

Dipl.-Ingenieur Horst Winter

Binnenschifffahrt 2010

Nachdem die Menge der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter 2009 – bedingt durch die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise – um 17 % eingebrochen war, erholte sie sich im vergangenen Jahr wieder um 12,6 %. Mit 229,6 Millionen Tonnen Gütern wurden 2010 fast 26 Millionen Tonnen Güter mehr befördert als im Jahr zuvor. Die Gütertransportleistung nahm um über 12,2 % zu. Der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt, der 2009 um knapp 16 % zurückgegangen war, entwickelte sich mit einem Plus von 10,1 % etwas verhaltener als die Beförderung. Wurden 2009 nur 236,4 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, so waren es 2010 wieder 260,3 Millionen Tonnen, knapp 24 Millionen Tonnen mehr. Insgesamt darf die positive Entwicklung des letzten Jahres aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Auswirkungen der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise damit bei weitem noch nicht wieder ausgeglichen sind. So lag die Güterbeförderung im Jahr 2010 immer noch um über 16 Millionen Tonnen beziehungsweise 6,5 % unter der des Jahres 2008, der Umschlag war um etwa 21 Millionen Tonnen oder 7,5 % niedriger.

Differenziert nach Verkehrsrelationen wurden 2010 überall Zuwächse verzeichnet. Am stärksten wuchs sowohl absolut als auch prozentual mit + 19,8 Millionen Tonnen beziehungsweise 23,7 % der Empfang aus dem Ausland. An zweiter Stelle liegt der Durchgangsverkehr, der um 3,1 Millionen Tonnen oder 16,3 % zunahm. Beim grenzüberschreitenden Versand und beim innerdeutschen Verkehr betrug die Zuwächse dagegen nur jeweils etwas über 1 Million Tonnen beziehungsweise 3,1 % und 2,4 %.

Hinsichtlich der beförderten Güter zeigten sich auch 2010 wieder sehr unterschiedliche Entwicklungen. Mit Zunahmen

um über 9 Millionen Tonnen beziehungsweise über 7 Millionen Tonnen liegen Binnenschifftransporte von Erzen und Metallabfällen sowie festen mineralischen Brennstoffen vorn. An chemischen Produkten wurden 3,1 Millionen Tonnen mehr befördert. Die Menge von Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren sowie besonderen Transportgütern erhöhte sich um 2,6 Millionen Tonnen. Gegen den Trend, nämlich rückläufig, entwickelte sich lediglich der Transport von Nahrungs- und Futtermitteln (– 200 000 Tonnen) sowie von Steinen, Erden und Baustoffen (– 400 000 Tonnen).

Ein überdurchschnittliches Wachstum wurde 2010 bei der Beförderung von Containern verzeichnet. Gemessen in TEU (siehe Fußnote 9) nahm der kombinierte Verkehr um 18,4 % zu, die Zahl der Container sogar um 19,9 %. Das Gewicht der in Containern beförderten Ladung erhöhte sich um 18,9 %. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr mit 17,4 Millionen Tonnen Gütern etwa 7,6 % aller auf Binnenschiffen transportierten Güter in Großbehältern befördert.

Duisburg blieb im Jahr 2010 weiterhin der mit Abstand größte deutsche Binnenhafen. Mit einem Güterumschlag von 50,8 Millionen Tonnen (+ 40,9 %) wurde nicht nur das Ergebnis von 2009 um 14,7 Millionen Tonnen übertroffen, sondern auch der Vorkrisenumschlag von 2008 (50,8 Millionen Tonnen) wieder erreicht. Wie schon seit Jahren belegt der Hafen Köln den zweiten Platz (2010: mit 11,9 Millionen Tonnen beziehungsweise + 3,2 %), gefolgt vom drittplatzierten Hamburg. Dort hat der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt – der Seeverkehr, bei dem Hamburg den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt – allerdings erneut stark abgenommen (– 16,6 %), er betrug 2010 9,2 Millionen Tonnen.

Von den im Jahr 2010 insgesamt 229,6 Millionen Tonnen auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Gütern wurden nur 73,3 Millionen Tonnen auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert. Gegenüber 2009 entspricht dies zwar einer Zunahme der Beförderungsmenge um 5,8 Millionen Tonnen, der Anteil der auf Schiffen unter deutscher Flagge beförderten Güter am Gesamtverkehr sank aber weiter auf 31,9%. Im Jahr zuvor waren es noch 33,1%, 2005 sogar noch 34,2% gewesen. Der Anteil von Schiffen unter niederländischer Flagge an der Gesamtbeförderung nahm dagegen weiter zu. Mit einer Beförderungsmenge von 129,6 Millionen Tonnen wurden 56,5% aller Güter von Schiffen unter niederländischer Flagge transportiert.

Die Binnenschifffahrt im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern

Mit einem Plus von 12,6% gegenüber 2009 hat die Binnenschifffahrt – wie auch die anderen Verkehrsträger – im Jahr 2010 zumindest einen Teil des durch die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise bedingten Einbruchs der Beförderungsmenge wieder ausgeglichen. Nach den jetzt vorliegenden Jahresergebnissen erhöhte sich der Güterverkehr aller Verkehrsträger zusammengefasst von 2009 auf 2010 um knapp 120 Millionen Tonnen.¹ Dies entspricht einer Zunahme von etwas mehr als 3%. Damit wurde aber erst etwa ein Viertel des krisenbedingten Rückgangs des Güterverkehrs von etwa 470 Millionen Tonnen, der von 2008 auf 2009 zu verzeichnen war, wettgemacht. Hinsichtlich der Zunahme der transportierten Güter wies 2010 die Eisenbahn mit einem Plus von knapp 44 Millionen Tonnen das größte absolute Wachstum auf, gefolgt vom Straßengüterverkehr (unter Einbeziehung auch der ausländischen Lastkraftwagen) mit 35,6 Millionen Tonnen. An dritter Stelle folgt dann erst die Binnenschifffahrt, die von ihr beförderte Gütermenge hat um 25,7 Millionen Tonnen zugenommen. Auch bei der relativen Veränderung der Beförderungsmenge nimmt die Binnenschifffahrt den dritten Platz ein, übertroffen nur von der mengenmäßig eher unbedeutenden Luftfracht (+ 22,5%) und dem Güterverkehr der Eisenbahn (+ 14%). Der Seeverkehr nahm 2010 gegenüber 2009 hingegen nur um etwas über 5%, der Straßengüterverkehr sogar nur um etwas mehr als 1% und die Beförderung in Rohöl-Rohrleitungen um knapp 0,5% zu.

Beim Ranking innerhalb des Modal Splits² konnte der Straßengüterverkehr trotz eines unterdurchschnittlichen Wachstums seine Position halten. So wurden 2010 mit 3 129 Millionen Tonnen knapp 77% aller Güter innerhalb Deutschlands mit Lastkraftwagen transportiert (2009: 78%). An zweiter Stelle stand mit einer Transportmenge von 356 Millionen Tonnen und einem Anteil von 8,7% die Eisenbahn. Auf dem dritten Platz blieb der Seeverkehr mit einer Beförderungsmenge von etwa 273 Millionen Tonnen (ohne Eigengewichte

der Ladungsträger) beziehungsweise einem Anteil von 6,7%. Erst an vierter Stelle – und gegenüber den anderen Verkehrsträgern 2010 nur wenig an Bedeutung zunehmend – folgt die Binnenschifffahrt. Ihr Anteil am Güterverkehr lag im Jahr 2010 bei 5,6%, 2009 waren es nur 5,2%, fünf Jahre zuvor aber noch 6,4% gewesen. Rohrleitungen und Luftverkehr wiesen mit Beförderungsmengen von 88,8 Millionen Tonnen beziehungsweise 4,2 Millionen Tonnen die geringsten Anteile am Modal Split auf (zusammen 2,3%). Der stetige 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 -umschlagnahmen zu

Nachdem die Menge der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter von 2008 auf 2009 um etwa 17% zurückgegangen war, wurde im Jahr 2010 wieder ein Anstieg der Beförderungsmenge um knapp 13% verzeichnet. Mit 229,6 Millionen Tonnen Gütern wurden 2010 knapp 26 Millionen Tonnen Güter mehr 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 diese sich in der Folgezeit bis 2008 etwas unterhalb der 240-Millionen-Tonnen-Linie mit leichten Ausschlägen nach oben und unten. 2009 erfolgte dann ein starker Einbruch auf knapp 204 Millionen Tonnen, was etwa dem Niveau von 1965/1966 entspricht. Das Maximum der Beförderungsmenge für das frühere Bundesgebiet lag 1974 bei 252,1 Millionen Tonnen. Werden noch die etwa 14,6 Millionen Tonnen berücksichtigt, die in der ehemaligen DDR befördert wurden (Angabe für 1975)³, ergibt sich für das gesamte deutsche Binnenwasserstraßennetz Mitte der 1970er-Jahre ein Gütertransportvolumen von etwa 267 Millionen Tonnen, 37 Millionen Tonnen oder etwa 16% mehr als 2010. Auch verglichen mit 2008, dem letzten Jahr vor der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise, liegt die Güterbeförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen immer noch um 16 Millionen Tonnen beziehungsweise 6,5% niedriger. Die Gütertransportleistung⁴ nahm 2010 um rund 12,2% und damit in etwa genauso stark zu wie die beförderte Gütermenge (siehe Tabelle 1 und Schaubild 2). Der Anstieg um 6,8 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) bedeutet, dass der durchschnittliche Weg, den ein Gut auf Binnenschiffen zurücklegt, mit 271 km fast gleich geblieben ist.

Unterschieden wird in der Binnenschifffahrtsstatistik grundsätzlich zwischen „Güterumschlag“ und „Güterbeförderung“ (= Transportmenge). Der Umschlag stellt dabei eine „raum-(punkt- oder flächen-)bezogene“ Information dar, die

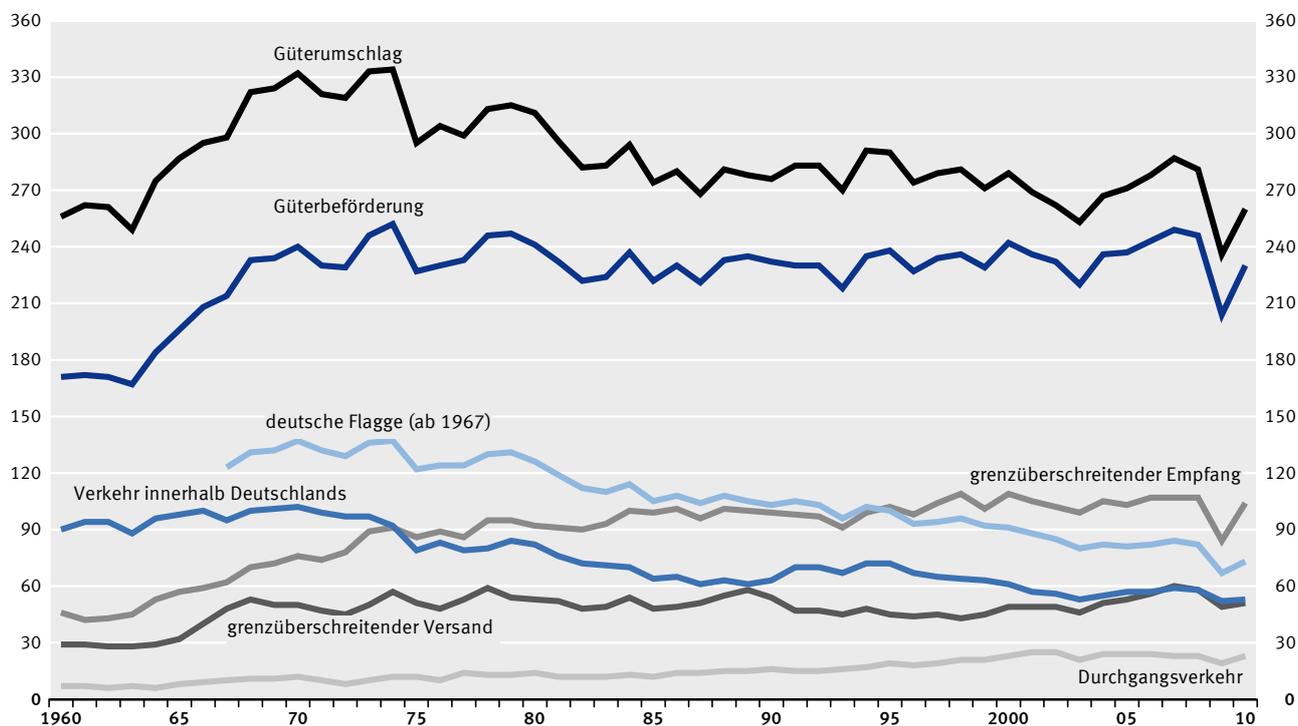
1 Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 1.1 „Verkehr aktuell 05/2011“, zusammenfassende Übersicht. Die folgenden Angaben zum Straßengüterverkehr stammen aus der Pressemitteilung Nr. 034 des Statistischen Bundesamtes vom 26. Januar 2011: „Güterverkehr 2010: Anstieg des Transportaufkommens um 3,1%“ und beziehen alle – auch die ausländischen – Lastkraftwagen ein (www.destatis.de, Themenbereich Verkehr).

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

3 Statistisches Jahrbuch der DDR 1990, Seite 261.

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

Schaubild 1 Güterbeförderung und Güterumschlag der Binnenschifffahrt
Mill. t

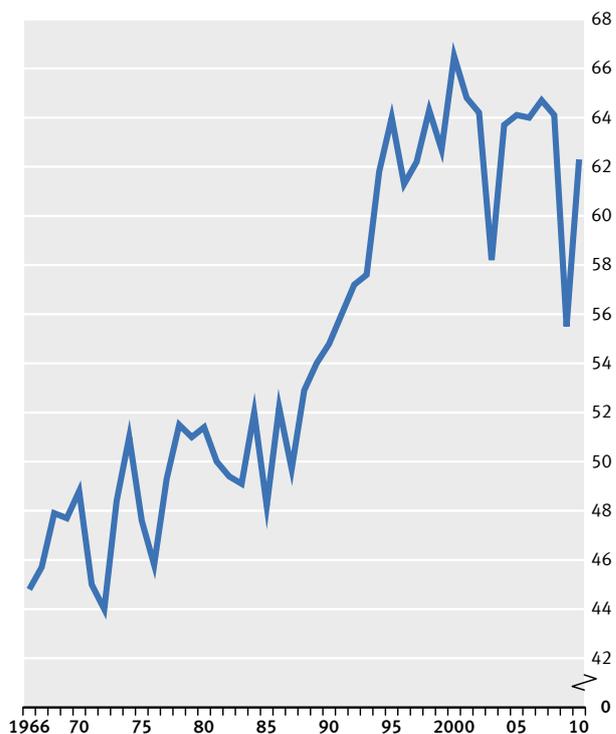


Bis einschließlich 1990: früheres Bundesgebiet; ab 1991: Deutschland.

2011 - 01 - 0470

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 Binnenschiffsverkehre, 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 innerdeutsche 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 6 (Ergebnisse für einzelne Häfen) eine Darstellung nach dem Güterumschlag sinnvoll, da hier ein Raum-(Punkt- oder Flächen-)bezug vorliegt. In den Tabellen 2 bis 5 und 7 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 2010 dargestellt.

Schaubild 2 Transportleistung der Binnenschifffahrt
Mrd. tkm



Bis einschließlich 1990: früheres Bundesgebiet; ab 1991: Deutschland.

2011 - 01 - 0471

Tabelle 1 Entwicklung der Güterbeförderung, des Güterumschlages und der Transportleistung in der Binnenschifffahrt

	Güterbeförderung	Güterumschlag	Transportleistung
	1 000 t		Mill. tkm ¹
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 ...	248 966	286 761	64 711
2008 ...	245 674	281 304	64 057
2009 ...	203 868	236 414	55 497
2010 ...	229 607	260 251	62 278

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. Oktober 1990.

1 Millionen Tonnenkilometer.

Der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt hat sich 2010 mit einer Zunahme von 10 % nicht ganz so gut entwickelt wie die Beförderung. Wurde 2009 ein Güterumschlag von 236,4 Millionen Tonnen verzeichnet, so waren es im Folgejahr 260,3 Millionen Tonnen, knapp 24 Millionen Tonnen mehr (siehe Tabelle 1). Die etwas geringere Zunahmerate ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass zum einen der Transitverkehr, der beim Umschlag nicht berücksichtigt wird (wohl aber bei der Beförderung), überdurchschnittlich um mehr als 16 % angestiegen ist, zum anderen der innerdeutsche Verkehr, der beim Umschlag doppelt gezählt wird, stark unterdurchschnittlich wuchs (siehe Tabelle 2).

Stärkste Zunahme beim grenzüberschreitenden Empfang

Alle vier Verkehrsbeziehungen der Binnenschifffahrt haben sich 2010 positiv entwickelt (siehe Tabelle 2 und Schaubild 1). Am stärksten zugenommen – um knapp 24 % – hat der grenzüberschreitende Empfang, die mit 103,5 Millionen

Tonnen beförderten Gütern weiterhin bedeutendste Relation. Absolut wurden in der Binnenschifffahrt 2010 knapp 19,8 Millionen Tonnen Güter mehr aus dem Ausland empfangen als im Jahr zuvor. Mit 16,3 % ebenfalls stark zugenommen hat – wie im letzten Abschnitt schon erwähnt – der Durchgangsverkehr, wobei in absoluten Mengen der Anstieg hier bei 3,1 Millionen Tonnen lag. Nur verhältnismäßig geringe Zuwachsraten zeigten mit + 3,1 % der grenzüberschreitende Versand, die mit 50,6 Millionen Tonnen beförderten Gütern drittgrößte Verkehrsrelation, und mit einem Plus von 2,4 % der innerdeutsche Verkehr. Diese mengenmäßig zweitwichtigste Relation hatte allerdings 2009 mit einer Abnahme um „nur“ 10 % den geringsten krisenbedingten Beförderungsrückgang gegenüber 2008 zu verzeichnen.

Wechsel der Gütersystematik

Mit Einführung der neuen europäischen Gütersystematik NST-2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, 2007) können seit 2008 (über Rückrechnungen auch für Jahre davor) die Ergebnisse der Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt in entsprechender Gliederung dargestellt werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in der Binnenschifffahrt die Erfassung der Güterart bis Ende 2010 weiterhin gemäß der alten Systematik NST/R⁵ erfolgte. Mithilfe eines Umschlüsselungsverfahrens werden die Gütergruppen der NST/R den entsprechenden Gütergruppen der NST-2007 zugeordnet. Aus diesen Gütergruppen lassen sich die Güterabteilungen zusammenstellen. 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. Seit dem 1. Januar 2011 werden die Güterangaben nur noch nach der NST-2007 erfasst, sodass diese Probleme nicht mehr auftreten werden. Es ist dann allerdings auch nicht mehr möglich, Ergebnisse nach der NST/R darzustellen. 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, im Bereich Klassifikationen → Verkehrsstatistik → Güterverzeichnis für Verkehrsstatistiken)⁶.

Transportmengen nach alter und neuer Gütersystematik

Die von der Binnenschifffahrt beförderten Güter sind in Tabelle 2 und Schaubild 3 nach den zehn Güterabteilungen der NST/R, in Tabelle 3 und Schaubild 4 nach zehn Positionen einer zusammengefassten Gliederung der NST-2007 dargestellt. Steine und Erden (einschließlich Baustoffen)

⁵ Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidiert.

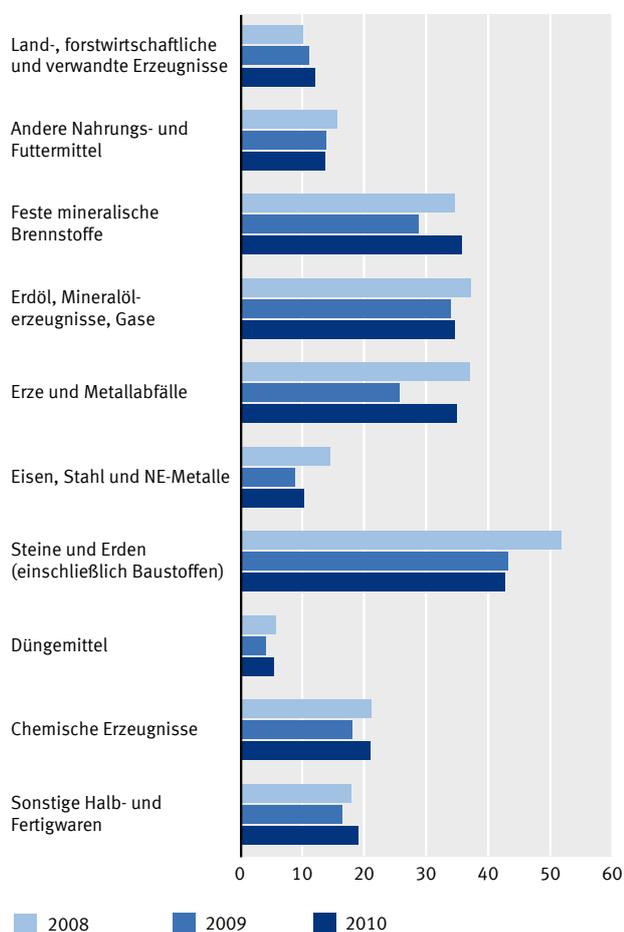
⁶ Die Einführung der neuen Systematik NST-2007 wurde notwendig, da die bestehende NST/R in Teilen veraltet war und die Verordnung (EG) Nr. 451/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Schaffung einer neuen statistischen Güterklassifikation in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen (Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 145, Seite 65) eine Anpassung anderer Güterklassifikationen an die CPA (Classification of products by activity) fordert.

Tabelle 2 Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen der NST/R¹

	Gesamtverkehr			Grenzüberschreitender Empfang			Grenzüberschreitender Versand			Verkehr innerhalb Deutschlands			Durchgangsverkehr		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	12,1	11,1	+ 8,8	2,2	2,1	+ 5,8	3,0	2,6	+ 14,6	2,8	2,7	+ 2,2	4,1	3,7	+ 11,1
Andere Nahrungs- und Futtermittel	13,7	13,9	- 1,5	5,9	6,3	- 7,0	2,7	2,7	- 0,7	4,1	4,2	- 0,2	1,0	0,7	+ 36,8
Feste mineralische Brennstoffe	35,8	28,7	+ 24,7	25,3	20,2	+ 25,4	1,1	1,0	+ 9,4	6,2	5,0	+ 23,1	3,1	2,4	+ 29,1
Erdöl, Mineralölerzeugnisse ...	34,7	33,9	+ 2,2	15,2	13,7	+ 10,5	4,4	4,5	- 0,4	11,0	11,8	- 7,0	4,1	3,9	+ 4,0
Erze und Metallabfälle	34,9	25,7	+ 35,9	27,0	18,4	+ 46,4	2,4	2,3	+ 2,1	3,8	3,8	- 0,8	1,7	1,1	+ 60,3
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug) ...	10,3	8,8	+ 17,1	4,1	3,3	+ 23,3	3,4	3,1	+ 8,4	1,3	1,3	- 0,7	1,6	1,1	+ 43,7
Steine und Erden und Baustoffe	42,8	43,2	- 1,0	7,3	6,1	+ 19,5	17,2	18,6	- 7,6	15,8	15,6	+ 1,4	2,4	2,8	- 14,6
Düngemittel	5,4	4,2	+ 28,4	2,4	2,0	+ 21,9	1,5	1,1	+ 32,1	0,9	0,7	+ 29,7	0,6	0,4	+ 47,4
Chemische Erzeugnisse	21,1	18,0	+ 16,8	8,8	6,8	+ 29,4	6,1	5,6	+ 10,1	5,4	5,1	+ 7,2	0,7	0,6	+ 19,4
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter ...	19,1	16,5	+ 15,9	5,4	4,7	+ 14,0	8,8	7,5	+ 16,9	1,8	1,7	+ 6,2	3,1	2,6	+ 23,0
Insgesamt ...	229,6	203,9	+ 12,6	103,5	83,7	+ 23,7	50,6	49,1	+ 3,1	53,1	51,8	+ 2,4	22,4	19,3	+ 16,3

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

Schaubild 3 Güterbeförderung nach Güterabteilungen der NST/R
Mill. t



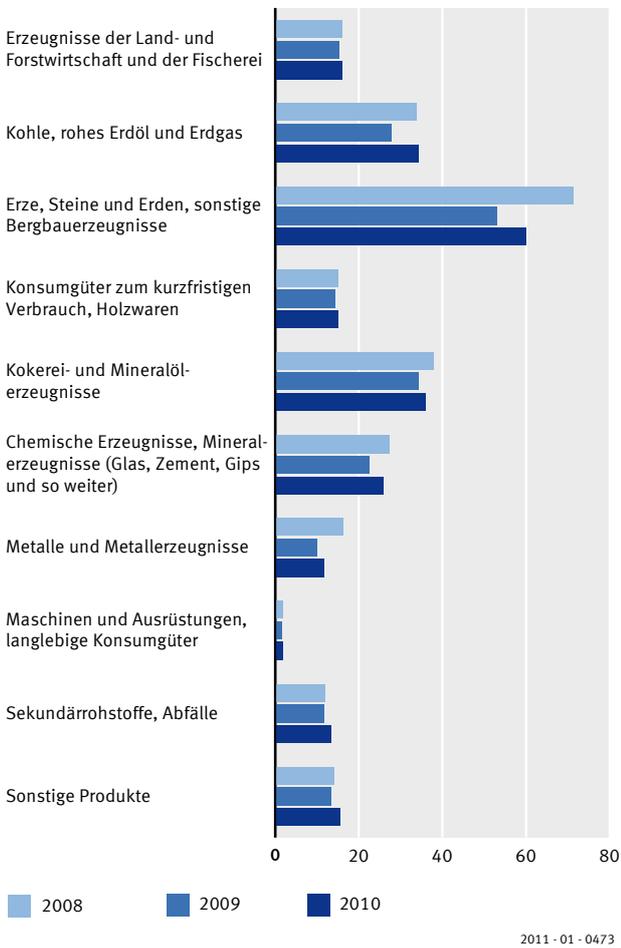
2011 - 01 - 0472

bildeten auch 2010 nach NST/R die mengenmäßig wichtigste Güterabteilung – trotz eines Rückgangs um 400 000 Tonnen –, gefolgt von festen mineralischen Brennstoffen (2009 auf Platz drei) sowie Erzen und Metallabfällen (2009 nur an vierter Stelle). Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase, die 2009 in der Binnenschifffahrt mengenmäßig noch zweitwichtigsten Güter, sind 2010 auf Platz vier zurückgefallen. Ihre Beförderung hat um 800 000 Tonnen zugenommen, wogegen die transportierte Menge von Erzen und Metallabfällen um 9,2 Millionen Tonnen angestiegen ist, die von festen mineralischen Brennstoffen um 7,1 Millionen Tonnen. Insgesamt weisen von den zehn Güterabteilungen der NST/R acht positive Veränderungen der Beförderungsmenge auf, die bis

Tabelle 3 Güterbeförderung nach dem Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST-2007)

	2010	2009	Veränderung	
	Mill. t			%
01 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	16,0	15,4	+ 0,7	+ 4,2
02 Kohle; rohes Erdöl und Erdgas .	34,3	27,7	+ 6,5	+ 23,6
03 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	60,1	53,1	+ 7,0	+ 13,3
04 – 06 Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	15,0	14,4	+ 0,6	+ 4,2
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	35,9	34,3	+ 1,6	+ 4,6
08 – 09 Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips und so weiter)	25,9	22,5	+ 3,4	+ 15,1
10 Metalle und Metallerzeugnisse	11,7	10,1	+ 1,6	+ 15,8
11 – 13 Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter ...	1,7	1,5	+ 0,2	+ 9,9
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	13,4	11,6	+ 1,8	+ 15,5
15 – 20 Sonstige Produkte	15,6	13,3	+ 2,4	+ 17,9
Insgesamt ...	229,6	203,9	+ 25,7	+ 12,6

Schaubild 4 Güterbeförderung nach Güterabteilungen der NST-2007
Mill. t



zu einem Plus von knapp 36% reichen (Erze und Metallabfälle), nur zwei zeigen geringe Rückgänge von 1,5% beziehungsweise 1% (andere Nahrungs- und Futtermittel, Steine und Erden).

Gegliedert nach zehn zusammengefassten Positionen der NST-2007 ergaben sich für alle Güterabteilungen Zuwächse gegenüber 2009. Mit 7 Millionen Tonnen absolut am stärksten gewachsen ist die transportierte Menge von Erzen, Steinen und Erden sowie sonstigen Bergbauerzeugnissen, womit diese Güterabteilung auch mengenmäßig an der Spitze steht. Bezogen auf den absoluten Zuwachs zwischen 2009 und 2010 folgen Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit einem Plus von 6,5 Millionen Tonnen sowie chemische und Mineralerzeugnisse mit + 3,4 Millionen Tonnen.

Die in den Auswertungen nach beiden Gütersystematiken festzustellenden starken Zunahmen der beförderten Mengen an Erzen, Metallabfällen und festen mineralischen Brennstoffen – alles klassische Massengüter der Binnenschifffahrt – dürften sich überwiegend durch die sehr rasche Erholung der Montanindustrie erklären lassen, wie sie seit Anfang 2010 im bis jetzt andauernden Wirtschaftsaufschwung zu beobachten ist.

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 Gütergruppen zu den Ladungsarten war dabei nicht für jede Gütergruppe trennscharf. Beim absoluten Niveau der vier Ladungsarten „flüssiges Massengut“, „trockenes Massengut“, „Stückgut“ und „sonstige Ladungsträger“ muss daher bis einschließlich 2008 von Unsicherheiten ausgegangen werden, während die aufgezeigten Entwicklungen jedoch verhältnismäßig genau sein dürften. Ab 2009 wird die Ladungsart für jedes ein- beziehungsweise ausgeladene Gut separat erhoben. Bei Gütergruppen, die in unterschiedlicher Erscheinungsform auftreten können und die bisher nur nach ihrer überwiegenden Ausprägung ausgewiesen wurden, ist jetzt eine genaue Zuordnung möglich. Größere Verschiebungen ergeben sich dabei insbesondere zwischen „Stückgut“ und „sonstigen Ladungsarten“. Bis 2008 spielten letztgenannte keine große Rolle, da lediglich NST/R-Gütergruppen, die keiner der anderen Ladungsarten zuzuordnen waren, hier hineinfielen. Seit 2009 müssen die Auskunftspflichtigen eine konkrete Ladungsart angeben; seitdem werden viele bisher überwiegend dem Stückgut zugeordnete Güter unter den sonstigen Ladungsarten (die unter anderem Straßenfahrzeugen, Anhänger, Wechselbrücken und Wechselbehälter⁷ beinhalten) erfasst.

Eine weitere Änderung ab 2009 – neben der separaten Erfassung der Ladungsart – besteht bei der statistischen Zuordnung der Eigengewichte der Ladungsträger (Container). Bis 2008 wurden die Eigengewichte der Ladungsträger generell zur Gütergruppe 999 der NST/R (besondere Transportgüter) gezählt, die ihrerseits wiederum dem Stückgut zugeordnet wurde. Seit 2009 werden die Eigengewichte grundsätzlich den Gütergruppen zugeordnet, die im jeweiligen Ladungsträger befördert werden. Es erfolgt damit eine Anpassung an die entsprechenden Vorgehensweisen im Eisenbahn- und Straßengüterverkehr.⁸

Unabhängig von den genannten Änderungen dominierte in der Binnenschifffahrt auch im Jahr 2010 mit einer Transportmenge von über 137 Millionen Tonnen das trockene Massengut (siehe Tabelle 4 und Schaubild 5). Hierbei handelt es sich um Güter, die in großen Mengen ohne Verpackung transportiert werden, wie zum Beispiel Kohle, Erze oder Getreide. Gegenüber 2009 ist die Menge des trockenen Massengutes im Jahr 2010 zwar um knapp 15% angestiegen, verglichen mit 2008 lag sie aber immer noch fast 16 Millionen Tonnen beziehungsweise 10% niedriger. Der Anteil des trockenen Massenguts betrug im Jahr 2010 knapp 60%, 2008 waren es noch etwas mehr als 62% gewesen.

⁷ Wechselbrücken und Wechselbehälter sind austauschbare Ladungsträger, die sich – ähnlich wie ein ISO-Container – vom Trägerfahrzeug (in der Regel Lastkraftwagen) trennen lassen.

⁸ Beispiel: Ein Zwanzig-Fuß-Container mit 3 Tonnen Weizen führte bis 2008 zu 2,3 Tonnen der Gütergruppe 999 (Eigengewicht des Containers 2,3 Tonnen) und zu 3 Tonnen der Gütergruppe 011 (Weizen). Bezogen auf die Ladungsart entsprach dies 2,3 Tonnen Stückgut und 3 Tonnen trockenem Massengut. Ab 2009 werden für diesen Container 5,3 Tonnen der Gütergruppe 011 und dementsprechend 5,3 Tonnen trockenes Massengut verbucht.

Tabelle 4 Güterbeförderung nach Erscheinungsformen der Güter

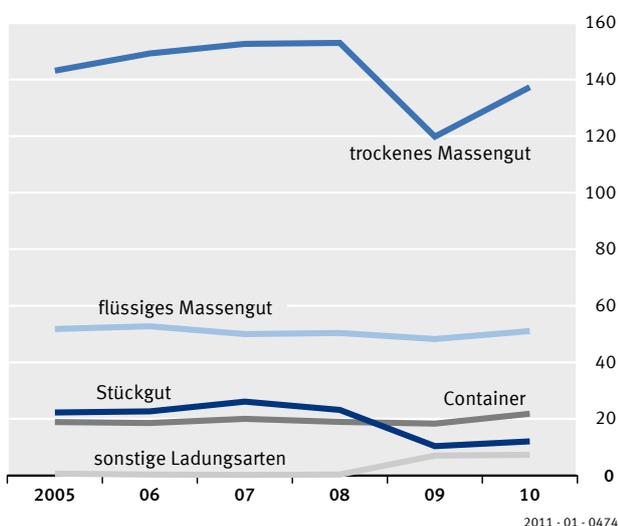
1 000 t

	Insgesamt	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Stückgut	Container ¹	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	203 867,7	48 233,3	119 803,1	10 391,0	18 339,1	7 045,6
2010	229 607,4	51 049,9	137 325,9	12 054,8	21 810,4	7 301,8

¹ Einschließlich Eigengewichten der Container.

Schaubild 5 Güterbeförderung nach Erscheinungsform der Güter

Mill. t



Die zweitwichtigste Ladungsart in der Binnenschifffahrt bildet das flüssige Massengut. Mit 51 Millionen Tonnen wurden hiervon im vergangenen Jahr knapp 3 Millionen Tonnen oder fast 6 % mehr transportiert als 2009. Die Menge des beförderten flüssigen Massengutes lag – anders als die des trockenen Massengutes – sogar wieder über dem Wert von 2008, womit der krisenbedingte Einbruch des Vorjahres mehr als ausgeglichen worden ist. Der Anteil des flüssigen Massenguts an allen mit Binnenschiffen beförderten Gütern beträgt jetzt etwas über 22 %. 2009 waren es knapp 24 %, 2008 vor der Krise 20,5 %.

Bei der Entwicklung der Menge des nicht in Containern beförderten Stückguts ist ab 2009 die bereits beschriebene Verschiebung eines Teils der beförderten Menge zu den sonstigen Ladungsarten zu berücksichtigen. Insofern ist die in Tabelle 4 dargestellte Mengenentwicklung zwischen 2008 und 2009, bei der sich die Stückgutbeförderung mehr als halbierte, überzeichnet. Würden die etwa 7 Millionen Tonnen, die seit 2009 den sonstigen Ladungsarten zugerechnet werden, weiterhin – wie bis 2008 – zum Stückgut gezählt, läge der krisenbedingte Einbruch von 2009 nur bei etwa 6 Millionen Tonnen beziehungsweise einem Viertel. Etwa 2 Millionen Tonnen dieses Rückgangs sind 2010 ausgeglichen worden, sodass das Stückgut – immer unter Einbeziehung der jetzt unter den sonstigen Ladungsarten

verbuchten 7 Millionen Tonnen – mit etwa 19,1 Millionen Tonnen noch etwa 4 Millionen Tonnen oder 18 % unter dem Vorkrisenwert von 2008 liegt.

Die Verlagerung bestimmter Güter vom Stückgut auf sonstige Ladungsarten hat dazu geführt, dass seit 2009 Container den dritten Platz der Ladungsarten einnehmen und das Stückgut auf Rang vier zurückgefallen ist. Die wachsende Bedeutung der in Containern beförderten Güter in der Binnenschifffahrt wird auch darin deutlich, dass bei dieser Ladungsart der Rückgang der Beförderungsmenge 2009 sehr gering war (nur etwas über – 3 %) und 2010 mit 21,8 Millionen Tonnen nicht nur der Wert von 2008 übertroffen wurde, sondern ein Allzeithoch für die Binnenschifffahrt erreicht worden ist. In keinem anderen Jahr zuvor sind jemals so viele Güter in Binnenschiffscontainern befördert worden. Der Anteil der Güter in Containern an allen in der Binnenschifffahrt beförderten Gütern liegt jetzt bei 9,5 %, 2009 waren es 9 %, 2005 knapp 8 %. Trotz dieser Zunahme ist die Bedeutung von Containertransporten in der Binnenschifffahrt aber immer noch erheblich geringer als zum Beispiel im Seeverkehr. Dort lag der Anteil des kombinierten Verkehrs 2010 bei knapp 39 %, unter Einbeziehung der Eigengewichte der Container – wie in der Binnenschifffahrt üblich – sogar bei knapp der Hälfte.

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.

TEU⁹ nehmen um über 18 % zu

Statistische Angaben zu Containerverkehren lassen sich grundsätzlich nach drei Merkmalen differenzieren: nach der Zahl der Container, nach den TEU und nach dem Gewicht der in Containern transportierten Ladung. 2010 zeigten sich bei allen diesen Merkmalen Anstiege (siehe Tabelle 5). So nahm die in Containern beförderte Gütermenge (ohne Eigengewichte der Ladungsträger) um knapp 19 % zu. Die Zahl der Container, die 2009 bei 1,23 Millionen gelegen hatte, erhöhte sich im vergangenen Jahr um fast ein Fünftel

⁹ 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.

Tabelle 5 Containerverkehr der Binnenschifffahrt

Verkehrsbeziehung	Einheit	2010	2009	Veränderung in %
Verkehr innerhalb				
Deutschlands	1 000 TEU	224	193	+ 15,6
beladen	1 000 TEU	156	133	+ 17,3
leer	1 000 TEU	68	61	+ 11,8
Zahl der Container	Anzahl	151 832	130 567	+ 16,3
darunter beladene				
Container	Anzahl	101 693	87 272	+ 16,5
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	1 526	1 473	+ 3,6
Ladung je beladenen				
Container	t	15,01	16,88	- 11,1
Grenzüberschreitender				
Empfang	1 000 TEU	783	665	+ 17,8
beladen	1 000 TEU	523	459	+ 14,0
leer	1 000 TEU	260	206	+ 26,3
Zahl der Container	Anzahl	525 469	439 625	+ 19,5
darunter beladene				
Container	Anzahl	344 103	298 335	+ 15,3
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	4 324	3 603	+ 20,0
Ladung je beladenen				
Container	t	12,57	12,08	+ 4,1
Grenzüberschreitender				
Versand	1 000 TEU	905	771	+ 17,4
beladen	1 000 TEU	783	685	+ 14,3
leer	1 000 TEU	122	85	+ 42,6
Zahl der Container	Anzahl	616 393	514 374	+ 19,8
darunter beladene				
Container	Anzahl	543 613	461 127	+ 17,9
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	9 414	7 828	+ 20,3
Ladung je beladenen				
Container	t	17,32	16,98	+ 2,6
Durchgangsverkehr				
beladen	1 000 TEU	274	217	+ 26,3
leer	1 000 TEU	185	146	+ 26,6
Zahl der Container	Anzahl	179 323	144 458	+ 24,1
darunter beladene				
Container	Anzahl	121 846	97 395	+ 25,1
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	2 158	1 743	+ 23,8
Ladung je beladenen				
Container	t	17,71	17,90	- 1,1
Gesamtverkehr				
beladen	1 000 TEU	2 186	1 846	+ 18,4
leer	1 000 TEU	1 647	1 423	+ 15,8
Zahl der Container	Anzahl	1 473 017	1 229 024	+ 19,9
darunter beladene				
Container	Anzahl	1 111 255	944 129	+ 17,7
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	17 422	14 647	+ 18,9
Ladung je beladenen				
Container	t	15,68	15,51	+ 7,5

1 Ohne Eigengewichte der Container.

auf nunmehr 1,47 Millionen Einheiten. Bei den TEU ist eine Zunahme um 18,4 % auf 2,19 Millionen festzustellen, das waren 340 000 mehr als 2009.

Prozentual stark unterschiedlich entwickelten sich die Transporte beladener und unbeladener Container. Während Erstgenannte – in TEU gerechnet – um knapp 16 % zugenommen haben, stiegen die TEU von Leercontainern um über 27%. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass mehr und mehr Container anderer Verkehrsträger nach ihrer Entladung leer auf Binnenschiffen an ihren Ausgangsort zurückbefördert werden. Der Transport über Binnenwasserstraßen bietet sich hier aufgrund der schon genannten verhältnismäßig geringen Transportkosten und der

großen Beförderungskapazität eines einzelnen Binnenschiffs an.

Bei den Verkehrsrelationen zeigten sich 2010 – wie auch schon 2008 und 2009 – große Unterschiede. So wurden im innerdeutschen Containerverkehr 2010 gut 1,5 Millionen Tonnen und damit nur etwa 53 000 Tonnen mehr befördert als im Jahr zuvor. Beim grenzüberschreitenden Containerversand betrug das Plus dagegen knapp 1,6 Millionen Tonnen, beim Empfang von Containern aus dem Ausland 721 000 Tonnen und beim Transitverkehr 415 000 Tonnen. Die durchschnittliche in einem Großbehälter beförderte Gütermenge lag 2010 bei 15,7 Tonnen, verglichen mit 15,5 Tonnen im Jahr zuvor.

Hafen Duisburg baut seine Spitzenposition aus

Mit einem Güterumschlag von 50,8 Millionen Tonnen hat Duisburg auch im vergangenen Jahr seine überragende Spitzenposition unter den deutschen Binnenhäfen halten beziehungsweise sogar ausbauen können (siehe Tabelle 6)¹⁰. Gegenüber dem krisengebeutelten Vorjahr war hier 2010 eine Zunahme der ein- und ausgeladenen Güter um 14,7 Millionen Tonnen oder knapp 41 % zu verzeichnen, wobei zu beachten ist, dass Duisburg infolge der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise 2009 auch einen überdurchschnittlichen Rückgang des Güterumschlags von nahezu einem Drittel zu erleiden hatte. Mit den jetzt erreichten Umschlagszahlen ist das Niveau von 2008 wieder erreicht und sogar geringfügig übertroffen worden.¹¹

Der weiterhin die zweite Stelle einnehmende Hafen Köln konnte seinen Umschlag um 3,2 % steigern. Das waren 300 000 Tonnen mehr als 2009. Gegen den Trend rückläufig entwickelte sich der drittplatzierte Hafen Hamburg. Dort hat der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt (der Seeverkehr, bei dem Hamburg seit Jahren den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt) 2010 um etwas über 16,6 % abgenommen. Mit einem Güterumschlag von 9,2 Millionen Tonnen lag die Hansestadt jetzt wieder um 2,7 Millionen Tonnen hinter Köln, nachdem sich der Abstand 2009 bis auf 500 000 Tonnen verringert hatte. Die im letzten Jahr in dieser Zeitschrift (siehe Winter, H.: „Binnenschifffahrt 2009“ in WiSta 7/2010, Seite 642 ff., hier: Seite 650) geäußerte Vermutung, dass Hamburg der Domstadt bald den zweiten Platz unter den deutschen Binnenhäfen streitig machen könnte, trifft damit bisher nicht zu.

Nur geringfügig verändert in der Ranking-Liste der deutschen Binnenhäfen haben sich die Positionen vier bis acht. Mit 8 Millionen Tonnen nimmt Ludwigshafen jetzt den vierten Platz ein und hat Mannheim auf Position fünf verwiesen. Ursache ist die stark unterschiedliche Entwicklung in diesen beiden Häfen. So konnte der Hafen Ludwigshafen

10 Ein Vergleich mit den entsprechenden Tabellen in den Beiträgen zur Binnenschifffahrt in dieser Zeitschrift in den vergangenen Jahren ist nur bedingt möglich, da Einzelhäfen jetzt zum Teil anders zugeordnet sind. So wird der Hafen Walsum nunmehr unter Duisburg ausgewiesen, wodurch die Umschlagszahlen Duisburgs für 2009 in dieser Tabelle höher ausfallen als in früheren Veröffentlichungen.

11 Die im Beitrag von Winter, H.: „Binnenschifffahrt 2008“ in WiSta 7/2009, Seite 687 ff., veröffentlichten Ergebnisse wurden nachträglich revidiert.

Tabelle 6 Güterumschlag der 15 größten deutschen Häfen in der Binnenschifffahrt

	Gesamtverkehr			Empfang			Versand		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Duisburg	50,8	36,1	+ 40,9	41,4	28,3	+ 46,3	9,5	7,8	+ 21,3
Köln	11,9	11,6	+3,2	6,1	6,0	+ 1,9	5,9	5,6	+ 4,5
Hamburg	9,2	11,1	- 16,6	4,2	5,7	- 26,2	5,0	5,3	- 6,1
Ludwigshafen	8,0	6,4	+ 23,6	5,4	4,4	+ 24,7	2,5	2,1	+ 21,2
Mannheim	7,6	7,9	- 4,0	5,1	5,3	- 3,4	2,5	2,6	- 5,1
Neuss	7,0	6,1	+ 14,4	4,5	3,7	+ 19,0	2,5	2,4	+ 7,0
Bremen/Bremerhaven ...	5,3	4,6	+ 13,5	4,1	3,5	+ 17,1	1,1	1,1	+ 2,0
Karlsruhe	5,2	5,7	- 7,9	3,4	3,3	+ 3,6	1,8	2,4	- 23,6
Frankfurt am Main	4,0	3,8	+ 5,7	3,2	3,0	+ 4,9	0,8	0,7	+ 8,8
Heilbronn	3,9	3,6	+ 10,4	2,1	1,9	+ 9,5	1,9	1,7	+ 11,3
Gelsenkirchen	3,8	3,4	+ 13,4	1,1	0,9	+ 18,6	2,7	2,4	+ 11,4
Marl	3,8	3,4	+ 10,4	2,7	2,3	+ 19,6	1,1	1,1	- 8,0
Berlin	3,8	3,3	+ 13,5	3,3	3,1	+ 9,0	0,4	0,2	+ 70,9
Mainz	3,4	3,2	+ 8,4	1,7	1,8	- 2,7	1,7	1,4	+ 22,7
Kehl	3,2	3,2	+ 0,7	2,2	2,3	- 4,1	1,0	0,9	+ 12,6
Sonstige Häfen	129,3	123,1	+ 5,0	66,1	60,1	+ 9,9	63,2	63,0	+ 0,3
Insgesamt ...	260,3	236,4	+ 10,1	156,6	135,5	+ 15,6	103,7	100,9	+ 2,7

im Jahr 2010 seinen Güterumschlag gegenüber 2009 um fast ein Viertel erhöhen, wogegen der Hafen Mannheim ein Minus von 4,0% hinnehmen musste. Unverändert auf Platz sechs bleibt der Hafen Neuss¹², der seine Ein- und Ausladungen um 900 000 Tonnen beziehungsweise 14,4% gesteigert hat. Eine Position nach unten gerutscht ist Karlsruhe. Dieser Hafen nimmt jetzt nur noch die achte Stelle ein, er wurde abgelöst von Bremen/Bremerhaven (auch hier – wie bei Hamburg – ohne Berücksichtigung des Seegüterumschlags), die sich auf Position sieben vorschieben konnten. Auch dieser Positionstausch ist auf stark unterschiedliche Entwicklungen im vergangenen Jahr zurückzuführen. Während die Bremischen Häfen eine Zunahme des Güterumschlags um 700 000 Tonnen oder 13,5% verzeichnen konnten, fiel der Güterumschlag in Karlsruhe im Jahr 2010 um 500 000 Tonnen beziehungsweise knapp 8% geringer aus als im Jahr 2009.

Insgesamt weisen von den in Tabelle 6 dargestellten 15 wichtigsten Einzelhäfen zwölf eine positive Entwicklung des Güterumschlags auf, wobei das Plus hier von 0,7% für Kehl bis zu 40,9% für Duisburg reicht. Nur drei Häfen zeigen Umschlagsrückgänge, am stärksten Hamburg mit – wie bereits erwähnt – einem Minus von 16,6%, gefolgt von Karlsruhe (-7,9%) und Mannheim (-4,0%).

Anteil der deutschen Flagge weiter rückläufig

Von den im Jahr 2010 insgesamt knapp 229,6 Millionen Tonnen auf deutschen Wasserstraßen beförderten Gütern wurden nur 73,3 Millionen Tonnen auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert (siehe Tabelle 7 und Schau-

Schaubild 6 Beförderungsanteile ausgewählter Flaggen der Binnenschifffahrt in %

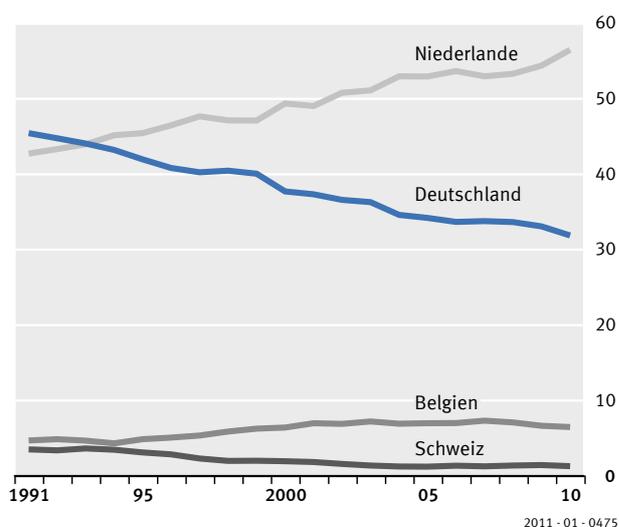


bild 6). Gegenüber 2009 waren dies knapp 5,8 Millionen Tonnen oder etwa 8,6% mehr. Mit dieser Zunahme haben Schiffe unter deutscher Flagge aber nur unterdurchschnittlich an der Erholung der Binnenschifffahrt partizipiert. Ihr Anteil an allen Binnenschiffstransporten, der 2009 bei 33,1% lag, ist 2010 weiter auf nur noch 31,9% gesunken. 2005 hatte er 34,2%, 1991 sogar noch über 45% betragen. Damit setzt sich der seit Jahren zu beobachtende Trend der abnehmenden Beteiligung von Schiffen unter deutscher Flagge am Gütertransport – nur 2007 kurzzeitig unterbrochen – weiter fort.

Schiffe unter niederländischer Flagge, die 2002 erstmals über die Hälfte der Transportmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert hatten, konnten ihre Bedeutung dagegen noch weiter ausbauen. Ihr Anteil am Gesamtverkehr lag 2010 bei 56,5% (2009: 54,4%; 2008: 53,3%). Ins-

¹² 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 zum Beispiel zwischen Neuss und Düsseldorf, führen nicht dazu, dass diese Häfen in der amtlichen Statistik als eine Einheit dargestellt werden.

Tabelle 7 Güterbeförderung nach Flaggen

	Gesamtverkehr		Veränderung		Anteil am Verkehr insgesamt	
	2010	2009			2010	2009
	1 000 t		%			
Niederlande	129 623,6	110 955,8	+ 18 667,8	+ 16,8	56,5	54,4
Deutschland	73 285,5	67 490,3	+ 5 795,2	+ 8,6	31,9	33,1
Belgien	14 872,9	13 578,2	+ 1 294,7	+ 9,5	6,5	6,7
Schweiz	3 045,6	2 950,9	+ 94,7	+ 3,2	1,3	1,4
Polen	2 808,8	2 722,5	+ 86,3	+ 3,2	1,2	1,3
Luxemburg	1 112,7	1 065,1	+ 47,6	+ 4,5	0,5	0,5
Tschechische Republik	1 044,1	929,4	+ 114,7	+ 12,3	0,5	0,5
Frankreich	730,4	1 087,5	- 357,1	- 32,8	0,3	0,5
Ungarn	272,5	369,2	- 96,6	- 26,2	0,1	0,2
Österreich	261,3	506,2	- 244,9	- 48,4	0,1	0,2
Übrige Flaggen	2 550,0	2 212,6	+ 337,3	+ 15,2	1,1	1,1
Insgesamt ...	229 607,4	203 867,7	+ 25 739,7	+ 12,6	100	100

gesamt wurden im vergangenen Jahr 129,6 Millionen Tonnen Güter auf Schiffen unter niederländischer Flagge transportiert, 18,7 Millionen Tonnen beziehungsweise 16,8% mehr als 2009. Der Abstand zwischen der auf niederländischen und der auf deutschen Schiffen transportierten Gütermenge liegt jetzt bei über 56 Millionen Tonnen, das heißt Schiffe unter niederländischer Flagge befördern fast 77% mehr Binnenschiffsgüter als solche unter deutscher Flagge.

Auch 2010 war die Flagge von Belgien die zweitwichtigste ausländische Flagge auf deutschen Binnenwasserstraßen. Auf belgischen Schiffen wurden rund 14,9 Millionen Tonnen Güter befördert. Der Anteil belgischer Schiffe am Gesamtverkehr in der Binnenschifffahrt sank leicht von 6,7% (2009) auf 6,5% (2010).

Unverändert lagen unter den ausländischen Flaggen die Flagge der Schweiz und die von Polen auf den Plätzen drei und vier. Schiffe unter schweizerischer Flagge haben 2010 etwas über 3 Millionen Tonnen Güter über deutschen Binnenwasserstraßen befördert, Schiffe unter polnischer Flagge 2,8 Millionen Tonnen. Der Zuwachs gegenüber 2009 betrug jeweils 3,2%. Von den anderen in Tabelle 7 nachgewiesenen wichtigen Flaggen wiesen nur noch die Flagge von Luxemburg und die der Tschechischen Republik Zuwächse der Güterbeförderung auf. Französische, ungarische und österreichische Schiffe erlitten dagegen Einbußen im zweistelligen Bereich.

Ausblick auf das Jahr 2011

Für das Jahr 2011 lagen bei Redaktionsschluss vorläufige Ergebnisse für Januar und Februar vor. In den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres hat sich die Binnenschifffahrt weiterhin positiv entwickelt. Die beförderte Gütermenge nahm um 9% zu, wobei die tonnenkilometrische Leistung allerdings leicht – um 1,2% – rückläufig war. Zu berücksichtigen ist bei diesen Angaben, dass infolge einer Tankerhavarie der Rhein für etwa vier Wochen für Binnenschiffe vollständig gesperrt war. Im Januar 2011 kam es hauptsächlich aus diesem Grund zu einem leichten Rückgang der Binnenschifftransporte, im Februar – nach Aufhebung der Sperre – zu einem starken Anstieg.

Generell wird parallel zur guten allgemeinen Wirtschaftsentwicklung weiter von einer Erholung der Binnenschifffahrt ausgegangen, deren Einbrüche von 2009 im letzten Jahr noch nicht wieder vollständig ausgeglichen worden sind. So erwartet die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2010/11“¹³ für 2011 in der Binnenschifffahrt eine Zunahme des Transportaufkommens um 2%. In gleicher Größenordnung soll sich auch die Transportleistung (in Tonnenkilometern) entwickeln. Damit würde der Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen allerdings nicht in dem Maße zunehmen wie der Verkehr insgesamt, für den ein Wachstum um 3,1% bei der transportierten Gütermenge und von 4,9% bei den Tonnenkilometern prognostiziert wird. Die unterdurchschnittliche Entwicklung hätte für die Binnenschifffahrt zur Folge, dass sich ihr Anteil am Modal Split weiter verringern würde und auch das Vorkrisen-Niveau von 2008 noch nicht wieder erreicht würde. [uu](#)

13 INTRAPLAN Consult GmbH: „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2010/11“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, München, Februar 2011.

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

www.destatis.de

Schriftleitung

Roderich Egeler, Präsident des Statistischen Bundesamtes

Brigitte Reimann (verantwortlich für den Inhalt)

Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 20 86

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

Abkürzungen

WiSta	=	Wirtschaft und Statistik
MD	=	Monatsdurchschnitt
VjD	=	Vierteljahresdurchschnitt
HjD	=	Halbjahresdurchschnitt
JD	=	Jahresdurchschnitt
D	=	Durchschnitt (bei nicht addierfähigen Größen)
Vj	=	Vierteljahr
Hj	=	Halbjahr
a. n. g.	=	anderweitig nicht genannt
o. a. S.	=	ohne ausgeprägten Schwerpunkt
St	=	Stück
Mill.	=	Million
Mrd.	=	Milliarde

Zeichenerklärung

p	=	vorläufige Zahl
r	=	berichtigte Zahl
s	=	geschätzte Zahl
–	=	nichts vorhanden
0	=	weniger als die Hälfte von 1 in der letzten besetzten Stelle, jedoch mehr als nichts
.	=	Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
...	=	Angabe fällt später an
X	=	Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
I oder —	=	grundsätzliche Änderung innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigt
/	=	keine Angaben, da Zahlenwert nicht sicher genug
()	=	Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert statistisch relativ unsicher ist

Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Runden der Zahlen.