

DIE ZKR VERÖFFENTLICHT IHR MARKET INSIGHT / APRIL 2026

Ref: CC/CP (26)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 Englisch heruntergeladen oder direkt online unter: <https://inland-navigation-market.org/> angezeigt werden.

ZUSAMMENFASSUNG

In der ersten Hälfte des Jahres 2025 belief sich die Transportleistung der Binnenschifffahrt in der EU auf 58,7 Milliarden Tonnenkilometer (TKM) (-4,6 % im Vergleich zum gleichen Vorjahreszeitraum 2024). Die meisten europäischen Länder verzeichneten einen Rückgang der Transportnachfrage.

Auf dem Rhein belief sich das Frachtvolumen auf insgesamt 135,0 Millionen Tonnen, was einem Rückgang von -6,0 % gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum 2024 entspricht. Nahezu alle Frachtsegmente trugen zu diesem Rückgang bei. Dieser Abwärtstrend lässt sich durch eine Kombination aus makroökonomischen und industriellen Faktoren erklären, die hauptsächlich auf Probleme in der Stahl- und Chemieindustrie zurückzuführen sind, sowie durch geopolitische Faktoren. Darüber hinaus trug eine leichte Niedrigwasserperiode im April 2025 ebenfalls zu diesem negativen Trend bei.

Der Kohle- und der Containertransport bilden hier die Ausnahmen, wobei ersterer um +10,9 % zulegen konnte. Tatsächlich hing der als vorübergehend angesehene Anstieg des Kohletransports mit der Wiederauffüllung der Lagerbestände, niedrigen Kohlepreisen und einem vorübergehenden Rückgang der Produktion alternativer Energien zusammen. Dennoch bleibt der allgemeine langfristige Trend für dieses Segment weiterhin rückläufig. Der Containerverkehr profitierte in der ersten Hälfte des Jahres 2025 von der Widerstandsfähigkeit des Welthandels und stabilisierte sich etwas bei +0,9 %, blieb jedoch deutlich hinter dem Ergebnis früherer Jahre zurück.

Der Donaumarkt sah sich im ersten Halbjahr 2025 mit zahlreichen Herausforderungen

konfrontiert. Die Angriffe auf die ukrainische Donauinfrastruktur verschärften sich infolge des anhaltenden russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, während sich die makroökonomischen und hydrologischen Bedingungen im Vergleich zum gleichen Vorjahreszeitraum 2024 verschlechterten. Infolgedessen ging der Güterverkehr auf der Donau erheblich zurück.

Was den Passagierverkehr betrifft, so bestätigen die Halbjahreszahlen für den Flusskreuzfahrtverkehr auf dem Rhein im Zeitraum 2013–2025 den starken Wachstumstrend in dieser Branche, da sie zeigen, dass sich die Flusskreuzfahrtaktivität auf dem Rhein in nur 12 Jahren verdoppelt hat.

Auf der Donau, war ein noch stärkeres Wachstum bei der Zahl der Flusskreuzfahrtschiffe und der Passagierzahlen zu verzeichnen, insbesondere auf der Oberen Donau in Deutschland und Österreich.

Nachdem die Frachtraten im ersten Quartal 2025 auf dem Niveau eines mehrjährigen Durchschnitts geblieben waren, stiegen sie im zweiten Quartal an, was auf eine Tendenz zu Niedrigwasser auf dem Rhein zurückzuführen war. Die Öl- und Treibstoffpreise entwickelten sich in der ersten Jahreshälfte 2025 rückläufig. Es wird erwartet, dass die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte 2025 sowie in den Jahren 2026 und 2027 aufgrund eines erwarteten Rückgangs der Ölpreise weiter sinken werden.

Im dritten Kapitel dieses Berichts liegt der Fokus auf den Niederlanden, wo das Gesamtvolumen der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter (332,4 Mio. t) und des Containerverkehrs (41,0 Mio. t) im Jahr 2024 die höchsten Werte in der EU aufwies. Darüber hinaus bildeten Sand, Steine, Kies und Baustoffe im Jahr 2024 das größte Gütersegment im Binnenschiffsverkehr, gefolgt von den Segmenten Mineralöl und chemische Erzeugnisse.

Trotz eines insgesamt positiven Trends bei Flüssiggütern verzeichnete das Segment Sand, Steine, Kies und Baustoffe in den letzten Jahren einen Rückgang. Tatsächlich haben viele Gütersegmente seit 2022 unter den ungünstigen makroökonomischen Bedingungen in den Rheinananrainerstaaten gelitten, die auf den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine zurückzuführen sind. Hinzu kommt, dass der Kohletransport – mit Ausnahme der Jahre 2021 und 2022 – infolge der Energiewende einen negativen Trend verzeichnet hat.

Der Hafen von Rotterdam ist nicht nur der größte Seehafen der Niederlande, sondern auch der EU. Sein Hinterlandverkehr konzentriert sich stark auf den Rhein. Im Jahr 2024 wurden im Hafen von Rotterdam 142 Millionen Tonnen im Binnenschifffahrtsverkehr verzeichnet, wobei 100 Millionen Tonnen auf den ausgehenden Verkehr (Export ins Hinterland) und 42 Millionen Tonnen auf den eingehenden Verkehr (Import aus dem Hinterland) entfielen.

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.

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. 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 Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.



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