

JAHRESBERICHT DER MARKTBEOBSACHTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA: AUSGABE 2020

Ref: CC/CP (20)7

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission freut sich die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa für 2020 vorzustellen.

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 Interessensvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herr Wojciechowski, Europäischer Koordinator für den Rhein-Alpen Korridor und Herr Georges, Generalsekretär der ZKR, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht 2020 der Marktbeobachtung für die europäische Binnenschifffahrt gibt einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2019. Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben eine Steigerung der Beförderungsmengen im Jahr 2019 erschwert. Darüber hinaus hat die Corona-Krise seit Anfang 2020 erhebliche Auswirkungen auf den Sektor. Dieses wichtige Thema wird – auch wenn es die Daten von 2019 nicht betrifft – im Jahresbericht 2020 ebenfalls angeschnitten. Schwerpunkt der Veröffentlichung sind des Weiteren die künftigen Tendenzen des Binnenschifffahrtssektors: der erwartete Einfluss der Energiewende auf die bestehenden Marktsegmente, die Chancen für neue Marktsegmente oder auch die Zukunftsperspektiven von für die Binnenschifffahrt wichtigen Sektoren, wie Stahl, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Baustoffe. Schließlich umfasst der Bericht unter anderem Informationen über die Transportnachfrage auf den Binnenwasserstraßen, den Containertransport, die Frachtraten, die Flotte, die Beschäftigung, Flusskreuzfahrten und die Binnengüterschifffahrt in den Binnen- und Seehäfen.

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: www.inland-navigation-market.org.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!

ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2019 machten es die makroökonomischen Rahmenbedingungen dem Binnenschifffahrtssektor nicht leicht, ein Wachstum beim Transportvolumen zu erreichen. Der Welthandel verlangsamte sich aufgrund protektionistischer Maßnahmen wie Zölle auf Getreide, Stahl und Autos, und die Industrieproduktion ging in mehreren Branchen zurück. Außerdem wurde die Transporttätigkeit durch verschiedene einzelstaatliche Maßnahmen nicht gerade gefördert.

Sand, Steine, Kies

In den Niederlanden und in Belgien wurde die Aktivität im Bausektor durch die umweltpolitischen Maßnahmen zur Begrenzung der Emissionen (NO_x-Emissionen und Ausbreitung der PFAS-Konzentrationen) gebremst, was zu stark sinkenden Mengen an Sand, Steinen und Kies auf niederländischen Binnenwasserstraßen führte (-13%). In Belgien war der Rückgang im Jahr 2019 weniger deutlich (-3%). In Deutschland, Frankreich und am Rhein gab es keine solchen Maßnahmen, und das Volumen im Bausegment wuchs weiter, um 15% in Deutschland, 14% in Frankreich und um 21% am Rhein.

Eisenerz

Der Eisenerztransport in Westeuropa litt unter der Verlangsamung der Stahlproduktion, die in den Niederlanden zu einem Rückgang des Eisenerzvolumens um 9% und in Deutschland und am Rhein um 7% führte. Auf der oberen, mittleren und unteren Donau stieg der Eisenerztransport (+17,5% auf der mittleren Donau und +1% auf der unteren Donau) dank besserer Navigationsbedingungen und einer höheren Stahlproduktion.

Landwirtschaftliche und Nahrungsmittelerzeugnisse

Beim Transport von Agrarprodukten verzeichneten der untere Donauraum und Frankreich 2019 ein rasches Wachstum mit +21% in Rumänien und +11% in Frankreich. Nach mehreren Jahren rückläufiger Mengen stieg der Transport von Agrarprodukten in Deutschland aufgrund besserer Ernteergebnisse nach mehreren Jahren sinkender Ergebnisse um 4%. In den Niederlanden gab es einen Rückgang um 3%, in Belgien-Flandern um 13%, und in Belgien-Wallonien um 14%. Nahrungsmittelerzeugnisse und Nahrungsmittel verzeichneten an der oberen Donau starke Zuwächse.

Chemikalien

Die Chemikalientransporte stiegen in fast allen wichtigen Binnenschifffahrtsstaaten und -regionen in Europa an: in den Niederlanden (+16%), in Deutschland (+5%), am Rhein (+9%), in Belgien-Flandern (+4%); in Frankreich (+6%) und in Rumänien (+34%).



ÜBER DIE MARKTBEOBSACHTUNG 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.

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

www.ccr-zkr.org

Kohle

Der Kohletransport befindet sich in Westeuropa aufgrund des Auslaufens von Kohlekraftwerken auf einem strukturellen Abwärtspfad. Am Rhein verlor der Kohletransport 5%, an der Mosel sogar 25%, und am Neckar 32,6%. Insgesamt betrug der Rückgang auf den deutschen Binnenwasserstraßen 9%. In den Niederlanden ging der Kohletransport ebenfalls zurück (-10%), ebenso wie in Belgien-Flandern (-6%) und Belgien-Wallonien (-18%). An der unteren Donau ging der Kohletransport um 9% zurück, an der mittleren Donau legte er jedoch um 29% zu.

Container

Der Containerverkehr auf dem Rhein erreichte 2,04 Mio. TEU, 4% weniger als 2018, aber das Nettogewicht der Güter in Containern war um 2,9% höher und belief sich auf 15,16 Mio. Tonnen. Die Niedrigwasserperiode 2018 hatte noch immer Einfluss auf den Containerverkehr auf dem Rhein, da die Verträge mit den Bahnbetreibern Ende 2018 abgeschlossen worden waren und 2019 noch liefen. Die anhaltende Überlastung der Häfen Rotterdam und Antwerpen wirkte sich ebenfalls negativ aus.

An anderen Flüssen und Kanälen setzte der Containerverkehr seinen Aufwärtstrend größtenteils fort, beispielsweise am Albertkanal in Belgien-Flandern, wo ein Wachstum von 9,5%, auf insgesamt 577 000 TEU zu beobachten war. Auf dem Seekanal Brüssel-Schelde betrug die Wachstumsrate 1,8% und das Volumen belief sich auf 201 000 TEU.

Vor allem aufgrund von Streiks der Hafentarbeiter in den Häfen von Le Havre und Rouen im Dezember 2019 waren die TEU-Zahlen an der Seine mit 263 000 TEU um 1% niedriger. Auf der Elbe (146 000 TEU) und dem Mittellandkanal (157 000 TEU) in Norddeutschland setzte der Containerverkehr 2019 seinen Aufwärtstrend fort (+ 13% und + 12%).

Hafenverkehr

Im Hafen Antwerpen wurden im Jahr 2019 56 585 Binnenschiffe mit 101,3 Mio. Tonnen Fracht beladen und entladen, im Vergleich zu 99,3 Mio. Tonnen im Jahr 2018. Im Hafen Constanța legten 2019 10 395 Binnenschiffe an; hier steigerte die Binnenschifffahrt ihren Verkehr um fast 20% auf 15,1 Mio. Tonnen, hauptsächlich durch mehr landwirtschaftliche Erzeugnisse, Eisenerz und Chemikalien. Dieser Anstieg verlief parallel zum starken Wachstum auf nationaler Ebene.

Der größte europäische Binnenhafen, Duisburg, verzeichnete insgesamt einen Rückgang beim Binnenschiffsverkehr um 0,6% und bei Eisenerz um 1%, bei einem Anteil von 41% (19,6 Mio. Tonnen von 47,8 Mio. Tonnen). Der Kohletransport verlor 7%, Eisen und Stahl 8%, Sand, Steine und Kies legten jedoch um 42% zu.

In Paris, dem zweitgrößten europäischen Binnenhafen, stellt das Gesamtvolumen von 25,3 Mio. Euro Tonnen einen Anstieg von 14,6% dar. Dies war hauptsächlich auf ein Plus von 17% bei Sand, Steinen und Baustoffen zurückzuführen, die im Jahr 2019 auf einen Anteil von 78% am gesamten

wasserseitigen Verkehr (19,6 Mio. Tonnen von 25,3 Mio. Tonnen) stiegen.

Frachtflotte

Die Trockengüterflotte in den Rheinstaaten (Anzahl der Schiffe mit eigenem Antrieb und Leichter) verfügte im Jahr 2019 über 7 033 Einheiten, die Flüssiggüterflotte zählte nach Angaben der nationalen Flottenregister 1 433 Einheiten. Für die Trockengüterflotte in den Rheinstaaten war dies erstmals seit 2011 ein höherer Wert als im Vorjahr (+ 1%). Die Ladekapazität für Trockengüter lag mit +2,6% und 10,6 Mio. Tonnen über dem Niveau von 2018. Es gab ferner 1 319 Schub- und Schleppschiffe in den Rheinstaaten.

Die Trockengüterflotte in den Donaustaaten umfasste 400 Schubschiffe und 242 Schleppschiffe sowie rund 409 Trockengüterschiffe mit eigenem Antrieb und ca. 2 100 Leichter für Trockengüter mit einem Gesamtvolumen von 3,3 Mio. Tonnen.

Die Neubaurate im Jahr 2019 setzte ihre leichte Erholung sowohl im Trockengüter- als auch im Flüssiggüterbereich fort. Zwanzig neue Trockengüterschiffe kamen 2019 auf den europäischen Markt, 42 neue Tankschiffe und drei neue Schub- und Schleppboote. Die Verteilung pro Land zeigt, dass 51% der neuen Schiffe in den Niederlanden registriert wurden, 22% in Deutschland, 14% in Luxemburg, 9% in Belgien, 2% in Frankreich und 2% in der Schweiz.

Flusskreuzfahrten

Das Wachstum des europäischen Flusskreuzfahrtsektors im Jahr 2019 zeigte sich an drei Hauptindikatoren:

- **Hohe Neubaurate:** 19 neue Flusskreuzfahrtschiffe mit 3 131 Betten kamen auf den europäischen Markt. Diese neuen Schiffe sollen auf dem Rhein, der Donau und zu einem kleinen Teil auf dem Douro fahren.
- **Anstieg der Nachfrage um fast 10%.** Die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere auf europäischen Flüssen stieg um 9,9%, auf 1,79 Millionen Passagiere. Passagiere aus außereuropäischen Ländern (USA, Kanada, Australien, Neuseeland usw.) hatten 2019 einen Anteil zwischen 44 und 49%.
- **Wachstum bei Flusskreuzfahrten:** Auf dem Rhein wurden an der Schleuse Iffezheim am Oberrhein 2 929 Passagen von Kabinenschiffen registriert (+24% gegenüber 2018), 3 668 an der oberen Donau (+1% über dem bereits hohen Niveau von 2018), 5 141 an der mittleren Donau (+30% und 1 017 an der unteren Donau (+34,9%).

Ausblick

Aufgrund der Covid-19-Krise kam die Aktivität im Passagierverkehr (Kreuzfahrt- und Tagesausflugsverkehr) im ersten Halbjahr 2020 fast vollständig zum Erliegen. Beim Güterverkehr verlief der Rückgang je nach Frachtsegment und Region weniger gravierend. Basierend auf einem Vergleich mit dem Rückgang des BIP während der Finanzkrise im Jahr 2009 und seinen Auswirkungen auf die



Verkehrsnachfrage in der Binnenschifffahrt im Jahr 2009 ist eine erste Schätzung der Auswirkungen der Covid-19-Krise möglich. Diese Schätzung deutet auf einen möglichen Rückgang des Güterverkehrs in der Binnenschifffahrt um etwa 20-25% im Jahr 2020 hin, wenn die strengen Sperrmaßnahmen während des gesamten Jahres 2020 fortgesetzt werden. Obwohl diese Schätzung mit einem hohen Maß an Unsicherheit verbunden ist, haben die Ergebnisse für den wasserseitigen Verkehr in mehreren Rheinhäfen im April 2020 diese Schätzungen ungefähr bestätigt.

Der Bericht enthält auch mehrere langfristige Prognosen für wichtige Gütersegmente. Die Energiewende wird weiterhin einen wichtigen Einfluss auf das Transportvolumen in der Binnenschifffahrt haben. Das betrifft insbesondere die Kohle. Flüssige Mineralölprodukte werden auch in den nächsten zehn Jahren ein wichtiger Bestandteil des Energiesektors und der Transportmengen in der Binnenschifffahrt sein, in bestimmten Regionen ist jedoch ein allmählicher Rückgang zu verzeichnen. Für Chemikalien sind die Aussichten weitaus positiver. In Bezug auf landwirtschaftliche Erzeugnisse und Nahrungsmittel wird erwartet, dass eine gewisse Regionalisierung der Produktion und eine Änderung der Verbrauchergewohnheiten hin zu mehr regionalen Erzeugnissen den Fernverkehr beeinflussen werden. Eine weitere Verlangsamung des Welthandels dürfte sich auf die Wachstumsraten im Containerverkehr auswirken. Die Covid-19-Krise folgt derselben Richtung wie diese bereits bestehenden Trends.



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
www.ccr-zkr.org