

## DIE ZKR VERÖFFENTLICHT IHR MARKET INSIGHT/APRIL 2020

Ref: CC/CP (20)4

Der neue Bericht zur europäischen Binnenschifffahrt, abgefasst durch die Zentralkommission für Rheinschifffahrt (ZKR) in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, wurde soeben veröffentlicht. Die Kurzfassung des Berichts finden Sie unten. Der vollständige Bericht kann im PDF-Format in Deutsch, Französisch, Niederländisch oder Englisch heruntergeladen oder direkt online unter: [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org) angezeigt werden.

### KURZFASSUNG

Die Verkehrsleistung auf Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union belief sich in den ersten drei Quartalen 2019 auf 111,2 Milliarden Tonnenkilometer (TKM). Die Rheinstaaten (Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz) erreichten 91,3 Milliarden TKM, was einem Anteil von 82% entspricht, gegenüber 84% im gleichen Vorjahreszeitraum 2018. Obwohl die Transportleistung der Rheinstaaten im Vergleich zu 2018 um 2,5% gestiegen ist, ist ihr Anteil an der Transportleistung der EU insgesamt angesichts des stärkeren Wachstums der Verkehrsleistung in den Donauländern leicht gesunken.

Die Verkehrsleistung in den Donaustaaten (Österreich, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Rumänien, Serbien und Slowakei) stieg um 18,4% auf einen Wert von 19,8 Mrd. TKM. Ihr Anteil an der Verkehrsleistung der EU stieg von 16 % auf 18 %. Die Erholung von den Niedrigwasserphasen war ein Hauptgrund für den Anstieg, aber bei einer Analyse der einzelnen Länder werden auch andere Einflussfaktoren sichtbar.

Auf einer mehrjährigen Basis ist in Bulgarien und Rumänien ein positiver Trend zu beobachten. Der positive mehrjährige Trend zeigt sich insbesondere bei Eisenerz und wird durch Daten des Weltstahlverbandes bestätigt, die zeigen, dass die Stahlproduktion in Rumänien im Jahr 2018 um 20% höher war als im Jahr 2013.

In den Rheinstaaten verlor das Segment der Trockenfracht bedingt durch das Auslaufen der Kohle im Energiesektor, die Abschwächung der Automobil- und Stahlproduktion in Westeuropa und den Rückgang beim Transport von Sand, Steinen und Baustoffen in den Niederlanden an Frachtvolumen. All diese Entwicklungen sind mit der Energiewende und dem politischen Ziel der Emissionsreduzierung verbunden. Aus diesem Grund steht die Binnenschifffahrt in Westeuropa vor der Herausforderung, ihr Güterportfolio umzugestalten.

Eine positive Entwicklung im Jahr 2019 im Rheingebiet war die Erholung der Wasserstände von ihren Tiefstständen Ende 2018. Dennoch erreichte der Containertransport auf dem Rhein und in Deutschland nicht das Niveau des ersten Halbjahres 2018. Eine makroökonomische Schwächung der deutschen Exporte und Importe und ein Verlust von Marktanteilen können als Hauptgründe angesehen werden.

Im Kapitel „Fokus auf“ werden die Schlüsselzahlen für Ungarn, ein Land an der mittleren Donau, vorgestellt,

in dem Eisenerze, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Metallprodukte die drei größten Gütersegmente ausmachen. Die Daten zum grenzüberschreitenden Verkehr für Ungarn zeigen, dass die Exporte nach Deutschland und die Importe aus Rumänien die beiden wichtigsten Export-/Importströme in der ungarischen Binnenschifffahrt sind. Die Exporte nach Deutschland bestehen hauptsächlich aus Ölsaaten, Futterpflanzen und verwandten Materialien.

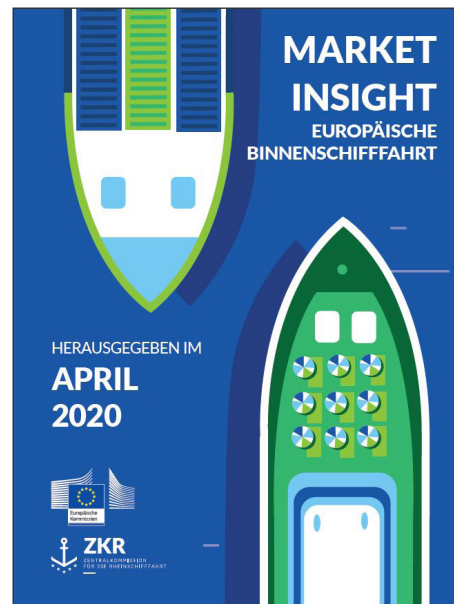
Obwohl dieses Market Insight die ersten drei Quartale des Jahres 2019 umfasst und im März 2020 fertiggestellt wurde, sind einige Bemerkungen zur Verbreitung des Coronavirus in Europa notwendig. Einerseits ist die Binnenschifffahrt notwendig, um die Versorgung von Wirtschaft und Gesellschaft mit wichtigen Rohstoffen und Produkten wie Agrar- und Lebensmittelprodukten, Mineralölprodukten, chemischen Erzeugnissen und Pharmazeutika sowie Konsumgütern aufrechtzuerhalten.

Auf der anderen Seite wird die Güterbeförderung auch von der Nachfrageseite getroffen. Viele Industriezweige sind dabei, ihre Aktivitäten stark einzuschränken, mit negativen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt. In der Fahrgastbeförderung werden die Auswirkungen noch deutlicher spürbar sein. Mitte März wurden die meisten Flusskreuzfahrten storniert oder mindestens bis zum Monat Mai 2020 verschoben.

Das Kieler Institut für Weltwirtschaft hat zwei Hauptszenarios für die Auswirkungen der Krise auf die Wirtschaft entwickelt. Ein Szenario mit einer Erholung ab Mitte 2020 und ein weiteres Szenario mit einer Erholung erst ab Anfang 2021. Wenn wir die den Szenarios zugrundeliegenden quantitativen Annahmen auf den gesamten europäischen Binnenschifffahrtssektor (Güter- und Fahrgastbeförderung zusammen) anwenden, könnte sich der finanzielle Gesamtverlust aufgrund dieser Krise im Jahr 2020 auf 2,2 Milliarden Euro (erstes Szenario) oder auf 4,4 Milliarden Euro im Jahr 2020 (zweites Szenario) belaufen. Dabei ist zu betonen, dass es sich bei den oben beschriebenen möglichen Ergebnissen um Szenarios und nicht um Vorhersagen handelt. Die exakten Verluste für den Binnenschifffahrtssektor hängen stark von der Dauer der Krise ab, die derzeit nicht vorhersehbar ist.

### ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschifffahrtsmarkt in Europa. Einmal jährlich erscheint zudem ein thematischer Bericht der ZKR, dessen Thema in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt wird. Diese Analysen der wirtschaftlichen Lage sind kostenlos erhältlich und sollen zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor in Europa beitragen, sei es auf gewerblicher und unternehmerischer oder auf verkehrs- und verwaltungspolitischer Ebene.



Die Erhebung und Analyse der entsprechenden Daten durch die ZKR wird seit 2005 von der Europäischen Kommission mitfinanziert. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit konnte die ZKR diese Tätigkeit, die sie bereits seit knapp zwei Jahrhunderten durchführte, von der Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.

**Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!**

### ÜBER DIE ZKR

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



## ZKR

ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

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

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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

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