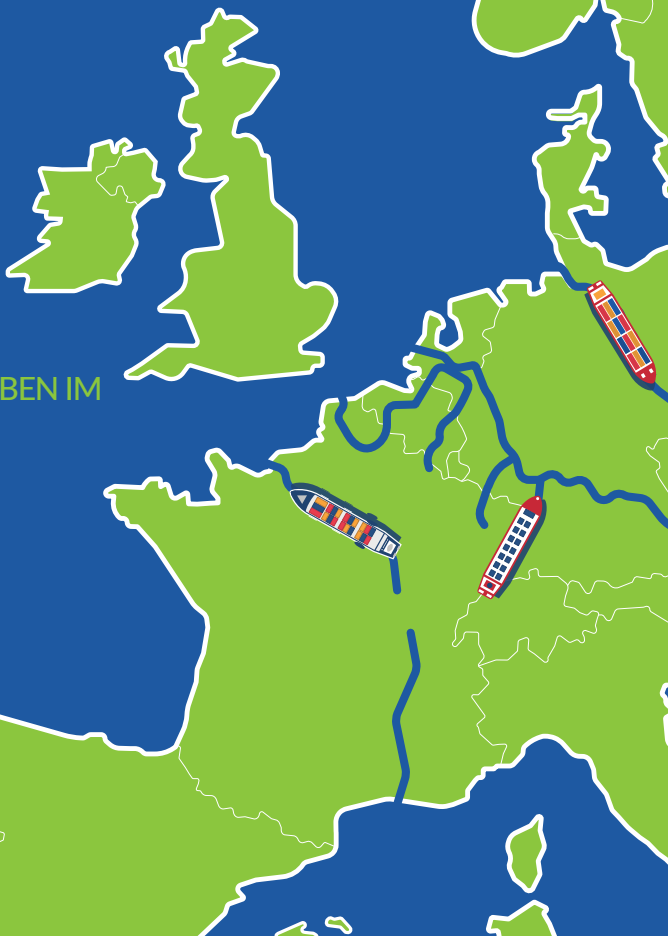


# MARKET INSIGHT

## EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT



HERAUSGEGEBEN IM  
**APRIL**  
**2022**



**Market Insight**  
EUROPÄISCHE  
BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im  
**April 2022**

Sie finden sämtliche Daten unter:  
[www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org)



# INHALTSVERZEICHNIS

## 01

### **GÜTER- UND PASSAGIERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN (S.5)**

Güterverkehrsleistung in Europa **(S.6)**

Rhein- und Donauschifffahrt nach Gütersegmenten **(S.9)**

Passagierverkehr in Europa **(S.12)**

Transportvolumen in den wichtigen europäischen  
Binnenschifffahrtsländern **(S.15)**

Trockengüter-, Flüssiggüter- und  
Containertransport in den wichtigen europäischen  
Binnenschifffahrtsländern und Regionen **(S.16)**

## 02

### **BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.19)**

Frachtraten in der Rheinregion **(S.23)**

Entwicklung der Treibstoffkosten **(S.26)**

## 03

### **FOKUS AUF DIE SCHWEIZ (S.31)**

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen in der  
Schweiz **(S.32)**

Entwicklung der Binnenschifffahrt in den  
Schweizerischen Rheinhäfen in Basel **(S.34)**

Informationsblatt Binnenschifffahrt in der Schweiz -  
Jährliche Zahlen **(S.38)**



# 01

## GÜTER- UND PASSAGIERVERKEHR AUF BINNEN- WASSERSTRASSEN

- Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU ist im ersten Halbjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,3% gestiegen. Der Aufschwung wurde hauptsächlich durch den Trockengütersektor getragen.
- Der Passagierverkehr begann sich erst in der zweiten Jahreshälfte 2021 zu erholen. Die Zahl der Passagiere und damit die Auslastung der Kreuzfahrtschiffe blieb jedoch eher gering.

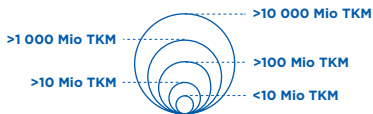
# GÜTERVERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

## VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT AUF DEM STAATSGEBIET DER EINZELNEN EUROPÄISCHEN LÄNDER – VERGLEICH ZWISCHEN DEM ERSTEN HALBJAHR 2020 UND DEM ERSTEN HALBJAHR 2021 (IN MILLIONEN TKM)\*

Quellen: Eurostat [iww\_go\_qnave], OECD (Republik Moldau, Schweiz, Ukraine)

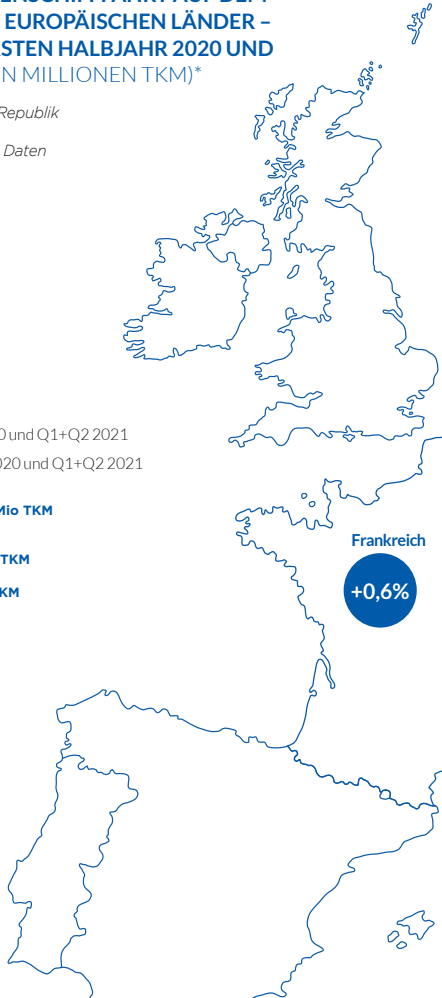
\* Für das Vereinigte Königreich waren keine Daten verfügbar.

- Anstieg des Verkehrs zwischen Q1+Q2 2020 und Q1+Q2 2021
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q1+Q2 2020 und Q1+Q2 2021



Frankreich

+0,6%



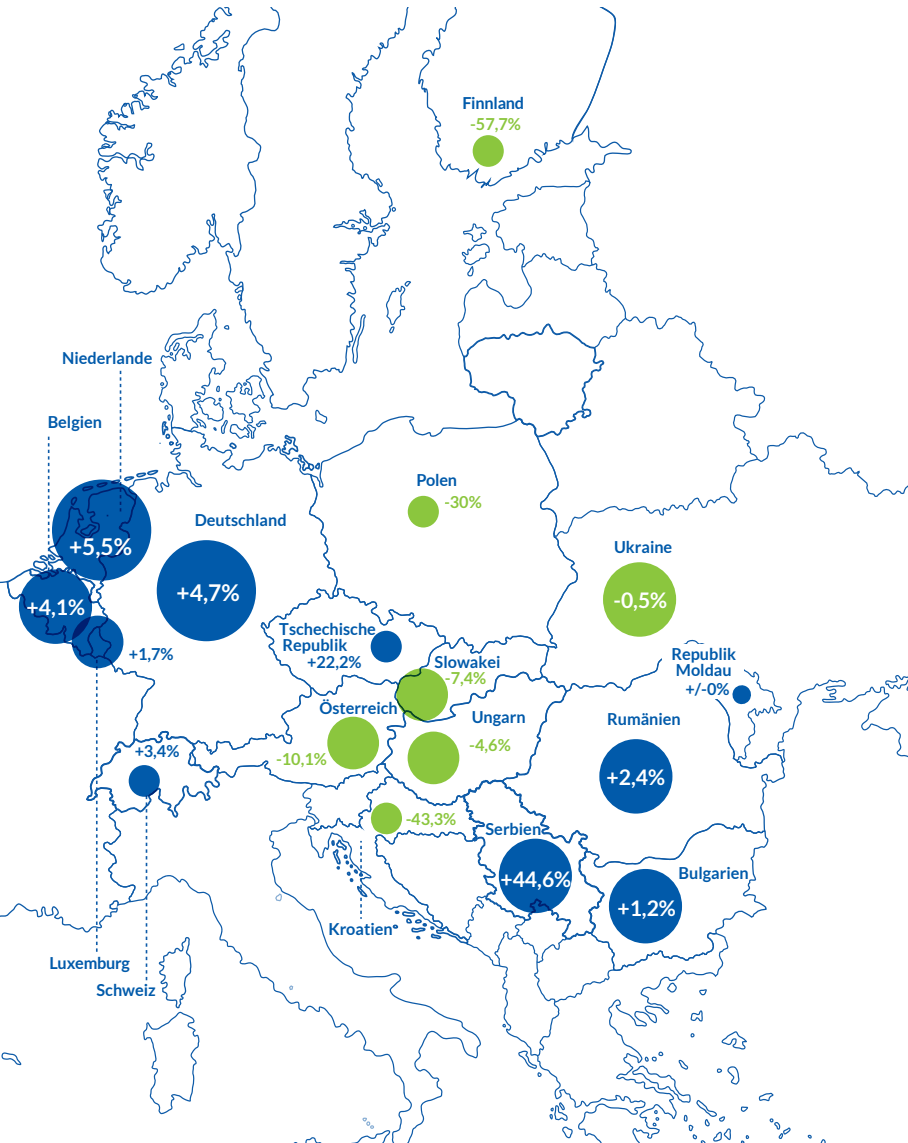
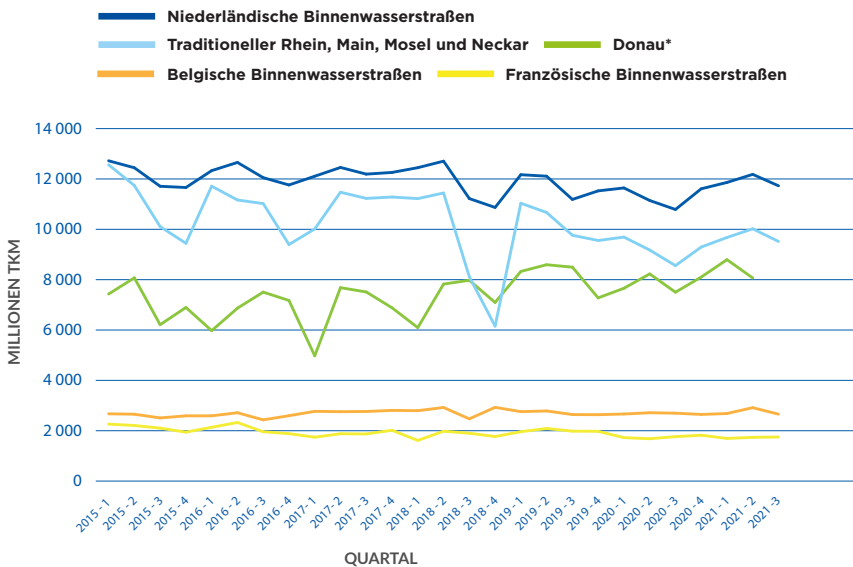


ABBILDUNG 1: VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT (IWT) IN EUROPA NACH REGION UND QUARTAL (IN MILLIONEN TKM)

Quellen: Eurostat [iww\_go\_qnave], OECD (Ukraine), Destatis (Rhein und Zuflüsse)

\* Donau = TKM in allen Donaustaaten einschließlich der Ukraine



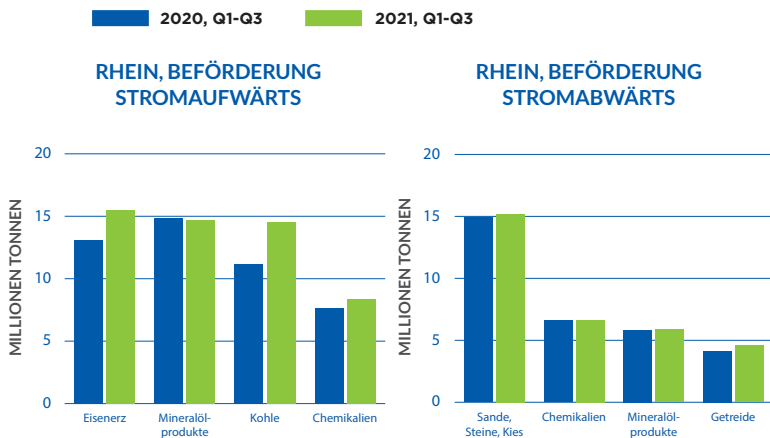
- Die in Abbildung 1 dargestellte Verkehrsleistung zeigt einen stetigen Aufwärtstrend für die europäische Binnenschifffahrt, der im dritten Quartal 2020 einsetzt. Eine Abschwächung dieses Aufwärtstrends trat im dritten Quartal 2021 ein, was auf das Hochwasser im Rheingebiet zurückgeführt werden kann. Auf diesen Hochwasserzeitraum folgte eine Niedrigwasserperiode im vierten Quartal 2021.



## RHEIN- UND DONAUSCHIFFFAHRT NACH GÜTERSEGMENT

ABBILDUNGEN 2 UND 3: **VERKEHRSVOLUMEN AUF DEM RHEIN STROMAUUF- UND -ABWÄRTS FÜR WICHTIGE GÜTERSEGMENTE** (IN MILLIONEN TONNEN, FÜR DIE ERSTEN DREI QUARTALE DER JAHRE 2020 UND 2021)

Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf Destatis



- Der Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein belief sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2021 auf 126,4 Mio. Tonnen, gegenüber 118,1 Mio. Tonnen im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dies bedeutet einen Anstieg von 7,0%. Trockengüter und Containerverkehr verzeichneten höhere Mengen (+10,4% bzw. +3,7%), während der Flüssiggüterverkehr relativ stabil blieb. Der Kohletransport profitierte von den hohen Gaspreisen während des gesamten Jahres 2021. Insgesamt war die Nachfrage nach Schiffskapazitäten für Trockengüter in der zweiten Jahreshälfte 2021 recht hoch.

- Für die Schleuse Iffezheim am Oberrhein lagen bereits Daten für das gesamte Jahr 2021 vor. Sie deuten ebenfalls auf einen Anstieg in den ersten neun Monaten hin (um 6,0%), der jedoch aufgrund von Niedrigwasser im vierten Quartal 2021 „abschmolz“. Für das gesamte Jahr 2021 blieb das Frachtaufkommen an dieser Schleuse stabil. Ein gegenüber dem Jahr 2020 stabiles Ergebnis ist damit auch für den gesamten traditionellen Rhein für 2021 zu erwarten.

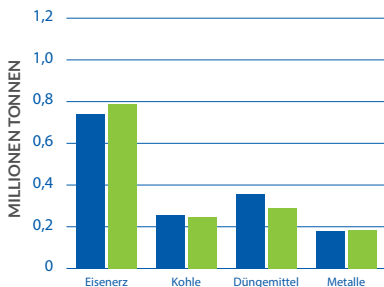
#### ABBILDUNGEN 4 UND 5: VERKEHRSVOLUMEN AUF DER DONAU STROMAUF- UND -ABWÄRTS FÜR WICHTIGE GÜTERSEGMENTE (IN MILLIONEN TONNEN, FÜR DIE ERSTEN DREI QUARTALE DER JAHRE 2020 UND 2021)\*

Quelle: Donaukommission - Marktbeobachtung

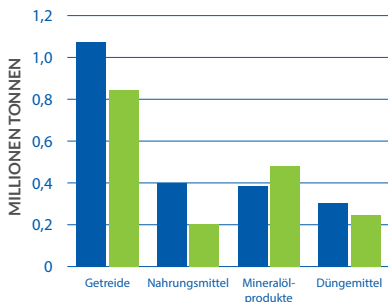
\* Detaillierte Daten nach Gütersegmenten und Quartalen sind nur für die mittlere Donau bei Mohács verfügbar.

■ 2020, Q1-Q3    ■ 2021, Q1-Q3

#### DONAU, BEFÖRDERUNG STROMAUFWÄRTS



#### DONAU, BEFÖRDERUNG STROMABWÄRTS



- Auch auf der Donau profitierte der Eisenerztransport von der höheren Stahlproduktion. Der Anstieg in den ersten drei Quartalen 2021 im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2020 beläuft sich auf 6,8%. Ein Blick auf die monatlichen Zahlen für Eisenerz zeigt jedoch, dass dieser Rohstoff im August und September 2021 aufgrund eines geringeren verfügbaren Tiefgangs der Schubverbände etwa 18-20% des Transportvolumens verlor.
- Getreide folgt einer eher volatilen Transportnachfrage auf der Donau im Allgemeinen. Während die Getreidebeförderung im Jahr 2020 durch gute Ernten angekurbelt wurde, ging sie im Jahr 2021 zurück. Hierfür gibt es zwei Hauptgründe. Der erste Grund liegt in der Entwicklung auf dem europäischen Getreideexportmarkt. Ein zweiter Grund ist der Beginn der oben erwähnten Niedrigwasserperiode.

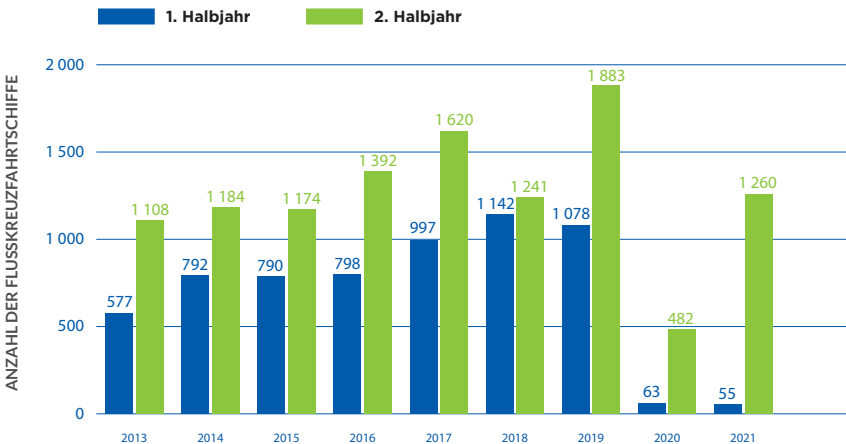


## ■ PASSAGIERVERKEHR IN EUROPA

- Die Donau sowie der Rhein und seine Zuflüsse Mosel, Main, Neckar und Saar sind neben Seine, Rhône und Douro wichtige Einsatzgebiete für Flusskreuzfahrten in Europa. Allein die Donau machte im Jahr 2019, gemessen an der Zahl der Kreuzfahrtpassagiere, rund 40% des europäischen Marktes aus (ohne die Flüsse in Russland und der Ukraine). Zusammen mit dem Rhein und der Mosel, dem Main, dem Neckar und der Saar belief sich der Anteil auf etwa 80-85%.<sup>1</sup>
- Ein statistischer Messpunkt für Kreuzfahrtschiffe auf dem Rhein ist die Schleuse Iffezheim am Oberrhein.

### ABBILDUNG 6: ANZAHL DER FLUSSKREUZFARTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO HALBJAHR PASSIEREN

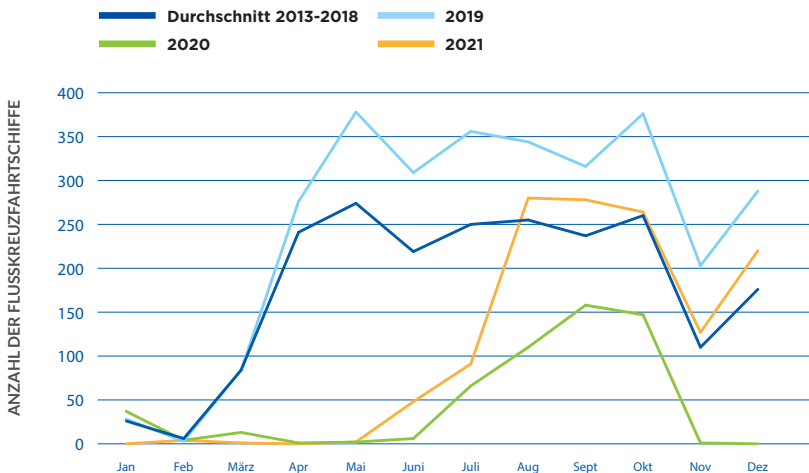
Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung



<sup>1</sup> Die Gesamtzahl der Kreuzfahrtpassagiere vor der Covid-Krise lag 2019 bei 1,79 Millionen (ohne Russland und die Ukraine). Der Anteil der Donau, des Rheins und ihrer Zuflüsse wird auf der Grundlage von Schiffs- und Passagierstatistiken an Schleusen berechnet. Datenquellen sind die Wasserstraßenverwaltungen.

### ABBILDUNG 7: ANZAHL DER FLUSSKREUZFARTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO MONAT PASSIEREN

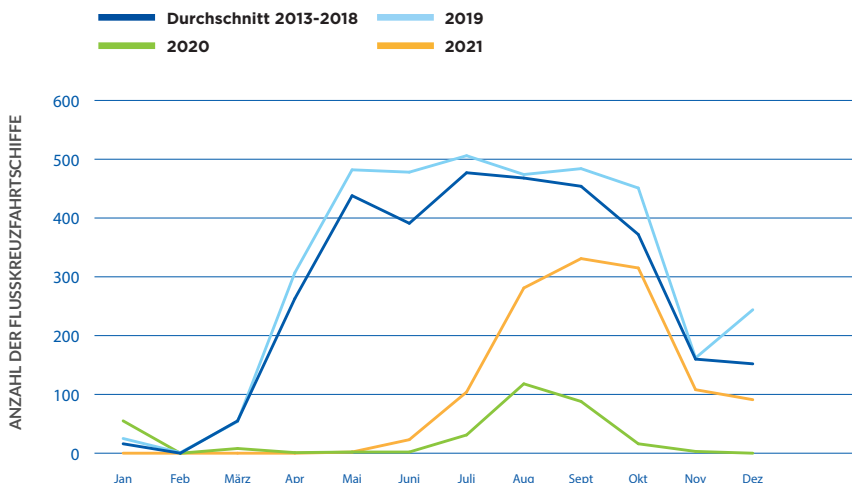
Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung



- Bei der Analyse der Monats- und Halbjahreszahlen für 2020 und 2021 zeigt sich, dass sich die anhaltende Erholung im Kreuzfahrtsektor ausschließlich auf den Zeitraum zwischen Juli und Oktober konzentriert. Die wichtige Frühjahrssaison konnte in den Jahren 2020 und 2021 keine Aktivität entfalten.
- Für die Donau liegen Daten für die Schleuse Jochenstein bei Passau und die Schleuse Gabčíkovo bei Bratislava vor. Letztere befindet sich an der Grenze zwischen der Slowakei und Ungarn. Außerdem liegt sie zwischen Wien und Budapest. Daher spiegeln die vorbeifahrenden Kreuzfahrtschiffe die Kreuzfahrtaktivität zwischen zwei wichtigen Zielen im europäischen Flusskreuzfahrtsektor wider. Neben Wien und Budapest ist auch Passau ein wichtiger Ort, an dem Kreuzfahrtschiffe ihre Reise beginnen und beenden.

### ABBILDUNG 8: ANZAHL DER FLUSSKREUZFARTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE JOCHENSTEIN BEI PASSAU AUF DER OBEREN DONAU PRO MONAT PASSIEREN

Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung



- Im Jahr 2019 passierten 3.668 Kreuzfahrtschiffe die Schleuse Jochenstein, mit insgesamt 512.458 Passagieren an Bord. Im Jahr 2020 waren es 324 Schiffspassagen und 25.160 Passagiere.
- Im Jahr 2021 war mit 1.255 Kreuzfahrtschiffen und 107.727 Passagieren eine Erholung zu verzeichnen.
- Die Daten für die Schleuse Gabčíkovo zeigen für die ersten drei Quartale 2021 eine Erholung der Passagierzahlen im Vergleich zu 2020 um 77,4%. Allerdings liegt die Aktivität im Jahr 2021 immer noch 63,9% unter dem Niveau vor der Pandemie. Insgesamt wurden an diesem Grenzpunkt im Jahr 2021 (Q1+Q2+Q3) 98.000 Passagiere auf Kreuzfahrtschiffen gezählt, verglichen mit 55.000 in Jahr 2020 (Q1+Q2+Q3) und 568.000 Passagieren im Jahr 2019 (Q1+Q2+Q3). Im gesamten Jahr 2019 wurden in Gabčíkovo 720.800 Passagiere gezählt.



## TROCKENGÜTER-, FLÜSSIGGÜTER- UND CONTAINERTRANSPORT IN DEN WICHTIGEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN UND -REGIONEN

Quellen: Eurostat [IWW\_GO\_QCNAVE], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Rumänisches Institut für Statistik

Hinweis: Für Belgien-Wallonien liegen keine unterjährlichen Containerstatistiken in Tonnen vor. Es wurde davon ausgegangen, dass die Produktgruppe „Maschinen/Sonstige Güter“ hauptsächlich aus dem Containerverkehr besteht. Die Daten enthalten die gesamte Binnenschifffahrt auf dem Gebiet des Landes/der Region.

ABBILDUNG 10: TROCKENGÜTERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)

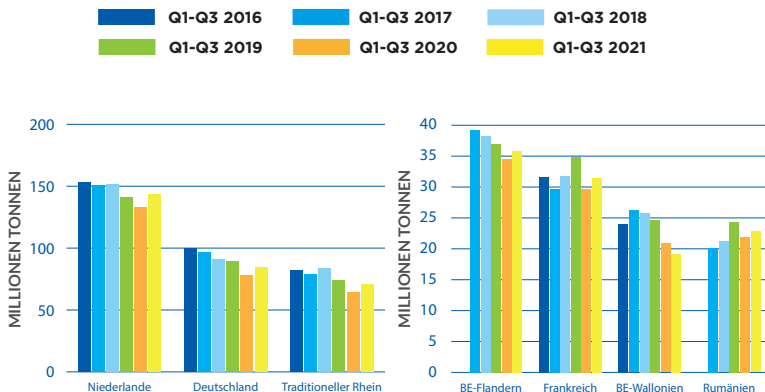




ABBILDUNG 11: FLÜSSIGGÜTERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)

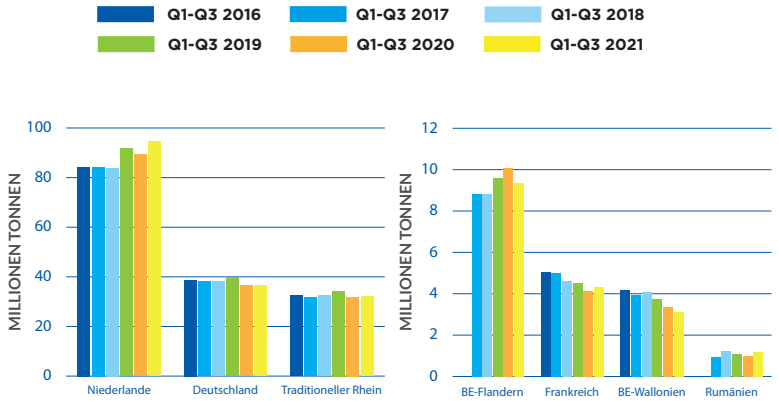
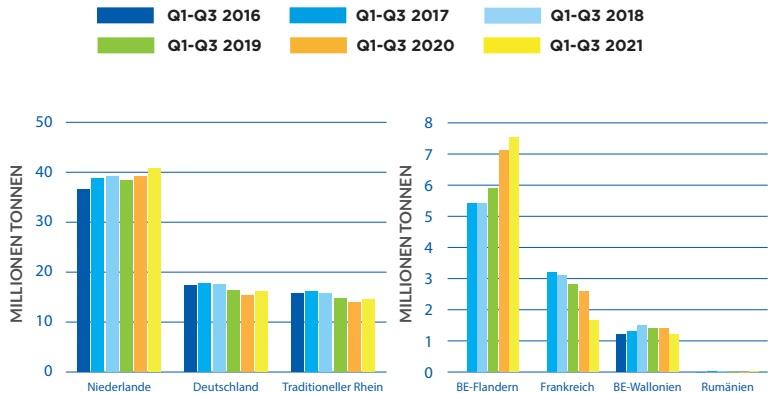


ABBILDUNG 12: CONTAINERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)





# 02

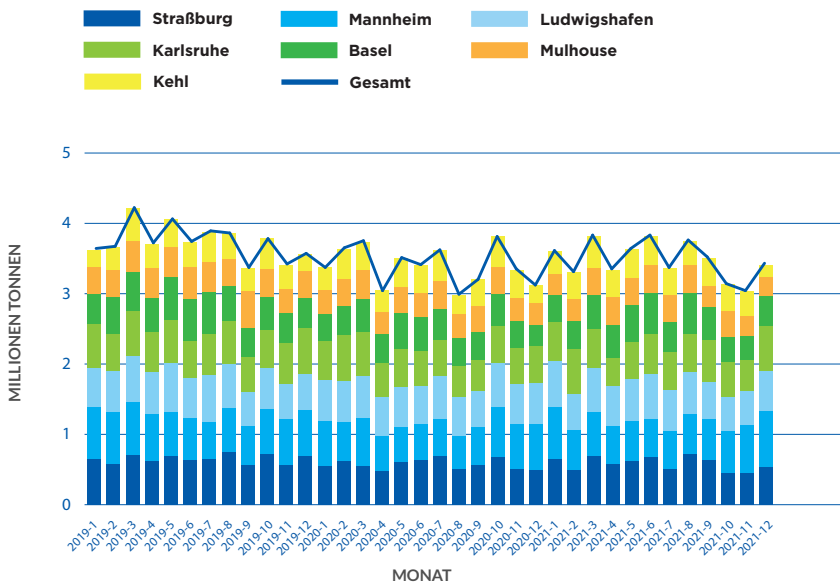
## BETRIEBS- BEDINGUNGEN

- Die Schifffahrtsbedingungen waren in den ersten sechs Monaten des Jahres 2021 mehr oder weniger normal. Im Juli 2021 war der Rhein von Hochwasser betroffen. Im Oktober und November 2021 gab es sowohl auf dem Rhein als auch auf der Donau Niedrigwasser.
- Die Kraftstoffpreise stiegen aufgrund des starken Anstiegs der Ölpreise. Die Frachtraten stiegen ebenfalls an, wobei der Trend bei Trockengütern und Containern positiver ausfiel als bei Flüssiggütern.

- Was den Hafenbetrieb betrifft, so deuten die monatlichen Daten für den wasserseitigen Güterumschlag in den größten Oberrheinhäfen auf einen leichten Erholungstrend hin, der in der zweiten Jahreshälfte 2020 begann und sich im gesamten Jahr 2021 fortsetzte. Allerdings wurde diese Erholung durch das starke Niedrigwasser im Oktober und November 2021 unterbrochen.

### ABBILDUNG 1: WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG IN WICHTIGEN HÄFEN AM OBERRHEIN (IN MILLIONEN TONNEN)

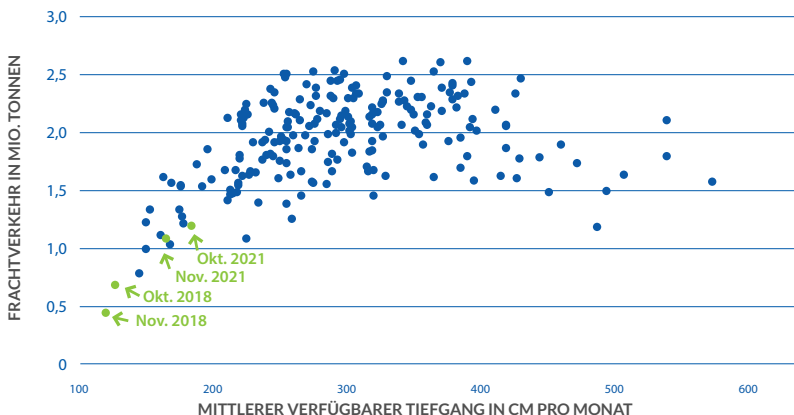
Quelle: ZKR-Auswertung basierend auf Hafendaten



- Bezüglich der Wasserführung zeigt Abbildung 2 Daten für den verfügbaren Tiefgang bei Kaub (x-Achse) und die an der Schleuse Iffezheim erfassten Frachtmengen in Millionen Tonnen (y-Achse). Die Werte des verfügbaren Tiefgangs wurden aus den Wasserständen berechnet.<sup>2</sup>
- Wenn der verfügbare Tiefgang unter eine bestimmte Schwelle fällt, werden die Schifffahrtsbedingungen zu einem Engpass für den Güterverkehr. Beispiele hierfür sind die Niedrigwasserperioden im Oktober und November 2018, aber auch die jüngere Periode Ende 2021 (siehe linker Teil von Abbildung 2). Bei Tiefgangswerten über einem bestimmten Schwellenwert zeigt das Streudiagramm keinen Zusammenhang, außer im rechten Teil des Diagramms, wo hohe Wasserstände den Güterverkehr tendenziell verringern.

### ABBILDUNG 2: VERFÜGBARER TIEFGANG BEI KAUB UND GÜTERVERKEHR DURCH DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRRHEIN (MONATLICHE DATEN M1/2004-M12/2021)

Quelle: ZKR-Berechnung auf der Grundlage von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

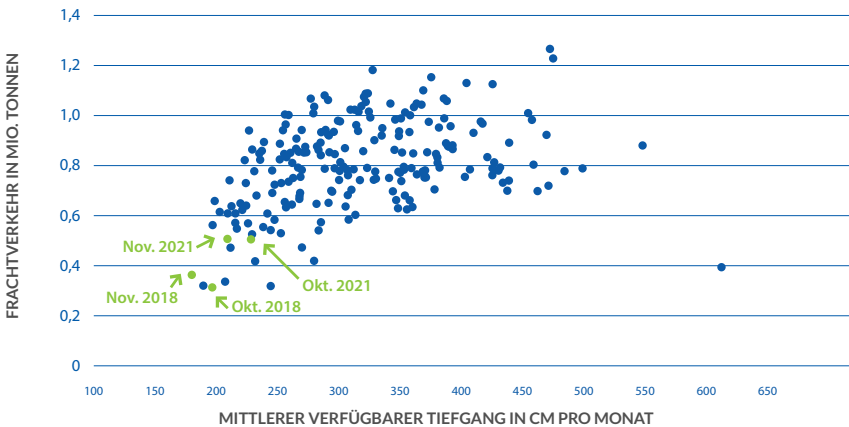


<sup>2</sup> Verfügbarer Tiefgang = Mindesttiefe der Fahrrinne + (tatsächlicher Wasserstand - gleichwertiger Wasserstand) - Kieflfreiheit. Siehe auch: EU/ZKR (2021), Jahresbericht 2021, Marktbeobachtung Europäische Binnenschifffahrt, Seite 44

- Für die Donau sind monatliche Daten für die Schleuse Wildungsmauer bei Wien verfügbar (Januar 2004 - November 2021). Diese Schleuse befindet sich im östlichen Teil Österreichs, wo der höchste Schiffsverkehr in der österreichischen Binnenschifffahrt zu verzeichnen ist. Im Streudiagramm ist ein gewisser Zusammenhang zwischen der Wasserführung und dem Güterverkehr zu erkennen. Wenn der verfügbare Tiefgang gering ist, scheint sich auch das Transportvolumen zu verringern.

**ABBILDUNG 3: VERFÜGBARER TIEFGANG BEI WILDUNGSMAUER  
UND GÜTERVERKEHR AUF DER DONAU IN ÖSTERREICH**  
(MONATLICHE DATEN M1/2004-M11/2021)

Quelle: ZKR-Analyse auf der Grundlage von Daten von viadonau und Statistik Austria



- Auf der Donau war das vierte Quartal 2021 durch sehr niedrige Wasserstände und entsprechend verfügbare Tiefgangswerte gekennzeichnet. Die Ladungsverluste Ende 2021 können dadurch erklärt werden. Dies bestätigt die in Kapitel 1 gemachten Angaben.

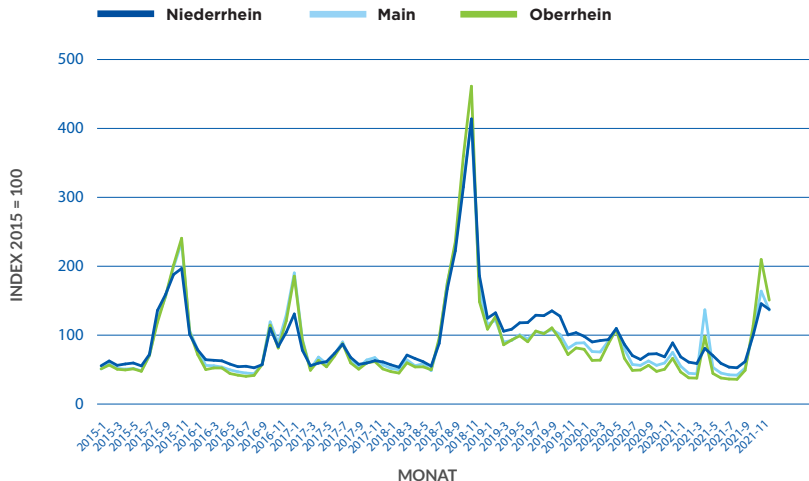
## ■ FRACHTRATEN IN DER RHEINREGION<sup>3</sup>

- Im ARA-Rhein-Handel folgen die Spotmarkt-Frachtraten für den Transport von Gasöl einem steigenden Trend, der im dritten Quartal 2021 beginnt und im November 2021 seinen Höhepunkt erreicht. Dies ist hauptsächlich auf die Niedrigwasserperioden im Oktober und November 2021 zurückzuführen.

ABBILDUNG 4: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN (INDEX 2015 = 100)\*

Quelle: ZKR-Berechnung auf Grundlage von PJK International

\* Die PJK erhebt Frachtraten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel mit flüssigem Massengut. Die ZKR rechnet diese Werte in einen Index mit Basisjahr 2015 um. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.

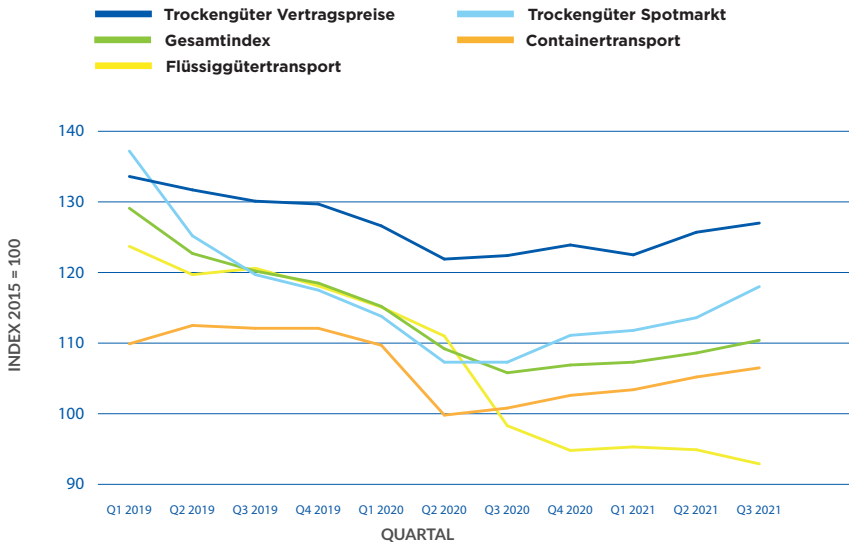


<sup>3</sup> Für die Donauregion waren keine Daten zu den Frachtraten für 2021 verfügbar.

- Das niederländische Statistikkamt (Centraal Bureau voor de Statistiek, CBS) erhebt Frachtratendaten von einem Panel niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen. Diese Daten werden zweimal im Quartal erhoben und enthalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge.

**ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN PRO QUARTAL FÜR NIEDERLÄNDISCHE BINNENSCHIFFFAHRTS-UNTERNEHMEN NACH MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, VIERTELJÄHRLICHE DATEN)**

Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)





- Die Transportpreise für Trockengüter folgten ab dem dritten Quartal 2020 einem Aufwärtstrend. Die Frachtraten im Containerverkehr verzeichneten ab dem zweiten Quartal 2020 ebenfalls positive Zahlen. Bei Flüssiggütern blieben die Transportpreise auf einem niedrigen Niveau, wobei sie im dritten Quartal 2021 weiter sanken.
- Die Transportnachfrage nach flüssigen Produkten stieg in den Niederlanden, nicht aber in den Nachbarländern. Dies erklärt die Situation bei den Frachtraten für Flüssiggüter für niederländische Binnenschiffverkehrsunternehmen, da ihre Einsatzgebiete auch andere Länder umfassen.



## ■ ENTWICKLUNG DER TREIBSTOFFKOSTEN

- Die Treibstoffkosten werden auf der Grundlage der vom Energiepreisüberwachungssystem des belgischen Wirtschaftsministeriums veröffentlichten Gasöl-/Dieselpreise analysiert.<sup>4</sup> Ein Vergleich mit den Ölpreisen zeigt eine sehr enge Korrelation, die als Grundlage für einen Ausblick auf die Treibstoffpreise dient.
- In der zweiten Hälfte des Jahres 2021 folgten die Ölpreise - und damit auch die Kraftstoffpreise - weiterhin einem steigenden Trend. Im vierten Quartal 2021 lagen sie bei 79,6 USD (ca. 69,8 Euro, da der Wechselkurs bei 1,17 USD/EUR lag).

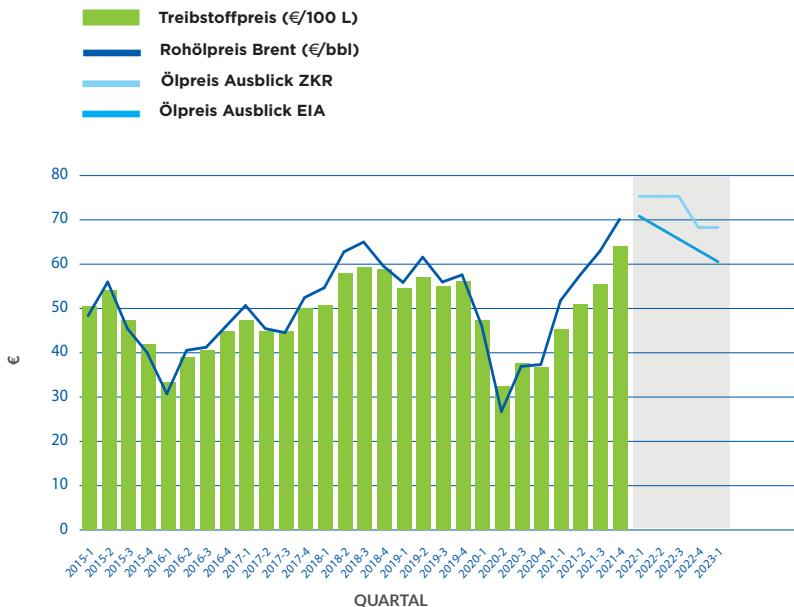
<sup>4</sup> Die Preise sind Höchstpreise und gelten für eine Abnahmemenge von mindestens 2.000 Litern Gasöl.



## ABBILDUNG 6: DURCHSCHNITTLICHE TREIBSTOFFPREISE NACH ANGABEN DES BELGISCHEN WIRTSCHAFTSMINISTERIUMS UND PREISE FÜR ROHÖL DER BRENT-ÖL-SORTE EINSCHLIESSLICH PROGNOSE\*

Quellen: ITB und SPF Economie (Treibstoffpreis). US Energy Information Administration (Ölpreis). Federal Reserve Economic Data (historischer Wechselkurs US-Dollar/Euro). 1 Barrel (bbl) = 159 Liter

\* EIA = US Energy Information Administration. Die Prognose geht von einem nominalen Wechselkurs von 1,12 US-Dollar pro Euro in den Jahren 2022 und 2023 aus. Diese Prognosen berücksichtigen nicht die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine.



- In ihrem jüngsten kurzfristigen Ausblick vom Januar 2022 geht die US Energy Information Administration (EIA) davon aus, dass die Spotpreise für Rohöl der Sorte Brent im Jahr 2022 durchschnittlich bei rund 75 US-Dollar pro Barrel und im Jahr 2023 bei rund 67,5 US-Dollar pro Barrel liegen werden. Dies beruht auf Annahmen über die Pandemie und den wirtschaftlichen Aufschwung sowie auf OPEC-Vereinbarungen zur Drosselung der Fördermengen bis September 2022.<sup>5,6</sup> Aufgrund der politischen Umstände überschritten sie Anfang März 2022 die Marke von 100 US-Dollar. Sollten sich die politischen Konflikte in der Ukraine fortsetzen, ist mit einem weiteren steilen Anstieg der Öl- und Energiepreise zu rechnen.
- Die Brennstoffpreise in der europäischen Binnenschifffahrt werden sowohl von den Ölpreisen als auch vom Wechselkurs zwischen dem US-Dollar und dem Euro beeinflusst. Der enorme Anstieg der US-Staatsverschuldung begrenzt das Aufwertungspotenzial des US-Dollars gegenüber dem Euro im Jahr 2022.<sup>7</sup> Die Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar ab Mai 2021 von 1,22 auf 1,13 im Dezember 2021 führte zu einem Anstieg der Brennstoffpreise in der europäischen Binnenschifffahrt.<sup>8</sup>
- Auf Grundlage dieser Überlegungen wird erwartet, dass die Brennstoffpreise in der Binnenschifffahrt im Jahr 2022 ihren Höchststand erreichen und im Jahr 2023 wieder sinken werden.

<sup>5</sup> Quelle: US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, Januar 2022. Verfügbar unter: <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. (zuletzt abgerufen am 19.01.2022)

<sup>6</sup> IMF, WEO October 2021. Verfügbar unter: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021> (zuletzt abgerufen am 19.01.2022)

<sup>7</sup> Raiffeisen Währungsupdate Dezember 2021. Verfügbar unter: <https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-12-2021.pdf> (zuletzt abgerufen am 19.01.2022)

<sup>8</sup> OECD, Nominale Wechselkurse gegenüber dem US-Dollar, Durchschnitt der Tageskurse, 2022. Verfügbar unter: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#> (zuletzt abgerufen am 19.01.2022)





# 03

## FOKUS AUF DIE SCHWEIZ

- Der Güterverkehr auf dem Rhein spielt für die Schweiz eine wichtige Rolle. Rund 25% aller von der Schweiz importierten Mineralölprodukte werden über den Rhein geliefert.
- Der Passagierverkehr auf den europäischen Binnenwasserstraßen ist ein Sektor, in dem die Schweiz eine wichtige Rolle in Europa spielt. Dies spiegelt sich in hohen Beschäftigungs- und Umsatzzahlen sowie in einer hohen Anzahl von Schweizer Flusskreuzfahrt- und Ausflugsschiffen wider.

## GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN DER SCHWEIZ



Quelle: Schweizerische Rheinhäfen

\* Binnenschifffahrt im Jahr 2021 (in Millionen Tonnen)



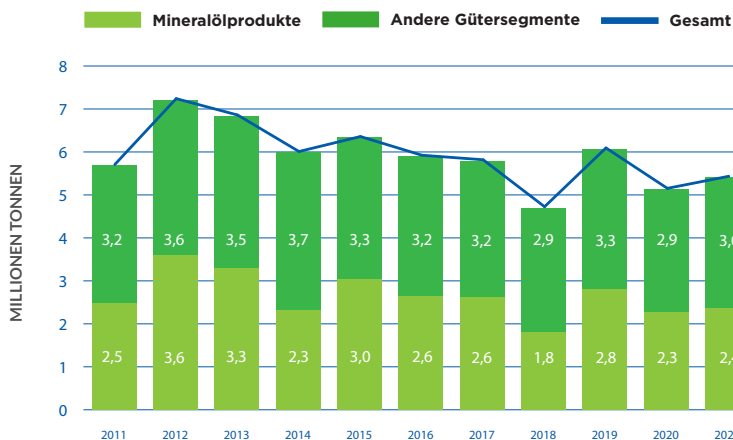


## ENTWICKLUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN IN BASEL

- Das größte Gütersegment innerhalb des wasserseitigen Güterverkehrs in den Schweizerischen Rheinhäfen sind die Mineralölprodukte, mit einem durchschnittlichen Anteil von 45% in den letzten zehn Jahren. Bei fast allen in Basel umgeschlagenen Mineralölprodukten handelt es sich um Einfuhren in die Schweiz. Der Anteil der Importrichtung lag 2021 bei 98,5%, 2020 bei 99,0% und war in den Vorjahren ähnlich hoch.

### ABBILDUNG 1: JÄHRLICHER BINNENSCHIFFSVERKEHR IN DEN SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN (IN MILLIONEN TONNEN)

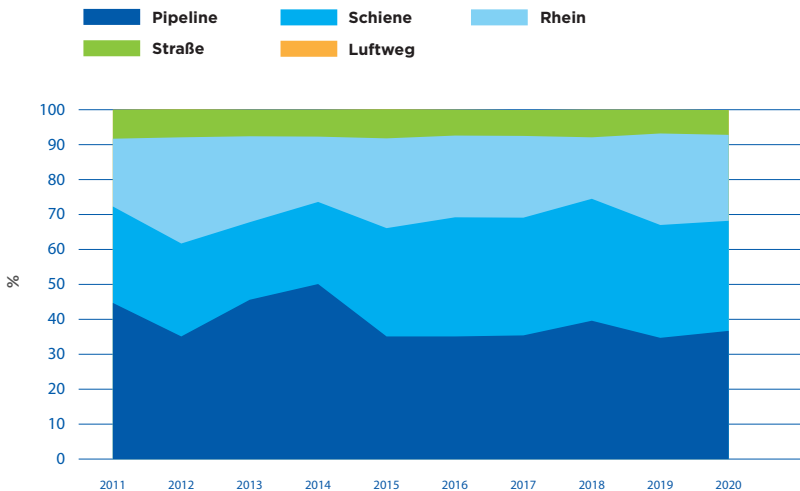
Quelle: Schweizerische Rheinhäfen



- Die Schweiz ist bei der Einfuhr von Rohöl und Mineralölprodukten auf mehrere Verkehrsträger angewiesen. Der Modal Split-Anteil des Rheins an diesen Importen betrug 24,6% im Jahr 2020 und 23,4% über den gesamten Zeitraum von 2011 bis 2020. Pipelines hatten mit 36,7% im Jahr 2020 den höchsten Anteil. Der Grund dafür ist, dass Rohöl vollständig über Pipelines importiert wird.

## ABBILDUNG 2: EINFUHREN VON ROHÖL UND ERDÖLPRODUKTEN IN DIE SCHWEIZ NACH VERKEHRSTRÄGER (IN %)

Quelle: ZKR-Analyse auf der Grundlage von Avenergy Suisse

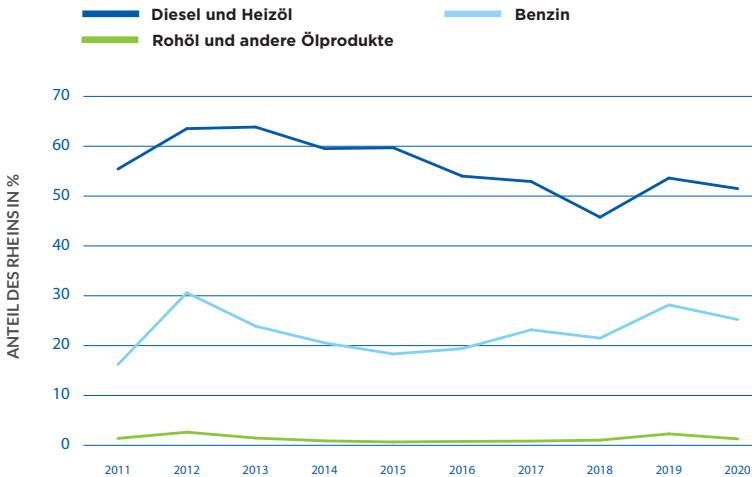


- Bei einer weiteren Differenzierung der Mineralölprodukte zeigt sich, dass der Rhein hohe Modal Split-Anteile bei der Einfuhr von Diesel und Heizöl erreicht.

### ABBILDUNG 3: MODAL SPLIT-ANTEIL DES RHEINS BEI DER EINFUHR VON ROHÖL UND ERDÖLERZEUGNISSEN IN DIE SCHWEIZ NACH ART DER ERZEUGNISSE (IN %)\*

Quelle: ZKR-Analyse auf der Grundlage von Avenergy Suisse

\*Modal Split-Anteil des Rheins an allen Verkehrsträgern (Pipeline, Schiene, Rhein, Straße, Luftweg)

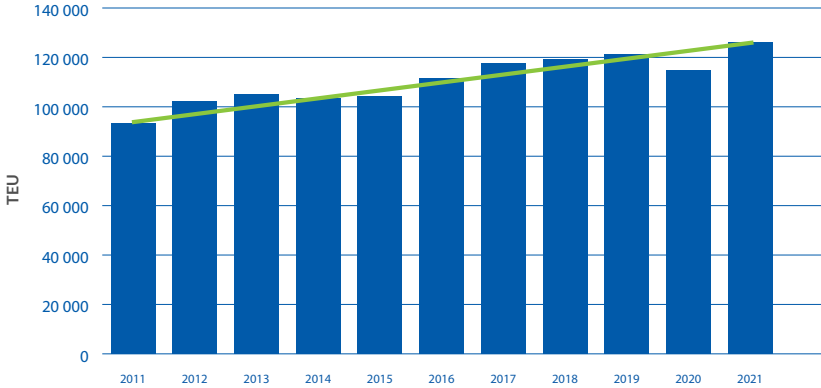


- Etwa jede zweite Tonne Diesel und Heizöl, die von der Schweiz importiert wird, überquert die Landesgrenzen auf dem Rhein.
- Bei Benzin liegt dieses Verhältnis bei einer von vier Tonnen (Rheintransport/Gesamtimporte).
- Bei Rohöl und anderen Erdölprodukten ist der Anteil des Rheins am Verkehrsaufkommen gering.

**ABBILDUNG 4: WASSERSEITIGER CONTAINERTRANSPORT IN DEN SCHWEIZERISCHEN RHEINHÄFEN (IN TEU)\***

Quelle: ZKR-Analyse auf Grundlage der Schweizerischen Rheinhäfen

\* Hinweis: Für die Jahre 2014-2017 wurden die Zahlen korrigiert, um die 20.000 TEU zu berücksichtigen, die von Lkw auf die Schiene umgeladen wurden.



- Der Basler Hafen ist auch ein wichtiger Ort für den wasserseitigen Containerumschlag. Der Containertransport hatte 2019 mit über 120.000 TEU an wasserseitigem Containerumschlag einen ersten Höhepunkt erreicht. Die Covid-Krise brachte dem Containertransport nur einen geringen Verlust von 5% (Stand 2020 gegenüber dem Stand 2019). Im Jahr 2021 erholte sich der Containerverkehr und erreichte mit 121.046 TEU (+9,8% gegenüber 2020) ein neues Rekordniveau. Die Schweizerischen Rheinhäfen investieren in weitere Kapazitäten für den Containerumschlag, um die für die Zukunft prognostizierten steigenden TEU-Mengen bewältigen zu können.

# INFORMATIONSBLETT BINNENSCHIFFFAHRT IN DER SCHWEIZ - JÄHRLICHE ZAHLEN

Hinweise zum Informationsblatt - Siehe Seite 44

## ABSOLUTER WERT<sup>9</sup> FÜR DIE SCHWEIZ VS ANTEIL AN GESAMTER EU

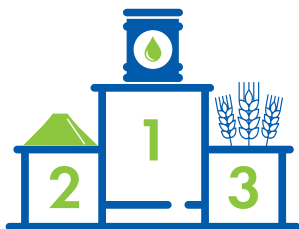
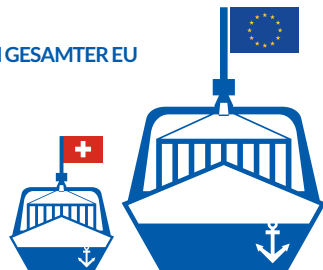
### VERKEHRSLEISTUNG INSGESAMT

37,9 Millionen TKM

0,03% - ANTEIL AN GESAMTER EU

### Umfang des Schiffsverkehrs:

5,4 Millionen Tonnen



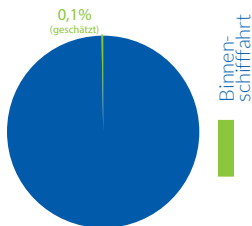
## DIE WICHTIGSTEN GÜTERSEGMENTE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT<sup>10</sup>

1. Mineralölprodukte: 18,94 Millionen TKM

2. Sande, Steine, Kies: 8,00 Millionen TKM

3. Agrargüter und Nahrungsmittelprodukte: 5,72  
Millionen TKM

## MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT AN DER GESAMTEN LANDBASIERTEN VERKEHRSLEISTUNG

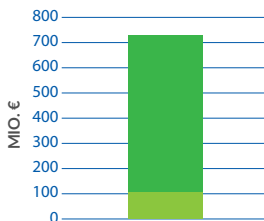


## HÖHE DES UMSATZES DER BINNENSCHIFFFAHRT

729,3 Mio. € 9,8% - ANTEIL AN GESAMTER EU

● Güterverkehr: 104,9 Mio. € 1,76%

● Passagierverkehr: 624,4 Mio. € 25,1%



<sup>9</sup> Die Daten zur Verkehrsnachfrage insgesamt beziehen sich auf das Jahr 2020, die Daten zum Verkehr nach Gütersegmenten auf das Jahr 2021 und die Daten zum Schiffsbestand auf das Jahr 2020, der Modal Split, die Daten zu Unternehmen und zur Beschäftigung auf das Jahr 2019 und die Umsatzdaten auf das Jahr 2020.

<sup>10</sup> Die TKM-Zahlen basieren auf einer Schätzung der Beförderungsdistanz auf der Schweizer Rheinstrecke kombiniert mit den in den Schweizer Rheinhäfen umgeschlagenen Mengen, je nach Gütersegment.



### IN DER BINNENSCHIFFFAHRT BESCHÄFTIGTE PERSONEN

3.266	7,43%
Güterverkehr: 562	2,50%
Passagierverkehr: 2.704	11,70%

### ANZAHL DER BINNEN- SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN

75	0,78%
Güterverkehr: 29	0,50%
Passagierverkehr: 46	1,12%

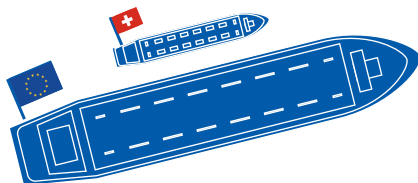
### ANZAHL AKTIVER FRACHTSCHIFFE

61 0,39% - ANTEIL AN GESAMTER EU

Trockengüter: 8 0,07%

Flüssiggüter: 42 2,5%

Schub- und Schlepp: 11 0,4%



### LADEKAPAZITÄT DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE

0,14 Mio. Tonnen

0,83% - ANTEIL AN GESAMTER EU

Trockengüter: 0,014 Mio. Tonnen

0,10% - ANTEIL AN GESAMTER EU

Flüssiggüter: 0,126 Mio. Tonnen

3,85% - ANTEIL AN GESAMTER EU

## ■ GLOSSAR

**ARA-REGION:** Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

**DONAUSTAATEN:** Österreich, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Moldawien, Rumänien, Serbien, Slowakei, Ukraine

**EU:** Europäische Union

**EUROPA:** die europäische Binnenschifffahrt in diesem Bericht schließt vier Länder ein, die keine Mitglieder der Europäischen Union sind, Moldawien, Serbien, die Schweiz und die Ukraine.

**FRACHTRATE:** Preis, zu dem eine Ladung von einem Ort zu einem anderen befördert wird.

**GLEICHWERTIGER WASSERSTAND (GLW):** bezieht sich auf einen Niedrigwasserstand, der im dreißigjährigen Mittel an nicht mehr als 20 eisfreien Tagen im Jahr unterschritten wird.

**IWT:** Binnenschifffahrt

**IWW:** Binnenwasserstraßen

**KIELFREIHEIT:** die Distanz zwischen dem niedrigsten Punkt des Kiels (oder Rumpfs) eines Schiffs und dem höchsten Punkt der Fahrrinne unter dem Schiff. Dies ist quasi der "Sicherheitsabstand" unter dem Kiel.

**MINDESTTIEFE DER FAHRINNE:** entspricht der Mindesttiefe, die im Bereich des Fahrwassers vorhanden sein sollte (Tiefe des Fahrinnenkastens unter dem gleichwertigen Wasserstand).

**MIO:** Million

**MITTLERE DONAU:** Donauabschnitt zwischen der Hainburger Pforte an der Grenze zwischen Österreich und der Slowakei und dem Eisernen Tor



**MODAL SPLIT-ANTEIL:** Prozent der Verkehrsleistung des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt (in TKM) an der landbasierten Gesamtverkehrsleistung. Die landbasierten Güterverkehrsträger umfassen die Straße, die Schiene und die Binnenschifffahrt, falls nicht anders angegeben.

**MRD:** Milliarde

**NIEDERRHEIN:** Rheinabschnitt zwischen Bonn, Deutschland, und der Nordsee bei Hoek van Holland, Niederlande.

**OBERRHEIN:** Abschnitt des schiffbaren Rheins in der Oberrheinebene zwischen Basel in der Schweiz und Bingen in Deutschland

**OPEC:** Organisation der Erdöl exportierenden Staaten

**TEU:** Zwanzig-Fuß-Äquivalent

**TKM:** Tonnen-Kilometer (Einheit der Transportleistung, die sich aus dem Produkt von beförderter Gütermenge und Beförderungsdistanz ergibt).

**TRADITIONELLER RHEIN:** Rheinabschnitt zwischen Basel und der deutsch-niederländischen Grenze

**UMSATZ:** Bruttoumsatz abzüglich Umsatzsteuer

**VERFÜGBARER TIEFGANG:** Mindesttiefe der Fahrrinne + (tatsächlicher Wasserstand – gleichwertiger Wasserstand) – Kielfreiheit

## NATIONALE STATISTIKÄMTER UND INSTITUTIONEN

Akronym	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Zentrales Statistikbüro	Niederlande
Destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt Deutschland	Deutschland
INSSE	Institutul Național de Statistică	Nationales Institut für Statistik	Rumänien
Statistik Austria	Statistik Austria	Statistik Austria	Österreich

## BÜCHER, ZEITUNGSARTIKEL UND STUDIEN

Originalbezeichnung	Land
EU/ZKR (2021), Jahresbericht 2021, Marktbeobachtung in Europa, Seite 44	Europa
US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, January 2022. Verfügbar unter: <a href="https://www.eia.gov/outlooks/steo/">https://www.eia.gov/outlooks/steo/</a> (zuletzt abgerufen am 19.01.2022)	USA
IMF, WEO October 2021. Verfügbar unter: <a href="https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021">https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021</a> (zuletzt abgerufen am 19.01.2022)	Welt
Raiffeisen Währungsupdate Dezember 2021. Verfügbar unter: <a href="https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-12-2021.pdf">https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-12-2021.pdf</a> (zuletzt abgerufen am 19.01.2022)	Schweiz
OECD, Nominale Wechselkurse gegenüber dem US-Dollar, Durchschnitt der Tageskurse. 2022. Verfügbar unter: <a href="https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#">https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#</a> (zuletzt abgerufen am 19.01.2022)	Welt

## ■ ANDERE QUELLEN

Original Name	English Name	Country
Avenergy Suisse	Avenergy Suisse	Schweiz
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Deutschland
CCNR/ZKR/CCR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)	Europa
De Vlaamse Waterweg	Binnenwasserstraßen in Flandern	Belgien
Donaukommission	Donaukommission	Europa
EUROSTAT	Eurostat	EU
Federal Reserve Economic Data	Wirtschaftsdaten der US-Notenbank	USA
International Monetary Fund (IMF)	Internationaler Währungsfonds (IMF)	Welt
ITB - Institut pour le Transport par Batellerie/Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Institut für den Transport auf Binnenwasserstraßen	Belgien
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)	Welt
PJK International	PJK International	Niederlande
Ports mentioned in the report	Im Bericht genannte Häfen	Europa
SPF Economie	Belgischer Föderaler öffentlicher Dienst Wirtschaft	Belgien
SPW Service Public de Wallonie	Öffentlicher Dienst von Wallonien	Belgien
US Energy Information Administration	US-amerikanisches Amt für Energiestatistik	USA
viadonau	viadonau	Österreich
Voies Navigables de France (VNF)	Französische Wasserstraßenverwaltung	Frankreich
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Deutsche Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung	Deutschland

## ANMERKUNGEN ZUM INFORMATIONSBLETT

„Anteil an gesamter EU“ enthält Zahlen für die EU plus Schweiz und Serbien.

*#) Im Gegensatz zur Verkehrsleistung kann für das Transportvolumen kein länderspezifischer Anteil berechnet werden.*

*Der Modal Split-Anteil ist definiert als der prozentuale Anteil der Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt (in TKM) an der gesamten landbasierten Verkehrsleistung. Zu den landbasierten Güterverkehrsträgern gehören Straße, Schiene und Binnenschifffahrt. Der Straßengüterverkehr wird nach dem Territorialitätsprinzip erfasst, d. h. die Daten über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr werden nach den nationalen Gebieten aufgeteilt, in denen der Verkehr tatsächlich stattfindet. Diese Grundsätze werden in der Eurostat-Reihe [tran\_hv\_frmod] umgesetzt.*

## ■ METHODOLOGIE

### **Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und in Häfen**

Europa im Sinne des Kapitels 1 umfasst alle europäischen Länder, die Quartalsdaten zum Binnenschiffsverkehr bereitstellen. Diese Länder sind auf der Karte zur Verkehrsleistung in Europa (siehe Karte in Kapitel 1) aufgeführt.

Wenn zwischen den Daten von Eurostat und den nationalen Statistikdaten zur Gesamtverkehrsleistung Abweichungen beobachtet werden, werden Eurostat und das nationale Statistikamt darüber informiert, und die Eurostat-Daten werden berücksichtigt.

Soweit verfügbar, wird die NST-Gütersystematik verwendet und die Verkehrsleistung in folgende Transportsegmente aufgeteilt: Trockengüter, Flüssiggüter, Container.

## ■ HAFTUNGSAUSSCHLUSSERKLÄRUNG

Die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, erfolgt auf eigenes Risiko des Nutzers. Die Europäische Kommission, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und ihr Sekretariat haften in keiner Weise für die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, oder für sich daraus ergebende Konsequenzen.

Die in der Studie dargestellten Tatsachen und ausgedrückten Meinungen sind jene der Autoren und repräsentieren nicht zwangsläufig auch die Position der Europäischen Kommission, ihrer Dienststellen oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu dem betreffenden Thema.

Diese Mitteilung stellt keine förmliche Verpflichtung für die genannten Organisationen dar.

**Die Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt  
ist ein gemeinsames Projekt der ZKR und der Europäischen Kommission**

## **MITWIRKENDE**

### **ZKR**

**Norbert KRIEDEL** (Ökonom)

**Laure ROUX** (Projektkoordination)

**Athanasia ZARKOU** (Junior Ökonomin)

**Lucie FAHRNER** (Kommunikationsbeauftragte)

**Sarah MEISSNER** (Projektassistentin)

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

## **IN PARTNERSCHAFT MIT**

**Donaukommission**

**Moselkommission**

**Savakommission**

**EBU**

**ESO**

**KÜNSTLERISCHE LEITUNG – PRESS-AGRUM.COM** (<https://www.press-agrum.com>) **UND ZKR**

## **ÜBERSETZUNG**

**Laurence WAGNER** (Französisch)

**Barbara VOLLATH-SOMMER** (Deutsch)

**Pauline de ZINGER** (Niederländisch)

**Veronica SCHAUINGER-HORNE** (Englisch-Korrekturlesen)

---

Impressum: April 2022

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)  
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)  
ISSN : 2519-1128



Sie finden sämtliche Daten unter:

[www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org)

In Partnerschaft mit

