



Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für Europa

Virtuelle Veranstaltung das MCN – 16. März 2021



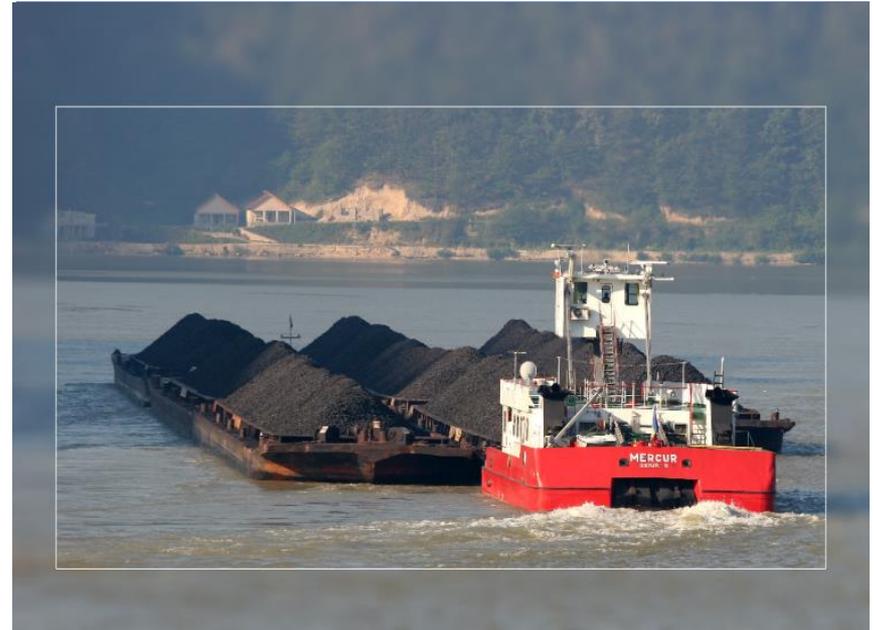


Eigener Schiffspark

- + 50 Schubboote
- + 450 Schubleichter
- 7 Motorgüterschiffe
- Pontons, Fähren, etc.

Gütermengen/Transportleistung

5,5 – 10,6 mio. Tonnen
7,7 – 14,8 mrd. TKM



River Services





1.600 v. Chr. / + 1.000 Tonnen



ab 500 v. Chr. / 1.800 km Bejing – Hangzhou / 30 m breit



5.000 v. Chr. / Korea / Japan



Ca. 4.000 v. Chr.



600 v. Chr. Erstes Kanalsystem Rotes Meer – Nil Delta

FREIGHT TRANSPORT

	billion tkilometres						
	ROAD	RAIL	INLAND WATERWAYS	PIPE-LINES	SEA	AIR	TOTAL
1995	1 127.2	374.8	121.9	103.8	671.4	1.4	2 400
2000	1 343.9	387.9	133.7	115.7	769.8	1.7	2 753
2005	1 588.2	394.6	138.6	126.8	838.0	1.8	3 088
2010	1 558.3	375.0	155.4	111.0	824.2	1.8	3 026
2011	1 541.6	401.1	141.8	108.3	839.9	1.9	3 035
2012	1 481.7	385.2	149.8	105.0	828.5	1.8	2 952
2013	1 518.4	384.3	152.6	102.1	847.1	1.8	3 006
2014	1 527.4	388.7	150.7	101.1	871.7	2.1	3 042
2015	1 560.9	395.9	147.4	104.1	861.8	2.1	3 072
2016	1 620.6	411.1	147.2	104.7	906.7	2.4	3 193
2017	1 707.3	414.8	147.2	104.0	919.0	2.2	3 294
2018	1 708.9	423.3	135.0	104.0	979.2	2.2	3 353
1995–2018 per year	51.6%	12.9%	10.7%	0.2%	45.8%	56.2%	39.7%
	1.8%	0.5%	0.4%	0.0%	1.7%	2.0%	1.5%
2000–2018 per year	27.2%	9.1%	0.9%	-10.1%	27.2%	27.5%	21.8%
	1.3%	0.5%	0.1%	-0.6%	1.3%	1.4%	1.1%
2017–2018	0.1%	2.1%	-8.3%	0.1%	6.5%	2.0%	1.8%

Source: Statistical yearbook by European Commission – September 2020

MODAL SPLIT

	%					
	ROAD	RAIL	INLAND WATERWAYS	PIPELINES	SEA	AIR
1995	47.0	15.6	5.1	4.3	28.0	0.1
2000	48.8	14.1	4.9	4.2	28.0	0.1
2005	51.4	12.8	4.5	4.1	27.1	0.1
2010	51.5	12.4	5.1	3.7	27.2	0.1
2011	50.8	13.2	4.7	3.6	27.7	0.1
2012	50.2	13.0	5.1	3.6	28.1	0.1
2013	50.5	12.8	5.1	3.4	28.2	0.1
2014	50.2	12.8	5.0	3.3	28.7	0.1
2015	50.8	12.9	4.8	3.4	28.1	0.1
2016	50.8	12.9	4.6	3.3	28.4	0.1
2017	51.8	12.6	4.5	3.2	27.9	0.1
2018	51.0	12.6	4.0	3.1	29.2	0.1

Source: Statistical yearbook by European Commission – September 2020

Die Binnenschifffahrt, wie wir sie heute kennen, wird sich einem radikalen Wandel unterziehen.

IWT – Marktmechanismus, Segment Güter

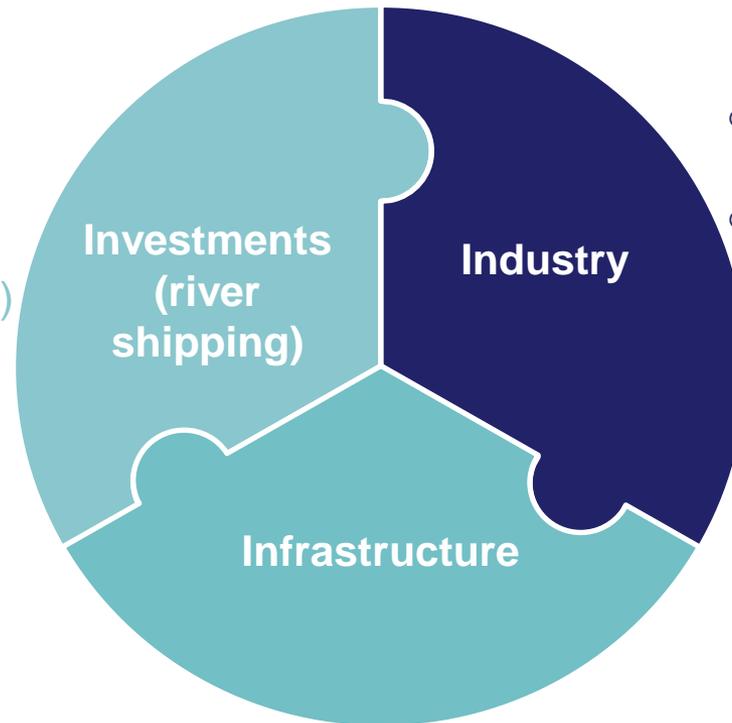
Erwartungen der Industrie

Einflussfaktoren BiSchi

Kalkulierbare, konkurrenzfähige Kosten	1	A	Kosten für Schiffe, Personal und Energie; Abladetiefe;
Limitierte oder keine Zuschläge	2	B	Fahrwasserverhältnisse, Abladetiefe;
Zuverlässigkeit: Laden, Transport und Entladung	3	C	Arbeitszeiten in Häfen, Wetterunabhängigkeit, Fahrwasserverhältnisse;
Lösungen für kleinere Einheiten Multi-user–multi-modality?	4	D	Investitionsfreude

Fokussierung

- **Technologische Herausforderungen (NRMD)** Reduktion der Emissionen;
- **Investitionen** in neue Geschäftsfelder (m-u-m-m)
- **Attraktivität** des Arbeitsumfeldes



- Bereitstellung von **Umschlagstätigkeit 24/7**
- **Wetterunabhängigkeit**

- Stabile Fahrwasserverhältnisse
- Stabile Tiefe für Hafeneinfahrten & Hafenbecken
- Gleichstellung der Verkehrsträger

Zusammenfassung

- Ohne eine **intakte Infrastruktur** können auch die besten Schiffe ihre Leistung nicht erbringen.
- **Gemeinsam ist besser als einsam !**
Binnenschiff und Eisenbahn sind komplementär zueinander und sichern ganze Industriestandorte im Landesinneren.
Daher sollten sich diese im fairen Wettbewerb zueinander befinden um Entwicklungen voranzutreiben und Konkurrenz zu gewährleisten.
- Terminals, Häfen und Umschlagsplätze müssen – **on demand** oder **24/7 verfügbar sein – um Kosten zu senken und Effizienz zu steigern.**
- Die Binnenschifffahrt muss einen **Ausweg zur Reduzierung und Abhängigkeit von Massengütern** finden
- **Ohne** eine intakte **Binnenschifffahrt**, wird der Green Deal und die **Klimaneutralität** bis 2050 – im Verkehrssektor - **nicht zu erreichen** sein.