

MARKTBEOBSACHTUNGSBERICHT FÜR DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT: AUSGABE 2017

Ref: CC/CP (17)03

In diesem Jahr veröffentlicht die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zum zweiten Mal in Folge in Zusammenarbeit mit der europäischen Kommission ihren Jahresbericht über die Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt. Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen. Er gibt einen **ausführlicher Überblick über die Marktlage sowie über die aktuellen Trends der Binnenschifffahrt während des Jahres 2016**. Violeta Bulc, EU-Kommissarin für Mobilität und Verkehr und Bruno Georges, Generalsekretär der ZKR veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

ANALYSE ZUR ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INTERNATIONALEN WASSERSTRASSEN EUROPAS

Die Analyse der Entwicklung des Beförderungsvolumens auf den wichtigsten europäischen Wasserstraßen und in den europäischen Hauptbinnenhäfen stellt ein zentrales Element des Jahresberichts dar. **Auf die Binnenschifffahrt entfielen 2016 fast 145 Milliarden Tonnenkilometer an beförderten Gütern**. Die Rheinschifffahrt hat weiterhin den größten Anteil daran. Die Veröffentlichung geht im Einzelnen auf jedes Gütersegment ein und widmet insbesondere dem Containertransport große Aufmerksamkeit, für den in der gesamten Europäischen Union ein Anstieg von 4,6 % verzeichnet werden konnte und der damit 15 Milliarden Tonnenkilometer erreichte. Die Fahrgastschifffahrt und insbesondere der Bereich der Flusskreuzfahrten haben ihren Aufwärtstrend 2016 fortgesetzt: insgesamt wurden 1,36 Millionen Passagiere auf den 335 Flusskreuzfahrtschiffen gezählt, die auf dem Rhein, der Donau, der Seine, der Elbe, der Rhône und auf weiteren Flüssen der Europäischen Union unterwegs sind.

ANALYSE DER EINFLÜSSE AUSSERHALB DER BINNENSCHIFFFAHRT

Neben der Marktbeobachtung enthält der Bericht **eine Analyse der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Bedingungen**, die für die Binnenschifffahrt in Europa eine Rolle spielen. Das günstige wirtschaftliche Umfeld mit einem Wachstum der industriellen Produktion und des Welthandels hat sich insgesamt günstig auf die Transportbranche ausgewirkt und war im Besonderen auch für die Binnenschifffahrt mit positiven Effekten verbunden. Die schlechten Ernten im Sommer 2016 in Frankreich oder auch das Niedrigwasser auf dem Rhein und der Donau brachten allerdings negative Folgen mit sich und haben zu einem Rückgang der Binnenschifffahrt geführt. Der Jahresbericht enthält zusätzlich zu einer gesamtwirtschaftlichen Analyse eine Untersuchung der Binnenschifffahrt und ihrer nachhaltigen Entwicklung im größeren Kontext des multimodalen Verkehrs.

BEISPIEL FÜR EINE GELUNGENE ZUSAMMENARBEIT AUF EUROPÄISCHER EBENE

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden.

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.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

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

ZUSAMMENFASSUNG DES JAHRESBERICHTS 2017

Seit 2013 verzeichnet die Europäische Union ein eher begrenztes, aber stetiges Wirtschaftswachstum, und der BIP-Zuwachs in der Eurozone ist im Jahr 2016 effektiv um 1,7% gestiegen. Diese wirtschaftlichen Bedingungen, gemeinsam mit der industriellen Produktion und dem Handelszuwachs entwickeln sich erwartungsgemäß auch künftig positiv und sind damit Motor für die Aktivitäten in der Transportbranche insgesamt und in der Binnenschifffahrt im Besonderen.

Das Jahr 2016 zeigte jedoch auch, dass die Binnenschifffahrt nicht nur vom allgemeinen wirtschaftlichen Kontext abhängig ist. Die konjunkturelle Entwicklung einzelner Sektoren kann ebenfalls erheblichen Einfluss ausüben: so war die Binnenschifffahrt in Frankreich zum Beispiel durch die schlechten Ernten im Sommer 2016 stark in Mitleidenschaft gezogen. Auch die Schifffahrtsbedingungen spielen eine große Rolle, und der Verkehr auf Rhein und Donau litt sowohl Ende 2015 als auch Ende 2016 unter Perioden niedriger Wasserführung. Für die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt sind zudem auch der Unterhalt und die Kapazität der Infrastruktur wesentliche Faktoren.

Auf der anderen Seite profitiert der Güterverkehr in der Binnenschifffahrt von den Dynamiken der unterschiedlichen Transportsegmente. Die Beförderung von Containern, Abfällen und von chemischen Erzeugnissen in der Binnenschifffahrt verzeichneten auf dem Rhein im Jahr 2016 Zuwächse von 3% bis 5% im Vergleich zu 2015. Auch die dynamische Stahlindustrie im oberen Donaauraum kurbelte den Transport von Erzen und Metallprodukten auf der Donau deutlich an.

Binnenhäfen sind für die Entwicklung der Binnenschifffahrt von lebenswichtiger Bedeutung, da sie, genau wie Seehäfen, die Orte sind, an denen die Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern verbunden ist. Die gute Qualität der Hafeninfrastuktur und die Förderung der Binnenschifffahrt durch den Hafen können einen großen, positiven Einfluss auf die Entwicklung dieses Verkehrsträgers ausüben. Durch einen detaillierten Blick auf die Aktivitäten der Binnenhäfen können individuelle Trends und Spezialisierungen der Häfen identifiziert und die Initiativen der Häfen zur Förderung der Binnenschifffahrt herausgestellt werden.

In der Tat bietet dieser Bericht nicht nur eine Übersicht über die allgemeine Lage des Binnenschifffahrtsmarktes in Europa; spezifische Entwicklungen mit Berücksichtigung der einzelnen Gütersegmente und der geografischen Einzelheiten werden ebenfalls dargestellt, um ein besseres Verständnis für den Markt der Binnenschifffahrt zu erhalten.

Die Struktur der Binnenschiffsflotte unterliegt in Europa einem allmählichen Wandel; die Flottengröße ist im europäischen Maßstab um 2,8% zurückgegangen. Während die Tankschiffsflotte und die Trockengüterflotte im Jahr 2016 jeweils einen Rückgang sowohl bei der Anzahl als auch bei der Gesamttonnage verzeichneten, steigt die durchschnittliche Tonnage pro Schiff bei diesen beiden Schiffstypen weiterhin an. Allgemein ist die Flotte eher veraltet; Trockengüterschiffe und Tankschiffe sind durchschnittlich 50 bzw. 39 Jahre alt. Der Auslastungsgrad der Flotte liegt nach wie vor bei 55% bis 85%, abhängig von den Schiffstypen. Diese Werte liegen unter denen, die vor der Wirtschaftskrise erwartet wurden. Der Umsatz im Sektor hängt daher in hohem Maße von den Schwankungen der Frachtraten ab.

Auf lokaler Ebene entstehen zahlreiche innovative Projekte, und die Neubauten zeigen, dass dieser Sektor im Aufschwung begriffen ist; dies gilt vor allem für die Fahrgastbeförderung, ein Segment, in dem fast ein Viertel aller neuen Schiffe, die 2016 in Betrieb genommen wurden, von Diesel-Elektro-Motoren angetrieben werden. Doch wird, trotz aller Innovation, eine der größten Herausforderungen der kommenden Jahre für die Binnenschifffahrt darin bestehen, diese in einem größeren Maßstab am Markt einzuführen, da sie derzeit noch auf nur wenige Einzelbeispiele begrenzt ist. Dies gilt beispielsweise für alle innovativen Maßnahmen, die zum Ziel haben, die Emissionen in der Binnenschifffahrt zu reduzieren.

Der Güterverkehr in der Binnenschifffahrt hat weiterhin einen Verkehrsträgeranteil von 6% an allen Transportgütern (Binnenschifffahrt, Straße, Schiene und Pipeline) in der Europäischen Union, und dieser Verkehrsträgeranteil erreicht nahezu 40% in Ländern mit einem dichten und umfassenden Wasserstraßennetz und einer guten Anbindung an Seehäfen, wie zum Beispiel in den Niederlanden. Der Verkehr in der Binnenschifffahrt besitzt Potenzial, als Teil eines multimodalen Systems, in dem es dank Innovationen möglich ist, eine effizientere Anbindung an andere Verkehrsträger zu erreichen, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und umweltfreundlicher zu agieren.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

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