

Dipl.-Ing. Horst Winter

Binnenschifffahrt 2009

Nachdem die Menge der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter 2008 erstmals seit fünf Jahren zurückgegangen war (um etwas über 1%), wurde im Jahr 2009 mit einem Minus von 17% ein Einbruch der Beförderungsmenge verzeichnet, den es in dieser Größenordnung seit dem Zweiten Weltkrieg noch nicht gegeben hat. Mit 203,9 Mill. Tonnen (t) wurden im letzten Jahr fast 42 Mill. t Güter weniger befördert als im Jahr zuvor. Die Gütertransportleistung nahm um 13% ab. Der im Vergleich zur Beförderungsmenge relativ geringe Rückgang der Transportleistung von 64,1 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) im Jahr 2008 auf 55,5 Mrd. tkm im Jahr 2009 bedeutet, dass sich der durchschnittliche Weg, den ein Gut auf Binnenschiffen zurücklegt, wieder verlängert hat: von 261 km auf jetzt 272 km. Der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt entwickelte sich mit einem Minus von 16% etwas weniger negativ als die Beförderung. Wurden 2008 noch 281,3 Mill. t Güter umgeschlagen, so waren es im vergangenen Jahr 236,4 Mill. t, rund 45 Mill. t weniger.

Differenziert nach Verkehrsrelationen wurden 2009 überall zweistellige Rückgänge verzeichnet. Der Güterverkehr innerhalb Deutschlands wies ein Minus von 10% auf, es folgten grenzüberschreitender Versand und Durchgangsverkehr mit Rückgängen von jeweils etwas über 15%. Am stärksten unter der Wirtschaftskrise gelitten hat der Empfang aus dem Ausland, der um über ein Fünftel abnahm.

Hinsichtlich der beförderten Güter zeigten sich auch 2009 wieder sehr unterschiedliche Entwicklungen. Mit einer Zunahme um 9,2% gegen den Trend entwickelt hat sich lediglich der Transport von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und lebenden Tieren. Verhältnismäßig gering

war die prozentuale Abnahme bei den Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen und sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Erdöl und Mineralölprodukte“; hier waren die Transportmengen nur im einstelligen Bereich (-7,7 bzw. -8,9%) rückläufig. Alle anderen Güterabteilungen verloren weit über 10%, an der Spitze „Eisen, Stahl und Nichteisenmetalle“ mit einem Minus von fast 40% und „Erze und Metallabfälle“ mit einem Minus von knapp einem Drittel.

Weiter rückläufig war auch der Containerverkehr: Gemessen in TEU (siehe Fußnote 7) verringerte sich der kombinierte Verkehr um 9,3%, die Zahl der Container sank um 9,2%. Das Gewicht der in Containern beförderten Ladung nahm allerdings nur um 3,1% ab.

Duisburg bleibt weiterhin der mit Abstand größte deutsche Binnenhafen. Mit einem Güterumschlag von 35 Mill. t (-31,9%) war hier 2009 aber eine stark unterdurchschnittliche Entwicklung festzustellen. Wie schon seit Jahren belegt der Hafen Köln mit 11,6 Mill. t (-21,5%) den zweiten Platz, gefolgt vom drittplatzierten Hamburg. In Hamburg hat der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt – der Seeverkehr, bei dem Hamburg den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt – „nur“ um 9,3% auf jetzt 11,1 Mill. t abgenommen.

Von den im Jahr 2009 insgesamt 203,9 Mill. t auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Gütern wurden nur 67,5 Mill. t auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert. Gegenüber 2008 entspricht dies einer Abnahme der Beförderungsmenge um 14,5 Mill. t. Der Anteil der auf Schiffen unter deutscher Flagge beförderten Güter am Gesamtverkehr lag damit bei 33,1%; im Jahr zuvor waren es noch 33,4%, 2005 sogar noch 34,2% gewesen. Der Anteil von

Schiffen unter niederländischer Flagge an der Gesamtbeförderung nahm dagegen wieder leicht zu. Mit einer Beförderungsmenge von 110,9 Mill. t wurden 54,4 % aller Güter von Schiffen unter niederländischer Flagge transportiert, 2008 waren es 53,3 % gewesen.

Wirtschaftskrise und Wetter bewirkten dramatischen Einbruch der Binnenschifffahrt

„Binnenhäfen mutieren zu Schiffsparkplätzen“, „Krise auch bei den Rheinschiffen“, „Die steife Brise der Krise“¹⁾ – dies waren drei von vielen Meldungen aus Presse und Fachpublikationen, die sich 2009 mit der Entwicklung der Binnenschifffahrt beschäftigten. Die Berichte informierten darüber, dass die Binnenschifffahrt von der weltweiten Konjunkturkrise zum Teil härter getroffen wurde als andere Verkehrsträger. Schon Anfang des Jahres wurden Rückgänge der Transporte auf deutschen Binnenwasserstraßen und des Güterumschlags in Binnenhäfen im zweistelligen Bereich prognostiziert. Zusätzliche Beeinträchtigungen ergaben sich durch die außerordentliche Kälte zum Jahresbeginn 2009, die zu Sperrungen ganzer Wasserstraßen aufgrund geschlossener Eisdecken führte. Im Spätsommer 2009 wurde die Binnenschifffahrt dann infolge wochenlanger Trockenheit durch Niedrigwasser behindert, wodurch auf einigen Wasserstraßen die Schiffstransporte fast zum Erliegen kamen.

Die jetzt vorliegenden Jahresergebnisse bestätigen diese pessimistischen Erwartungen: Alle Verkehrsträger zusammengefasst verringerte sich der Güterverkehr von 2008 auf 2009 um 470 Mill. t.²⁾ Dies entspricht einem Rückgang um 11,4 %. Im Jahr 2008 war noch eine leichte Zunahme des Güterverkehrs aller Verkehrsträger um 1,6 % verzeichnet worden, 2007 sogar ein Plus von 3,5 %. Von der weltweiten Wirtschaftskrise betroffen waren 2009 alle Verkehrsträger, der konjunkturelle Einbruch wirkte sich aber recht unterschiedlich aus. Hinsichtlich der Menge der transportierten Güter wies der Seeverkehr mit einem Minus von 18 % den größten Rückgang auf, knapp gefolgt von der Binnenschifffahrt mit –17 %. Zweistellige Rückgänge verzeichneten auch der Eisenbahnverkehr (–15,9 %) und der Straßenverkehr (–10 %). Etwas besser gehalten haben sich der Luftverkehr (–6,3 %) und die Rohrleitungen (–2,9 %), wobei diese beiden Verkehrsträger mengenmäßig aber nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Beim Ranking innerhalb des Modal Splits³⁾ konnte der Straßenverkehr trotz des Rückgangs der Transportmenge um ein Zehntel seine Position halten und seine Bedeutung ausbauen. So wurden 2009 mit 2 769 Mill. t mehr als 76 % aller Güter innerhalb Deutschlands mit Lastkraftwagen transportiert (2008: 75 %). An zweiter Stelle stand mit einer Transportmenge von 312 Mill. t die Eisenbahn. Der Anteil des

Schienen Güterverkehrs am Gesamtverkehr war mit 8,5 % etwas geringer als im Jahr zuvor. Auf dem dritten Platz blieb der Seeverkehr mit einer Beförderungsmenge von gut 259 Mill. t bzw. einem Anteil von 7,1 %. 2008 hatte dieser Anteil noch bei über 7,7 % gelegen. Bei der Tonnage des Seeverkehrs ist allerdings zu berücksichtigen, dass hier – anders als beim Straßengüter-, Schienen Güter- und Binnenschiffsverkehr das Eigengewicht der Ladungsträger (insbesondere der Container) nicht einbezogen ist. Dieses lag für den See Güterumschlag im vergangenen Jahr bei zusätzlichen knapp 49 Mill. t. Würde dieses Gewicht einbezogen, würden Schienen- und Seetransporte ihre Positionen tauschen und der Anteil des Seeverkehrs am Gesamtverkehr würde sich entsprechend vergrößern. Erst an vierter Stelle – und gegenüber den anderen Verkehrsträgern auch 2009 an Bedeutung weiter abnehmend – folgt die Binnenschifffahrt. Ihr Anteil am Güterverkehr lag im Jahr 2009 bei nur noch 5,6 %, vier Jahre zuvor waren es noch 6,4 % gewesen. Rohrleitungen und Luftverkehr wiesen mit Beförderungsmengen von 88,4 Mill. t bzw. 3,4 Mill. t die geringsten Anteile am Modal Split auf. Zusammen hatten sie einen Anteil von 2,5 % an allen beförderten Gütern. Der Bedeutungsverlust, den die Binnenschifffahrt im Laufe der letzten Jahrzehnte erlitten hat, wird beim Blick auf die Ergebnisse der 1960er- und 1980er-Jahre deutlich. So lag der Anteil der Binnenschifffahrt an allen Gütertransporten im früheren Bundesgebiet 1960 noch über 10 %, zwanzig Jahre später – 1980 – immerhin noch über 7 %.

Güterbeförderung und -umschlag nahmen ab

Nachdem die Menge der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter von 2007 auf 2008 um 1,3 % zurückgegangen war, wurde im Jahr 2009 ein überwiegend durch die weltweite Wirtschaftskrise bedingter Einbruch der Beförderungsmenge um 17 % verzeichnet. Mit 203,9 Mill. t Gütern wurden 2009 knapp 42 Mill. t Güter weniger befördert als im Jahr zuvor. Im Schaubild 1 ist die Entwicklung seit den 1960er-Jahren – bis 1989 für das frühere Bundesgebiet, ab 1990 für Deutschland – dargestellt. Nach einem nahezu kontinuierlichen Anstieg der Transportmenge der Binnenschifffahrt zwischen 1960 und 1970 bewegte sie sich in der Folgezeit etwas unterhalb der 240-Mill.-t-Linie, mit leichten Ausschlägen nach oben und unten. Das Maximum für das frühere Bundesgebiet lag 1974 bei 252,1 Mill. t. Werden noch die etwa 14,6 Mill. t (Angabe für 1975)⁴⁾ berücksichtigt, die in der ehemaligen DDR befördert wurden, ergibt sich für das gesamte deutsche Binnenwasserstraßennetz Mitte der 1970er-Jahre ein Gütertransport von etwa 267 Mill. t, knapp 63 Mill. t oder gut 30 % mehr als 2009.

Die Gütertransportleistung⁵⁾ nahm 2009 um rund 13,0 % und damit geringer ab als die beförderte Gütermenge. Der

1) Meldungen aus dem Hamburger Abendblatt vom 15. April 2009, dem Bonner General-Anzeiger vom 5. März 2009 und der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) vom 6. Mai 2009.

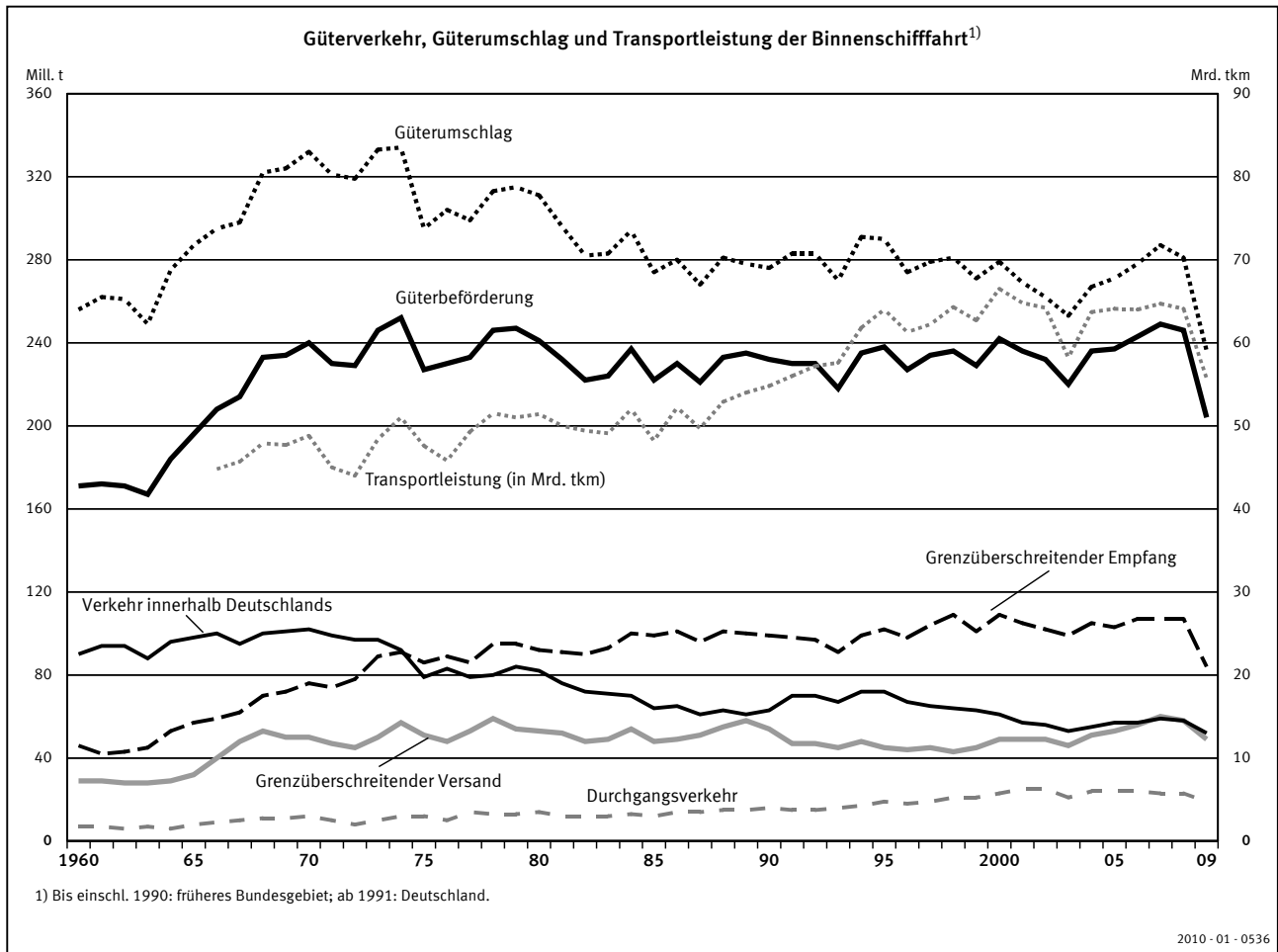
2) Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 1.1 „Verkehr aktuell 05/2010“, Zusammenfassende Übersicht.

3) Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt.

4) Statistisches Jahrbuch der DDR 1990, S. 261.

5) Produkt aus beförderter Gütermenge in Tonnen und Transportstrecke in Kilometern im Inland.

Schaubild 1



Rückgang um 8,6 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) bedeutet, dass sich der durchschnittliche Weg, den ein Gut auf Binnenschiffen zurücklegt, wieder verlängert hat. Während die mittlere Wegstrecke einer Tonne Güter 2008 noch bei knapp 261 km lag, waren es ein Jahr später etwas über 272 km. Im Jahr 2002 hatte die mittlere Transportweite noch knapp 277 km betragen.

Unterschieden wird in der Binnenschifffahrtsstatistik grundsätzlich zwischen „Güterumschlag“ und „Güterbeförderung“ (= Transportmenge). Der Umschlag stellt dabei eine „raum-(punkt- oder flächen-)bezogene“ Information dar, die sowohl Empfangs-(Löschungs-) als auch Versand-(Ladungs-)angaben einbezieht. Diese Darstellung ist unter anderem bei hafenbezogenen Auswertungen sinnvoll. Werden die Angaben aller Häfen zusammengefasst, hat dies allerdings zur Folge, dass bei innerdeutschen Transporten die bewegte Gütermenge doppelt erfasst wird – zum einen im Einlade-, zum anderen im Ausladehafen –, wogegen Binnenschifffahrtsverkehre, die durch Deutschland hindurch zwischen zwei ausländischen Häfen stattfinden, unberücksichtigt bleiben. Bei „streckenbezogenen“ Auswertungen dagegen, wenn also beispielsweise Binnenschiffsverkehre auf Wasserstraßen oder Wasserstraßenabschnitten abgebildet werden sollen, empfiehlt sich eine Tabellierung der Güterbeförderung. Bei dieser Darstellung werden innerdeut-

sche Transporte nur einmal berücksichtigt, Durchgangsverkehre dagegen mit einbezogen. Statistische Auswertungen müssen deshalb je nach Aussageziel für Umschlag oder Beförderung vorgenommen werden. So ist in Tabelle 7 (Ergebnisse für einzelne Häfen) eine Darstellung nach dem Güterumschlag sinnvoll, da hier ein Raum-(Punkt- oder Flächen-)bezug vorliegt. In den Tabellen 2 bis 6 und 8 werden dagegen Güter- oder bestimmte Ladungsarten dargestellt. Aufgrund der Doppelzählungen von Empfang und Versand wäre hier eine Auswertung nach dem Umschlag wenig sinnvoll, wohl aber eine über die Menge der beförderten Güter. In Tabelle 1 wird in Form einer langen Reihe die Entwicklung sowohl der Güterbeförderung und des Güterumschlags als auch der Beförderungsleistung für ausgewählte Jahre zwischen 1950 und 2009 dargestellt.

Der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt hat sich 2009 mit einem Rückgang von 16% geringfügig besser gehalten als die Beförderung. Wurde 2008 noch ein Güterumschlag von 281,3 Mill. t verzeichnet, so waren es im Jahr 2009 nur noch 236,4 Mill. t, knapp 45 Mill. t weniger (siehe Tabelle 1). Die etwas geringere Abnahmerate beim Güterumschlag ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass der Transitverkehr, der hier nicht berücksichtigt wird (wohl aber bei der Beförderung), nur unterdurchschnittlich um etwa 15% zurückgegangen ist (siehe Tabelle 3).

Tabelle 1: Entwicklung der Güterbeförderung und des Güterumschlages der Binnenschifffahrt¹⁾

Jahr	Güterbeförderung	Güterumschlag	Tonnenkilometrische Leistung
	1 000 t		Mill. tkm
1950	71 855	101 243	16 752
1955	124 612	167 216	28 624
1960	171 362	256 233	40 390
1965	195 695	286 879	43 553
1970	239 959	331 752	48 813
1975	237 330	294 811	47 565
1980	240 985	310 643	51 435
1985	222 408	274 189	48 183
1986	229 494	279 677	52 185
1987	220 998	268 428	49 721
1988	233 322	280 575	52 854
1989	234 775	271 176	54 041
1990	231 574	271 466	54 803
1991	229 967	283 327	55 973
1992	229 924	283 406	57 239
1993	218 331	270 293	57 559
1994	235 007	290 601	61 772
1995	237 884	289 986	63 982
1996	227 019	274 080	61 292
1997	233 455	279 032	62 153
1998	236 365	280 480	64 267
1999	229 136	270 673	62 692
2000	242 223	278 871	66 465
2001	236 101	268 955	64 818
2002	231 746	262 068	64 166
2003	219 999	252 534	58 154
2004	235 861	267 374	63 667
2005	236 765	271 159	64 096
2006	243 495	277 617	63 975
2007	248 974	286 761	64 711
2008	245 662	281 304	64 057
2009	203 868	236 414	55 497

1) Bis 1990 beziehen sich die Angaben auf das frühere Bundesgebiet; ab 1991 beziehen sich die Angaben auf die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 3.10.1990.

Zunahme der Güterbeförderung nur im Westdeutschen Kanalgebiet

Differenziert nach Wasserstraßengebieten zeigte sich auch 2009 weiterhin die Dominanz des Rheins und seiner Nebenwasserstraßen. Von den insgesamt 203,9 Mill. t auf allen Binnenwasserstraßen transportierten Gütern berührten rund 172 Mill. t das Rheingebiet, das waren knapp 18 % weniger als 2008 (siehe Tabelle 2). Neben dem Rhein umfasst dieses Gebiet noch die Flüsse Neckar, Main, Lahn, Mosel und Saar. 84 % aller Binnenschifftransporte fanden somit ganz oder teilweise auf diesen Gewässern statt. Zweitwichtigstes Wasserstraßengebiet war das Westdeutsche Kanalgebiet mit u. a. Rhein-Herne-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal und Küstenkanal. Hier wurden im letzten Jahr gut 43 Mill. t Güter befördert, 2,4 % mehr als 2008. Damit war dieses Wasserstraßengebiet das einzige, das im für die Binnenschifffahrt ausgesprochen problematischen Jahr 2009 noch einen Zuwachs aufwies. (Das Küstengebiet Mecklenburg-Vorpommern bleibt hier aufgrund der extrem geringen Beförderungsmengen unberücksichtigt.) Position 3 bei der Güterbeförderung nimmt das Mittellandkanalgebiet ein. Auf dem Mittellandkanal selbst und seinen insgesamt fünf Stichkanälen betrug die Frachtmenge 19,3 Mill. t. Mit einem Minus von 14,6 % entwickelte sich diese wichtige Ost-West-Verbin-

Tabelle 2: Güterbeförderung nach Wasserstraßengebieten

Land/Wasserstraßengebiet	2009	2008	Veränderung 2009 gegenüber 2008
	Mill. t		%
Deutschland ¹⁾	203,9	245,7	-17,0
Elbegebiet	17,0	18,5	-7,6
Wesergebiet	7,9	8,1	-2,9
Mittellandkanalgebiet	19,3	22,6	-14,6
Westdeutsches Kanalgebiet ..	43,2	42,2	+2,4
Rheingebiet	171,6	208,9	-17,8
Donaugebiet ²⁾	7,4	8,7	-15,4
dar.: Main-Donau-Kanal	5,6	6,3	-10,9
Gebiet Berlin	4,0	5,0	-20,6
Gebiet Brandenburg und Binnengebiet Mecklenburg-Vorpommern	3,8	4,6	-17,5
Küstengebiet Mecklenburg-Vorpommern	0,3	0,1	+446,9

1) Infolge von Doppelzählungen (Güter können über mehrere Wasserstraßengebiete befördert werden) ergibt die Summe der Wasserstraßengebiete nicht das Ergebnis für Deutschland. – 2) Einschließlich Main-Donau-Kanal.

zung zwischen dem Berliner Raum und der Oder, der Elbe, der Weser, der Ems und dem Rhein damit etwas weniger negativ als der Durchschnitt aller Wasserstraßengebiete.

Erneut stark rückläufig war der Verkehr auf dem Main-Donau-Kanal, der zum Wasserstraßengebiet „Donau“ gezählt wird. Nach einem Rückgang um etwas über 5 % im Jahr 2008 wurden hier im Jahr 2009 mit 5,6 Mill. t beförderten Gütern knapp 11 % weniger transportiert als im Jahr 2008. Wie stark die Bedeutung dieser Wasserstraße für die Binnenschifffahrt abgenommen hat, macht ein Blick zurück ins Jahr 2000 deutlich: Zur Jahrtausendwende wurden mit fast 8,5 Mill. t über 50 % mehr Waren auf diesem Kanal transportiert als im Jahr 2009.

Zur Ermittlung von Angaben über die Benutzung bestimmter Wasserstraßen seien hier noch einige Hintergrundinformationen gegeben: Grundsätzlich werden in der amtlichen Binnenschifffahrtsstatistik zunächst nur die beiden Häfen ermittelt, in denen ein bestimmtes Gut eingeladen bzw. später wieder ausgeladen wird. Der Auskunft gebende Schiffsführer hat dann zusätzlich die Möglichkeit, sogenannte markante Punkte (Schleusen, Seegrenzen, Brücken) zu benennen, die er auf seiner Fahrt vom Start- zum Zielhafen passiert hat. Über Start- und Zielhafen sowie die markanten Punkte wird dann mithilfe eines Kilometrierungsprogramms die wahrscheinlichste Fahrtroute mit allen Zwischenwasserstraßen, den auf den einzelnen Wasserstraßen zurückgelegten Kilometern und der Gesamtstrecke ermittelt. Werden keine markanten Punkte angegeben oder sind die markanten Punkte in Bezug auf die Lage von Start- und Zielhafen unplausibel, wird die kürzeste der möglichen Strecken als Fahrtroute unterstellt. Bei den Angaben zu den benutzten Wasserstraßen und den auf diesen zurückgelegten Entfernungen, die in die tonnenkilometrischen Berechnungen einfließen, handelt es sich insofern um Annahmen, die zwar eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit aufweisen, aber auch stark von der Qualität der Angaben zu den markanten Punkten abhängen. Seit Januar 2009 wird ein neues Kilometrierungsprogramm eingesetzt, bei dem – verglichen mit dem bisherigen Programm – die Berücksichtigung der markanten Punkte und die Logik der Streckenauswahl wesentlich optimiert wurden. Verbun-

Tabelle 3: Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen¹⁾

Güterabteilung ¹⁾	Gesamtverkehr			Grenz- überschreitender Empfang			Grenz- überschreitender Versand			Verkehr innerhalb Deutschlands			Durchgangsverkehr		
	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	11,1	10,2	+9,2	2,1	2,1	+2,3	2,6	2,6	+0,2	2,7	2,9	-6,8	3,7	2,6	+41,3
Andere Nahrungs- und Futtermittel	13,9	15,6	-11,1	6,3	7,0	-9,9	2,7	3,1	-12,7	4,2	3,9	+7,4	0,7	1,6	-56,8
Feste mineralische Brennstoffe	28,7	34,6	-17,1	20,2	24,2	-16,5	1,0	1,1	-0,7	5,0	5,6	-11,0	2,4	3,7	-34,9
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	33,9	37,2	-8,9	13,7	14,9	-7,9	4,5	5,2	-14,9	11,8	13,5	-12,3	3,9	3,6	+8,3
Erze und Metallabfälle	25,7	37,0	-30,7	18,4	28,6	-35,7	2,3	2,3	+0,7	3,8	4,0	-4,0	1,1	2,1	-47,8
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	8,8	14,5	-39,6	3,3	6,0	-44,8	3,1	4,9	-36,5	1,3	1,6	-20,8	1,1	2,0	-46,4
Steine und Erden und Baustoffe	43,2	51,8	-16,6	6,1	8,6	-28,9	18,6	22,6	-17,6	15,6	17,4	-10,1	2,8	3,2	-12,2
Düngemittel	4,2	5,7	-26,9	2,0	2,6	-24,8	1,1	1,6	-29,4	0,7	1,1	-35,2	0,4	0,5	-11,3
Chemische Erzeugnisse	18,0	21,2	-14,9	6,8	8,5	-19,6	5,6	5,9	-5,3	5,1	6,1	-17,0	0,6	0,7	-19,9
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter	16,5	17,9	-7,7	4,7	5,1	-6,4	7,5	8,6	-12,4	1,7	1,6	+6,7	2,6	2,7	-3,5
Insgesamt ...	203,9	245,7	-17,0	83,7	107,5	-22,2	49,1	57,8	-15,1	51,8	57,6	-10,0	19,3	22,7	-15,2

1) Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidiert (NST/R).

den sind damit allerdings gewisse Abweichungen zu den bisher veröffentlichten Ergebnissen über benutzte Wasserstraßen und Transportleistungen für 2008, da die Angaben für dieses Jahr zu Vergleichszwecken mit dem neuen Kilometerprogramm nachberechnet wurden.

Starker Rückgang beim grenzüberschreitenden Empfang

Alle vier für die Binnenschifffahrtsstatistik relevanten Verkehrsbeziehungen haben sich 2009 negativ entwickelt (siehe Tabelle 3 und Schaubild 1). Am stärksten rückläufig – um gut 22 % – war die mit 83,7 Mill. t beförderten Gütern weiterhin größte Relation, der grenzüberschreitende Empfang. Absolut wurden in der Binnenschifffahrt 2009 knapp 24 Mill. t Güter weniger aus dem Ausland empfangen als im Jahr zuvor. Mit etwas über 15 % nahezu gleich stark abgenommen haben der grenzüberschreitende Versand und der Durchgangsverkehr. Absolut wirkt sich dieser Rückgang bei den Transporten ins Ausland – mit rund 49 Mill. t beförderten Gütern die drittgrößte Verkehrsrelation – wesentlich stärker aus als beim Transit. Knapp 9 Mill. t Güter wurden 2009 weniger ins Ausland befördert als 2008. Beim Durchgangsverkehr, der im Ranking der Verkehrsrelationen Position 4 einnimmt, waren es 3,4 Mill. t. Mit einer Abnahme um 10 % verzeichnete der innerdeutsche Verkehr den geringsten Beförderungsrückgang gegenüber 2008. Da in dieser Verkehrsrelation 2009 etwas mehr Güter transportiert wurden als im grenzüberschreitendem Versand, belegte sie damit Platz 2. 2008 war es noch umgekehrt. Die Gütertransporte ins Ausland übertrafen damals die Transporte zwischen ausschließlich deutschen Häfen um 200 000 t.

Wechsel der Gütersystematik

Mit Einführung der neuen europäischen Gütersystematik NST-2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrs-

statistik, 2007) können nun auch die Ergebnisse der Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt in entsprechender Gliederung dargestellt werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in der Binnenschifffahrt die Erfassung der Güterart weiterhin zunächst gemäß der alten Systematik NST/R⁶⁾ erfolgt. Mithilfe eines Umschlüsselungsverfahrens werden die Gütergruppen der NST/R den entsprechenden Gütergruppen der NST-2007 zugeordnet. Aus diesen Gütergruppen lassen sich die Güterabteilungen zusammensetzen. Da sich nicht alle Gütergruppen der NST/R eindeutig bestimmten Gütergruppen der NST-2007 zuordnen lassen, werden beim Umschlüsselungsverfahren gewisse Annahmen getroffen, die insbesondere bei Gütern, die nur in geringen Fallzahlen auftreten, zu Verzerrungen führen können. Ab dem 1. Januar 2011 werden die Güterangaben von Anfang an nur noch nach der NST-2007 erfasst, sodass dieses Problem dann nicht mehr auftritt. Ergebnisse nach der NST/R können dann allerdings nicht mehr dargestellt werden. Detaillierte Informationen über die NST-2007 und die Umsteigeschlüssel enthält die Veröffentlichung „Verkehr – NST-2007 – Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – 2007“, die im Internetangebot des Statistischen Bundesamtes zur Verfügung steht (www.destatis.de, Pfad: Klassifikationen → Verkehrsstatistik → Güterverzeichnis für Verkehrsstatistiken).

Transportmengen nach alter und neuer Gütersystematik

Die von der Binnenschifffahrt beförderten Güter sind in Schaubild 2 nach den zehn Güterabteilungen der NST/R, in Schaubild 3 nach zehn Positionen einer zusammenfassenden Gliederung der NST-2007 dargestellt. Die Form der Zusammenfassung kann der Vorspalte von Tabelle 4 entnommen werden. Steine und Erden (einschließlich Baustoffen) bildeten 2009 nach NST/R die mengenmäßig wichtigste

6) Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidiert.

Schaubild 2

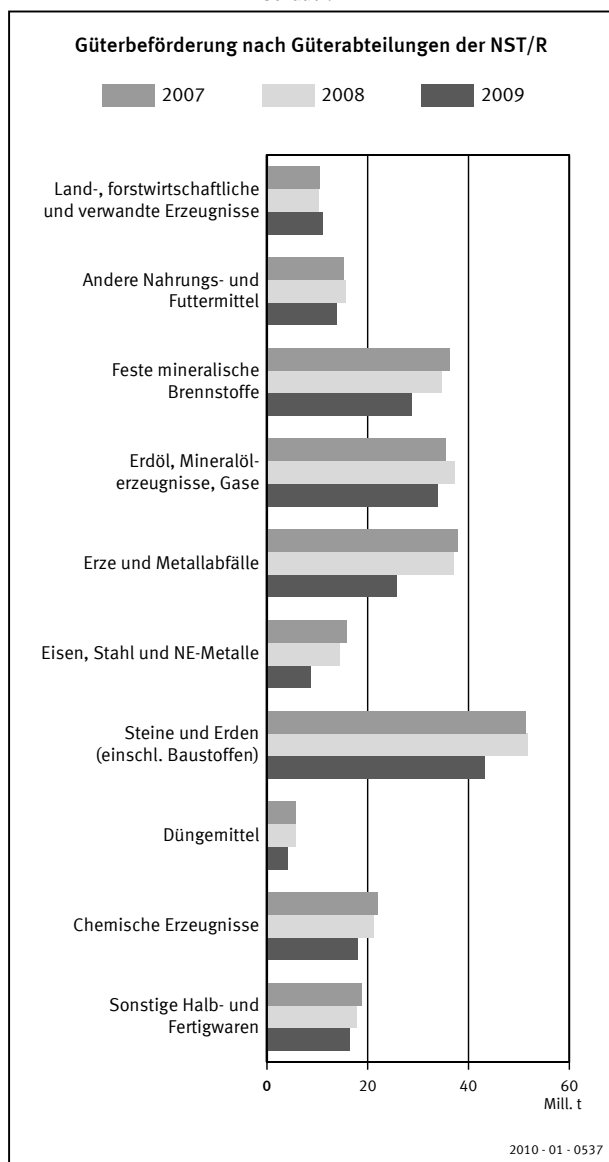
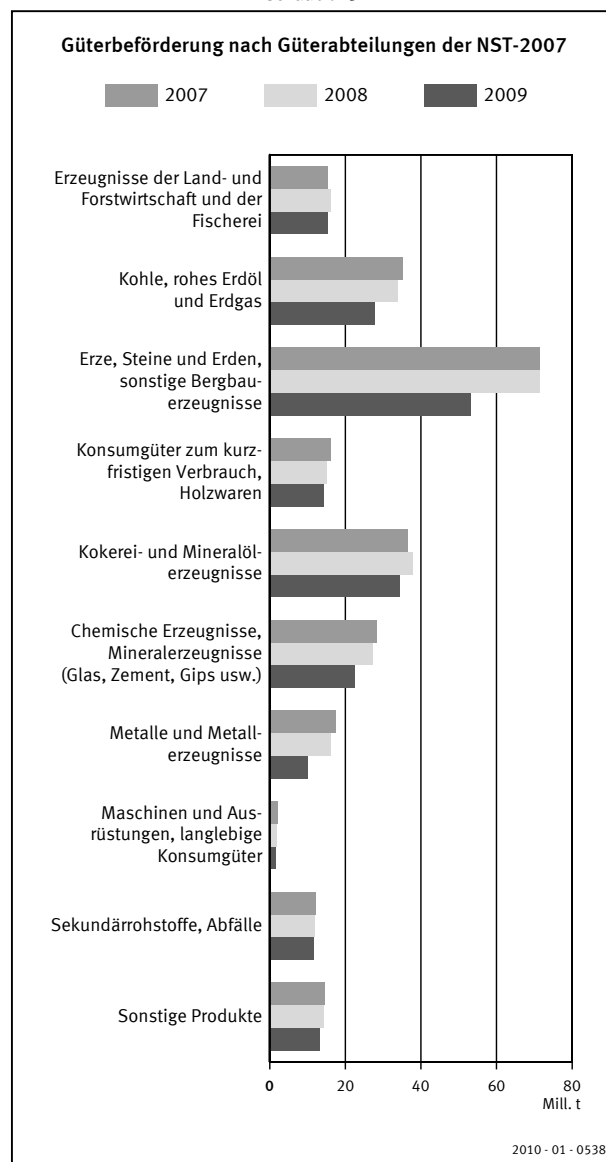


Schaubild 3



Güterabteilung, gefolgt von Erdöl, Mineralöl-erzeugnissen und Gasen sowie von festen mineralischen Brennstoffen. Nach der NST-2007 entfiel die größte Gruppe der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter auf Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse. An zweiter Stelle folgten Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse, auf Platz 3 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas.

Wie aus den Tabellen 3 (für die NST/R) und 4 (für die NST-2007) hervorgeht, wies 2009 lediglich die Güterabteilung „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere“ der NST/R eine positive Entwicklung auf. Die Menge der beförderten Güter nahm hier um gut 9% zu. Alle anderen Güterabteilungen nach der NST/R zeigten Rückgänge, die bei Fahrzeugen und Maschinen sowie Erdöl und Mineralöl-erzeugnissen mit – 7,7 bzw. – 8,9% verhältnismäßig gering waren, bei Eisen, Stahl und Nichteisen-(NE-)Metallen aber fast 40% erreichten. Um nahezu ein Drittel nahm auch der Transport von Erzen und Metallabfällen ab.

Gegliedert nach den zehn Positionen der NST-2007 wiesen alle Güterabteilungen Rückgänge gegenüber 2008 auf (siehe Tabelle 4). Einstellige Abnahmen hatten die Transporte von Sekundärrohstoffen und Abfällen, von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei, von Konsumgütern und von Kokerei- und Mineralöl-erzeugnissen zu verzeichnen. Um mehr als ein Viertel abgenommen hat dagegen die Beförderung von Erzen, Steinen und Erden, die von Metallen und Metall-erzeugnissen ist sogar um mehr als ein Drittel zurückgegangen.

Trotz starker Abnahme weiterhin Dominanz des trockenen Massenguts

Bis 2008 wurde die Art der Ladung von der Statistik nicht separat erfasst. Die quantitative Ermittlung der Ladungsarten erfolgte gemäß den überwiegenden Eigenschaften der 175 Gütergruppen der NST/R. Die Zuordnung der einzelnen

Tabelle 4: Güterbeförderung nach dem Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST 2007)

Güterabteilung	2009	2008	Veränderung 2009 gegenüber 2008	
	Mill. t		%	
01 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	15,4	16,1	-0,7	-4,4
02 Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	27,7	33,8	-6,0	-17,9
03 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	53,1	71,4	-18,3	-25,7
04-06 Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	14,4	15,1	-0,8	-5,1
07 Kokerei- und Mineralölzeugnisse	34,3	38,0	-3,6	-9,5
08-09 Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips usw.)	22,5	27,2	-4,7	-17,3
10 Metalle und Metallerzeugnisse	10,1	16,2	-6,1	-37,8
11-13 Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter...	1,5	1,7	-0,2	-10,1
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle ..	11,6	12,0	-0,4	-3,5
15-20 Sonstige Produkte	13,3	14,2	-0,9	-6,6
Insgesamt ...	203,9	245,7	-41,8	-17,0

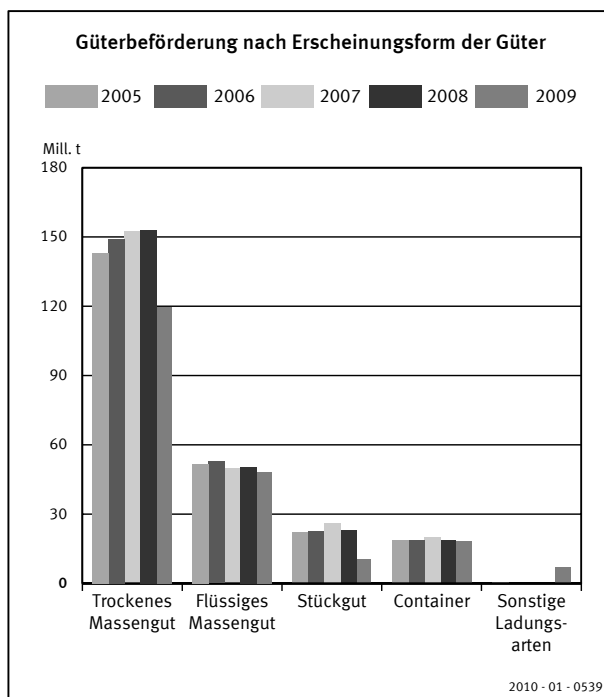
Gütergruppen zu den Ladungsarten war dabei nicht für jede Gütergruppe trennscharf. Beim absoluten Niveau der drei Ladungsarten „flüssiges Massengut“, „trockenes Massengut“ und „Stückgut“ muss daher von Unsicherheiten ausgegangen werden, während die aufgezeigten Entwicklungen jedoch verhältnismäßig genau sein dürften. Ab 2009 wird die Ladungsart für jedes ein- bzw. ausgeladene Gut separat abgefragt. Bei Gütergruppen, die in unterschiedlicher Erscheinungsform auftreten können und die bisher nur nach ihrer überwiegenden Ausprägung ausgewiesen wurden, ist jetzt eine genaue Zuordnung möglich.

Eine weitere Änderung ab 2009 besteht in der statistischen Zuordnung der Eigengewichte der Ladungsträger (Container). Bis 2008 wurden die Eigengewichte generell zur Gütergruppe 999 der NST/R (besondere Transportgüter) gezählt, die ihrerseits wiederum dem Stückgut zugeordnet wurde. Ab 2009 werden die Eigengewichte grundsätzlich den Gütergruppen zugeordnet, die im jeweiligen Ladungsträger befördert werden. Wie sich dies auswirkt, macht folgendes Beispiel deutlich: Ein Zwanzig-Fuß-Container mit 3 t Weizen führte bis 2008 zu 2,3 t der Gütergruppe 999 (infolge seines Eigengewichts) und zu 3 t der Gütergruppe 011 (Weizen). Bezogen auf die Ladungsart entsprach das 2,3 t Stückgut und 3 t trockenem Massengut. Ab 2009 werden für diesen

Container 5,3 t der Gütergruppe 011 und dementsprechend 5,3 t trockenes Massengut verbucht.

Um einen Zeitreihenbruch zu vermeiden, wurden die in Tabelle 5 und Schaubild 4 dargestellten Ergebnisse für die Ladungsarten für die Jahre 2005 bis 2008 weitestgehend der neuen, ab 2009 gültigen Definition angepasst. Vergleiche mit den in dieser Zeitschrift in den letzten Jahren publizierten Ergebnissen nach Ladungsarten sind deshalb nur bedingt möglich. Die Darstellung wurde zudem dahingehend modifiziert, dass nunmehr *alle* in Containern beförderten Güter unter der Ladungsart „Container“ erfasst werden und nicht – wie früher – nur das Stückgut. Diese Anpassung ist sinnvoll, da mittlerweile nahezu jedes Gut, auch flüssiges, in Containern transportiert werden kann.

Schaubild 4



Unabhängig von den genannten Änderungen dominierte in der Binnenschifffahrt auch im Jahr 2009 mit einer Transportmenge von 120 Mill. t das trockene Massengut. Hierbei handelt es sich um Güter, die in großen Mengen ohne Verpackung transportiert werden, wie zum Beispiel Kohle, Erze oder Getreide. Gegenüber 2008 ist die Menge des trockenen Massengutes aber um mehr als ein Fünftel zurückgegangen. Der Anteil des trockenen Massenguts an allen

Tabelle 5: Güterbeförderung nach Erscheinungsform der Güter
1 000 t

Jahr	Insgesamt	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Stückgut	Container	Sonstige Ladungsarten
2005	236 732,7	51 802,9	143 098,6	22 294,4	18 878,4	658,4
2006	243 481,6	52 761,3	149 198,6	22 648,9	18 542,4	330,4
2007	248 965,9	49 982,7	152 621,7	26 102,4	20 042,7	216,4
2008	245 673,7	50 366,3	152 920,9	23 158,5	18 931,6	296,4
2009	203 812,1	48 233,3	119 803,1	10 391,0	18 339,1	7 045,6

mit Binnenschiffen beförderten Gütern liegt jetzt bei knapp 59 %, 2008 waren es noch etwas mehr als 62 %.

Die zweitwichtigste Ladungsart in der Binnenschifffahrt bildet das flüssige Massengut. Mit 48,3 Mill. t wurden im vergangenen Jahr von diesen Gütern gut 2 Mill. t oder gut 4 % weniger transportiert als 2008. Der Anteil des flüssigen Massenguts an allen mit Binnenschiffen beförderten Gütern liegt jetzt bei knapp 24 %. Mehr als halbiert hat sich die Menge des nicht in Containern beförderten Stückguts. Mit nur noch etwas über 10 Mill. t wurde es von den in Containern beförderten Gütern auf den vierten Platz der Ladungsarten verdrängt. Zurückzuführen ist dies darauf, dass die Menge der in Containern beförderten Waren mit einem Minus von rund 3 % nur unterdurchschnittlich zurückgegangen ist. Der Anteil der Güter in Containern an allen in der Binnenschifffahrt beförderten Gütern liegt jetzt bei 9,0 %, der von Stückgut bei nur noch etwa 5 %.

Generell wird bei dieser Verteilung weiterhin sichtbar, in welchen Bereichen die eigentliche Stärke der Binnenschifffahrt liegt: in der Beförderung von Massengütern, für die Transportzeiten nicht die ausschlaggebende Rolle spielen, wohl aber die niedrigen Transportkosten, die ein Binnenschiff verglichen mit anderen Verkehrsträgern aufweist.

Auch der Containerverkehr nimmt ab

Statistische Angaben zu Containerverkehren lassen sich grundsätzlich nach drei Merkmalen differenzieren: nach der Zahl der Container, nach den TEU⁷⁾ und nach dem Gewicht der in Containern transportierten Ladung. Wie schon 2008 zeigten sich auch im vergangenen Jahr bei allen Merkmalen Rückgänge (siehe Tabelle 6). So nahm die in Containern beförderte Gütermenge (einschließlich der Eigengewichte der Ladungsträger) 2009 um 3,1 % ab. Die Zahl der Container, die 2008 bei 1,35 Mill. gelegen hatte, verringerte sich im Jahr 2009 um über 9 % auf nunmehr 1,23 Mill. Einheiten. Bei den TEU ist eine Abnahme um 9,3 % auf 1,85 Mill. festzustellen, das waren 188 000 TEU weniger als 2008.

Auffallend ist, dass die Rückgänge des Containerverkehrs sehr stark auf einer geringeren Zahl leerer Container beruhen. So sind die TEU beladener Container trotz Wirtschaftskrise um 4,5 % gestiegen, die TEU leerer Container dagegen um mehr als ein Drittel zurückgegangen. Die Zunahme der TEU beladener Container bei gleichzeitiger Abnahme der Menge der in ihnen transportierten Güter hat insgesamt dazu geführt, dass sich die Ladungsmenge je Transportbehälter von 16,5 t im Jahr 2008 auf nur noch 15,5 t im Jahr 2009 verringert hat, das heißt der auf das Gewicht bezogene Auslastungsgrad zurückgegangen ist. Nichts gesagt ist damit allerdings über die generelle Auslastung der Container. Das stark veränderte Verhältnis beladener zu leeren Behältern (2009: 77 % zu 23 %; 2008: 67 % zu 33 %) könnte auch auf eine stärkere volumenmäßige Auslastung hindeu-

Tabelle 6: Containerverkehr der Binnenschifffahrt

Verkehrsbeziehung	Einheit	2009	2008	Veränderung in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	1000TEU	193	190	+2,0
beladen	1000TEU	133	106	+25,0
leer	1000TEU	61	83	-27,1
Zahl der Container	Anzahl	130 567	131 717	-0,9
dar.: beladene Container	Anzahl	87 272	72 770	+19,9
Gewicht der Ladung ¹⁾	1000t	1 473	1 242	+18,6
Ladung je beladenen Container	t	16,88	17,07	-1,1
Grenzüberschreitender Empfang	1000TEU	665	765	-13,1
beladen	1000TEU	459	359	+28,0
leer	1000TEU	206	407	-49,4
Zahl der Container	Anzahl	439 625	507 510	-13,4
dar.: beladene Container	Anzahl	298 335	232 996	+28,0
Gewicht der Ladung ¹⁾	1000t	3 603	3 650	-1,3
Ladung je beladenen Container	t	12,08	15,67	-22,9
Grenzüberschreitender Versand	1000TEU	771	851	-9,4
beladen	1000TEU	685	739	-7,2
leer	1000TEU	85	112	-23,9
Zahl der Container	Anzahl	514 374	563 879	-8,8
dar.: beladene Container	Anzahl	461 127	492 912	-6,4
Gewicht der Ladung ¹⁾	1000t	7 828	8 262	-5,3
Ladung je beladenen Container	t	16,98	16,76	+1,3
Durchgangsverkehr	1000TEU	217	229	-5,3
beladen	1000TEU	146	158	-7,7
leer	1000TEU	71	71	+0,1
Zahl der Container	Anzahl	144 458	149 969	-3,7
dar.: beladene Container	Anzahl	97 395	104 232	-6,6
Gewicht der Ladung ¹⁾	1000t	1 743	1 711	+1,9
Ladung je beladenen Container	t	17,90	16,42	+9,0
Gesamtverkehr	1000TEU	1 846	2 034	-9,3
beladen	1000TEU	1 423	1 361	+4,5
leer	1000TEU	423	673	-37,2
Zahl der Container	Anzahl	1 229 024	1 353 085	-9,2
dar.: beladene Container	Anzahl	944 129	903 265	+4,5
Gewicht der Ladung ²⁾	1000t	18 339	18 932	-3,1
Ladung je beladenen Container	t	15,51	16,46	-5,8

1) Ohne Eigengewichte der Container. – 2) Bei der Darstellung des Gesamtverkehrs sind die Eigengewichte der Container im Gewicht der Ladung enthalten.

ten. Gesicherte Informationen lassen sich aus den vorliegenden Daten aber nicht gewinnen, da in der amtlichen Binnenschifffahrtsstatistik nur Angaben zum Gütergewicht, nicht aber zum Volumen ermittelt werden.

Bei den Verkehrsrelationen zeigten sich – wie auch schon 2007 und 2008 – große Unterschiede. So wurden im innerdeutschen Containerverkehr 2009 knapp 1,5 Mill. t und damit etwa 230 000 t mehr befördert als im Jahr zuvor, beim Transitverkehr wurde mit gut 1,7 Mill. t nur ein Plus von 32 000 t gegenüber 2008 verzeichnet. Rückläufig waren dagegen der Empfang aus dem und der Versand ins Ausland. Mit 3,6 Mill. t wurden 2009 47 000 t weniger als 2008 aus dem Ausland in Containern empfangen, der Containerversand ins Ausland ging sogar um über 430 000 t auf jetzt 7,8 Mill. t zurück.

7) Ein TEU (= Twenty-foot-Equivalent-Unit) entspricht dabei einem 20-Fuß-Container mit 6,1 m Länge, 2,4 m Breite und 2,6 m Höhe.

Hafen Duisburg beim Güterumschlag weiter auf Position 1

Nach einem leichten Rückgang um knapp 2% im Jahr 2008 ist der Güterumschlag deutscher Binnenhäfen im vergangenen Jahr massiv um 16% eingebrochen. Mit gut 236 Mill. t wurde 2009 das Ergebnis des Vorjahres um knapp 45 Mill. t verfehlt (siehe Tabelle 7).

Für die einzelnen Häfen zeigt die Entwicklung geringere Unterschiede als in den vergangenen Jahren. So sind von wenigen Ausnahmen abgesehen überwiegend Rückgänge in zweistelliger Größenordnung zu verzeichnen. In Duisburg, dem bei weitem größten deutschen Binnenhafen, nahm der Güterumschlag im vergangenen Jahr um fast ein Drittel auf nunmehr 35 Mill. t ab; 2008 wurden noch über 51 Mill. t verzeichnet. Im Hafen Köln, der seit Jahren den zweiten Platz unter den deutschen Binnenhäfen einnimmt, ging 2009 der Umschlag um ein Viertel auf nur noch 11,6 Mill. t zurück.

Etwas besser war die Entwicklung beim drittplatzierten Hafen Hamburg. Dort hat der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt (der Seeverkehr, bei dem Hamburg seit Jahren den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt) 2009 „nur“ um 9,3% und damit unterdurchschnittlich abgenommen. Mit einem Güterumschlag von 11,1 Mill. t liegt die Hansestadt jetzt nur noch 500 000 t hinter Köln. Bei Fortset-

zung dieser Entwicklung – Hamburg hat sich in den letzten Jahren immer etwas besser entwickelt als Köln – könnte der Domstadt bald der zweite Platz unter den deutschen Binnenhäfen verloren gehen.

Unverändert in der Ranking-Liste der deutschen Binnenhäfen blieben die Positionen 4 bis 8, die von den Häfen Mannheim, Ludwigshafen, Neuss⁸⁾, Karlsruhe und den Bremischen Häfen belegt werden.

Insgesamt weist von den in Tabelle 7 dargestellten 29 Einzelhäfen nur einer – Mainz – eine positive Entwicklung des Güterumschlags auf, wobei das Plus hier auch nur 1,5% beträgt. 2008 wiesen noch 17 der dargestellten Häfen eine Zunahme des Güterumschlags auf, in zwölf Häfen waren die Umschlagszahlen rückläufig. Die Spanne im Jahr 2009 reichte von einem Minus von zwei Dritteln für Essen bis zu dem schon genannten kleinen Plus von 1,5% für Mainz. In elf Häfen lagen die Rückgänge über 20%, weitere elf Häfen zeigen Abnahmen zwischen 10 und 20%, bei sechs Häfen wurden einstellige Rückgänge verzeichnet.

Anteil der deutschen Flagge weiter leicht gesunken

Von den im Jahr 2009 insgesamt knapp 203,9 Mill. t auf deutschen Wasserstraßen beförderten Gütern wurden nur

Tabelle 7: Güterumschlag ausgewählter deutscher Häfen der Binnenschifffahrt

Hafen	Gesamtverkehr			Empfang			Versand		
	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Duisburg	35,0	51,4	-31,9	27,9	41,7	-32,9	7,0	9,7	-27,3
Köln	11,6	14,8	-21,5	6,0	7,1	-15,8	5,6	7,7	-26,8
Hamburg	11,1	12,2	-9,3	5,7	5,8	-1,0	5,3	6,4	-16,9
Mannheim	7,9	8,7	-9,7	5,3	6,3	-15,7	2,6	2,5	+5,9
Ludwigshafen	6,4	7,6	-15,0	4,4	5,4	-18,9	2,1	2,2	-5,3
Neuss	6,1	7,4	-17,2	3,7	5,0	-25,2	2,4	2,4	-0,2
Karlsruhe	5,7	6,5	-12,1	3,3	3,3	+1,0	2,4	3,2	-25,3
Bremen/Bremerhaven ...	4,6	5,9	-21,0	3,5	3,6	-1,2	1,1	2,3	-51,8
Frankfurt am Main	3,8	3,8	-0,7	3,0	3,0	-0,7	0,7	0,8	-0,5
Heilbronn	3,6	3,9	-9,0	1,9	2,1	-12,5	1,7	1,8	-4,7
Marl	3,4	4,1	-16,2	2,3	2,9	-20,3	1,1	1,2	-6,4
Gelsenkirchen	3,4	3,4	-2,3	0,9	1,1	-13,0	2,4	2,4	+2,6
Kehl	3,2	3,6	-10,5	2,3	2,7	-14,8	0,9	0,9	+2,3
Mainz	3,2	3,1	+1,5	1,8	1,9	-5,3	1,4	1,2	+11,9
Berlin	3,1	3,7	-11,9	3,1	3,5	-11,1	0,2	0,3	-14,8
Brunsbüttel	2,9	3,3	-14,2	0,5	0,7	-20,7	2,3	2,7	-12,7
Saarlouis/Dillingen	2,7	3,6	-26,3	1,7	2,2	-24,1	1,0	1,4	-29,8
Krefeld/Uerdingen	2,5	3,5	-26,8	2,0	2,4	-18,3	0,6	1,1	-45,9
Wesseling	2,5	2,6	-4,5	0,3	0,3	+5,1	2,2	2,3	-5,8
Andernach	2,4	2,8	-12,1	0,7	0,9	-16,4	1,7	1,9	-10,2
Salzgitter	2,3	2,6	-12,5	1,3	1,6	-20,0	1,0	1,0	+1,0
Magdeburg	2,2	2,5	-13,3	0,9	1,3	-26,8	1,2	1,2	+1,4
Düsseldorf	2,0	2,4	-16,5	1,1	1,4	-18,1	0,9	1,1	-14,4
Leverkusen	1,9	2,4	-21,6	1,4	1,8	-19,4	0,4	0,6	-28,3
Regensburg	1,8	2,5	-26,5	1,1	1,6	-29,2	0,7	0,9	-21,9
Orsoy	1,8	2,3	-20,2	1,4	2,0	-29,3	0,4	0,3	+43,3
Dortmund	1,5	2,2	-32,1	1,0	1,3	-26,0	0,5	0,9	-41,3
Hamm	1,4	3,1	-56,7	1,1	2,7	-58,5	0,2	0,5	-46,5
Essen	0,5	1,6	-66,8	0,4	0,7	-46,6	0,1	0,9	-84,4
Sonstige Häfen	95,9	103,8	-7,6	45,5	48,8	-6,8	50,8	54,4	-6,6
Insgesamt ...	236,4	281,3	-16,0	135,5	165,1	-17,9	100,9	116,2	-13,2

8) Im Zusammenhang mit dem Hafen Neuss sei hier ein definitorischer Hinweis zur Darstellung von Hafenangaben in der amtlichen Statistik gegeben. Alle Häfen, die innerhalb einer Gemeinde liegen, werden grundsätzlich zu einem Hafen zusammengefasst und nachgewiesen. Kooperationen, organisatorische oder unternehmerische Zusammenschlüsse von Häfen über Gemeindegrenzen hinaus, wie z. B. zwischen Neuss und Düsseldorf, führen nicht dazu, dass diese Häfen in der amtlichen Statistik als eine Einheit dargestellt werden.

Tabelle 8: Güterbeförderung nach Flaggen

Flagge	Gesamtverkehr		Veränderung 2009 gegenüber 2008		Anteil am Verkehr insgesamt	
	2009	2008			2009	2008
	1 000 t			%		
Niederlande	110 945,8	131 024,1	- 20 078,3	- 15,3	54,4	53,3
Deutschland	67 490,3	81 968,8	- 14 478,5	- 17,7	33,1	33,4
Belgien	13 578,2	17 456,7	- 3 878,5	- 22,2	6,7	7,1
Schweiz	2 950,9	3 387,3	- 436,4	- 12,9	1,4	1,4
Polen	2 722,5	3 648,5	- 926,0	- 25,4	1,3	1,5
Frankreich	1 087,5	1 679,5	- 592,0	- 35,2	0,5	0,7
Luxemburg	1 065,1	981,7	+ 83,4	+ 8,5	0,5	0,4
Tschechische Republik	929,4	1 482,4	- 553,0	- 37,3	0,5	0,6
Österreich	506,2	1 019,8	- 513,6	- 50,4	0,2	0,4
Ungarn	369,2	444,5	- 75,3	- 16,9	0,2	0,2
Übrige Flaggen	2 222,6	2 568,4	- 345,8	- 13,5	1,1	1,0
Insgesamt ...	203 867,7	245 661,7	- 41 794,0	- 17,0	100	100

67,5 Mill. t auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert (siehe Tabelle 8 und Schaubild 5). Gegenüber 2008 war dies ein Rückgang um mehr als 14 Mill. t oder knapp 18%. Diese leicht überdurchschnittliche relative Abnahme führte dazu, dass sich der Anteil der deutschen Schiffe an der Güterbeförderung geringfügig weiter auf 33,1% verringert hat, nachdem er 2008 noch bei 33,4% gelegen hatte (2005 hatte er 34,2%, 1991 sogar noch über 45% betragen). Damit setzte sich der seit Jahren zu beobachtende Trend der abnehmenden Beteiligung deutscher Schiffe am Gütertransport – der nur 2007 unterbrochen war – weiter fort.

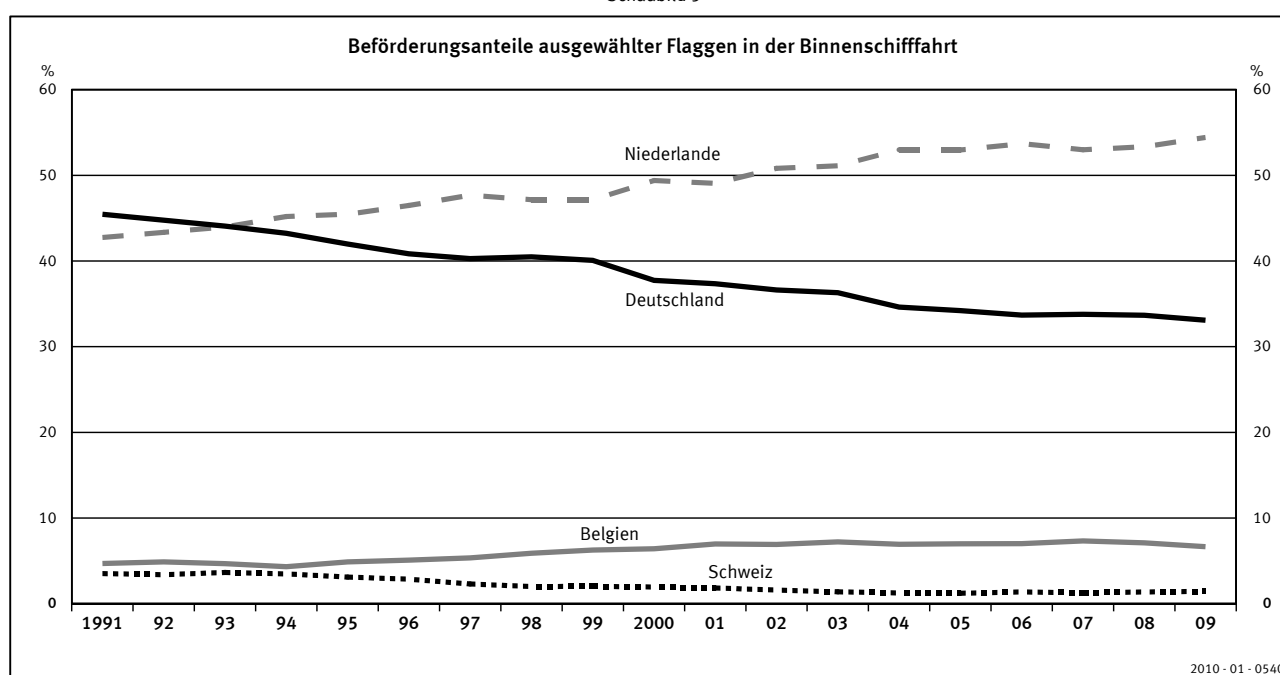
Schiffe unter niederländischer Flagge, die 2002 erstmals über die Hälfte der Transportmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert hatten, konnten ihre Bedeutung noch weiter ausbauen. Ihr Anteil lag 2009 bei 54,4% (2008: 53,3%). Insgesamt wurden im Jahr 2009 etwa 111 Mill. t Güter auf Schiffen unter niederländischer Flagge transportiert, etwa 20 Mill. t weniger als 2008. Dies entspricht einer

im Vergleich zur Gesamtbeförderung nur unterdurchschnittlichen Abnahme um 15,3%.

Auch 2009 war die Flagge von Belgien die zweitwichtigste ausländische Flagge auf deutschen Binnenwasserstraßen. Auf Schiffen unter belgischer Flagge wurden etwa 13,6 Mill. t Güter befördert. Der Anteil von Schiffen unter belgischer Flagge am Gesamtverkehr in der Binnenschifffahrt sank von 7,1% (2008) auf 6,7% (2009).

Getauscht haben die ausländischen Flaggen auf den Plätzen 3 und 4; 2009 lag hier die Schweiz vor Polen. Diese gegenüber 2008 umkehrte Reihenfolge kam dadurch zustande, dass sich die Beförderungsmenge von Schiffen unter schweizerischer Flagge nur um knapp 13%, die von Schiffen unter polnischer Flagge dagegen um über ein Viertel verringert hat. Als einzige der zehn wichtigsten auf deutschen Binnenwasserstraßen vertretenen Flaggen konnte die von Luxemburg ihre Beförderungsmenge erhöhen. Nach Frank-

Schaubild 5



reich liegt das Großherzogtum damit auf Position 6 der ausländischen Flaggen. Von 2008 auf 2009 nahm die Menge von auf Schiffen unter luxemburgischer Flagge transportierten Gütern gegen den Trend um 8,5 % zu.

Insgesamt sind die Fachleute mit konkreten Prognosen für das Gesamtjahr 2010 sehr vorsichtig. Schätzungen reichen von Stagnation bis zu einem kleinen Plus von 2,5 % bis 3 %. [\[1\]](#)

Ausblick auf das Jahr 2010

Für das Jahr 2010 lagen bei Redaktionsschluss Ergebnisse für die Monate Januar und Februar vor. In den ersten zwei Monaten des laufenden Jahres war die Binnenschifffahrt – sowohl was die Transportmenge als auch die Transportleistung betrifft – weiterhin rückläufig, allerdings nur noch um 3,5 bzw. 5,1 %. Während im Januar 2010 beide Werte noch einen Anstieg gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum aufwiesen, sank im Februar die Güterbeförderung um über 10 %, die tonnenkilometrische Leistung sogar um 18 %. Diese Entwicklung ist aber überwiegend auf das eisige Wetter zurückzuführen, das die Sperrung von Wasserstraßen, u. a. von Teilstrecken des Mittellandkanals, mit sich brachte.

Generell wird parallel zur verbesserten allgemeinen Wirtschaftsentwicklung aber auch von einer Erholung der Binnenschifffahrt ausgegangen. So wird in einem Artikel der Verkehrsrundschau 19/2010 unter der Überschrift „Wieder Land in Sicht“ von ersten Anzeichen einer Erholung berichtet: „Nach Aussagen des Bundesverbandes der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) sowie von Partikulieren⁹⁾ sei im weiteren Verlauf des ersten Quartals – nachdem zunächst „nichts zu fahren war, danach die Flüsse vereist waren“ – eine stete Zunahme insbesondere der Trockengutschifffahrt zu beobachten. Besonders günstig verlaufe dabei die Entwicklung beim Frachtgut „Importkohle“, die in Antwerpen oder Rotterdam anlande und auf Weitertransport in deutsche Kraftwerke und in die Stahlindustrie warte. Wachsende Transportmengen seien auch bei anderem Schüttgut wie Sand, Kies und Bausschutt festzustellen. Für die Zukunft rechnet der BDB mit einer besser werdenden Auftragslage, besonders bei Koks, Kohle und Stahl. Einen durchaus positiven Trend macht auch Planco Consulting aus. So seien in Rotterdam die Zahlen der abfließenden Container als sehr erfreulich zu bezeichnen. Auch sei absehbar, dass in der Eisen- und Stahlindustrie der Bedarf von Importkohle zunehmen wird, worauf die starke Bunkerung in Zusatzhallen in den Nordseehäfen hindeute“.

Die Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2009/10¹⁰⁾ erwartet für 2010 in der Binnenschifffahrt ebenfalls eine Zunahme der Transportnachfrage, die aber geringer ausfällt als die beim Straßen- und Eisenbahnverkehr. Als Ursache hierfür werden die unterdurchschnittlich wachsenden Baustofftransporte sowie leicht rückläufige Beförderungen von Mineralölprodukten gesehen, beides Bereiche, die in der Binnenschifffahrt ein hohes Gewicht besitzen. Prognostiziert wird ein Anstieg von 3 % bei der Beförderungsmenge und von gut 2 % bei der Beförderungsleistung.

9) Ein Partikulier ist in der Binnenschifffahrt ein selbstständiger Schiffseigentümer, der auch selbst fährt. Er ist meistens für größere Reedereien als Subunternehmer tätig und besitzt in der Regel nur ein oder zwei Schiffe.

10) INTRAPLAN Consult GmbH: „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2009/10“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, München, Februar 2010.

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2010

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Roderich Egeler
Präsident des Statistischen Bundesamtes
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden
Telefon: +49 (0) 6 11/75 2086

Internet: www.destatis.de

Ihr Kontakt zu uns: www.destatis.de/kontakt

Statistischer Informationsservice

Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05

Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30

Vertriebspartner: HGV Hanseatische Gesellschaft für Verlagsservice mbH
Servicecenter Fachverlage
Postfach 11 64
D-72125 Kusterdingen
Telefon: +49 (0) 70 71/93 53 50
Telefax: +49 (0) 70 71/93 53 35
destatis@s-f-g.com
www.destatis.de/publikationen

Erscheinungsfolge: monatlich