonnen (2025) das größte Produktsegment auf dem Rhein. Sie haben einen Anteil von 19% am gesamten Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein und einen Anteil von 23% auf dem gesamten Rhein.

Um die Einflussfaktoren für den Mineralöltransport auf dem Rhein besser zu verstehen, wurden monatliche Daten zum Transport von Mineralölprodukten auf dem traditionellen Rhein (abhängige Variable) analysiert und mithilfe eines multiplen nichtlinearen Regressionsmodells modelliert. Die erklärenden Variablen wurden auf der Grundlage von Erkenntnissen aus der Marktbeobachtung und Informationen aus Marktberichten anderer relevanter Marktforschungsunternehmen (Insights Global) ausgewählt. Die Schätzergebnisse deuten auf einen dominierenden Einfluss der physischen Variable „Wasserstand“ hin, der den Transport insbesondere bei Niedrigwasser physisch einschränkt. Zu den wirtschaftlichen Faktoren zählen saisonale Effekte auf die Heizölversorgung im Herbst und Winter sowie die Preiserwartungen für Gasöl, das Kernprodukt unter den Mineralölprodukten auf dem Rhein. Diese Preiserwartungen werden anhand der Differenz zwischen dem 1-Monats-Terminpreis für Gasöl und dem 6-Monats-Terminpreis gemessen. Sie bestimmen die wirtschaftlichen Anreize für die Bevorratung und den Transport von Mineralölprodukten. Niedrigere Gasölpreise in der Zukunft (Backwardation) wirken als begrenzender Faktor für die Bevorratung und den Transport, wie in Marktkommentaren dargelegt wird. Dies wurde durch das Modell bestätigt.

Darüber hinaus wird der Mineralöltransport auf dem traditionellen Rhein zudem von einem leicht negativen Trend beeinflusst, der unabhängig von physikalischen und wirtschaftlichen Faktoren zu einem Rückgang des Mineralöltransports um -0,7% pro Jahr führt. Dieser strukturelle Trend ist auf Einsparungen bei der thermischen Energie zurückzuführen, die sich aus Effizienzsteigerungen und der Umstellung auf nachhaltigere Energiequellen ergeben.

TABELLE 2: **ERKLÄRUNGSVARIABLEN FÜR DEN TRANSPORT VON MINERALÖLPRODUKTEN AUF DEM RHEIN – ERGEBNISSE EINES STATISTISCHEN MODELLS** (AUF DER GRUNDLAGE VON DATEN FÜR DEN ZEITRAUM JANUAR 2003 BIS DEZEMBER 2025)

Erklärungsvariable	Koeffizientenwert	t-Statistik*	Konfidenz**
Kehrwert des Wasserstands bei Kaub	-30,50	-9,97	99,9%
Saisoneffekt im Herbst (Heizöl)	+0,035	+2,29	95,0%
Saisoneffekt im Winter und im März (Heizöl)	+0,016	+2,59	95,0%
Differenz der Gasöl-Terminpreise***	-0,003	-1,80	90,0%
Struktureller Trend	-0,0006	-4,91	99,9%
Konstante	+8,032	+245,83	99,9%

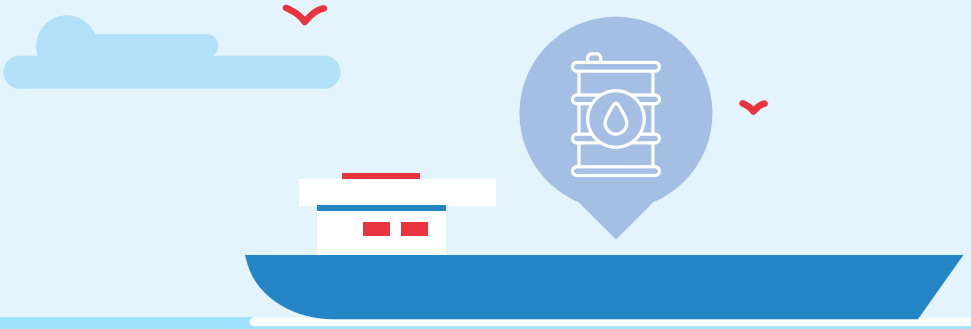
Quellen: eigene Berechnung auf Basis von Daten von Destatis, Daten der WSV, bereitgestellt von der BfG, dem Deutschen Wetterdienst und Investing.com.

** Die t-Statistiken werden nach dem NEWEY-WEST-Verfahren berechnet, wodurch sie robust gegenüber Autokorrelation und Heteroskedastizität sind. Je höher der Wert der t-Statistik ist, desto größer ist die statistische Signifikanz.*

*** Dieser Wert ist mit der t-Statistik verknüpft und gibt an, mit welcher Wahrscheinlichkeit das Ergebnis für eine erklärende Variable zuverlässig und nicht auf Zufall zurückzuführen ist.*

**** Prozentuale Differenz zwischen dem 1-Monats-Terminpreis und dem 6-Monats-Terminpreis*

ABBILDUNG 1: FAKTOREN, DIE SICH AUF DEN TRANSPORT VON MINERALÖLPRODUKTEN AUSWIRKEN



WASSERSTAND
KAUB

WASSER-STAND → TRANSPORT-MENGE

AUSWIRKUNG

300 → 290 cm	200 → 190 cm	100 → 90 cm
-0,35%	-0,80%	-3,4%

Steigende Verluste während Niedrigwasserperioden

PREISPROGNOSEN
HEIZÖL/GASÖL

PREISTREND → BEVORRATUNG VON HEIZÖL

PREISTREND → TRANSPORT-MENGE

AUSWIRKUNG

Wenn die Terminmärkte mit einem Rückgang der Dieselpreise rechnen (M1 > M6), ist die Lagerung weniger rentabel. Dies führt zu einem Rückgang des Transports von Heizöl zu den Lagerstätten im rheinischen Hinterland.

SAISONALE SCHWANKUNGEN

TEMPE-RATUR (WINTER) → BEVORRATUNG VON HEIZÖL

TEMPE-RATUR (WINTER) → TRANSPORT-MENGE

AUSWIRKUNG

Bevorratung von Heizöl vor dem Winter	+3,6%	Sept./Okt.
Kalter Januar und Februar (-3°C und -2°C)	+11,9%	März

STRUKTURELLER TREND
MITTELFRISTIG NEGATIV

STRUKTURELLER RÜCKGANG → TRANSPORT-MENGE

AUSWIRKUNG

Es ist ein langsamer struktureller Rückgang im Zusammenhang mit der Energiewende zu beobachten

-0,7% pro Jahr

Transport von Mineralöl-produkten auf dem traditionellen Rhein

Insgesamt deutet das Modell darauf hin, dass der Transport von Mineralölprodukten auf dem Rhein von zwei Hauptfaktoren bestimmt wird: 1) der Wasserführung und 2) der Bevorratung aufgrund saisonaler und wirtschaftlicher Signale.

Ausblick für den Transport von Mineralölprodukten

Auf der Grundlage des ökonometrischen Modells wurden zwei Szenarien für die Transportnachfrage in den Jahren 2026 und 2027 entwickelt. Die beiden Szenarien sind in jeder Hinsicht identisch, mit einer Ausnahme: dem angenommenen Wasserstand des Rheins. Alle anderen Variablen sind entweder deterministisch, wie beispielsweise der zeitliche Trend (keine Schätzung erforderlich), oder werden über alle Szenarien hinweg konstant gehalten. Dies gilt für den saisonalen Effekt im Herbst und die Wintertemperaturen.

Zukünftige Wasserstände lassen sich nicht präzise vorhersagen. Stattdessen wurden aus den historischen Beobachtungen der letzten 22 Jahre (2003–2025) monatliche Referenzwerte abgeleitet. Für jeden Monat wurden zwei Perzentilwerte ermittelt:

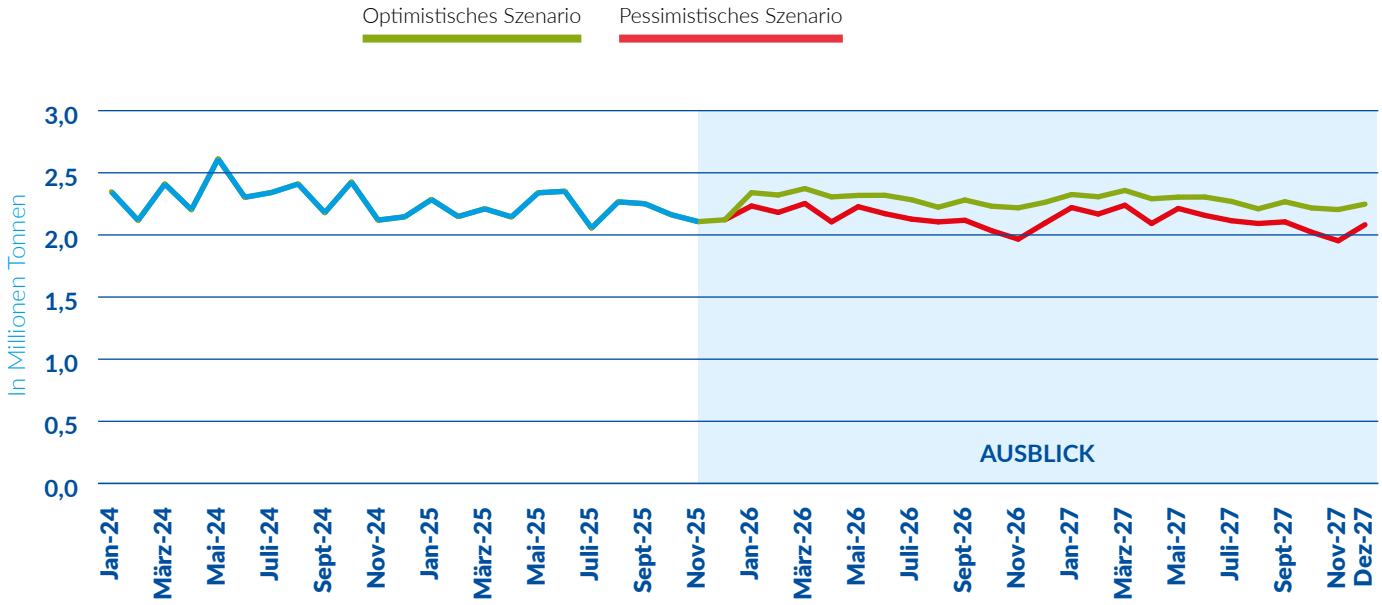
- **Optimistisches Szenario:** das 75. Perzentil der historischen Wasserstandswerte für jeden Monat. Dies entspricht einem Jahr mit überdurchschnittlichen Wasserständen: Nur 25% der historischen Jahre wiesen so hohe oder bessere Wasserstände auf.
- **Pessimistisches Szenario:** das 25. Perzentil. Dies entspricht einem Jahr mit unterdurchschnittlichen Wasserständen: 75% der historischen Jahre wiesen bessere Bedingungen auf. Auf dem Rhein gelten Tiefgangbeschränkungen, und Binnenschiffe müssen unterhalb ihrer Vollbeladung fahren, was die effektive Transportkapazität verringert.

Was die Terminkurse für Gasöl betrifft, so sind die Aussichten für die Jahre 2026 und 2027 mit erheblicher Unsicherheit behaftet; Energiemarktprognosen deuten jedoch auf einen moderaten Rückgang der Rohöl- und Gasölpreise im Vergleich zu 2025 hin[62]. Vor diesem Hintergrund wurde für den gesamten Prognosezeitraum von einer anhaltenden Backwardation ausgegangen. Wie die Modellergebnisse bestätigen, verringert eine Backwardation den wirtschaftlichen Anreiz für Händler und Vertreiber, Gasölvorräte anzulegen. Eine geringere Bevorratungsaktivität wiederum verringert die Transportnachfrage auf dem Rhein. Der angenommene Spread wurde als historischer monatlicher Durchschnittsspread zuzüglich eines Backwardation-Aufschlags von +2,0 im Jahr 2026 und +1,7 im Jahr 2027 abgeleitet, wobei eine Untergrenze von 1 festgelegt wurde, um sicherzustellen, dass die Backwardation-Annahme zu keinem Zeitpunkt verletzt wird. Die leichte Verringerung des Aufschlags im Jahr 2027 spiegelt den Grundsatz wider, dass Rohstoffmärkte eine ausgeprägte Backwardation nicht auf unbestimmte Zeit aufrechterhalten.

Sollten die Preise für Öl und Gasöl im Jahr 2026 wie prognostiziert allmählich sinken, würde dieser Backwardation-Effekt weiterhin als begrenzender Faktor für die Mineralöl-Transportmengen auf dem Rhein wirken und den im Modell bereits identifizierten strukturellen Abwärtstrend verstärken. Es ist jedoch zu beachten, dass Ölpreisprognosen mit erheblicher Unsicherheit behaftet sind und unerwartete Versorgungsengpässe oder Nachfragesteigerungen diesen Ausblick erheblich verändern könnten.

[62] *US-Energy Information Administration (EIA), Short-Term Energy Outlook, April 2026, abrufbar auf der EIA-Website*

ABBILDUNG 7: **SZENARIEN FÜR DIE TRANSPORTNACHFRAGE BEI MINERALÖLPRODUKTEN AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IN DEN JAHREN 2026 UND 2027**



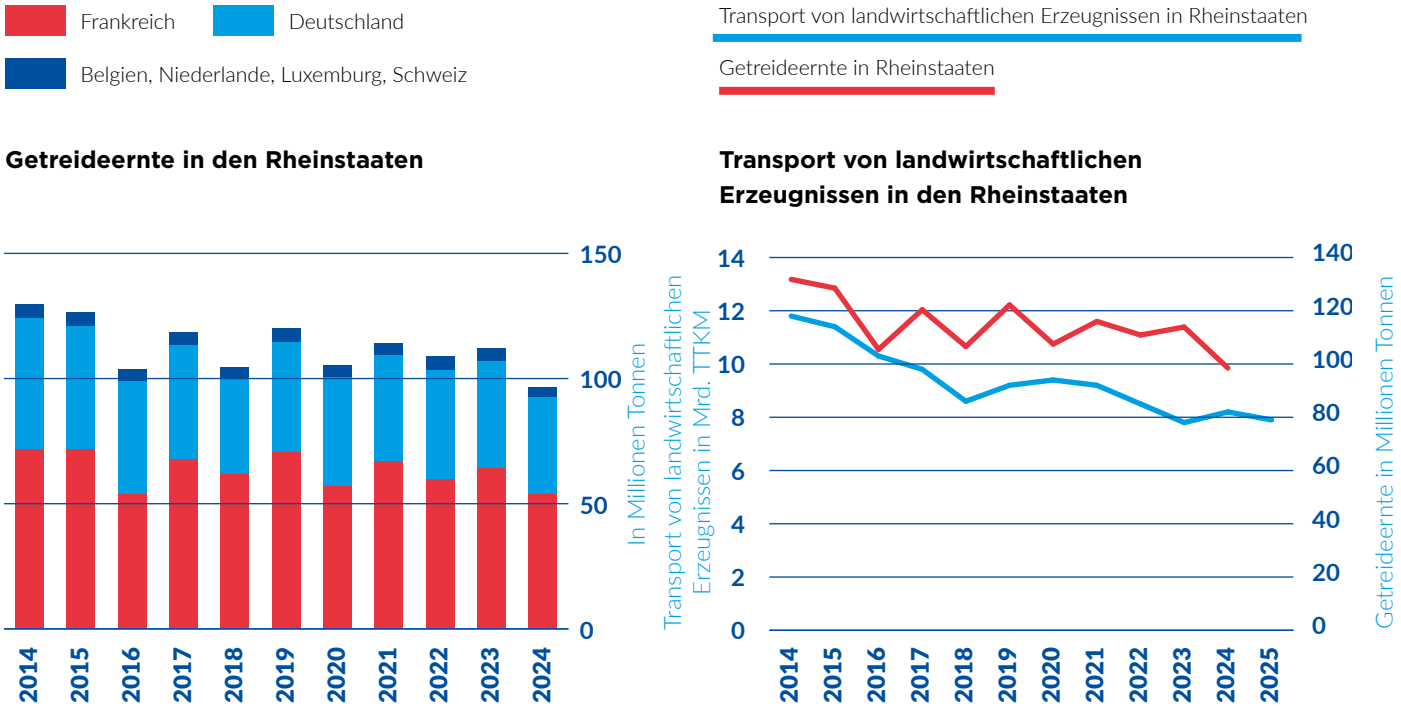
Quelle: Berechnung ZKR

Im optimistischen Szenario führen bessere Wasserstraßenbedingungen zu einer etwas höheren Transportnachfrage als im Niedrigwasserszenario. Für den traditionellen Rhein würde das Jahresvolumen im optimistischen Szenario im Jahr 2026 27,5 Millionen Tonnen betragen, verglichen mit 25,6 Millionen Tonnen im pessimistischen Szenario. Für das Jahr 2027 würde das optimistische Szenario ein Volumen von 27,3 Millionen Tonnen und das pessimistische Szenario 25,5 Millionen Tonnen vorsehen.

LANDWIRTSCHAFTLICHE ERZEUGNISSE UND LEBENSMITTEL

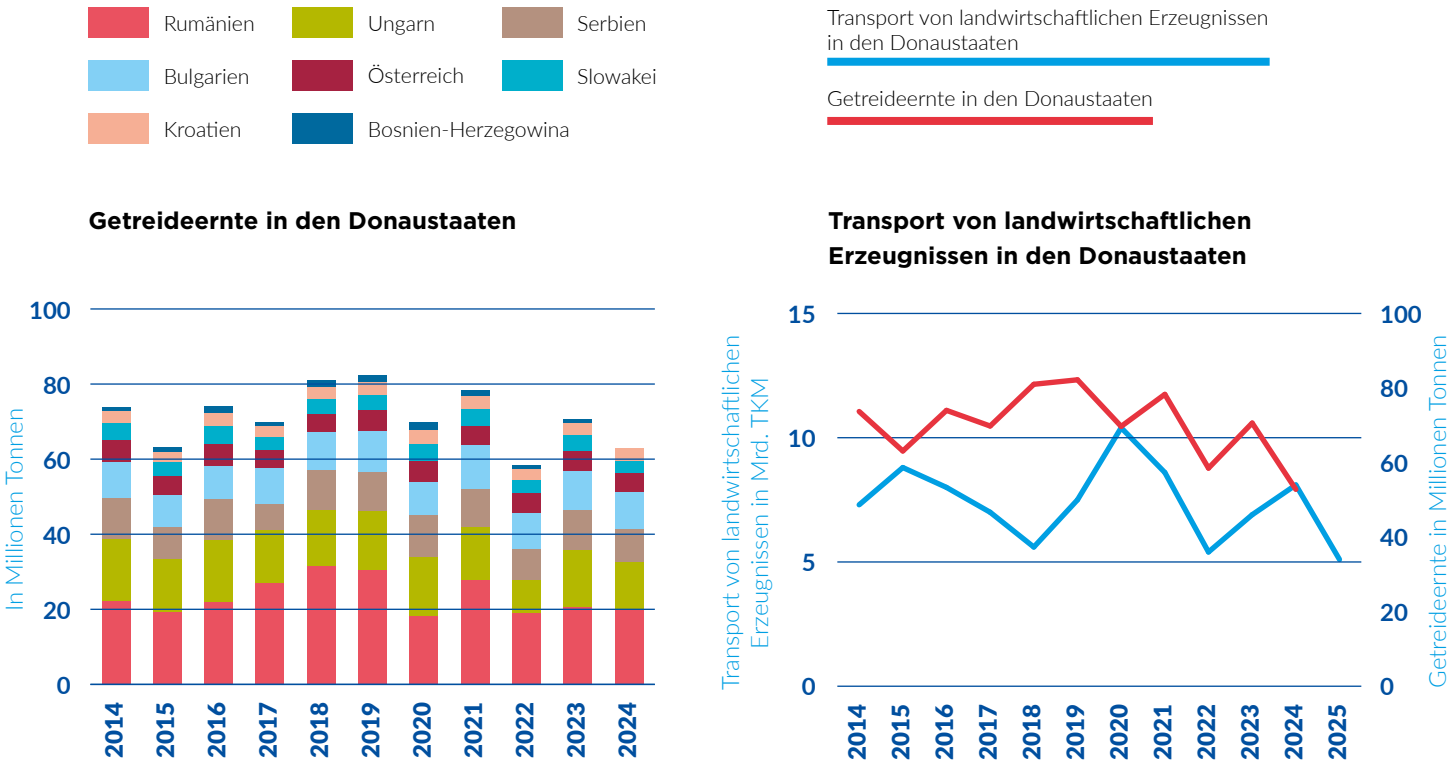
Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Lebensmittel haben in der Rheinschifffahrt einen Anteil von rund 10% und in der Donauschifffahrt von rund 33%.

ABBILDUNGEN 8 UND 9: **GETREIDEERNTE UND TRANSPORT VON LANDWIRTSCHAFTLICHEN ERZEUGNISSEN IN DEN RHEINSTAATEN**



Quellen: Eurostat [apro_cpsh1] und [iww_go_atygo]
Getreide = Cerealien (ausgenommen Reis) für die Produktion von Getreide (einschließlich Saatgut)

ABBILDUNGEN 10 UND 11: **GETREIDEERNTE UND TRANSPORT VON LANDWIRTSCHAFTLICHEN ERZEUGNISSEN IN DEN DONAUSTAATEN**



Quellen: Eurostat [apro_cpsh1] und [iww_go_atygo]
Getreide = Cerealien (ausgenommen Reis) für die Produktion von Getreide (einschließlich Saatgut). Zu Abbildung 10: keine Daten für Bosnien-Herzegowina in 2024. Zu Abbildung 11: Daten für Serbien und Bosnien-Herzegowina für den Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in den Donaustaaten sind nicht verfügbar.

Ausblick für das Agrar- und Lebensmittelsegment

Weizen

Bei Weichweizen liegen die Erntemengen[63] für die Saison 2025/26 in der EU, einschließlich Frankreich, deutlich über dem Fünfjahresdurchschnitt. Auch weltweit liegen die Erntemengen über dem Fünfjahresdurchschnitt. Ähnlich sieht die Situation bei Hartweizen aus[64], wo die Erntemengen in der EU und weltweit leicht über dem Fünfjahresdurchschnitt liegen. Die Prognosen der EK für die Saison 2026/2027 bleiben eher zurückhaltend und deuten auf einen Rückgang von 6% im Vergleich zur vorangegangenen Saison hin, entsprechen aber dennoch weitgehend dem Fünfjahresdurchschnitt.

Gerste

Die weltweite Erzeugung stieg in der Saison 2025/26 auf 154,8 Millionen Tonnen und die EU-Erzeugung auf 55,7 Millionen Tonnen. Die Erntemengen liegen sowohl weltweit als auch in der EU-27, einschließlich in Frankreich, über dem Fünfjahresdurchschnitt. Für die EU-Saison 2026/27 wird ein Rückgang der Ernteerträge auf 54,7 Millionen Tonnen (-2%) prognostiziert, wobei diese Werte weiterhin über dem Fünfjahresdurchschnitt liegen werden.

[63] *Weichweizen eignet sich im Allgemeinen als Rohstoff für Mehl und Backwaren wie Brot und Brötchen, wird aber auch zur Herstellung von Malz, Tierfutter und Stärke verwendet.*
[64] *Hartweizen wird in erster Linie zur Herstellung von Teigwaren verwendet.*

Mais

Die Ernteerträge stiegen weltweit in der Saison 2025/26 auf 1.301 Millionen Tonnen und lagen damit über dem Fünfjahresdurchschnitt. In der EU sank die Produktion auf 58,1 Millionen Tonnen und lag damit unter dem Fünfjahresdurchschnitt, soll aber auf 61,2 Millionen Tonnen (+5%) ansteigen.

TABELLE 3: **ERNTEMENGEN FÜR DIE SAISON 2025/26 UND PROGNOSEN FÜR DIE SAISON 2026/2027 IM VERGLEICH ZUM FÜNFJAHRESDURCHSCHNITT**

Erntesaison 2025/26 in Millionen Tonnen	Welt	EU-27	Frankreich	Prognose für die Erntesaison 2026/2027 EU-27
Weichweizen	**844,2**	**142,3**	**33,3**	**133,6**
5-Jahres-Durchschnitt	787,0	130,5	31,8	134,4
Hartweizen	**37,3**	**8,1**	**1,3**	**7,8**
5-Jahres-Durchschnitt	34,1	7,5	1,4	7,7
Mais	**1301,1**	**58,1**	**13,0**	**61,2**
5-Jahres-Durchschnitt	1194,5	62,6	12,6	59,5
Gerste	**154,8**	**55,7**	**11,8**	**54,7**
5-Jahres-Durchschnitt	148,9	50,5	11,0	50,5

Quellen: FranceAgriMer April 2026, Banque CIC Agriculture, Europäische Kommission, Service de la statistique et de la prospective (SSP) des Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire (Frankreich)

CHEMIKALIEN

Das Jahr 2025 war geprägt von Unsicherheit und Volatilität, bedingt durch ein nachlassendes Wirtschaftswachstum, politische Kurswechsel und geopolitische Spannungen in Europa und im Nahen Osten. Vor diesem schwierigen globalen wirtschaftlichen Hintergrund schwächte sich das Vertrauen in die Chemieindustrie der EU-27 ab, da die Unternehmen mit hoher Unsicherheit konfrontiert waren; im Herbst verschlechterte sich die Lage weiter und erreichte im Oktober 2025 einen Wert von rund -19%. Gleichzeitig gehörten die Energiekosten in Europa weiterhin zu den höchsten weltweit, und die schwache Nachfrage belastete den Absatz von Chemikalien weiterhin. Nach Angaben des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) reduzierten viele Industriekunden ihre Produktion und blieben im Laufe des Jahres 2025 bei der Bestellung von Chemikalien zurückhaltend[65].

Infolgedessen liegt die Produktion der Chemieindustrie der EU-27 weiterhin deutlich unter den Vorkrisenniveaus der Jahre 2014 bis 2019, verzeichnete jedoch im Jahr 2025 einen leichten Anstieg um +1,6% (nach einem Rückgang um -3% im Jahr 2024). Sie blieb damit hinter dem Durchschnitt des verarbeitenden Gewerbes der EU-27 zurück. Ebenso verzeichneten viele nachgelagerte Industriezweige, die auf Chemikalien angewiesen sind, im Jahr 2025 einen Rückgang ihrer Produktionsmengen[66].

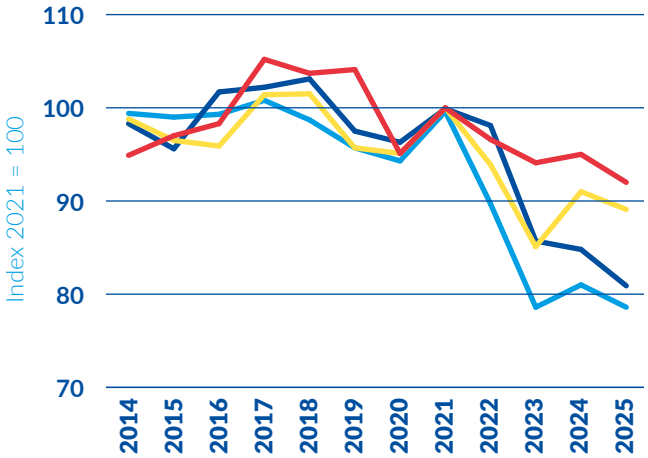
[65] *Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Quartalsbericht 02/2025, abrufbar auf der VCI-Website*
[66] *Europäischer Rat der Chemischen Industrieverbände (CEFIC), „Chemical Trends Reports", abrufbar auf der CEFIC-Website*

In Bezug auf die Transportleistung liegt der Anteil der chemischen Erzeugnisse bei rund 17% auf dem Rhein und bei rund 11% auf der Donau. Die Verkehrsleistung für Chemikalien in den Rhein- und Donaustaaten unterlag in den letzten fünf Jahren Schwankungen, mit deutlichen Rückgängen in den Jahren 2018 (Niedrigwassereffekt) und 2022 (Folgen des Krieges in der Ukraine und der Niedrigwasserstände).
Bei beiden Flüssen folgte die Entwicklung der Transportnachfrage in etwa der Entwicklung der Produktion.

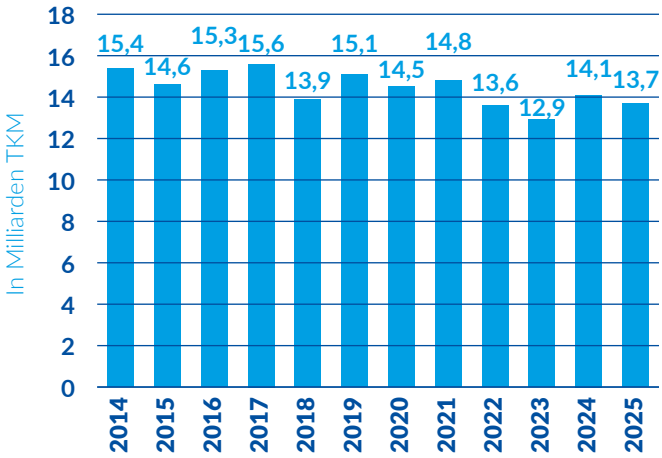
ABBILDUNGEN 12, 13, 14 UND 15: **INDEX DER CHEMIEPRODUKTION UND TRANSPORT VON CHEMIEPRODUKTEN IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN**

Frankreich Belgien Niederlande Deutschland

Index der Chemieproduktion in den Rheinstaaten

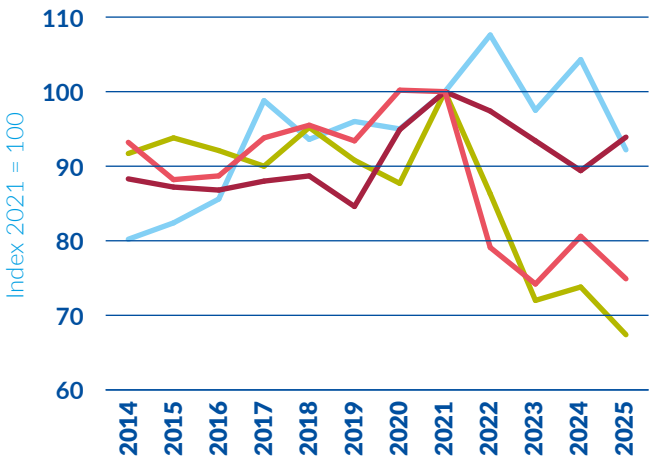


Transport von chemischen Produkten in den Rheinstaaten

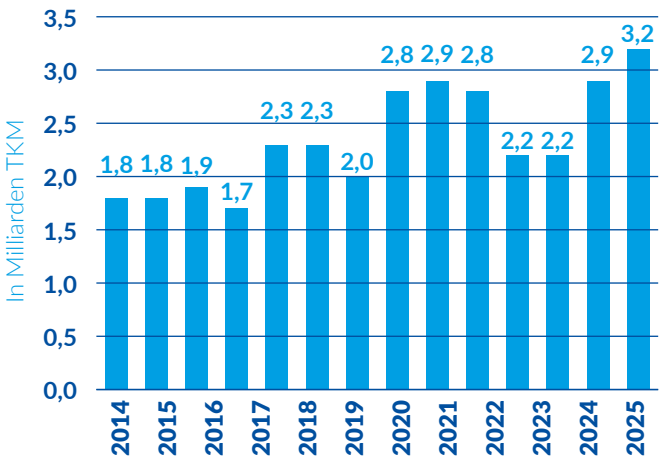


Bulgarien Österreich Rumänien Ungarn

Index der Chemieproduktion in den Donaustaaten



Transport von chemischen Produkten in den Donaustaaten



Quelle: Eurostat [sts_inpr_a] und [iww_go_atygo]. Herstellung von Chemikalien und chemischen Erzeugnissen

Ausblick für das Chemiesegment

Das Jahr 2026 dürfte für die chemische Industrie weiterhin herausfordernd bleiben, da der Sektor derzeit mit einer schwachen Nachfrage, begrenzten Investitionen und globaler Unsicherheit konfrontiert ist. Die zentrale Herausforderung besteht darin, dass die Kapazitätsauslastung in der EU-27 auf einem historisch niedrigen Niveau verharrt und deutlich unter dem langfristigen EU-Durchschnitt sowie dem US-Durchschnitt liegt. Anfang 2026 stieg die Kapazitätsauslastung im Chemiesektor der EU-27 leicht an und erreichte im ersten Quartal 2026 73,2% sowie im zweiten Quartal 2026 74,3%. Sie bleibt jedoch unter dem langfristigen Durchschnitt von 81,3%[67].
Der VCI berichtete, dass die Kapazitätsauslastung in der chemischen Industrie im Laufe des Jahres 2025 auf etwa 70–72% gesunken sei, was dem niedrigsten Stand seit Jahrzehnten entspricht und unterhalb der Rentabilitätsschwelle liegt[68].

Europäische Hersteller sehen sich aufgrund hoher Energiekosten weiterhin einem erheblichen Wettbewerbsnachteil ausgesetzt. Im gesamten Jahr 2025 lagen die europäischen Gaspreise 2,5-mal höher als in den Vereinigten Staaten, was zusätzlichen Druck auf die Produktionskosten ausübte. Anfang 2026 (Januar–April) lagen die europäischen Gaspreise weiterhin 3,3-mal höher als in den USA. Darüber hinaus sieht sich die Branche einem intensiven Wettbewerb mit China ausgesetzt, insbesondere bei Rohstoffprodukten und Petrochemikalien, wo chinesische Hersteller von großen Produktionskapazitäten und niedrigeren Produktionskosten profitieren. Darüber hinaus kurbelt Chinas Wirtschaftspolitik die Exporte des Landes künstlich an, indem sie die Währung abwertet und exportierenden Unternehmen Subventionen gewährt.

CONTAINER

Der Containertransport auf dem Rhein und in den Rheinstaaten ist seit mehreren Jahren rückläufig. Dafür gibt es fünf Hauptgründe:

1) **Niedrigwasser:** Ausgeprägte Niedrigwasserperioden in den Jahren 2018 und 2022 führten zu einer Verkehrsverlagerung weg von der Binnenschifffahrt.

2) **Geopolitische Instabilität:**

   a. *Krieg in der Ukraine:* Rückgang (2022) und Stagnation (2023–2025) des Seecontainerumschlags im Seehafen Rotterdam aufgrund des Krieges in der Ukraine;

   b. *Angriffe der Huthi-Rebellen* auf Güterschiffe im Roten Meer;

   c. *Konflikt im Nahen* Osten.

3) **Pandemien:** In der Folge der Pandemie hat sich der Konsum von Waren verlangsamt, während der Konsum von Dienstleistungen zugenommen hat.

4) **Logistische Ineffizienzen:** Beim Umschlag von Container-Binnenschiffen in den Seehäfen werden Seeschiffe vorrangig abgefertigt, was zu langen Wartezeiten und einer geringeren Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt führt.

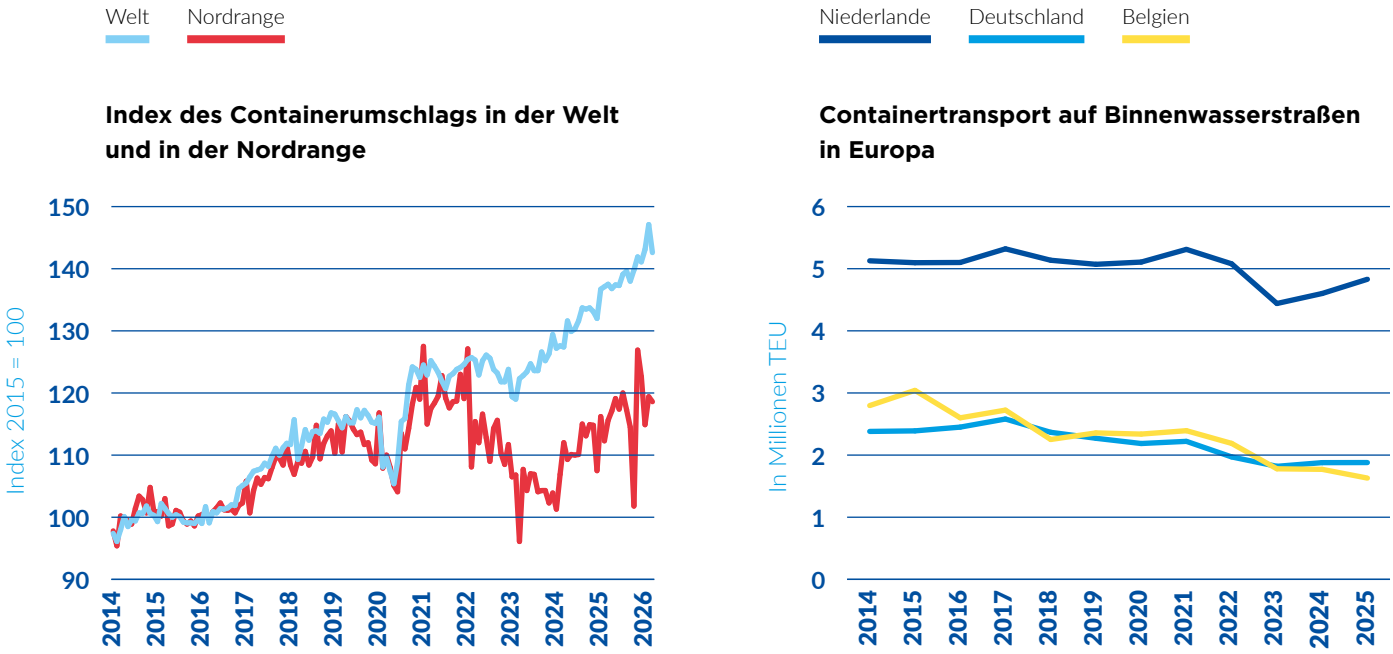
5) **Handelspolitik und Zölle:** Zunehmende Handelsspannungen, einschließlich US-Zöllen, haben die Handelseffizienz verringert und zu einem langsameren Wachstum des globalen Containervolumens beigetragen.

[67] *Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Berichte zu Trends in der chemischen Industrie, abrufbar auf der CEFIC-Website*
[68] *Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Quartalsbericht 02/2025, abrufbar auf der VCI-Website*

Gleichzeitig gibt es Bedenken hinsichtlich des wachsenden Ungleichgewichts zwischen Containerimporten und -exporten. Dies dürfte dazu führen, dass immer mehr leere Container in Seehäfen umgelagert werden, um ihre rechtzeitige Verfügbarkeit für die Beladung an anderen Orten der Welt sicherzustellen. Diese Transporte tragen zwar zum Transportvolumen bei, verbessern jedoch nicht unbedingt die Gesamteffizienz des Logistiksystems und könnten in Zukunft zusätzliche betriebliche Herausforderungen mit sich bringen.

Die Referenzreihe, die einen Anhaltspunkt für die Aussichten des Containertransports in der Binnenschifffahrt liefert, ist der Index des Containerumschlags im nördlichen Einzugsgebiet[69].

ABBILDUNGEN 16 UND 17: **INDEX DES CONTAINERUMSCHLAGS IN DER WELT UND IN DER NORDRANGE** (2015 = 100) **UND CONTAINERTRANSPORT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA** (IN TEU)



Quellen: RWI/ISL Containerumschlag-Index, saisonbereinigte Reihe, Eurostat [iww_go_actygo]

Ausblick für das Containersegment

Trotz des Rückgangs des Containerumschlags seit 2022 zeigten die Häfen der Nordrange[70] im Jahr 2024 Anzeichen einer Erholung, die sich bis ins Jahr 2025 fortsetzte. In den ersten drei Monaten des Jahres 2026 kam es jedoch zu einem erneuten Abschwung, der größtenteils auf den Krieg im Iran zurückzuführen war. Insgesamt zeigt der globale Index zwar einen stetigen Aufwärtstrend, der Nordrange-Index weist jedoch ein schwächeres Wachstum und eine größere Volatilität auf und weicht in den letzten Jahren deutlich davon ab.

[69] *Die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen-Brügge, Hamburg, Bremerhaven, Le Havre, Zeebrügge, Wilhelmshaven*
[70] *Der Begriff „Nordrange" bezeichnet die Konzentration europäischer Seehäfen entlang der Nordsee, von denen die meisten zu den verkehrsreichsten der Welt zählen. Diese Nordseehäfen sind vor allem Antwerpen, Rotterdam, Le Havre, Zeebrügge, Hamburg sowie Bremen/Bremerhaven. Zusammen geben sie einen Hinweis auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und in Deutschland. RWI/ISL-Containerumschlagsindex, zuletzt abgerufen am 05.05.2026, abrufbar auf der RWI/ISL-Website. Dabei ist zu beachten, dass der weltweite Containerumschlag ein wichtiger Indikator für den internationalen Handel und die Wirtschaftstätigkeit ist.*

Die Aussichten für den Containertransport in der Binnenschifffahrt bleiben gemischt. Zwar wird ein kurzfristiges Wachstum prognostiziert, doch dürfte der Containerverkehr langsamer wachsen als zuvor. Der Weltwirtschaftsausblick des IWF vom April 2026 prognostiziert ein globales Wachstum von nur +3,1% im Jahr 2026 und +3,2% im Jahr 2027, was aufgrund des Kriegsausbruchs im Nahen Osten Ende Februar 2026 eine Abwärtskorrektur gegenüber früheren Schätzungen darstellt.

Zudem wird nun erwartet, dass das Wachstum des Welthandelsvolumens von +5,1% im Jahr 2025 auf nur noch +2,8% im Jahr 2026 zurückgehen wird, bevor es sich 2027 wieder auf +3,8% erholt. Die Sperrung der Straße von Hormus hat die Energieversorgungsketten unterbrochen und die Öl- und Gaspreise in die Höhe getrieben, was den bereits durch US-Zölle und geopolitische Fragmentierung verursachten Druck noch verschärft hat[71]. Der Konflikt im Iran dürfte daher kurzfristig zu einer weiteren Abschwächung des Containerverkehrs in nordeuropäischen Häfen führen, mit Folgewirkungen für die Binnenschifffahrt[72]. Mit Blick auf die Zukunft wird das Anhalten des geringen Wachstums von der Entwicklung der geopolitischen Spannungen abhängen. Mittelfristig bestehen zusätzliche Risiken durch mögliche Handelskonflikte, die sich aus den Bemühungen der EU ergeben, ihre Abhängigkeit von China zu verringern.

AUSBLICK FÜR DEN PASSAGIERVERKEHR

Auftragsbestand

Der Ausblick für die europäische Flusskreuzfahrtflotte deutet auf eine anhaltende Expansion in den kommenden Jahren hin. Die Neubautätigkeit dürfte dynamisch bleiben: Für 2026 ist die Auslieferung von 17 neuen Flusskreuzfahrtschiffen geplant, gefolgt von einem deutlichen Anstieg auf 25 Schiffe im Jahr 2027. Diese Zahlen bestätigen eine starke Erholung und wachsendes Vertrauen der Branche in die zukünftige Nachfrage. Diese Expansion wird sich auch in einer zusätzlichen Passagierkapazität niederschlagen. Insgesamt signalisieren die Auftragsbücher einen anhaltend positiven Ausblick für die europäische Flusskreuzfahrtbranche.

Befragungen unter europäischen Unternehmen

Was die Aussichten betrifft, so gab die Mehrheit der Unternehmen, die im Rahmen einer Studie des europäischen Branchenverbands IG River Cruise befragt wurden, an, dass sie für das Jahr 2026 eine Fortsetzung des Wachstumstrends bei Passagierzahlen und Umsatz erwarten, mit einer konstant starken Wachstumsdynamik ohne Abschwächung bei den Fernmärkten[73].

Befragungen unter französischen Unternehmen

In Frankreich zeigen sich 88,2% der Führungskräfte im Flusstourismus zuversichtlich für die nächsten fünf Jahre und planen kurzfristig Investitionen. Diese Investitionen zielen in erster Linie auf die Modernisierung der Flotten, die Erfüllung von Umweltanforderungen, die Umstrukturierung des Personals und die Digitalisierung ab. Solche Investitionen finden trotz anhaltender Herausforderungen wie steigender Betriebskosten, Unsicherheiten hinsichtlich technologischer Entwicklungen und des Drucks auf dem Arbeitsmarkt statt[74].

[71] Internationaler Währungsfonds (IWF), World Economic Outlook Database, Prognose vom April 2026, abrufbar auf der IWF-Website
[72] RWI/ISL-Containerumschlagsindex, zuletzt abgerufen am 06.05.2026, abrufbar auf der RWI/ISL-Website
[73] IG River Cruise, „The River Cruise Market 2025", abrufbar auf der Website von IG River Cruise
[74] Entreprises fluviales de France (E2F), Barometer der Flusstourismusaktivität, Ausgabe 2026, abrufbar auf der E2F-Website

LANGFRISTIGE PERSPEKTIVEN FÜR DIE MÄRKTE DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN AUF GRUNDLAGE DER PRODUKTION

Die Transportnachfrage in der Binnenschifffahrt leitet sich aus der Entwicklung der zugrunde liegenden Wirtschaftssektoren und -branchen ab, wie beispielsweise dem Bau- und Energiesektor, der Stahlindustrie sowie der petrochemischen und chemischen Industrie usw. Um die langfristige Entwicklung der Transportnachfrage nach Gütersegmenten zu analysieren, ist es entscheidend, die langfristigen Trends der Produktion der jeweiligen Güter zu betrachten. Die nachstehenden Prognosen basieren auf Daten von Oxford Economics vom März 2026. Diese Prognosen berücksichtigen daher keine Ereignisse, die nach diesem Datum eingetreten sind.

Bekanntermaßen sollten neben dem Produktionsniveau noch mehrere andere Faktoren berücksichtigt werden, um ein umfassendes Prognosemodell für die Beförderungsmenge der Binnenschifffahrt zu entwickeln. Das Produktionsniveau wird jedoch als einer der Bausteine für die Entwicklung eines solchen Modells angesehen.

Daher ist es wichtig, solche langfristigen Prognosen mit Vorsicht zu betrachten, da sie größtenteils auf der Produktion basieren und viele Ausnahmejahre die langfristigen Trends in den letzten Jahren verzerrt haben (z. B. Niedrigwasser in den Jahren 2018 und 2022, Covid im Jahr 2020, Krieg in der Ukraine ab 2022, US-„Handelskrieg“ mit Europa).

TABELLE 4: **ANTEIL DER WICHTIGSTEN GÜTERSEGMENTE IM RHEINVERKEHR** (ANHAND DER BERECHNUNG DES ANTEILS IN TONNEN)

Produktsegment	Anteil in % im Jahr 2023	Anteil in % im Jahr 2024	Anteil in % im Jahr 2025	Durchschnittlicher Anteil 2015–2025 in %
Mineralölprodukte	22,1	22,7	22,3	21,0
Chemikalien	16,2	16,9	16,7	15,5
Sand, Steine, Kies	17,3	16,6	16,6	17,2
Container	10,2	10,2	10,2	10,9
Agrar- und Lebensmittelprodukte	9,6	10,0	10,2	9,5
Eisenerz	7,9	7,7	6,7	7,5
Kohle	7,3	6,2	6,7	8,3
Metalle	5,0	5,1	5,2	4,8

Quellen: Berechnung ZKR basierend auf Destatis, Rijkswaterstaat und VNF

Für die Donau sind die wichtigsten Gütergruppen mit den höchsten Anteilen landwirtschaftliche Erzeugnisse, Lebensmittel und Eisenerze. Aufgrund erheblicher Datenlücken ist es nicht möglich, die genauen Anteile pro Gütersegment für die Donau anzugeben.

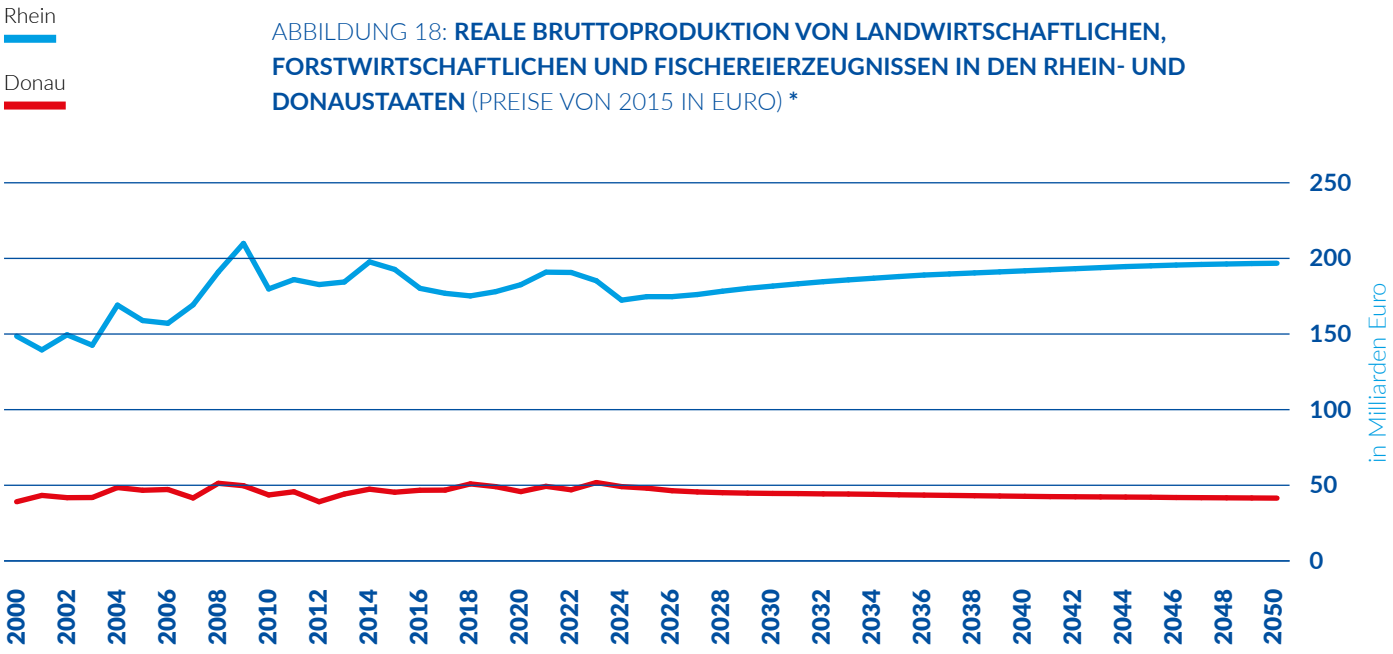
LANDWIRTSCHAFT, FORSTWIRTSCHAFT, FISCHEREI UND LEBENSMITTEL

Die Binnenschifffahrt bleibt der bevorzugte Verkehrsträger für den Fernverkehr mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Lebensmittelprodukten. Laut einer Haskoning-Studie[75], in der verladende Unternehmen befragt wurden, ist jedoch für das 2020er-Jahrzehnt mit einem Rückgang der Nutzung der Binnenschifffahrt zu rechnen. Tatsächlich wird der Zeitraum 2020–2030 als Übergangsphase für die Landwirtschaft angesehen, mit einem Trend hin zu einer niedrigeren, stärker lokal ausgerichteten Produktion. Diese Tendenz könnte in Verbindung mit einem Rückgang der Zahl kleinerer Schiffe (die traditionell für den Getreidetransport eingesetzt werden) das Verkehrsaufkommen im landwirtschaftlichen Binnenschiffsverkehr negativ beeinflussen.

Langfristige Prognosen für die Produktion landwirtschaftlicher Erzeugnisse sehen in den Rheinstaaten einen Aufwärtstrend voraus. Die reale Bruttoproduktion in diesem Sektor wird in der Region zwischen 2025 und 2050 voraussichtlich um +12,7% steigen. Diese Produktion wird in erster Linie von Frankreich und Deutschland getragen, die zusammen den überwiegenden Teil der Gesamtproduktion des Sektors ausmachen. Tatsächlich wurde für Frankreich und Deutschland ein Zusammenhang zwischen den Ernteerträgen und den Binnenschiffstransporten von Agrarprodukten festgestellt.

Was die Donaustaaten betrifft, so wird für die Region zwischen 2025 und 2050 ein Rückgang der Produktion in diesem Sektor um -13,7% prognostiziert. Die Donaustaaten zeigen ein uneinheitliches Bild: Während Österreich, Rumänien, Bulgarien und Kroatien in den 2020er Jahren ein starkes Wachstum verzeichnen, sehen sich die meisten Länder der Region in den folgenden Jahrzehnten mit einer verhaltenen Entwicklung oder leichten Rückgängen konfrontiert.

ABBILDUNG 18: **REALE BRUTTOPRODUKTION VON LANDWIRTSCHAFTLICHEN, FORSTWIRTSCHAFTLICHEN UND FISCHEREIERZEUGNISSEN IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN** (PREISE VON 2015 IN EURO) *



Quelle: Oxford Economics

** Die Daten wurden auf Basis des Wechselkurses von US-Dollar zu Euro für das Jahr 2015 von US-Dollar in Euro umgerechnet[76].*

[75] *Haskoning, „Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart ", abrufbar auf der Website von Haskoning*
[76] *Quelle: Europäische Zentralbank*

TABELLE 5: **WACHSTUMSRATEN DER PRODUKTION LANDWIRTSCHAFTLICHER, FORSTWIRTSCHAFTLICHER UND VON FISCHEREIERZEUGNISSEN IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN**

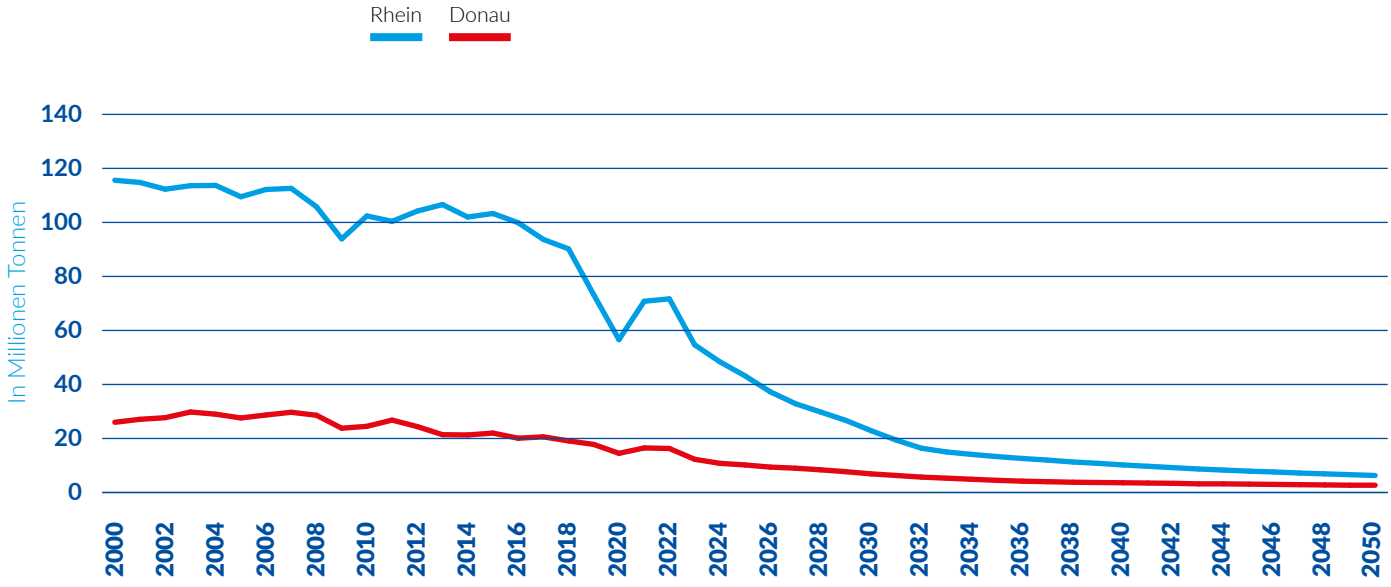
Länder	Wachstumsrate 2025–2050	Wachstumsrate 2020–2030	Wachstumsrate 2030–2040	Wachstumsrate 2040–2050
Rhein	+12,7%	-0,5%	+5,6%	+2,6%
Donau	-13,7%	-2,4%	-4,3%	-2,7%

Quelle: Berechnung ZKR

KOHLE

Die Menge der auf Binnenwasserstraßen transportierten Kohle wird in den nächsten zwei Jahrzehnten voraussichtlich stark zurückgehen, da die europäischen Staaten bei ihrer Energiewende weiter vorankommen. Deutschland hat beispielsweise geplant, alle seine Kohlekraftwerke bis 2038 stillzulegen; infolgedessen sind die Kohleimporte des Landes in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen[77]. Dieser strukturelle Rückgang spiegelt sich in langfristigen Prognosen wider, die bis 2050 einen Rückgang der Kohle-Nachfrage um -85,4% in den Rheinstaaten und um -73,5% im Donauraum vorhersagen und damit einen anhaltenden Abwärtstrend beim Kohletransport auf den europäischen Binnenwasserstraßen bestätigen.

ABBILDUNG 19: **KOHLE, INLANDSNACHFRAGE IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN, ANNUALISIERT**



Quelle: Oxford Economics

[77] *Im Jahr 2013 beliefen sich die Kohleimporte auf 52,4 Mio. Tonnen und gingen bis 2015 auf 49,7 Mio. Tonnen, 2017 auf 48,5 Mio. Tonnen, 2019 auf 43,2 Mio. Tonnen und 2020 auf 31,3 Mio. Tonnen zurück. Nach einem vorübergehenden Wiederanstieg der Kohleimporte (2021: 38,7 Mio. Tonnen; 2022: 42,6 Mio. Tonnen) setzte sich der Abwärtstrend im Jahr 2023 fort (2023: 30,1 Mio. Tonnen).*

TABELLE 6: **WACHSTUMSRATEN DER KOHLENACHFRAGE IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN**

Länder	Wachstumsrate 2025–2050	Wachstumsrate 2020–2030	Wachstumsrate 2030–2040	Wachstumsrate 2040–2050
Rhein	-85,4%	-59,5%	-55,5%	-38,2%
Donau	-73,5%	-52,4%	-47,8%	-25,0%

Quelle: Berechnung ZKR

CONTAINER

Schätzungen zufolge werden etwa 75–80% der Handelsgüter auf dem Seeweg transportiert[78]. Der Containerverkehr ist wiederum der dominierende Verkehrsträger im Seehandel, insbesondere wertmäßig (etwa zwei Drittel des gesamten Seehandels). Der UNCTAD-Bericht „Review of Maritime Transport 2025" untermauert diese Dominanz und stellt fest, dass die Containerschifffahrt zunehmend nicht nur für traditionelle Konsumgüter, sondern auch für hochwertige Fracht, verarbeitete Mineralien und Materialien genutzt wird, die erhöhte Sicherheit und Rückverfolgbarkeit erfordern.

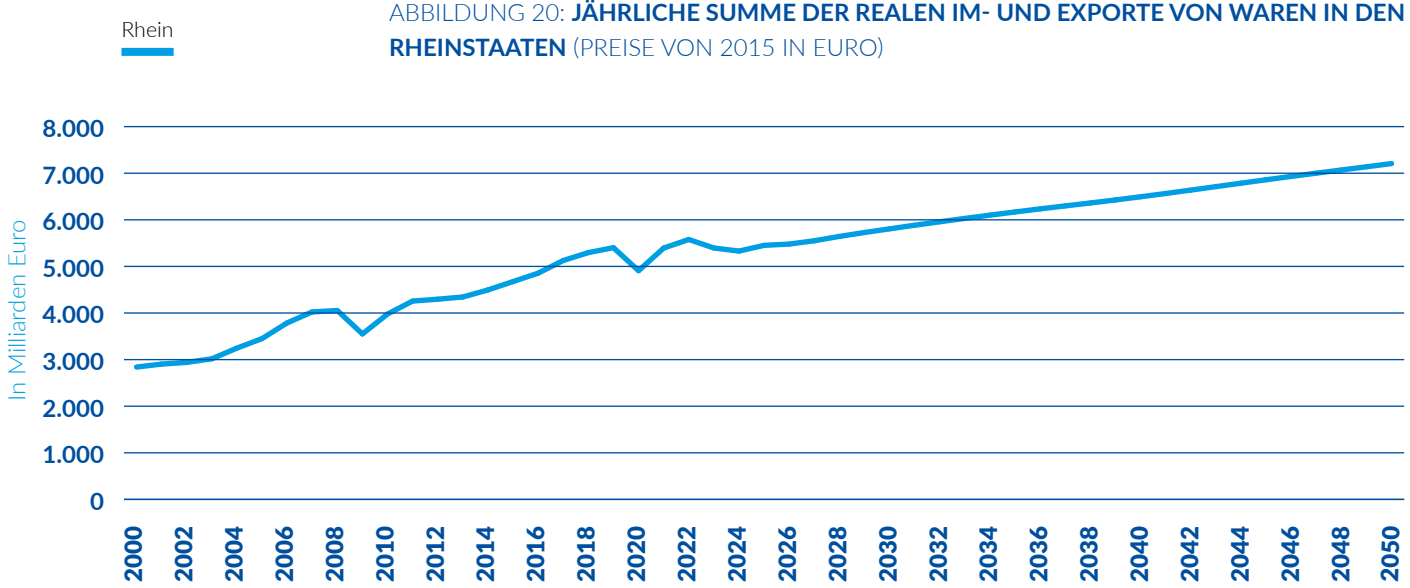
Da keine harmonisierten Langzeitdaten zu den innerstaatlichen Containerverkehrsströmen nach Ländern vorliegen, wurde die Summe der nationalen Wareneinfuhren und -ausfuhren als Näherungswert herangezogen, um die Entwicklung des Containerverkehrs auf dem Rhein zu analysieren. Dieser Ansatz spiegelt den engen strukturellen Zusammenhang zwischen dem innerstaatlichen Containerverkehr, den seeseitigen Containerverkehrsströmen und der allgemeinen wirtschaftlichen Offenheit wider, wobei berücksichtigt wird, dass sich diese Trends möglicherweise nicht streng parallel entwickeln. Die Donaustaaten wurden ausgeschlossen, da der Containerverkehr auf der Donau äußerst selten ist. Ebenso wurden Informationen zum Welthandel für den Ausblick auf den Containerverkehr in Europa herangezogen.

Auf der Grundlage der für den internationalen Handel verfügbaren Langzeitprognosen wird der Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen durch einen positiven Grundtrend im internationalen Handel gestützt. Allerdings werden die physischen Einschränkungen aufgrund von Niedrigwasser und Klimawandel eine weitere Rolle spielen, sodass der Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen möglicherweise nicht dem gleichen steilen und stetigen Wachstumstrend folgen wird, wie er in den Prognosen für den internationalen Handel dargestellt ist.

Die höchste Wachstumsrate im internationalen Handel zwischen 2025 und 2050 wird voraussichtlich in der Schweiz zu verzeichnen sein (+56,7%). Deutschland dürfte mit einem Anstieg des Wertes sowohl seiner Exporte als auch seiner Importe um fast +30,6% das Land mit dem höchsten Handelswert bleiben. Für andere westeuropäische Länder wird ein Wachstum des Handelswerts von +17,9% in Belgien, +36,8% in den Niederlanden und +24,5% in Frankreich prognostiziert. Für die Rheinstaaten insgesamt wird von 2025 bis 2050 ein moderates bis starkes Wachstum (+32,2%) der Summe der realen Wareneinfuhren und -ausfuhren erwartet.

[78] *Quelle: Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. „Ports' criticality in international trade and global supply-chains". Nat Commun 13, 4351 (2022), abrufbar auf der Website von Nature Communications sowie UN Trade and Development (UNCTAD), Seaborne trade data (April 2025 2025), abrufbar auf der UNCTAD-Website.*

ABBILDUNG 20: **JÄHRLICHE SUMME DER REALEN IM- UND EXPORTE VON WAREN IN DEN RHEINSTAATEN** (PREISE VON 2015 IN EURO)



Quelle: Oxford Economics
Der Wert der Exporte und Importe der Schweiz wurde von Schweizer Franken (2015) in Euro (2015) umgerechnet.

TABELLE 7: **WACHSTUMSRATEN DER SUMME DER REALEN IM- UND EXPORTE VON WAREN IN DEN RHEINSTAATEN**

Länder	Wachstumsrate 2025–2050	Wachstumsrate 2020–2030	Wachstumsrate 2030–2040	Wachstumsrate 2040–2050
Rhein	+32,2%	+18,3%	+11,8%	+11,0%

Quelle: Berechnung ZKR

CHEMIE

Die Binnenschifffahrt dürfte beim Transport von Chemikalien weiterhin eine starke Position im Modal Split einnehmen, da andere Verkehrsträger – mit Ausnahme von Pipelines – im Allgemeinen nicht als wettbewerbsfähige Alternativen angesehen werden. Die chemische Industrie beliefert Kunden aus vielen Wirtschaftssektoren, insbesondere aus der Landwirtschaft (Düngemittel), der Kunststoffindustrie, der Automobilindustrie, der Bauindustrie sowie der Papier- und Zellstoffindustrie.

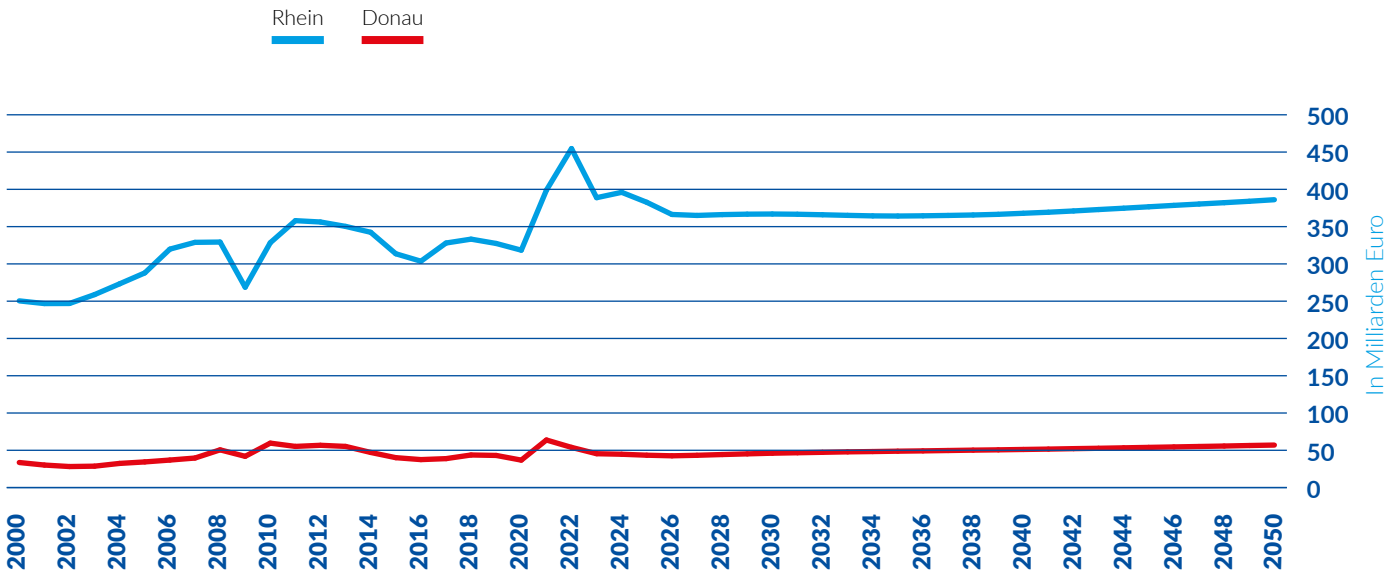
Die reale Bruttoproduktion der chemischen Industrie wird zwischen 2025 und 2050 voraussichtlich um +11% in Frankreich, um +50,2% in der Schweiz und um +20,8% in Belgien wachsen. Für Deutschland wird ein Rückgang von -12,4% und für die Niederlande von -3,5% prognostiziert. Der erwartete Rückgang in Deutschland und den Niederlanden ist ein alarmierendes Signal für den Chemietransport auf dem Rhein, da die chemische Industrie dieser beiden Länder eine wichtige Kundin der Binnenschifffahrt ist. Die Entwicklung des Chemietransports auf dem Rhein wird davon abhängen, inwieweit es der chemischen Industrie gelingt, ihre Produktion von der Belastung durch hohe Energiepreise zu entkoppeln, und inwieweit sie in der Lage sein wird, ihre Produktionsverfahren umweltfreundlicher zu gestalten. Darüber hinaus könnte die europäische Chemieindustrie aktive Unterstützung durch die europäische

Wirtschaftspolitik benötigen, um ein Gegengewicht zur von China betriebenen aktiven Konjunkturpolitik zu schaffen.

Der weltweite Trend zur Reindustrialisierung und zur Stärkung der wirtschaftlichen Resilienz der EU soll nun durch den „Clean Industrial Deal" der EK und den neu vorgeschlagenen „Industrial Accelerator Act" gefördert werden[79]. Dieser aktualisierte Rechtsrahmen zielt darauf ab, den jüngsten industriellen Niedergang umzukehren, und setzt das Ziel, dass die verarbeitende Industrie bis 2035 mindestens 20% des Bruttoinlandsprodukts der Union ausmacht.

In den Donaustaaten wird für die chemische Produktion über alle Jahrzehnte hinweg ein Wachstum prognostiziert, mit einer Wachstumsrate von +31,3% von 2025 bis 2050, insbesondere in Ungarn, Kroatien und Bulgarien, während nur Rumänien im Zeitraum 2020–2030 einen leichten Rückgang verzeichnen wird.

ABBILDUNG 21: **REALE BRUTTOPRODUKTION VON CHEMIKALIEN IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN** (PREISE VON 2015 IN EURO)



Quelle: Oxford Economics
** Die Daten wurden auf der Grundlage des Wechselkurses von US-Dollar zu Euro für das Jahr 2015 von US-Dollar in Euro umgerechnet.*

TABELLE 8: **WACHSTUMSRATEN DER CHEMIEPRODUKTION IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN**

Länder	Wachstumsrate 2025–2050	Wachstumsrate 2020–2030	Wachstumsrate 2030–2040	Wachstumsrate 2040–2050
Rhein	+0,9%	+15,2%	+0,3%	+4,9%
Donau	+31,3%	+25,2%	+11,0%	+11,6%

Quelle: Berechnung ZKR

[79] *Quelle: Europäische Kommission (EK), „Industrial Accelerator Act", abrufbar auf der Website der EK*

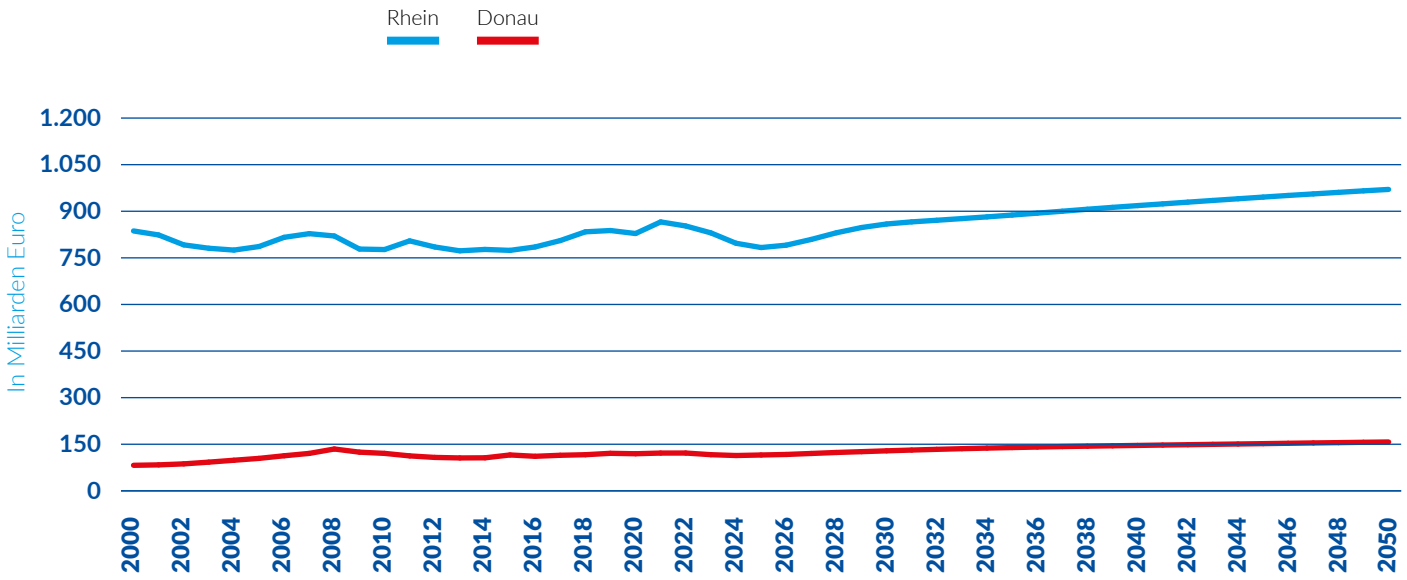
BAUMATERIAL, SAND, STEINE, KIES

Laut einer Studie von *Royal HaskoningDHV*[80] gehen die niederländischen Verlader davon aus, dass die Binnenschifffahrt auch weiterhin der wichtigste Verkehrsträger für Baustoffe wie Kies, Sand, Steine bleiben wird. Eine größere Verlagerung auf andere Verkehrsträger wird nicht erwartet, da aber durch Fusionen und Übernahmen immer größere Unternehmen entstehen, dürfte die Zahl kleinerer Betonmörtelwerke sowie kleinerer Sand- und Kiesunternehmen entlang kleinerer Wasserstraßen voraussichtlich zurückgehen. Größere Unternehmen konzentrieren sich entlang der Wasserstraßen und streben nach weiteren Größenvorteilen. Für die kommenden Jahre wird ein Anstieg des Sand- und Kiesangebots erwartet, der auf Ausbaggerungsmaßnahmen zur Erweiterung der Wasserstraßen zurückzuführen ist und mit einer wachsenden Nachfrage nach Materialien zur Deichverstärkung angesichts von Klimarisiken einhergeht.

Die Transportnachfrage hängt stark von der Aktivität des Bausektors ab. Nach den Prognosen von Oxford Economics wird das inflationsbereinigte reale Produktionsvolumen in Deutschland zwischen 2025 und 2050 um +39,4% wachsen. Für Frankreich liegt die erwartete Wachstumsrate der realen Produktion im Bausektor bei +6,6%, in den Niederlanden bei +40,6%, in Belgien bei +23,1% und in der Schweiz bei +20,8%. Für den Bausektor in den Rheinstaaten wird nach den schwierigen 2020er-Jahren für Deutschland eine Erholung erwartet, wobei zwischen 2025 und 2050 ein stetiges Wachstum von +23,9% über alle Länder hinweg prognostiziert wird.

Eine Herausforderung stellt jedoch die sinkende Zahl kleinerer Schiffe im Rheingebiet dar. Dies könnte die Fähigkeit der Binnenschifffahrt beeinträchtigen, vom Wachstum im Bausektor zu profitieren.

ABBILDUNG 22: **REALE BRUTTOPRODUKTION IM BAUGEWERBE IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN** (PREISE VON 2015 IN EURO)



Quelle: Oxford Economics
** Die Daten wurden auf der Grundlage des Wechselkurses von US-Dollar zu Euro für das Jahr 2015 von US-Dollar in Euro umgerechnet.*

[80] *Quelle: Haskoning, „Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart", abrufbar auf der Website von Haskoning*

TABELLE 9: **WACHSTUMSRATEN IM BAUSEKTOR IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN**

Länder	Wachstumsrate 2025–2050	Wachstumsrate 2020–2030	Wachstumsrate 2030–2040	Wachstumsrate 2040–2050
Rhein	+23,9%	+3,7%	+6,9%	+5,7%
Donau	+36,3%	+7,8%	+13,5%	+7,6%

Quelle: Berechnung ZKR

ERDÖLPRODUKTE UND KOKSKOHLE

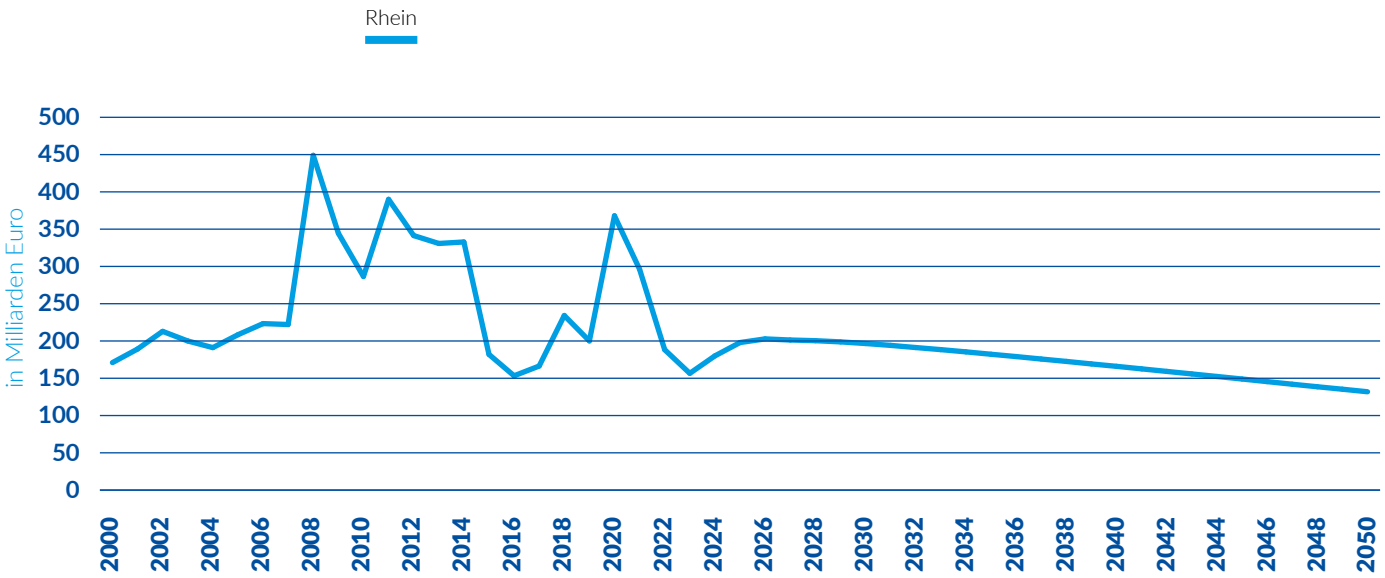
Im Zuge der fortschreitenden Energiewende in den einzelnen Ländern wird erwartet, dass sich der derzeitige moderate Abwärtstrend bei der Nachfrage nach Erdöl- oder Mineralölprodukten fortsetzt, was zu einem Rückgang des Transports auf Binnenwasserstraßen führen wird. Die Gesamtintensität des Verbrauchs fossiler Brennstoffe ist bereits seit Mitte der 1970er Jahre stetig zurückgegangen[81]. Auch wenn es finanzielle und technische Hindernisse für die Entwicklung CO_2-neutraler Antriebstechnologien gibt, wird davon ausgegangen, dass Mineralölprodukte in den nächsten zwei Jahrzehnten schrittweise aus dem Antriebsmix verdrängt werden. Dieser Wandel wird derzeit nicht nur durch die Impulse der EU-Gesetzgebung ETS2 (Emissions Trading Scheme, das EU-Handelssystem für CO_2-Emissionen) beschleunigt, von dem erwartet wird, dass es die Preise für fossile Brennstoffe in die Höhe treibt, sondern auch durch geopolitische Schocks.

Was Kokskohle betrifft, ist ein Übergang zu einer CO_2-freien Stahlproduktion wahrscheinlich, was voraussichtlich auch zu einem Rückgang der Nachfrage nach Kokskohle in der Zukunft führen wird. Zwar könnten einige Volkswirtschaften sehr kurzfristig vorübergehend auf Energiequellen wie Kohle umsteigen, um die unmittelbaren Auswirkungen von Öl- und Gasversorgungsengpässen abzufedern, doch wird dies nicht als dauerhafte Lösung angesehen, da es die längerfristigen Dekarbonisierungsziele untergräbt.

Für Deutschland zeigt die Prognose bis 2050 einen Rückgang der Produktion beider Produkte zusammen um -29,7%. Für Frankreich wird ein Rückgang um -53,7% prognostiziert, für die Niederlande um -32% und für Belgien um -23,4%. Die Schweiz weist ein sehr niedriges Produktionsniveau bei Erdölprodukten auf, was der Grund für relativ hohe Importe über den Rhein ist. Die Produktion von Erdölprodukten und Koks in den Rheinstaaten zeigt nach anfänglichem Wachstum in einigen Ländern in den 2020er Jahren einen allgemeinen Rückgang um -33,3%, was die fortschreitende Energiewende weg von fossilen Brennstoffen widerspiegelt.

[81] *Quelle: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), Economic Outlook, März 2026, abrufbar auf der Website der OECD*

ABBILDUNG 23: **REALE BRUTTOPRODUKTION VON KOKS UND RAFFINIERTEN ERDÖLPRODUKTEN IN DEN RHEINSTAATEN** (PREISE VON 2015 IN EURO)



Quelle: Oxford Economics
** Die Daten wurden auf der Grundlage des Wechselkurses von US-Dollar zu Euro für das Jahr 2015 von US-Dollar in Euro umgerechnet.*

TABELLE 10: **WACHSTUMSRATEN DER PRODUKTION VON KOKS- UND RAFFINIERTEN ERDÖLPRODUKTEN IN DEN RHEINSTAATEN**

Länder	Wachstumsrate 2025–2050	Wachstumsrate 2020–2030	Wachstumsrate 2030–2040	Wachstumsrate 2040–2050
Rhein	-33,3%	-46,5%	-15,6%	-20,5%

Quelle: Berechnung ZKR

STAHL UND EISENERZ

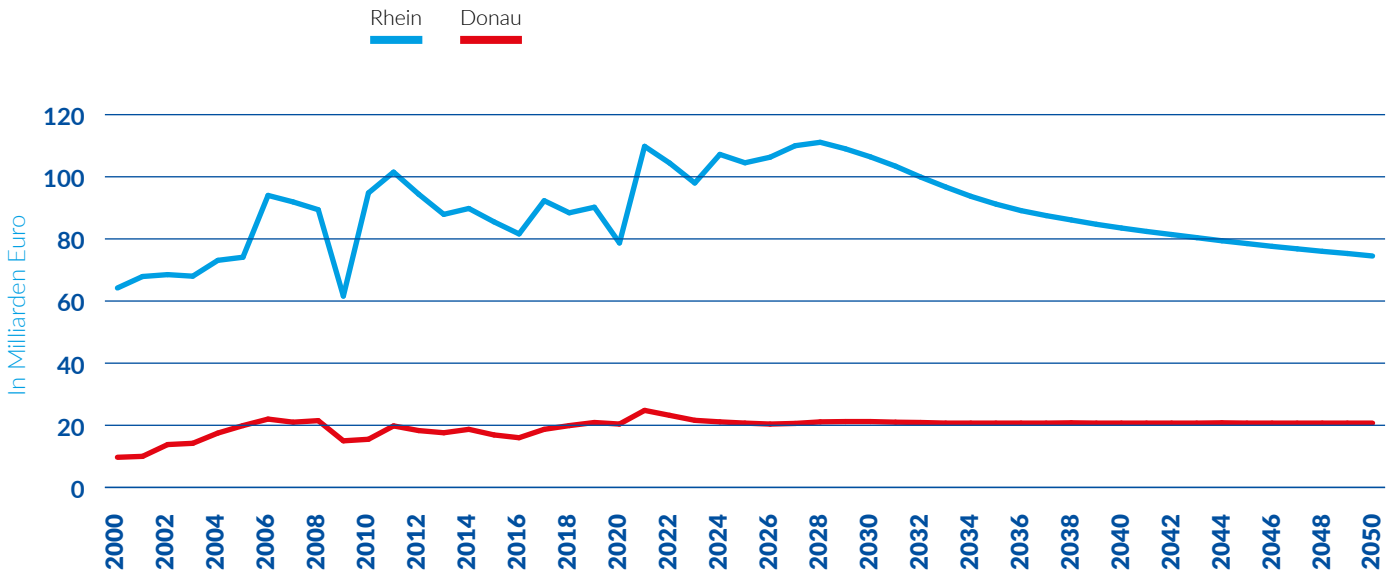
In Fällen, in denen die Stahlproduktion an Binnenwasserstraßen angesiedelt ist, wird ein hoher Anteil des Transports von Eisenerz, Kokskohle und Stahlprodukten auf dem Wasserweg beobachtet. Deutschland ist das größte Stahlproduktionsland in Europa, und der Rhein ist eine wichtige Transportroute für Eisenerz und Stahlprodukte.

Da die Kreislaufwirtschaft in Zukunft voraussichtlich eine wichtigere Rolle spielen wird (Studie von Royal *HaskoningDHV*), haben niederländische Reedereien klar ihre Überzeugung zum Ausdruck gebracht, dass höhere Metallrecyclingquoten zu einem Rückgang der Stahlnachfrage und -produktion in ganz Westeuropa führen werden. Dies könnte einen Rückgang beim Transport von Stahl, aber auch von Eisenerz zur Folge haben, da diese wahrscheinlich durch recycelten Stahl und emissionsärmere Produktionstechnologien ersetzt werden. Es wird jedoch nicht erwartet, dass dieser Wandel zu einem deutlichen Gesamtrückgang der Stahlnachfrage in Europa führt, sondern vielmehr zu einer Verlagerung der Produktionsprozesse. Die Nachfrage nach hochwertigem Stahl dürfte nicht nur in den Industrieländern hoch bleiben, sondern auch in den Entwicklungsländern steigen, wodurch Stahl weiterhin ein wichtiges Produkt in der europäischen Industrie bleiben könnte.

Für den Zeitraum zwischen 2025 und 2050 deuten die Prognosen für die deutsche Bruttostahlproduktion jedoch auf einen Rückgang von -18,3% hin. Für Frankreich wird ein Rückgang von -65,8% prognostiziert, allerdings ausgehend von einem deutlich niedrigeren absoluten Niveau der Bruttostahlproduktion. Für den Transport von Eisenerz und Stahl auf Binnenwasserstraßen ist die belgische, französische und deutsche Stahlproduktion von großer Bedeutung, da die Stahlindustrie in diesen Ländern häufig an Binnenwasserstraßen angesiedelt ist. Dies gilt nicht für die niederländische und die schweizerische Stahlindustrie. Die niederländische Stahlproduktion befindet sich an der Schnittstelle zwischen Hochsee- und Binnenwasserstraßen. Rohstoffe werden auf dem Seeweg angeliefert, während die Produkte über Binnenwasserstraßen abtransportiert werden. Die reale Bruttoproduktion in diesem Sektor wird in der Rheinregion zwischen 2025 und 2050 voraussichtlich um -28,7% zurückgehen.

Österreich dürfte entlang der Donau weiterhin eine wichtige Rolle im Stahlsektor spielen, auch wenn dort zwischen 2025 und 2050 ein Rückgang von -2,1% prognostiziert wird. Für Rumäniens Stahlproduktion wird bis 2050 ein Rückgang von -13,8% vorausgesagt. Die Prognosen von Oxford Economics deuten auf positive Wachstumsraten in anderen Regionen Mittel- und Osteuropas hin: +10,9% für Ungarn und +9,5% für die Slowakei.

ABBILDUNG 24: **REALE BRUTTOPRODUKTION VON EISEN UND STAHL IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN** (PREISE VON 2015 IN EURO)



Quelle: Oxford Economics
** Die Daten wurden auf Basis des Wechselkurses von US-Dollar zu Euro für das Jahr 2015 von US-Dollar in Euro umgerechnet.*

TABELLE 11: **WACHSTUMSRATEN DER EISEN- UND STAHLPRODUKTION IN DEN RHEIN- UND DONAUSTAATEN**

Länder	Wachstumsrate 2025–2050	Wachstumsrate 2020–2030	Wachstumsrate 2030–2040	Wachstumsrate 2040–2050
Rhein	-28,7%	+35,3%	-21,5%	-10,8%
Donau	+0,0%	+4,0%	-2,1%	+0,0%

Quelle: Berechnung ZKR

ABKÜRZUNGEN UND AKRONYME

ARA REGION: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BIP: Bruttoinlandsprodukt

DACH: Deutschland-Österreich-Schweiz

DWT: Tragfähigkeit

ESI: Economic Sentiment Indicator

ETS2: Emissionshandelssystem

EU: Europäische Union

FARAG REGION: Flushing, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent.

GIW: Gleichwertiger Wasserstand

IW: Internationaler Währungsfonds

IWT: Binnenschifffahrt

IWW: Binnenwasserstraßen

LNG: Flüssigerdgas

MIO: Million

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

RNW: Regulierungsniederwasser

TEU: Zwanzig-Fuß-Äquivalent

TKM: Tonnenkilometer

TTF: Title Transfer Facility

GLOSSAR

ABSUNK: ein hydrodynamischer Effekt, der mit der Geschwindigkeit der Wasserströmung unter dem Schiff zusammenhängt. Je flacher der Wasserstrom unter einem Schiff ist, desto höher ist seine Strömungsgeschwindigkeit und desto höher ist sein dynamischer Druck. Aufgrund des Bernoulli-Prinzips ist der Gesamtdruck eine Konstante, was bedeutet, dass ein höherer dynamischer Druck einen niedrigeren statischen Druck zur Folge hat. Dieser niedrigere statische Druck führt zu einem geringeren Widerstand des Wassers gegenüber dem Schiff und bedeutet daher ein weiteres Einsinken des Schiffes in das Wasser, wodurch sich der tatsächliche Tiefgang des Schiffes erhöht.

BACKWARDATION: Marktsituation, bei der die Terminpreise niedriger sind als die aktuellen Preise, was den Anreiz verringert, Rohstoffe über einen längeren Zeitraum zu lagern.

BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP): grundlegendes Maß für die Gesamtgröße der Wirtschaft eines Landes.

DANUBE SOLIDARITY LANES EU-UKRAINE: Ziel dieser Maßnahme ist die Erleichterung des Transports landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus der Ukraine, aber auch des bilateralen Warenhandels und des Zugangs der Ukraine zu internationalen Märkten und globalen Versorgungsketten, um sicherzustellen, dass das dringend benötigte Getreide den Weltmarkt erreicht.

DONAUSTAATEN: Österreich, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Republik Moldau, Rumänien, Serbien, Slowakei, Ukraine.

ECONOMIC SENTIMENT INDICATOR (ESI): ein zusammengesetzter Indikator, der sich aus fünf sektoralen Vertrauensindikatoren mit unterschiedlicher Gewichtung zusammensetzt (Vertrauensindikator für die Industrie (40%); Vertrauensindikator für das Baugewerbe (5%); Vertrauensindikator für den Dienstleistungssektor (30%); Vertrauensindikator für die Verbraucher (20%); Vertrauensindikator für den Einzelhandel (5%)). Er wird monatlich von der Europäischen Kommission veröffentlicht.

EMISSIONSHANDELSSYSTEM (ETS): das EU-Handelssystem für CO2-Emissionen

EUROPA: die europäische Binnenschifffahrt umfasst in diesem Bericht fünf Länder, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind: Großbritannien, die Republik Moldau, Serbien, die Schweiz und die Ukraine.

EUROPÄISCHE KREUZFAHRTFLOTTE: Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 39 Betten, die in der EU und in der Schweiz verkehren.

EUROPEAN TRADING HUB: ein dynamisches Marktgebiet für den Gashandel im Herzen Europas.

FRACHTRATE: Preis, zu dem eine Ladung von einem Ort zu einem anderen befördert wird.

G20: ein informeller Zusammenschluss aus 19 Staaten sowie der Europäischen Union (EU) und der Afrikanischen Union (AU). Die Gruppe der Zwanzig befasst sich mit wichtigen Themen der Weltwirtschaft, wie beispielsweise der internationalen Finanzstabilität, der Eindämmung des Klimawandels und der nachhaltigen Entwicklung, im Rahmen jährlicher Treffen der Staats- und Regierungschefs.

GESAMTINFLATION: allgemeiner Anstieg der Verbraucherpreise für Waren und Dienstleistungen, einschließlich derjenigen, die häufig stärker schwanken, wie Energie- und Lebensmittelpreise.

GLEICHWERTIGER ABFLUSS: die Werte der gleichwertigen Abflüsse an den festgesetzten Richtpegeln werden als Abflüsse einer 100 Jahre umfassenden Zeitreihe alle zehn Jahre neu festgelegt. Mit den Werten der gleichwertigen Abflüsse werden die korrespondierenden Werte des gleichwertigen Wasserstandes an den festgesetzten Richtpegeln ebenfalls alle zehn Jahre neu bestimmt.

GLEICHWERTIGER WASSERSTAND (GIW): ist der Wasserstand, der bei einem gleichwertigen niedrigen Abfluss mit einer Unterschreitungsdauer von 20 Tagen im langjährigen Mittel längs des Rheins auftritt.

INDUSTRIEVERKEHR: bezieht sich auf den Verkehr, der direkt zwischen den im Hafengebiet ansässigen Industrien (wie BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM...) und dem Hinterland besteht.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG (EINER GÜTERSCHIFFSFLOTTE): Verhältnis zwischen der benötigten Ladekapazität (aufgrund der Beförderungsnachfrage in einem bestimmten Jahr) und der verfügbaren Kapazität der Flotte in demselben Jahr, in Prozent.

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG (EINER PASSAGIERSCHIFFSFLOTTE): Verhältnis zwischen der Anzahl der Passagiere und der Anzahl der Passagierplätze in einem bestimmten Jahr; in Prozent. Die Analyse der Kapazitätsauslastung einer Flotte ermöglicht einen umfassenden Überblick über die Entwicklung des Verhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage im Laufe der Jahre.

KIELFREIHEIT: der Abstand zwischen dem tiefsten Punkt des Schiffskiels (oder Schiffsrumpfs) und dem höchsten Punkt der Kanalsohle unter dem Schiff. Dies ist sozusagen die "Sicherheitsmarge" unter dem Kiel.

KLEINE SCHIFFE: Schiffe mit einer Ladekapazität von bis zu 1.500 Tonnen. Nach einer alternativen Definition haben kleine Schiffe eine Ladekapazität von 650 Tonnen oder weniger.

MINDESTFAHRRINNENTIEFE: entspricht der Mindesttiefe, die im Bereich der Fahrrinne vorhanden sein sollte (Tiefe des Fahrrinnenkastens unterhalb des gleichwertigen Wasserstandes). Diese Mindesttiefe steht im Zusammenhang mit dem gleichwertigen Wasserstand, da es sich um die Fahrrinnentiefe handelt, die auch dann noch vorhanden sein sollte, wenn der Wasserstand auf das Niveau des gleichwertigen Wasserstandes sinkt.

MITTELEUROPÄISCHE WASSERSTRASSEN: Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau, Elbe-Oder.

MITTELRHEIN: Abschnitt des Rheins zwischen Bingen am Rhein und Bonn.

MITTLERE DONAU: Donauabschnitt zwischen der Hainburgerpforte an der Grenze zwischen Österreich und der Slowakei bis zum Eisernen Tor.

MODAL SPLIT-ANTEIL: der prozentuale Anteil des Binnenschiffsverkehrs (in TKM) an der gesamten landbasierten Verkehrsleistung. Zu den landbasierten Güterverkehrsträgern gehören Straße, Schiene und Binnenschifffahrt.

NIEDERRHEIN: Abschnitt des Rheins, der von Bonn, Deutschland, bis zur Nordsee bei Hoek van Holland, Niederlande, fließt.

NORDRANGE: bezeichnet die Konzentration der europäischen Seehäfen an der Nordsee, von denen die meisten zu den aktivsten der Welt gehören. Diese Nordseehäfen beziehen sich hauptsächlich auf Antwerpen, Rotterdam, Le Havre, Zeebrügge, Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Zusammen geben sie einen Hinweis auf die wirtschaftliche Entwicklung in der nördlichen Eurozone und in Deutschland.

NORDSEE-HAFEN: ein Hafengebiet, das sich über Belgien und die Niederlande erstreckt und aus dem Zusammenschluss der drei Häfen Gent (BE), Terneuzen (NL) und Vlissingen (NL) entstanden ist.

OBERE DONAU: Abschnitt der schiffbaren Donau von Kelheim, Deutschland, bis zur Hainburger Pforte, an der Grenze zwischen Österreich und der Slowakei.

OBERRHEIN: Abschnitt des schiffbaren Rheins in der Oberrheinebene zwischen Basel, Schweiz, und Bingen, Deutschland.

REGULIERUNGSNIEDERWASSER (RNW): bezieht sich auf einen Niedrigwasserstand der Donau, der an nicht mehr als 22 eisfreien Tagen pro Jahr unterschritten wird.

RHEINSTAATEN: Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande, die Schweiz.

TATSÄCHLICHER TIEFGANG EINES SCHIFFES: vertikaler Abstand zwischen dem Kiel des Schiffes und seiner Wasserlinie. Für ein fahrendes Schiff umfasst der tatsächliche Tiefgang auch den Absunk (siehe ABSUNK in diesem Glossar).

TATSÄCHLICHER WASSERSTAND: ein Messwert, der auf einer Wasserstandsmesslatte angezeigt wird, die am oder in der Nähe des Ufers eines Flusses an einer Pegelstation installiert ist. Er misst nicht die tatsächliche Tiefe des Flusses, da Flüsse in ihrem mittleren Abschnitt tiefer werden. Der tatsächliche Wasserstand wird jedoch benötigt, um den verfügbaren Tiefgang für die Schifffahrt auf einem bestimmten Flussabschnitt zu berechnen.

TITLE TRANSFER FACILITY (TTF): ein virtueller Handelspunkt für Erdgas in den Niederlanden. Dieser Handelspunkt bietet einer Reihe von Händlern in den Niederlanden die Möglichkeit, Termin-, physische und Börsengeschäfte zu tätigen.

TONNENKILOMETER (TKM): Einheit für die Transportleistung, die das Volumen der transportierten Güter multipliziert mit der Transportentfernung angibt.

TRADITIONELLER RHEIN: Abschnitt des Rheins von Rheinfelden bei Basel bis zur Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden.

TRAGFÄHIGKEIT (DWT): die maximale Ladekapazität eines Schiffes, somit das maximale Gewicht, das es tragen kann (gemessen in Tonnen). Dieses Gewicht umfasst Ladung, Brennstoff, Frischwasser, Ballastwasser, Vorräte, Passagiere und Besatzung. Es umfasst nicht das Leergewicht des Schiffes selbst. Die Summe aus Tragfähigkeit und Leergewicht eines Schiffes ergibt die maximale Wasserverdrängung (gemessen in Tonnen).

TWENTY-FOOT EQUIVALENT UNIT (TEU - ZWANZIG-FUSS-ÄQUIVALENT): eine Einheit für die Ladekapazität im Containerverkehr. Sie basiert auf dem Volumen eines 20 Fuß (6,1 m) langen intermodalen Containers, einer Metallbox in Standardgröße, die leicht zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wie Schiffen, Zügen und Lastwagen umgeladen werden kann.

UMSATZ (EUROSTAT-DEFINITION): der Umsatz umfasst die von der Erhebungseinheit während des Berichtszeitraums insgesamt in Rechnung gestellten Beträge, die den Verkäufen von Waren und Dienstleistungen an Dritte entsprechen; er schließt alle Steuern und Abgaben ein, die auf den von der Einheit in Rechnung gestellten Waren oder Dienstleistungen liegen, mit Ausnahme der Mehrwertsteuer, die den Kunden von der Einheit in Rechnung gestellt wird, sowie sonstiger, in ähnlicher Weise absetzbarer, direkt mit dem Umsatz verbundener Steuern; er umfasst auch alle sonstigen, an die Kunden weitergegebenen Kosten (Transport, Verpackung usw.). Preisnachlässe, Rabatte und Skonti sowie der Wert der zurückgegebenen Verpackungen müssen abgezogen werden.

UNTERE DONAU: Donauabschnitt vom Eisernen Tor an der Grenze zwischen Serbien und Rumänien bis Sulina am Schwarzen Meer in Rumänien.

VERFÜGBARER ODER MÖGLICHER TIEFGANG EINES SCHIFFES: die maximale Tiefe, bis zu der das Schiff sicher eintauchen kann, wenn es mit Ladung beladen ist. Sowohl bei Binnen- als auch bei Seeschiffen variiert diese Tiefe mit den Schiffsabmessungen. Bei Seeschiffen hängt sie auch von der Jahreszeit und der Dichte des umgebenden Wassers ab. Der verfügbare Tiefgang von Binnenschiffen, die auf frei fließenden Flüssen fahren, berücksichtigt mehrere Parameter, die für jeden Flussabschnitt und jede Pegelstation spezifisch sind. Er wird wie folgt berechnet: Verfügbarer Tiefgang = Mindesttiefe der Fahrrinne + (tatsächlicher Wasserstand - gleichwertiger Wasserstand) – Kielfreiheit.

NATIONALE STATISTISCHE ÄMTER

Akronym	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Statistisches Zentralamt	Niederlande
Destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt von Deutschland	Deutschland
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Statistikamt Polen	Polen
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationales Institut für Statistik	Rumänien
OFS	Office fédéral de la statistique	Bundesamt für Statistik	Schweiz
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Statistisches Amt Slowakei	Slowakische Republik

BÜCHER, ZEITSCHRIFTENARTIKEL UND STUDIEN

Originalbezeichnung	Land
Bačkalov I. et al., Evolution(s) of European Inland Vessel Fleets (2025)	Europa
Binnenschifffahrt, Hamburger Hafen wächst robust: Hinterlandverkehr stabil (17.11.2025), abrufbar auf der Website Binnenschifffahrt	Deutschland
Donaukommission, Statistisches Jahrbuch 2023	Europa
Entreprises fluviales de France (E2F), Baromètre de l'activité tourisme fluvial (édition 2026), abrufbar auf der Website von E2F	Frankreich
Eurofer, Economic and steel market outlook 2026-2027 (June 2026), abrufbar auf der Eurofer-Website	EU
Europäischer Rat der Chemischen Industrieverbände (CEFIC), Chemical Trends Reports, abrufbar auf der Website von CEFIC	Belgien
Europäische Kommission (EK), Industrial Accelerator Act, abrufbar auf der Website der EK	EU
Hader A, The River Cruise Fleet Handbook (April 2026)	Europa
Haskoning, Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart, abrufbar auf der Website von Haskoning	Niederlande
IG River Cruise, The River Cruise Market 2025, abrufbar auf der Website der IG River Cruise	Europa
Internationaler Währungsfonds (IWF), World Economic Outlook Database (April 2026), abrufbar auf der Website des IWF	Welt
Luman R. (ING), Scheepvaart ziet de stroom veranderen (22.04.2026), abrufbar auf der Website der ING	Europa

Originalbezeichnung	Land
Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Economic Outlook (März 2026), abrufbar auf der Website der OECD	Welt
Hafen Rotterdam, Throughput in the port of Rotterdam shows a slight decline (26.02.2026), abrufbar auf der Website des Hafens Rotterdam	Niederlande
RWI/ISL Containerumschlag-Index, abrufbar auf der Website von RWI/ISL	Deutschland
UN Trade and Development (UNCTAD), Seaborne trade data (April 2025), abrufbar auf der UNCTAD-Website	Welt
UN Trade and Development (UNCTAD), Global Trade Update (March 2026): Reforming trade rules to drive development, abrufbar auf der UNCTAD-Website	Welt
U.S. Energy Information Administration (EIA), Short-Term Energy Outlook (April 2026), abrufbar auf der Website der EIA	Vereinigte Staaten
Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Quartalsbericht (02/2025), abrufbar auf der Website des VCI	Deutschland
Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. Nat Commun 13, 4351 (2022), abrufbar auf der Website von Nature Communications	Welt
viadonau, verschiedene Jahresberichte, abrufbar auf der Website von viadonau	Europa
Voies Navigables de France (VNF), En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30 %) et record inédit des croisières sur le Rhin (28.04.2026), abrufbar auf der Website von VNF	Frankreich
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt, abrufbar auf der ZKR-Website	Europa

ANDERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Administrația Canalelor Navigabile (ACN)	Verwaltung der Schifffahrtskanäle (ACN)	Rumänien
Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA (AED)	Registrierungs-, Domänen- und Mehrwertsteuerverwaltung (AED)	Luxemburg
AG Energiebilanzen e.V.	AG Energiebilanzen e.V.	Deutschland
Association française des ports intérieurs (AFPI)	Französischer Verband der Binnenhäfen (AFPI)	Frankreich
Banque CIC agriculture	Bank CIC Landwirtschaft	Frankreich
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Deutsche Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Deutschland
Bundesbank	Bundesbank	Deutschland
CCNR/ZKR/CCR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)	Europa

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Belgien
Department for Transport	Ministerium für Verkehr	Vereinigtes Königreich
Deutscher Wetterdienst (DWD)	Deutscher Wetterdienst (DWD)	Deutschland
Donaukommission	Donaukommission	Europa
Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV)	Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV)	Schweiz
European Central Bank (ECB)	Europäische Zentralbank (EZB)	EU
European Commission (EC)	Europäische Kommission (EK)	Europa
European Steel Association (Eurofer)	Europäischer Stahlverband (Eurofer)	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
FranceAgriMer	FranceAgriMer	Frankreich
Gemeente Amsterdam	Stadt Amsterdam	Niederlande
Insights Global	Insights Global	Niederlande
Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB)	Institut für den Transport durch die Binnenschifffahrt (ITB)	Belgien
Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR)	Internationaler Verband zur Vertretung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung sowie zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR)	Niederlande
International Monetary Fund (IMF)	Internationaler Währungsfonds (IWF)	Welt
International Sava River Basin Commission	Internationale Kommission des Savebeckens	Europa
Investing.com London	Investing.com London	Vereinigtes Königreich
Land Niederösterreich	Bundesland Niederösterreich	Österreich
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	Ministerium für Infrastruktur und Verkehr	Italien
Ministerstvo dopravy České republiky	Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik	Tschechische Republik
Moselkommission	Moselkommission	Europa
National administrations in Rhine countries	Nationale Verwaltungen in den Rheinstaaten	Europa
National fleet data	Nationale Flottendaten	Europa
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)	Welt

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Oxford Economics	Oxford Economics	Welt
Ports mentioned in the report	In dem Bericht erwähnte Häfen	Europa
R.A. Administratia Fluviala a Dunarii de Jos Galati (AFDJ)	Galaţi Verwaltung der unteren Donau, A.A.	Rumänien
Rijkswaterstaat	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	Niederlande
Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de l'alimentation	Abteilung Statistik und Prognosen (SSP) des Ministeriums für Landwirtschaft und Ernährung	Frankreich
Statistikamt Nord	Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein	Deutschland
UK Department for Transport	Britisches Verkehrsministerium	Vereinigtes Königreich
Verein der Kohleimporteure (VDKI)	Verein der Kohleimporteure (VDKI)	Deutschland
viadonau	viadonau	Österreich
Voies Navigables de France (VNF)	Voies Navigables de France (VNF)	Frankreich
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Deutschland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Wirtschaftsvereinigung Stahl	Deutschland

Die Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt ist ein gemeinsames Projekt der ZKR und der Europäischen Kommission

MITWIRKENDE

SEKRETARIAT DER ZKR

Norbert Kriedel (Ökonom)

Laure Roux (Projektkoordination)

Lucie Fahrner (Kommunikation)

Clémentine Guidoux-Vareilhes (Kommunikation)

Sarah Meissner (Projektassistentin)

María Muñoz García (Praktikantin)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Savekommission

EBU

ESO

IVR

CITBO

KÜNSTLERISCHE LEITUNG

Press-Agrum.com Agentur
https://www.press-agrum.com

Citeasen Agentur
https://www.citeasen.fr

Bildnachweis: Adobe Stock, ZKR-Sekretariat

ÜBERSETZUNG

Laurence Wagner (Französisch)

Barbara Vollath-Sommer (Deutsch)

Pauline de Zinger (Niederländisch)

Veronica Schauinger-Horne (Englisch - Korrekturlesen)

https://www.inland-navigation-market.org

Impressum: Oktober 2026

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France
https://www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org
ISSN 2070-6723

JAHRESBERICHT

2026

Sie finden sämtliche Daten unter:
www.inland-navigation-market.org

In Partnerschaft mit

MOSELKOMMISSION
COMMISSION DE LA MOSELLE

INTERNATIONAL SAVA RIVER BASIN COMMISSION