

DIE ZKR VERÖFFENTLICHT IHREN THEMatischen BERICHT/JANUAR 2020

Ref: CC/CP (20)2

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) veröffentlicht gemeinsam mit der Europäischen Kommission jährliche und zweijährliche Marktberichte zur europäischen Binnenschifffahrt. Ab 2020 wird pro Jahr außerdem ein thematischer Bericht veröffentlicht. Der vorliegende thematische Bericht zum Binnen-See-Verkehr ist der erste in der Reihe dieser thematischen Berichte.

Derzeit gibt es keine gesonderten Studien mit detaillierten Daten zum Binnen-See-Verkehr; daher fiel die Entscheidung, einen Bericht diesem spezifischen Thema zu widmen, mit dem Ziel, die Kenntnisse und Informationen über den Binnen-See-Verkehr in Europa zu verbessern. Da es nur wenige Statistiken zur Fahrgastbeförderung im Binnen-See-Verkehr gibt, konzentriert sich dieser Bericht auf den Binnen-See-Güterverkehr.

Die Kurzfassung des Berichts finden Sie unten. Der vollständige Bericht kann im PDF-Format (in Englisch) heruntergeladen oder direkt online unter: www.inland-navigation-market.org (in Deutsch, Französisch, Niederländisch oder Englisch) angezeigt werden.

KURZFASSUNG

Der Binnen-See-Verkehr besteht aus Transportvorgängen, die teils auf Binnenwasserstraßen und teils auf Seewasserstraßen durchgeführt werden, ohne dass zwischendurch ein Umschlag stattfindet. Der Binnen-See-Verkehr darf daher nicht mit Transportvorgängen verwechselt werden, die Binnen- und Seetransporte zwar verbinden, aber Umschlagsoperationen zwischen den beiden Transportformen erfordern. Der Binnen-See-Verkehr kann von Seeschiffen oder Binnenschiffen durchgeführt werden. Diese beiden allgemeinen Fälle von Binnen-See-Verkehr sollten im Bericht unterschieden und getrennt analysiert werden.

Binnen-See-Verkehr durch Seeschiffe

In den meisten Fällen wird der Binnen-See-Verkehr (oder See-See-Verkehr in Schweden und Finnland) von kleinen, seetüchtigen Schiffen übernommen (auch als Binnen-See-Schiffe bekannt), die eine IMO-Nummer (Internationale Maritime Organisation) besitzen und sowohl auf bestimmten Strecken der Binnenwasserstraßen als auch auf See fahren können. Dieser Fall stellt die große Mehrzahl des gesamten Binnen-See-Verkehrs in Europa dar. Ein typischer Vorgang im Binnen-See-Verkehr beginnt beispielsweise in einem Binnenhafen (z.B. Duisburg), wird auf einem Fluss fortgesetzt (Rhein), passiert einen Seehafen (Rotterdam) ohne Umschlag, wird in maritimen Gewässern fortgesetzt (die Nordsee) und endet in einem Seehafen oder Binnenhafen eines anderen Landes (z.B. in London).

Binnen-See-Schiffe müssen die technischen und regulatorischen Anforderungen sowohl für die Bereiche von See- als auch von Binnenwasserstraßen erfüllen. Auf dem Rhein gelten außerdem zusätzliche, Rhein-spezifische Bestimmungen. Was die ökologischen Anforderungen betrifft, gelten nur die Bestimmungen, die auf Seeschiffe anwendbar sind. Jenseits dieser Anforderungen variieren die Bedingungen der Fluss-See-Schifffahrt auch zwischen den Ländern und hängen stark von der geografischen Situation, dem Fahrgebiet, der Wasserstraßeninfrastruktur und den Wetterbedingungen ab. Binnen-See-Schiffe sind daher allgemein für den Betrieb in einem bestimmten Gebiet konzipiert.

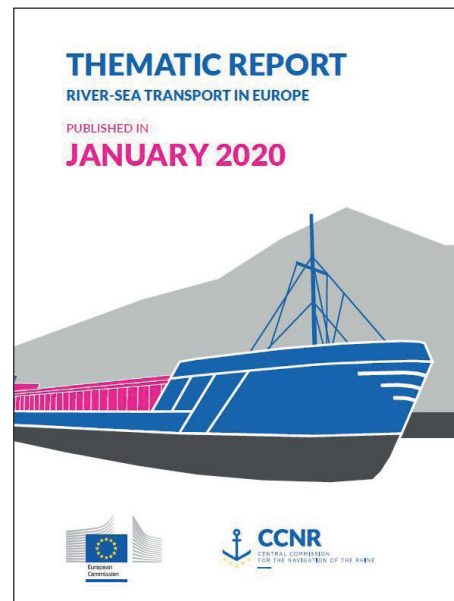
Der klare Vorteil der Binnen-See-Schifffahrt liegt sowohl im Wegfall des Umschlags, der die Transportkosten senkt, Zeit spart und das Risiko einer Beschädigung der Güter verringert, als auch in ihrer einzigartigen Reichweite. Während die Vielseitigkeit der Binnen-See-Schifffahrt ein Vorteil ist, hat sie auch einen Nachteil im Vergleich zur Seeschifffahrt, da ihre Funktionsfähigkeit auch von den Schifffahrtsbedingungen auf den Binnenwasserstraßen abhängt. Eine große Herausforderung für die Binnen-See-Schifffahrt liegt daher in ihrer Fähigkeit, Transportservices das ganze Jahr über und unter allen Wetterbedingungen bereitzustellen. Zusätzlich bieten Binnen-See-Schiffe im Vergleich zu „reinen“ Seeschiffen eine begrenzte Kapazität. Die Fähigkeit Binnenwasserstraßen befahren zu können, macht es für Binnen-See-Schiffe schwerer, Großenvorteile zu erzielen.

Derzeit werden fast 90,5 Mio. Tonnen Güter im Binnen-See-Verkehr in Europa befördert. Binnen-See-Schifffahrt findet auf allen wichtigen Flüssen in Europa statt, die eine Verbindung mit der offenen See besitzen.

Das Land mit dem größten Aufkommen von Binnen-See-Verkehr in Europa ist das Vereinigte Königreich (ca. 47 Mio. Tonnen). London, die Themse, sowie die Mündung des Humber in Nordostengland, der Forth in Schottland und andere Flussmündungen sind wichtige Bereiche für Binnen-See-Transporte. Allgemein verzeichnet der Binnen-See-Verkehr in den letzten Jahren im Vereinigten Königreich einen wachsenden Trend.

Russland und die Ukraine sind zwei Länder mit einem hohen Aufkommen von Binnen-See-Verkehr, aufgrund der überaus günstigen natürlichen Bedingungen. 2018 wurden ca. 25 Mio. Tonnen Fracht von Binnen-See-Schiffen in Russland befördert, das damit der zweitgrößte Markt für diese Verkehrsart in Europa ist.

Der Binnen-See-Verkehr ist auch in Schweden und Finnland gut entwickelt, wo er als See-See-Verkehr auftritt. Hier bilden die Seen (die Seen



Vänern und Mälaren in Schweden und der See Saimaa in Finnland) die Binnenkomponente dieser Verkehrsart. Die Hauptproduktgruppen, die hier gehandelt werden, sind Holz und Holzprodukte.

In Westeuropa (Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich) konzentriert sich der Binnen-See-Verkehr vorwiegend auf die folgenden Bereiche: Niederrhein, untere Schelde, Gent-Terneuzen-Kanal, Maas, Albert-Kanal, Seine und Rhone.

Der Niederrhein ist die Drehscheibe für den Binnen-See-Verkehr in Deutschland und ein wichtiges Gebiet für die Niederlande. Stahl ist das wichtigste Segment für den Binnen-See-Verkehr in der Region, aufgrund der Stahlindustrie in Duisburg, die den Rhein als Exportroute für Eisen, Stahl, Metalle und Metallprodukte nutzt. Ein Großteil dieser Exporte geht in das Vereinigte Königreich und nach Skandinavien.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

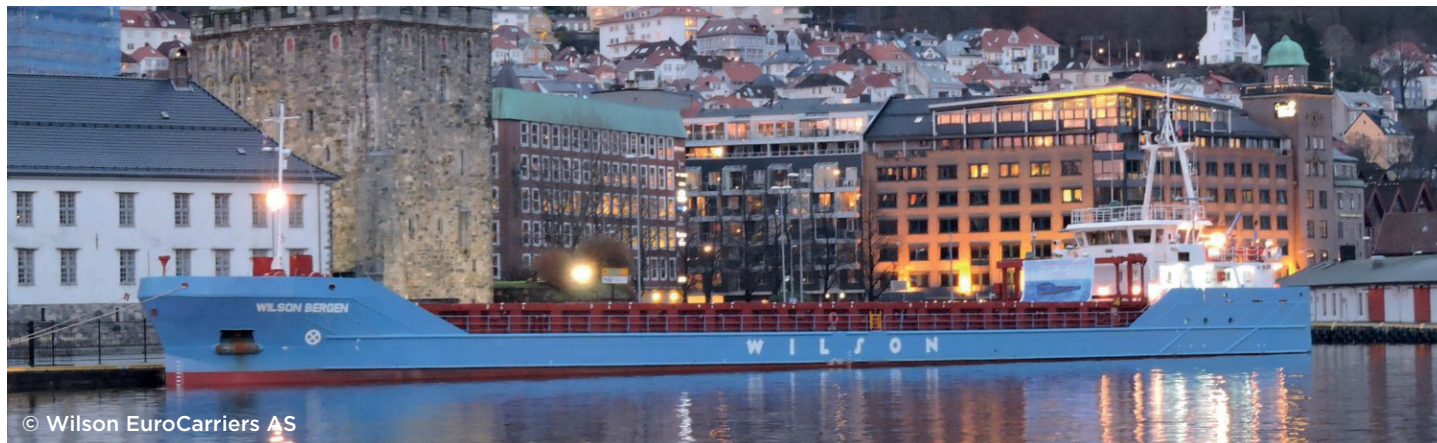
2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org



Stahlabhängige Produkte stellen auch das Hauptgütersegment im Binnen-See-Verkehr in Belgien und den Niederlanden dar. Stahlerzeugnisse werden vom belgischen Hafen Gent vor allem in das Vereinigte Königreich, über den Gent-Terneuzen-Kanal, die Mündung der Schelde und die Nordsee befördert.

Stahlabhängige Produkte und Rohstoffe (Erze, Schrott und Metallerzeugnisse) haben auch im gesamten Binnen-See-Verkehr in Frankreich den höchsten Anteil. Wie in Deutschland umfassen Exporte nahezu zwei Drittel der gesamten Beförderungsmenge im Binnen-See-Verkehr in Frankreich. Anders als in Deutschland sind die französischen Binnen-See-Strecken jedoch vor allem mit Ländern am Mittelmeer verbunden (Türkei, Nordafrika).

In Südosteuropa bietet die untere Donau gute natürliche Bedingungen für den Binnen-See-Verkehr. Der in den drei rumänischen Binnen-See-Häfen Galati, Braila und Tulcea registrierte Binnen-See-Verkehr ist seit 2012 recht stabil. Eisen und stahlabhängige Produkte sowie Rohstoffe und landwirtschaftliche Erzeugnisse sind die wichtigsten Gütersegmente im Binnen-See-Verkehr in Rumänien.

Binnen-See-Verkehr durch Binnenschiffe

Es gibt auch bestimmte Gebiete in Europa, in denen Binnenschiffe eingeschränkt Fahrten auf See zwischen zwei Häfen desselben Landes durchführen dürfen, vorausgesetzt, sie besitzen die entsprechenden Genehmigungen. Der Erhalt einer solchen Genehmigung ist abhängig von der Erfüllung bestimmter Klassifizierungen und regulatorischen Anforderungen, die auf EU-Ebene nicht harmonisiert sind. Diese Option kann besonders dann wichtig sein, wenn ein See-/Küstenhafen nicht ausreichend mit dem Binnenwasserstraßennetz verbunden ist, vorausgesetzt es liegen ökonomische Gründe vor. In einigen EU-Ländern ist dies derzeit jedoch nicht zulässig.

Diese Art von Verkehr ist beispielsweise in Belgien üblich (auch bekannt als Mündungsverkehr). Hier muss eine begrenzte Strecke auf See von einem Binnenschiff durchfahren

werden, um den Hafen Zeebrugge mit dem europäischen Binnenwasserstraßennetz zu verbinden (vor allem über den North Sea Port und den Hafen Antwerpen). Der im Hafen Zeebrugge registrierte Mündungsverkehr mit Gütern belief sich 2018 auf 2,1 Mio. Tonnen.

In Frankreich verfügen einige Binnenschiffe auch über die Genehmigung, in inländischen Seegebieten entlang der Küste zu fahren, um den Containerterminal des Hafens von Le Havre (Port 2000) mit der Seine zu verbinden. Diese Möglichkeit wurde kürzlich auf andere Gebiete in Frankreich ausgeweitet, nach der Annahme einer nationalen Regelung im Oktober 2018. Letztere enthält Bestimmungen, die Binnenschiffe erfüllen müssen, um, abhängig von der jeweiligen Route, die entsprechende Genehmigung zu erhalten.

ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschiffmarkt 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

www.ccr-zkr.org