

JAHRESBERICHT ÜBER DIE BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA: AUSGABE 2026

Ref: CC/CP (26)08

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der **Europäischen Kommission** freut sich die **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt** (ZKR), ihren **Jahresbericht** der Marktbeobachtung für **2026** vorzustellen.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts über die Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine **gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene**, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Frau Frouwke de Vries, Generalsekretärin der Internationalen Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR), und Frau Hester Duursema, Generalsekretärin der ZKR, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt einen **ausführlichen Überblick über die Marktlage** und die Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa **im Jahr 2025**. Nachstehend finden Sie die **Zusammenfassung** dieses Berichts. Die **vollständige Version** kann als PDF Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: <https://inland-navigation-market.org/>.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!

ZUSAMMENFASSUNG

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.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

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

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

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 Nahrungsmittelnprodukten, 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 Donaauraum 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.



Quelle: Adobe Stock



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

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

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Die Unternehmens- und Beschäftigungsdaten zeigen weiterhin unterschiedliche Trends zwischen Güter- und Passagierverkehr. Im Jahr 2024 gab es in Europa 5.477 aktive Binnenschiffahrtsunternehmen im Güterverkehr, von denen 86% in den Rheinstaaen 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 Binnenschiffahrt durch wirtschaftliche und handelspolitische Gegebenheiten eingeschränkt. Die Stahlnachfrage zeigte für das Jahr 2025 Anzeichen einer Stabilisierung, obwohl neu entwickelte ökonomische 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.

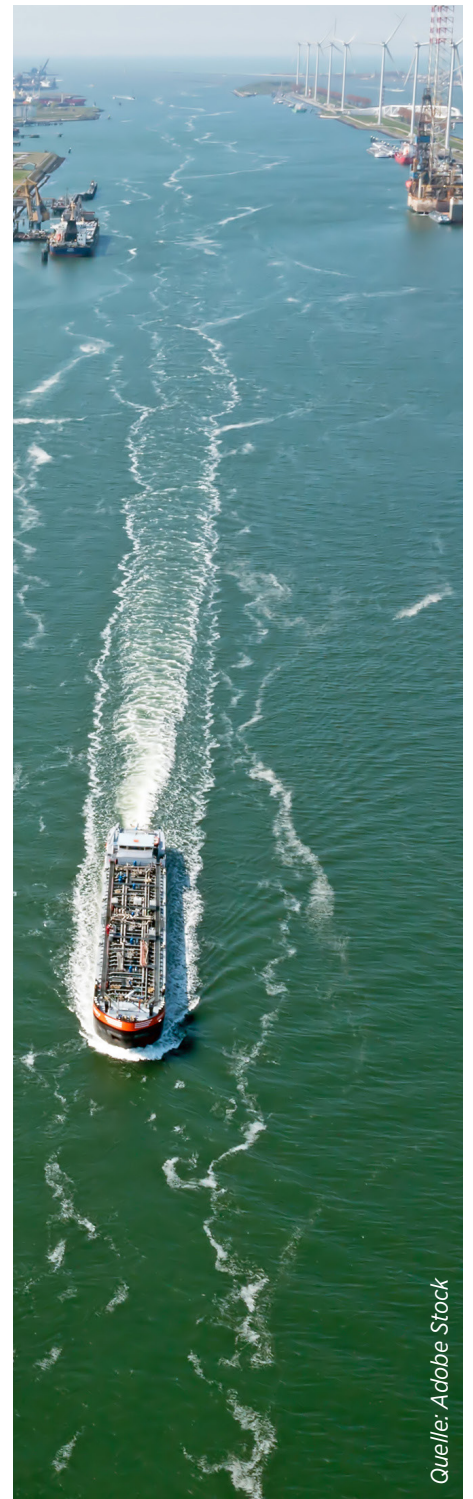
Mit Blick auf das Jahr 2026 wird erwartet, dass sich das globale Wachstum auf +2,9% bis +3,1% abschwächen wird, da geopolitische Spannungen, insbesondere der Konflikt im Nahen Osten, die Energiemärkte weiterhin stören und die Unsicherheit im Handel verstärken. Diese Entwicklungen dürften Druck auf die Industrieproduktion und die Beförderungsnachfrage ausüben und ein schwierigeres Umfeld für die Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt in Europa.

ÜBER DIE ZKR

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

ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschiffahrtsmarkt in Europa. Die ZKR veröffentlicht zudem thematische Berichte, deren Themen jeweils in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt werden. Diese Analysen der wirtschaftlichen Lage sind kostenlos erhältlich und sollen zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor in Europa beitragen, sei es auf gewerblicher und unternehmerischer oder auf verkehrs- und verwaltungspolitischer Ebene. Die Erhebung und Analyse der entsprechenden Daten durch die ZKR wird seit 2005 von der Europäischen Kommission mitfinanziert. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit konnte die ZKR diese Tätigkeit, die sie bereits seit knapp zwei Jahrhunderten durchführte, von der Rheinschiffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.



Quelle: Adobe Stock



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

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

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org