

# Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt



2024

Erscheinungsfolge: jährlich  
Erschienen am 03/06/2024

Ihr Kontakt zu uns:  
[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)  
Telefon: +49 (0) 611 / 75 48 52

Herausgeber: Statistisches Bundesamt (Destatis)

[www.destatis.de](http://www.destatis.de)

Ihr Kontakt zu uns:

[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

Zentraler Auskunftsdienst:

Tel.: +49 611 75 2405

Titel

© Caviar-Premium Icons by Neway Lau, CreativMarket / eigene Bearbeitung

© nanoline icons by vuuuds, CreativMarket / eigene Bearbeitung

© Statistisches Bundesamt (Destatis), Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

# Kurzfassung

## 1 Allgemeine Angaben zur Statistik

Seite 5

- Bezeichnung der Statistik: Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt (EVAS-Nr. 46321)
- Berichtszeitraum: Kalendermonat, (kumuliert) Jahr
- Erhebungstermin: laufend
- Periodizität: monatlich
- Grundgesamtheit: Lade- und Löschvorgänge von Schiffen, die Zwecken des gewerbsmäßigen Gütertransports dienen und deren Herkunfts- oder Zielort auf einer Binnenwasserstraße liegt; Binnen-See-Verkehr (die Seegrenze überschreitender Verkehr); Durchgangsverkehr (Transit).
- Statistische Einheiten: Alle Lade- und Löschvorgänge von Schiffen in Binnenhäfen oder auf einer Binnenwasserstraße.

## 2 Inhalte und Nutzerbedarf

Seite 6

- Erhebungsinhalte: Merkmale zu Gütern und Ladeeinheiten (dar. Container), Schiffsmerkmale, Fahrtmerkmale.
- Zweck der Statistik: Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter aktueller und bundesweit vergleichbarer Daten über den Gütertransport und -umschlag auf deutschen Binnenwasserstraßen und in deutschen Binnenhäfen.
- Hauptnutzer der Statistik: Bundesministerium für Digitales und Verkehr; Eurostat (Statistisches Amt der Europäischen Union); Reederei- und Hafenverbände sowie Unternehmen, die Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen für Gütertransporte nutzen; Institute.

## 3 Methodik

Seite 8

- Art der Datengewinnung: Die Angaben der Auskunftgebenden gehen mittels Papierfragebogen ("Zählkarte") oder elektronischer Datenlieferung an die Statistischen Landesämter. Der Durchgangsverkehr wird auf der Grundlage von Meldungen des Statistischen Amtes der Niederlande erfasst.
- Erhebungsinstrumente: Die Angaben der Auskunftgebenden werden an Übermittlungsstellen (i. d. R. Hafenverwaltungen) übergeben bzw. von diesen direkt erhoben; Weiterleitung an das zuständige Statistische Landesamt und anschließend an das Statistische Bundesamt. Die Daten des Statistischen Amtes der Niederlande werden elektronisch direkt an das Statistische Bundesamt gesendet.

## 4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit

Seite 9

- Nicht-stichprobenbedingte Fehler: Inkonsistenzen werden durch maschinelle Plausibilitätsprüfungen erkannt und ggf. korrigiert. Bei fehlenden Angaben erfolgt eine sinnvolle Einsetzung durch Fachkräfte.
- Gesamtbewertung: Grundsätzlich sind die Ergebnisse als sehr genau anzusehen, da es sich um eine Totalerhebung handelt. Im innerdeutschen Verkehr treten jedoch teilweise Differenzen zwischen Versand- und Empfangsmeldungen auf.

## 5 Aktualität und Pünktlichkeit

Seite 9

- Zeitspanne zwischen Berichtszeitraum und erstem Veröffentlichungstermin: Im Jahr 2023 lagen die ersten Ergebnisse durchschnittlich 86 Tage nach Ende des Berichtszeitraums vor.

## **6 Vergleichbarkeit**

**Seite 10**

- Der Merkmalskatalog ist seit 1947 im Wesentlichen gleich geblieben und gewährleistet eine hohe Vergleichbarkeit der Daten. Hinzugekommen sind detailliertere Angaben zu den Containerinhalten sowie neue Merkmale und Merkmalsausprägungen (u. a. Gefahrgut). Bis einschließlich Dezember 2010 erfolgte die regionale Einteilung primär in Verkehrsbezirke und NUTS-Regionen. Die Zuordnung der Verkehrsbezirke wurde zu Beginn des Berichtsjahres 2011 eingestellt. Zum Berichtsjahr 2011 wurde zudem die Gütersystematik von NST/R auf NST-2007 umgestellt, die mit 81 statt zuvor 181 Gütergruppen eine weniger differenzierte Gliederung bietet.

## **7 Kohärenz**

**Seite 10**

- Die Binnenschifffahrtsstatistik ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsstatistik mit grundsätzlich gleichen oder ähnlichen Erfassungsmerkmalen wie die Statistiken der anderen Verkehrsträger.

## **8 Verbreitung und Kommunikation**

**Seite 10**

- Publikationswege: Monats- und (kumulierte) Jahresergebnisse im Statistischen Bericht; Jährlich aktualisierter OpenData-Datensatz auf Monatsbasis im gemeinsamen Statistikportal der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder; Veröffentlichung detaillierter Ergebnisse in GENESIS-Online.
- Kontaktinformation: [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

## **9 Sonstige fachstatistische Hinweise**

**Seite 11**

- entfällt -

# 1 Allgemeine Angaben zur Statistik

## 1.1 Grundgesamtheit

Erfasst werden die Lade- und Löschvorgänge von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von mindestens 50 Tonnen in deutschen Binnenhäfen oder anderen Lade- und Löschplätzen auf einer Binnenwasserstraße (z. B. Schiff-zu-Schiff Transfers). Ebenfalls enthalten sind die Ankünfte und Abgänge im so genannten Binnen-See-Verkehr. Hierzu zählen neben den Verkehren zwischen Binnenhäfen im In- und Ausland, bei denen die Seegrenze überschritten wird, auch die Verkehre zwischen Binnenhäfen und deutschen Küstenhäfen, bei denen die Seegrenze nicht überschritten wird. Einbezogen sind alle Schiffe, soweit sie des gewerbsmäßigen Gütertransports dienen. Gewerbsmäßig bedeutet, dass mit dem Transport eine unmittelbare Gewinnerzielungsabsicht verbunden ist. Der Durchgangsverkehr (Transit) wird separat erfasst.

Nicht erfasst werden Wasserfahrzeuge, die ausschließlich als Schlepp- oder Zugkraft eingesetzt werden, oder einen Hafen nur zu Schutz- oder Sicherheitszwecken anlaufen. Ebenfalls nicht in die Binnenschifffahrtsstatistik einbezogen werden Leichterungen auf freier Strecke zur Verringerung des Tiefgangs des ausladenden Schiffs, der Verkehr von Schiffen zu Zwecken der Fischerei, des Wasserbaus oder der Nassbaggerei, sofern das Baggergut nicht Gegenstand des Handels ist. Gleiches gilt für den Verkehr von Fahrgastschiffen mit oder ohne Güterladung, den Fährverkehr, den Verkehr zur Versorgung von Schiffen, den Verkehr von Schiffen zwischen den Anlegestellen eines Hafens oder zwischen den Häfen einer politischen Gemeinde (= Ortsverkehr) sowie für Verkehre, die auf dem Rhein oberhalb von Neuburgweier zwischen französischen Häfen oder zwischen diesen und dem Hafen Basel stattfinden. Ausnahmen vom Ortsverkehr bestehen für 41 ausgewählte Häfen.

## 1.2 Statistische Einheiten (Darstellungs- und Erhebungseinheiten)

Alle Lade- und Löschvorgänge von Schiffen, die in einen Hafen einlaufen oder aus einem Hafen auslaufen.

## 1.3 Räumliche Abdeckung

Bundesgebiet. Die Ergebnisse sind räumlich nach Bundesländern, Wasserstraßen und Häfen gegliedert.

Deutschland (ab 1991): Die Angaben für Deutschland beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 03.10.1990.

Bis 1991 beziehen sich die Angaben auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand bis zum 03.10.1990; sie schließen Berlin-West ein.

## 1.4 Berichtszeitraum/-zeitpunkt

Kalendermonat, (kumuliert) Jahr.

## 1.5 Periodizität

Monatlich.

## 1.6 Rechtsgrundlagen und andere Vereinbarungen

- Europäische Union: Verordnung (EU) Nr. 2016/1954 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen.
- Bundesrecht: Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG) in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz (BStatG).

Den Wortlaut der nationalen Rechtsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung finden Sie unter:  
<https://www.gesetze-im-internet.de>

Keine Rechtsgrundlage aus Landesrecht und keine sonstige Rechtsgrundlage.

## 1.7 Geheimhaltung

### 1.7.1 Geheimhaltungsvorschriften

Die erhobenen Einzelangaben werden nach § 16 BStatG grundsätzlich geheim gehalten. Nur in den ausdrücklich gesetzlich geregelten Ausnahmefällen dürfen Einzelangaben übermittelt werden. Eine Übermittlung der erhobenen Einzelangaben ist nach § 28 VerkStatG in Verbindung mit § 16 Abs. 4 BStatG an oberste Bundes- oder Landesbehörden sowie an von diesen obersten Bundes- und Landesbehörden beauftragte Gutachter in Form von Tabellen mit statistischen Ergebnissen zulässig, auch soweit Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen.

Die Ergebnisse der Erhebung dürfen nach § 29 Abs. 3 VerkStatG nach Häfen veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

Nach § 16 Abs. 6 BStatG ist es auch zulässig, den Hochschulen oder sonstigen Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger wissenschaftlicher Forschung für die Durchführung wissenschaftlicher Vorhaben Einzelangaben dann zur Verfügung zu stellen, wenn diese so anonymisiert sind, dass sie nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand an Zeit, Kosten und Arbeitskraft dem Befragten oder Betroffenen zugeordnet werden können. Die Pflicht zur Geheimhaltung besteht auch für Personen, die Einzelangaben empfangen.

## 1.7.2 Geheimhaltungsverfahren

Es werden regional keine Ergebnisse unterhalb der Ebene der Häfen veröffentlicht. Ein Geheimhaltungsverfahren ist daher nicht erforderlich, da die Ergebnisse der Erhebung nach § 29 Abs. 3 VerkStatG nach Häfen veröffentlicht werden dürfen, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

## 1.8 Qualitätsmanagement

### 1.8.1 Qualitätssicherung

Kontinuierlicher Informationsaustausch mit den Statistischen Landesämtern und ausgewählten Häfen.

Des Weiteren werden stichprobenartige Abgleiche von Schleusendaten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) durchgeführt, um die Qualität im Bezug auf regionale Verkehrsströme zu sichern. Daneben werden veröffentlichte Angaben der Häfen (z.B. Güterumschlag, Anzahl der Schiffsankünfte) zur Qualitätssicherung herangezogen.

### 1.8.2 Qualitätsbewertung

Da es sich bei der Binnenschifffahrtsstatistik um eine Totalerhebung handelt, kann zunächst von einer hohen Datenqualität ausgegangen werden. Abweichungen ergeben sich teilweise im innerdeutschen Verkehr (Verkehr zwischen zwei deutschen Binnenhäfen) bei der Gegenüberstellung von Empfangs- und Versanddaten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass insbesondere bei Ladungen (Abfahrten) nur die aktuelle Planung angegeben wird. Aufgrund von zu diesem Zeitpunkt nicht vorhersehbaren Ereignissen (z. B. Sperrung einer Wasserstraße) kann sich der tatsächliche Ort der Löschung ändern.

Trotz aller Bemühungen ist es nicht immer möglich, die Gründe für Abweichungen zu ermitteln.

## 2 Inhalte und Nutzerbedarf

### 2.1 Inhalte der Statistik

#### 2.1.1 Inhaltliche Schwerpunkte der Statistik

In der Binnenschifffahrtsstatistik wird der **Güterumschlag** in Binnenhäfen und sonstigen Umschlagstellen und die **Güterbeförderung** auf Binnenwasserstraßen erfasst. Beim Güterumschlag werden im Unterschied zur Beförderung die Transporte zwischen deutschen Umschlagstellen an beiden beteiligten Orten (Ort der Ladung und Löschung), also zweifach, gezählt.

Erhoben werden Güter- und Containermerkmale (Güterart, Gefahrgut, Menge in Tonnen, Containerart, Anzahl der Container, Lade- und Löschhafen) sowie Schiffsmerkmale (Flagge/Registrierstaat, Tragfähigkeit, Schiffsgattung) und Fahrtmerkmale (Ankunfts-, Abgangs- oder Durchfahrtsdatum, Fahrtroute, Meldehafen).

#### 2.1.2 Klassifikationssysteme

In der Güterverkehrsstatistik werden folgende einheitlich geregelte Klassifikationen verwendet:

- NST-2007: Einheitliches Güterverzeichnis aller Verkehrsstatistiken.
- NUTS: Systematik der Gebietseinheiten für die amtliche Statistik (französisch: Nomenclature des unités territoriales statistiques) ist eine hierarchische Gliederung zur eindeutigen Identifizierung regionaler Gebietseinheiten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, den derzeitigen EU-Beitrittskandidaten sowie den Ländern der Europäischen Freihandelsassoziation (European Free Trade Association, EFTA).
- UN-/Stoffnummer: Von den Vereinten Nationen (UN) festgelegte, vierstellige Nummern zur Kategorisierung gefährlicher Stoffe und Güter.

Daneben gibt es weitere Klassifikationen, die jedoch nicht international geregelt sind. Dazu gehört u. a. die Einteilung des deutschen Wasserstraßennetzes in Wasserstraßengebiete, Wasserstraßenabschnitte sowie einzelne Wasserstraßen.

### 2.1.3 Statistische Konzepte und Definitionen

- Binnenschiff: Wasserfahrzeug, das für die Güterbeförderung oder den öffentlichen Personenverkehr konzipiert ist oder speziell für eine bestimmte gewerbliche Aufgabe ausgestattet wurde und vorwiegend auf schiffbaren Binnenwasserstraßen oder in bzw. in unmittelbarer Nähe von geschützten Gewässern oder in Gebieten verkehrt, die einer Hafenordnung unterliegen. Eingeschlossen sind in Reparatur befindliche Schiffe sowie für die Binnenschifffahrt geeignete Schiffe, die auch für die Seeschifffahrt zugelassen sind (seetüchtige Binnenschiffe). Ausgeschlossen sind Hafenfahrzeuge, in Seehäfen eingesetzte Leichter und Schlepper, Fähren, Fischereifahrzeuge, Baggerschiffe, Schiffe für hydraulische Arbeiten und Schiffe, die ausschließlich als Lager, schwimmende Werkstätten, Hausboote und zu Freizeit Zwecken genutzt werden.
- Binnenschiffsverkehr: Alle Bewegungen von Binnenschiffen auf einem gegebenen Binnenwasserstraßennetz.
- Innerdeutscher Binnenschiffsverkehr: Bewegungen von Gütern zwischen zwei Orten (Ein-/Ausladestelle) innerhalb eines nationalen Hoheitsgebiets ungeachtet des Landes, in dem das transportierende Schiff registriert ist. Der innerstaatliche Binnenschiffsverkehr kann auch Transitverkehr durch ein zweites Land umfassen.
- Grenzüberschreitender Binnenschiffsverkehr: Verkehr zwischen zwei Orten (Ein-/Ausladestelle) in zwei verschiedenen Ländern. Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden.
- Transitverkehr: Binnenschiffsverkehr durch ein Land zwischen zwei Orten (Ein-/Ausladestelle), die beide in einem anderen Land oder anderen Ländern liegen, vorausgesetzt, dass die gesamte Fahrt innerhalb des Transitlandes auf Binnenwasserstraßen ohne Beladen und Entladen durchgeführt wird.
- Tonnenkilometer: Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne auf Binnenwasserstraßen über eine Entfernung von einem Kilometer. In der Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt wird eine sogenannte Güterkilometrierung verwendet, das heißt die zurückgelegte Strecke sowie die daraus resultierende Verkehrsleistung wird für jedes auf einem Schiff beförderte Gut separat berechnet.
- TEU-km: Maßeinheit für die Beförderung von Gütern in einem Container der Größe 1 TEU über eine Entfernung von einem Kilometer.
- Hafen: Ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Infrastruktur und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Be- und Entladen, die Lagerung von Gütern, den Empfang und die Lieferung dieser Güter und die sonstige für Verkehrsunternehmer innerhalb des Hafengebiets erforderliche Infrastruktur.
- Tragfähigkeit: Die Tragfähigkeit eines Schiffes ist die in Tonnen angegebene Differenz der Wasserverdrängung des bis zur höchstzulässigen Lademarke belasteten Schiffes und jener des unbelasteten Schiffes.

Weitere Erläuterungen und Definitionen finden sich im Glossar für die Verkehrsstatistik des europäischen Statistikamts EUROSTAT.

## 2.2 Nutzerbedarf

Ziel der Statistik ist die Ermittlung der Güterbeförderung auf den deutschen Binnenwasserstraßen sowie des Güterumschlags in den deutschen Binnenhäfen. Die Ergebnisse dienen der Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter, aktueller und bundesweit vergleichbarer Daten und damit u. a. als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen und Maßnahmen der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder sowie der Institutionen der Europäischen Union. Insbesondere verkehrspolitische Planungen und Maßnahmen sowie wirtschaftliche und rechtliche Regelungen in der Binnenschifffahrt basieren auf fundierten Kenntnissen über Menge und Struktur der in Deutschland auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter.

Hauptnutzer der Statistik sind neben dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie EUROSTAT Verbände, Unternehmen, Reedereien und Partikuliere, die Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen für Zwecke des Gütertransports nutzen. Weitere wichtige Nutzergruppen sind entsprechende Verbände und Vereinigungen anderer Verkehrsträger. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nutzt die Ergebnisse insbesondere für Zwecke der Infrastrukturplanung und Verkehrssteuerung. Darüber hinaus werden die Ergebnisse der Binnenschifffahrtsstatistik vierteljährlich an EUROSTAT zur Integration in die europäische Verkehrsstatistik geliefert. Eine weitere Empfängerin der Ergebnisse ist die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg.

## 2.3 Nutzerkonsultation

Das Erhebungsprogramm der Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt wird weitgehend durch EU-Vorschriften sowie das nationale VerStatG geregelt. Die Ressorts bzw. die Europäische Kommission können über die Gesetzgebungsverfahren auf nationaler und europäischer Ebene Einfluss auf die Binnenschifffahrtsstatistik nehmen. Auch über den Bund-Länder-Ausschuss „Statistik“ können Nutzerinteressen artikuliert werden. Im Fachausschuss „Verkehrstatistik“, der alle zwei Jahre unter Leitung des Statistischen Bundesamtes zusammenkommt, werden die Hauptnutzer der Binnenschifffahrtsstatistik über aktuelle Entwicklungen informiert und um ihre Bewertung aus Nutzersicht gebeten.

In der europäischen Arbeitsgruppe „Binnenschifffahrtsstatistik“ werden die Aspekte Genauigkeit, Aktualität und Pünktlichkeit regelmäßig aus europäischer Perspektive diskutiert. Zudem berichtet Eurostat zur Qualität der übermittelten Daten regelmäßig in so genannten Quality Reports und fragt bei Auffälligkeiten bei den Mitgliedstaaten nach. Deutschland erfüllt dabei regelmäßig seine Lieferverpflichtungen auch mit Blick auf die Genauigkeit, Aktualität und Periodizität der Ergebnisse.

## 3 Methodik

### 3.1 Konzept der Datengewinnung

Auskunftspflichtig sind die Frachtführer, die Schiffsführer, die Absender und Empfänger oder deren örtlich bevollmächtigte Vertreter für alle Lade- und Löschvorgänge in deutschen Binnenhäfen. Da die Auskunftspflichtigen für die statistischen Ämter der Länder oft nur schwer erreichbar sind, werden zur Durchführung der Statistik häufig die Hafenverwaltungen als Übermittlungsstellen benannt. Diese Übermittlungsstellen haben die Aufgabe, die in ihrem Hafen anfallenden Daten zu sammeln und an das jeweilige Statistische Landesamt zu übermitteln. Die Angaben selbst werden von den Auskunftspflichtigen über sogenannte "Zählkarten" an die Übermittlungsstellen geliefert, wobei je nach Ladevorgang eine Ankunfts- oder eine Abgangszählkarte auszufüllen ist. Je nach technischer Ausstattung der Hafenbehörden ist auch eine elektronische Erfassung und Übermittlung der benötigten Angaben mittels IDEV möglich. Durchgangsverkehre von einem ausländischen Staat über deutsche Binnenwasserstraßen in einen anderen, bei denen keine Lade- oder Löschvorgänge in deutschen Häfen stattfinden und daher auch keine Zählkarten ausgefüllt werden, wird auf der Grundlage von Meldungen des Statistischen Amtes der Niederlande erfasst. Seit dem 01.01.2019 ist die Abgabenerhebung an Schleusen eingestellt worden. Aus dieser Erhebung hatte Destatis bisher einen Großteil der Transitdaten für die Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt gewonnen.

### 3.2 Vorbereitung und Durchführung der Datengewinnung

Die Angaben werden von den Auskunftspflichtigen an die Übermittlungsstellen gemeldet oder von diesen direkt erhoben. Anschließend erfolgt die Weiterleitung an das zuständige Statistische Landesamt, und von dort in Form von Einzeldatensätzen an das Statistische Bundesamt. Das Statistische Bundesamt stellt aus den Länderdaten und den Datensätzen des Statistischen Amtes der Niederlande (letzteres liefert Daten zum Transitverkehr) das Bundesergebnis zusammen.

### 3.3 Datenaufbereitung (einschl. Hochrechnung)

Die gemeldeten Daten werden in den Statistischen Ämtern in ein Fachverfahren integriert und maschinell geprüft. Fehlende und unplausible Angaben werden durch Rückfragen bei den Auskunftgebenden geklärt. Ist dies nicht möglich, werden die Werte durch Fachkräfte geschätzt.

### 3.4 Preis- und Saisonbereinigung; andere Analyseverfahren

Eine Saisonbereinigung wird nicht durchgeführt.

### 3.5 Beantwortungsaufwand

Zur Entlastung der Auskunftspflichtigen werden häufig die Hafenverwaltungen als Übermittlungsstellen für die Ermittlung der erforderlichen Angaben benannt. Dies gilt insbesondere für die großen Binnenhäfen, die über eine entsprechende EDV-Ausstattung verfügen. Diese Übermittlungsstellen haben die Aufgabe, aus den bei ihnen ohnehin anfallenden Daten die für die amtliche Statistik benötigten Informationen an das jeweilige Statistische Landesamt zu übermitteln. Die Übermittlung erfolgt dabei mit Hilfe selbst entwickelter oder kommerzieller Software sowie mit IDEV. Art und Form der Übermittlung werden zwischen dem Auskunftgebenden und dem Statistischen Landesamt individuell geregelt.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für diese Statistik beträgt etwa 92 Tausend Euro (Quelle: Bürokratiekostenmessung, Online-Datenbank des Erfüllungsaufwands, <https://www.ondea.de>).



## 4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit

### 4.1 Qualitative Gesamtbewertung der Genauigkeit

Die Auskunftspflichtigen melden in der Regel vollständig und zuverlässig. Vereinzelt kommt es zu Korrekturen und Nachmeldungen, die erst nach dem Veröffentlichungszeitpunkt eingehen. Korrekturen und Nachmeldungen werden zeitnah in der Datenbank GENESIS-Online sowie in den OpenData-Datensätzen berücksichtigt. Dort stehen jeweils immer die aktuellsten Zahlen zur Verfügung.

Bereits veröffentlichte Statistische Berichte werden nur bei größeren Änderungen aktualisiert. In jedem Fall werden die aktualisierten Werte mit der nächsten Veröffentlichung berücksichtigt. Dadurch kann es zu Unterschieden gegenüber älteren Veröffentlichungen und GENESIS-Online bzw. den OpenData-Datensätzen kommen.

Insgesamt ist die Genauigkeit als gut zu bewerten, wozu insbesondere die Durchführung der Binnenschifffahrtsstatistik als Totalerhebung sowie die umfangreichen Prüfarbeiten der statistischen Landesämter beitragen.

### 4.2 Stichprobenbedingte Fehler

Da es sich um eine Gesamterhebung handelt, können stichprobenbedingte Fehler nicht vorkommen.

### 4.3 Nicht-Stichprobenbedingte Fehler

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Lade- und Löschvorgänge in den Häfen und sonstigen Umschlagsanlagen vollständig erfasst werden. Die Quote der Antwortausfälle der statistischen Einheiten lässt sich nicht bestimmen, weil der Statistik zur Grundgesamtheit der statistischen Einheiten (alle Lade- und Löschvorgänge) keine weiteren Informationen vorliegen. Da die Häfen insbesondere aufgrund der erhobenen Gebühren ein großes Eigeninteresse an der Erfassung aller Aktivitäten in ihrem Bereich haben, sind mögliche Antwortausfälle zu vernachlässigen. Ausnahmen können sich ergeben, wenn die Infrastruktur eines Hafens für den Güter- und Containerumschlag nicht benötigt wird, beispielsweise bei Umladungen zwischen zwei Schiffen auf offener Strecke.

Zur Überprüfung der Vollständigkeit und Qualität der Einzelangaben werden in den Statistischen Ämtern der Länder und des Bundes maschinelle Plausibilitätsprüfungen durchgeführt, mit denen offensichtliche Inkonsistenzen erkannt und ggf. maschinell oder manuell korrigiert werden.

### 4.4 Revisionen

#### 4.4.1 Revisionsgrundsätze

Es erfolgt keine Revision. Für die Güterverkehrsstatistik der Binnenschiffahrt werden keine vorläufigen Ergebnisse veröffentlicht. Daher gelten die veröffentlichten Ergebnisse als endgültig.

#### 4.4.2 Revisionsverfahren

- entfällt -

#### 4.4.3 Revisionsanalysen

- entfällt -

## 5 Aktualität und Pünktlichkeit

### 5.1 Aktualität

Die Informationen über die Lade- und Löschvorgänge in deutschen Häfen und sonstigen Umschlagsanlagen werden tagesaktuell erhoben. Für den Durchgangsverkehr, der zurzeit auf der Grundlage von Meldungen des Statistischen Amtes der Niederlande erfasst wird, erfolgt die Erhebung monatlich.

Der Dateneingang im Statistischen Bundesamt erfolgt durchschnittlich 81 Tage, die Veröffentlichung der endgültigen Ergebnisse im Schnitt 86 Tage nach Ende des Referenzzeitraums. Der Qualitätsindikator "Aktualität endgültiger Veröffentlichung" beträgt somit 86 Tage.

### 5.2 Pünktlichkeit

Im Jahr 2023 wurden alle Veröffentlichungstermine eingehalten.

## 6 Vergleichbarkeit

### 6.1 Räumliche Vergleichbarkeit

Angaben zur Binnenschifffahrt wurden bereits vom früheren Statistischen Reichsamt veröffentlicht. Nach funfjähriger Unterbrechung erschienen im Oktober 1949 die ersten Ergebnisse nach dem Zweiten Weltkrieg mit Angaben für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet und das Jahr 1947. Seitdem ist der Merkmalskatalog im Wesentlichen gleich geblieben. Weggefallen sind zwischenzeitlich allerdings die Angaben zur Fahrtrichtung und zur Maschinenleistung eines Schiffes, hinzugekommen ist die Abfrage über das Passieren ausgewählter "Markanter Punkte" zur genauen Bestimmung des Transportweges sowie Containerangaben. Anfang 2009 trat eine Reform der Binnenschifffahrtsstatistik in Kraft. Neu aufgenommen wurden die Merkmale "Gefahrguttransport" und "Ladungsart", geändert die "Schiffsarten".

Bis 1991 beziehen sich die Angaben auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand bis zum 03.10.1990; sie schließen Berlin-West ein.

Daten zur Binnenschifffahrt der DDR sind in den entsprechenden Publikationen der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik der DDR enthalten, weichen aber hinsichtlich Definitionen und Abgrenzungen oft von den bundesdeutschen Statistiken ab.

Deutschland (ab 1991): Die Angaben für Deutschland beziehen sich auf die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 03.10.1990.

### 6.2 Zeitliche Vergleichbarkeit

Mit dem Berichtsjahr 2011 wurde der Nachweis der Güterarten von der NST/R (1968) auf die Gütersystematik NST-2007 umgestellt. Dies führt zu Einschränkungen bei der Vergleichbarkeit der Ergebnisse nach Güterarten.

Die monatlichen Ergebnisse sind ab dem Berichtsjahr 1993 miteinander vergleichbar. Die Anzahl der Referenzperioden ohne Bruch in der Zeitreihe (Qualitätsindikator "Länge der Zeitreihen mit vergleichbaren Werten") beträgt somit 372.

## 7 Kohärenz

### 7.1 Statistikübergreifende Kohärenz

Neben der amtlichen Binnenschifffahrtsstatistik werden Daten zur Binnenschifffahrt auch von vielen Binnenhäfen erhoben und ausgewertet. Dabei ergeben sich teilweise Abweichungen, die vor allem auf einer unterschiedlichen Methodik beruhen: In den Angaben der Häfen sind häufig alle Güterbewegungen auf dem Hafengelände enthalten, also auch die von der Eisenbahn auf Straßengüterfahrzeuge oder umgekehrt. In der amtlichen Binnenschifffahrtsstatistik werden dagegen nur die Lade- und Löschvorgänge der Schiffe erfasst.

Die methodischen Unterschiede führen tendenziell dazu, dass die der Häfen publizierten Ergebnisse häufig über denen der amtlichen Statistik liegen.

### 7.2 Statistikinterne Kohärenz

Die Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt ist intern kohärent.

### 7.3 Input für andere Statistiken

Die Binnenschifffahrtsstatistik ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsstatistiken und liefert zusammen mit anderen Verkehrsstatistiken Daten über den Gütertransport und damit über Anteile der einzelnen Verkehrsträger am gesamten Güterverkehr (Modal Split).

## 8 Verbreitung und Kommunikation

### 8.1 Verbreitungswege

#### Pressemitteilungen

Die Pressemitteilungen können über die Webseite [www.destatis.de](http://www.destatis.de) abgerufen werden.

#### Veröffentlichungen

Die Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt wird vom Statistischen Bundesamt monatlich aufbereitet, d. h. in der feinsten zeitlichen Gliederung liegen Ergebnisse für Kalendermonate vor. Für den Zeitraum Januar 2011 bis Mai 2022 stehen die Publikationen online als Excel- und PDF-Dateien zum kostenlosen Download zur Verfügung (Fachserie 8, Reihe 4). Seit Juni 2022 erfolgt die monatliche Veröffentlichung ausschließlich als Excel-

#### © Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Arbeitsmappe (Statistischer Bericht) Darüber hinaus wird zum Ende eines Berichtsjahres ein sogenannter Standarddatensatz im Rahmen des OpenData-Angebots im gemeinsamen Statistikportal der Statistischen Ämter der Länder und des Bundes veröffentlicht.

### **Online-Datenbank**

Über die Datenbank GENESIS-Online können die Ergebnisse zur Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt abgerufen werden ([www.destatis.de](http://www.destatis.de) > Genesis-Online > 46 > 463 > 46321).

### **Zugang zu Mikrodaten**

Mikrodaten sind nicht verfügbar.

### **Sonstige Verbreitungswege**

- entfällt -

## **8.2 Methodenpapiere/Dokumentation der Methodik**

- entfällt -

## **8.3 Richtlinien der Verbreitung**

### **Veröffentlichungskalender**

- entfällt -

### **Zugriff auf den Veröffentlichungskalender**

- entfällt -

### **Zugangsmöglichkeiten der Nutzer/-innen**

Zugang über die Internetseite des Statistischen Bundesamtes: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

## **9 Sonstige fachstatistische Hinweise**

- entfällt -