

## MARKTBEOBACHTUNGSBERICHT DER ZKR FÜR DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT: ERSTER JAHRESBERICHT GEMEINSAM MIT DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION VERÖFFENTLICHT

Ref: CC/CP (16)05

Die Marktbeobachtung der ZKR erweitert im Rahmen dieses Jahresberichts ihren Untersuchungsbereich und betrachtet nunmehr auch die europäische Binnenschifffahrt innerhalb der europäischen Transportkorridore. Besonderes Augenmerk wird auf den **Rhein-Alpen-Korridor, den Rhein-Donau-Korridor, den Nordsee-Mittelmeer-Korridor und den Nordsee-Ostsee-Korridor** gelegt. Diese vier Korridore beherbergen wichtige europäische Wasserstraßen: den Rhein, die Mosel, die Nord-Süd-Achse, die von den Niederlanden über Belgien nach Nordfrankreich führt, die Ost-West-Achse, die Polen, Norddeutschland und die Niederlande verbindet, und die Donau. Eine Studie zur Multimodalität in diesen Korridoren ermöglicht es, die Position der Binnenschifffahrt innerhalb dieser europäischen Transportwege herauszuarbeiten. Der Anteil der Binnenschifffahrt ist unterschiedlich hoch und kann von 15 % in Mitteleuropa (Rhein-Donau-Achse) bis zu 50 % auf der Rhein-Achse reichen.

### ANALYSE ZUR ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INTERNATIONALEN WASSERSTRASSEN EUROPAS

Der vorliegende Jahresbericht der ZKR enthält eine detaillierte Analyse zur Entwicklung der Binnenschifffahrt auf den oben genannten Wasserstraßen, die im Jahre 2015 rund 500 Mio. t beförderter Güter auf sich vereinigten. Da auf den **Rhein** mit 330 Mio. t beförderter Güter **2/3 der europäischen Binnenschifffahrt** entfallen, nimmt er in dieser Marktbeobachtung weiterhin einen wichtigen Platz ein. Besonders hervorzuheben ist eine Untersuchung der Entwicklung des Beförderungsvolumens nach Güterarten, mit der die unterschiedlichen Dynamiken für die Nachfrage im Binnenschiffsverkehr herausgearbeitet werden konnten. Bei bestimmten Gütern wie Baustoffen oder Metallen, die seit jeher einen hohen Anteil an der Binnenschifffahrt ausmachen, ist ein Abwärtstrend zu verzeichnen. Parallel dazu nimmt das Beförderungsvolumen bei anderen Gütern mit hoher Wertschöpfung, wie chemischen Erzeugnissen oder Containern, zu.

### ANALYSE DER EINFLÜSSE AUSSERHALB DER BINNENSCHIFFFAHRT

Neben der Beobachtung des Beförderungsvolumens analysiert der Jahresbericht der ZKR die verschiedenen Aspekte, welche die Güterbeförderung auf den europäischen Wasserstraßen beeinflussen können. So geht der Bericht auf die **ökonomischen Bedingungen** und die Erholung der Wirtschaftstätigkeit in Europa ein. Ferner setzt sich der Bericht mit den **Umweltbedingungen** und insbesondere der geringen Wasserführung im zweiten Halbjahr 2015 auseinander, welche die Binnenschifffahrt in ganz Europa maßgeblich beeinträchtigt hat. So ging das Beförderungsvolumen auf dem traditionellen Rhein und der Mosel zum Beispiel über das gesamte Jahr 2015 um 4 % bzw. 14 % zurück.

### DIVERSIFIZIERUNG DER GELIEFERTEN ANALYSEN

Die Untersuchung eines Marktes erfordert eine ganzheitliche Betrachtung des entsprechenden Ökosystems. Die Marktbeobachtung der ZKR ist daher um die Bereitstellung facettenreicher Analysen bemüht, die ein besseres Verständnis des europäischen Binnenschifffahrtmarktes ermöglichen. Neben einer Übersicht über die Schiffsflotte, die Betriebsbedingungen der Flotte und den Hafenumschlag enthält dieser neue Jahresbericht Analysen zum **Arbeitsmarkt**, zur **Kapazitätsauslastung** und zur **Multimodalität**.

Anbei erhalten Sie die Zusammenfassung dieses Berichts. Die vollständige Version kann als PDF-Datei auf Englisch, Französisch, Deutsch oder Niederländisch unter <http://www.ccr-zkr.org/13020800-de.html> heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org).

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!



Palais du Rhin  
2, place de la République  
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10  
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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

## DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

### KEY FIGURES

- In der EU werden derzeit rund **550 Mio. t** an Gütern auf Binnenwasserstraßen befördert.
  - Davon entfallen **330 Mio. t** auf den Rhein (= 2/3 der Beförderung in der EU)
  - Beförderung auf dem Rhein:
    - 1. Halbjahr 2015: + 3 %
    - 2. Halbjahr 2015: -11 %
- Zeitraum 2010 bis 2015 (= Zeitraum seit Erholung von der Krise):  
→ mittlere Zuwachsrate pro Jahr: + 1,5 %

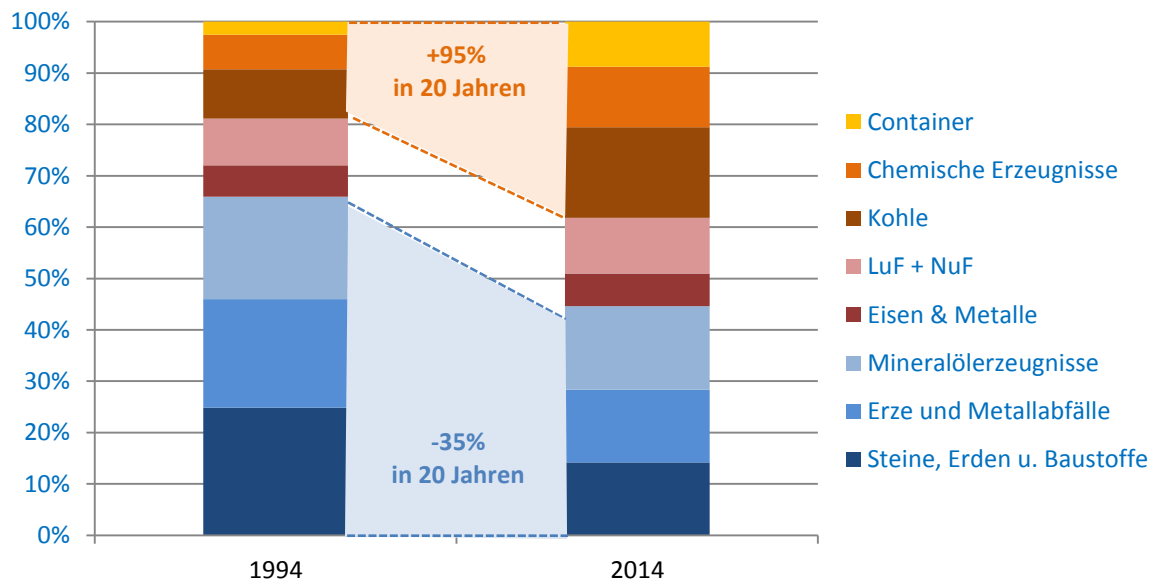
### Ein Verkehrsträger...

#### *zwischen Stabilität und Veränderung*

- Die auf europäischen Binnenwasserstraßen beförderte Gütermenge ist im mehrjährigen Zeitverlauf relativ stabil.
- Neben dieser Stabilität gibt es aber Schwankungen der Beförderungsnachfrage, die mit konjunkturellen Schwankungen der Wirtschaftsaktivität verbunden sind.
- Ungeachtet der konstanten mehrjährigen Trendentwicklung findet ein Strukturwandel statt.
- Die Güter, die vor 20 Jahren den Großteil der Beförderung ausmachten, nämlich die Erze, Mineralölprodukte und Baustoffe, haben im Verlauf von 20 Jahren einen Rückgang um 35 % verzeichnen müssen. Dabei handelt es sich bei Erzen und Baustoffen um Massengüter mit einem geringen Wert-Gewichts-Verhältnis.
- Gleichzeitig war während dieser letzten 20 Jahre für andere Güter wie Container, chemische Erzeugnisse und Kohle ein Anstieg der Beförderung um 95 % zu verzeichnen.



## Güterstruktur auf dem Rhein



Quelle: destatis

### Ein Verkehrsträger...

**eingebettet in ökologische, politische, ökonomische und inter-modale logistische Rahmenbedingungen**

- Der Binnenschifftransport ist stark abhängig von exogenen Faktoren, wie den natürlichen Umweltbedingungen (siehe zweites Halbjahr 2015) oder den gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen, wie sich anhand der Energiepolitik von Staaten wie Deutschland zeigt.
- Der Binnenschifftransport ist mit anderen Verkehrsträgern verknüpft und offeriert damit innerhalb der europäischen Verkehrskorridore ein komplementäres Logistikangebot.

### Ein Verkehrsträger ...

**mit einer differenzierten Entwicklungslinie im Jahre 2015**

- Die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein entwickelte sich im Jahr 2015 in der ersten Jahreshälfte positiv. So kam es bei der beförderten Menge zu einem Zuwachs um 3 %. Das Produkt aus beförderter Menge und Beförderungsstrecke (Verkehrsleistung) stieg sogar um 7 %.
- Die Abschwächung der Beförderungsmenge, die auf europäischen Wasserstraßen in der zweiten Jahreshälfte stattfand, war auf eine Niedrigwasserphase zurückzuführen, die sich von August bis November erstreckte. Die Schiffe konnten wegen niedriger Pegelwerte nur noch bedingt beladen werden. Die Folge waren Einschränkungen bei der Beförderung großer Mengen an trockenen und flüssigen Massengütern. Im Gesamtjahr war für den Rhein somit ein leichtes Minus von 4 % bei der Beförderungsnachfrage zu verzeichnen.
- Das Niedrigwasser war auch auf den anderen europäischen Flüssen zu beobachten und wirkte sich hier ebenfalls als ein dämpfender und hinderlicher Faktor für die Mengenentwicklung aus. Dies betraf nicht nur die Güterschifffahrt, sondern auch die Passagierschifffahrt. Dort führte das Niedrigwasser vereinzelt zu Einschränkungen von Kreuzfahrten.

- Auf der Nord-Süd-Achse, die von den Niederlanden über Belgien nach Nordfrankreich führt, werden etwa 20 % der Gütermengen in Europa befördert. Im Jahr 2015 gab es hier einen starken Anstieg bei der Beförderung von Agrarerzeugnissen; diese haben auf der Nord-Süd-Achse, neben weiteren Gütergruppen (Mineralölprodukte, Sande, Erden & Baustoffe) eine sehr große Bedeutung. Der Trend bei der Beförderung von Mineralölprodukten und Agrarprodukten ist auf dieser Achse positiv.
- Die Donauschifffahrt, auf die etwa 10 % der europäischen Beförderungsmenge entfällt, verzeichnete im Jahr 2015 Rückgänge bei der Güterbeförderung. So verringerte sich auch der Frachtindex für Transporte auf der Donau. Das Ausbleiben beständiger und ausreichender Niederschläge im Donaubecken führte im zweiten Halbjahr zu einer Verringerung des Auslastungsgrads der Schiffe. Ferner kam es auch zu einer erforderlichen Leichterung von Schiffen zur Umgehung kritischer Streckenabschnitte sowie zu zeitweiligen Schifffahrtssperren.
- Mit der niedrigen Wasserführung waren aber auch positive Effekte verbunden. So erhöhten sich die Beförderungspreise in der Güterschifffahrt deutlich, was auch die Umsätze trotz des Rückgangs der Mengen ansteigen ließ. In den Ländern mit dem höchsten Beförderungsvolumen auf Binnenwasserstraßen, den Niederlanden und Deutschland, kam es für das Gesamtjahr 2015 zu einem Umsatzanstieg um 4 %. Da die Kosten auf Grund der gesunkenen Treibstoffkosten leicht rückläufig waren, verbesserten sich die Betriebsbedingungen im westeuropäischen Gewerbe.
- Die Flottenentwicklung in der Güterschifffahrt ist weiterhin von sehr geringen Neubauraten geprägt. Dies gilt sowohl für Westeuropa als auch für den Donaoraum. Allein in der Passagierschifffahrt, genauer gesagt in der Flusskreuzfahrt, ist die Neubaurate recht hoch. So sind 2015 knapp 30 neue Flusskreuzfahrtschiffe auf den europäischen Markt gekommen. Dies entspricht einem Anteil von fast 10 % der bestehenden Flotte an Flusskreuzfahrtschiffen für 2015.
- Der Ausblick für 2016 ist für die Güterschifffahrt verhalten positiv; es kann mit einem Anstieg der Mengen um 3 bis 5 % gerechnet werden. Dieser Anstieg resultiert einerseits aus einem Basiseffekt, der mit dem Niedrigwasser und der damit verbundenen Reduzierung der Mengen in 2015 zu tun hat. Dieser Basiseffekt führt somit zu Aufholeffekten, die sich in Form einer höheren Wachstumsrate ausdrücken. Andererseits resultiert der erwartete Anstieg aber auch aus der wirtschaftlichen Einschätzung zur Beförderungsnachfrage, die sich bei Abwägung der verschiedenen Gütersegmente insgesamt positiv darstellt.

## Ein Verkehrsträger...

### *der Zukunft zugewandt und mit Potenzial zur Erneuerung*

- Zu beobachten ist derzeit eine schwache Erneuerung der Flotte; dennoch existieren innovative Initiativen, die Einsparungen beim Treibstoffverbrauch ermöglichen und den Verkehrsträger somit noch nachhaltiger machen. Hier ist insbesondere der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff anzuführen.
- Zu nennen sind auch regionale Initiativen wie die Einführung einer regelmäßigen Containerlinie auf der Mosel. Dies zeigt die Möglichkeit der Einführung neuer Business-Modelle und beweist überdies, dass neue Angebote eine neue Nachfrage schaffen können.

[www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org)  
[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)