

Dipl.-Ingenieur Horst Winter

Binnenschifffahrt 2011

Nachdem sich die Menge der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter 2010 mit einem Plus von knapp 13 % vom Einbruch infolge der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise etwas erholt hatte, ging im letzten Jahr der Gütertransport der Binnenschifffahrt wieder um 3,3 % zurück. Mit 222,0 Millionen Tonnen Gütern beförderten die Binnenschiffe 2011 gut 7,6 Millionen Tonnen weniger als im Jahr zuvor. Die Gütertransportleistung nahm sogar um fast 12 % ab. Der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt, der 2010 um gut 10 % zugenommen hatte, entwickelte sich mit einem Minus von knapp 1 % nicht ganz so schlecht wie die Beförderung. Wurden 2010 noch 260,3 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, so waren es 2011 nur 258,0 Millionen Tonnen, etwa 2,2 Millionen Tonnen weniger. Ausschlaggebend für die insgesamt negative Entwicklung dürfte allerdings weniger die konjunkturelle Lage gewesen sein, als vielmehr die etwa vierwöchige Sperrung des Rheins infolge einer Schiffshavarie sowie mehrere über das Jahr verteilte extreme Niedrigwasserstände, die die Schifffahrt erheblich beeinträchtigten. So wurden auf dem Rhein 2011 fast 10,4 Millionen Tonnen Güter weniger transportiert als im Jahr 2010, auf den übrigen Wasserstraßen waren es dagegen gut 2,7 Millionen Tonnen mehr.

Differenziert nach Verkehrsrelationen waren 2011 mit Ausnahme des innerdeutschen Verkehrs überall Rückgänge der Güterbeförderung zu verzeichnen. Am stärksten sank in absoluten Werten der Versand ins Ausland, der um gut 3,7 Millionen Tonnen beziehungsweise 7,4 % abnahm. Es folgt mit einem Rückgang von ebenfalls 3,7 Millionen Tonnen der Durchgangsverkehr, wobei hier aufgrund des geringeren Volumens der prozentuale Rückgang der beförderten Menge mit fast 17 % am höchsten war. Knapp 2 Millionen Tonnen

weniger wies der Empfang aus dem Ausland auf. Das Minus für diese Relation beträgt 1,8 %. Als einzige Relation positiv entwickelte sich der Binnenschiffsverkehr zwischen deutschen Häfen. Hier war ein Zuwachs um 1,7 Millionen Tonnen beziehungsweise 3,2 % festzustellen.

Hinsichtlich der beförderten Güter zeigten sich auch 2011 wieder sehr unterschiedliche Entwicklungen. Mit einem Rückgang um 2,9 Millionen Tonnen beziehungsweise 19,0 % hat sich der Transport von Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch und von Holzwaren am schlechtesten entwickelt. Es folgen in absoluten Werten gemessen Sekundärrohstoffe und Abfälle (- 1,6 Millionen Tonnen), Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei (- 1,1 Millionen Tonnen) und Erze, Steine und Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse (- 1,0 Million Tonnen). Jeweils um 200 000 Tonnen zugelegt hat dagegen die Beförderung von Metallen und Metallerzeugnissen sowie die von Maschinen, Ausrüstungen und langlebigen Konsumgütern.

Zugenommen hat 2011 der Transport von Containern. Gemessen in TEU (siehe Fußnote 10) nahm der kombinierte Verkehr leicht um 0,1 % zu. Allerdings beruht diese Zunahme lediglich auf einem Plus bei leeren Großbehältern, deren TEU-Zahl sich um mehr als 28 % erhöhte. Bei beladenen Containern war dagegen ein Rückgang um etwas mehr als 9 % zu verzeichnen, beim Gewicht der in Containern transportierten Güter eine Abnahme um 0,6 %.

Duisburg blieb im Jahr 2011 weiterhin der mit Abstand größte deutsche Binnenhafen. Mit einem Güterumschlag von 52,0 Millionen Tonnen (+ 2,4 %) wurde das Ergebnis von 2010 um 1,2 Millionen Tonnen übertroffen. Wie schon seit Jahren belegte der Hafen Köln den zweiten Platz (2011:

11,1 Millionen Tonnen beziehungsweise -6,7%), gefolgt vom drittplatzierten Hamburg. Dort hat der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt – der Seeverkehr, bei dem Hamburg den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt – anders als 2010 wieder stark zugenommen (+5,4%), im Jahr 2011 belief er sich auf 9,7 Millionen Tonnen.

Schiffe unter deutscher Flagge transportierten im Jahr 2011 nur 69,8 Millionen Tonnen der insgesamt 222,0 Millionen Tonnen Güter, die auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert wurden. Gegenüber 2010 entspricht dies einem Rückgang der Beförderungsmenge um knapp 3,5 Millionen Tonnen (-4,7%). Der Anteil der auf Schiffen unter deutscher Flagge beförderten Güter am Gesamtverkehr sank damit weiter auf 31,5%. Im Jahr zuvor waren es noch 31,9%, 2005 sogar noch 34,2% gewesen. Der Anteil von Schiffen unter niederländischer Flagge an der Gesamtbeförderung nahm anders als in den Jahren zuvor ebenfalls ab. Mit einer Beförderungsmenge von 124,7 Millionen Tonnen wurden 56,2% aller auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter von Schiffen unter niederländischer Flagge transportiert.

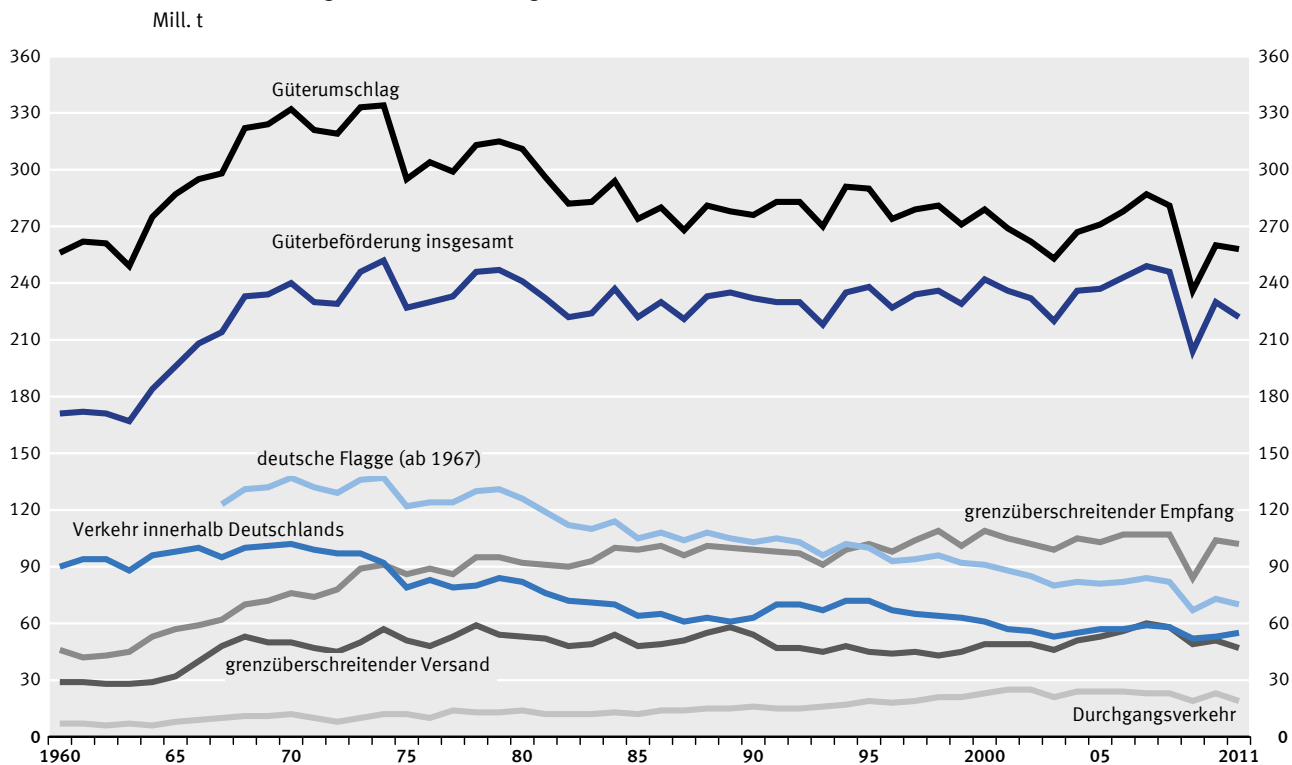
Die Binnenschifffahrt im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern

Mit einem Minus von 3,3% gegenüber 2010 hat die Binnenschifffahrt – im Gegensatz zu den meisten anderen Verkehrsträgern – im Jahr 2011 die Erholung von dem durch die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise bedingten

Einbruch der Beförderungsmenge nicht weiter fortsetzen können. Nach den jetzt vorliegenden Jahresergebnissen erhöhte sich der Güterverkehr aller Verkehrsträger zusammengefasst von 2010 auf 2011 um gut 282 Millionen Tonnen.¹ Dies entspricht einer Zunahme um fast 7%. Damit wurde der krisenbedingte Rückgang des Güterverkehrs von 2008 auf 2009 nahezu wettgemacht. So lag im letzten Jahr die Güterbeförderung nur noch um etwa 2,6% unter dem Vorkrisenstand. Hinsichtlich der Entwicklung der Beförderungsmenge wies 2011 der Straßengüterverkehr (unter Einbeziehung der ausländischen Lastkraftwagen) mit einem Plus von knapp 253 Millionen Tonnen das größte absolute Wachstum auf, gefolgt vom Seeverkehr mit 19,9 Millionen Tonnen. An dritter Stelle folgt knapp dahinter die Eisenbahn, bei der die beförderte Gütermenge um 19,3 Millionen Tonnen zugenommen hat. Ebenfalls zugelegt hat die Güterbeförderung im Luftverkehr, die mengenmäßig aber unbedeutend ist. Rückläufige Beförderungsmengen wiesen nur die Binnenschifffahrt und die Rohrleitungen auf. Die auf Binnenschiffen beförderte Gütermenge verringerte sich 2011 um 7,6 Millionen Tonnen, durch Rohrleitungen wurden knapp 2,3 Millionen Tonnen weniger Rohöl transportiert als im Jahr zuvor. Auch bei der relativen Veränderung der Beförderungsmenge nimmt der Straßengüterverkehr mit einer Zunahme um etwa 8% den ersten Platz ein, gefolgt vom Seeverkehr (+7,3%) und der Luftfracht (+6,9%). Bei der Eisenbahn lag das Plus bei 5,4%. Die Beförderung durch

1 Die folgenden Angaben zum Straßengüterverkehr stammen aus der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr 2011/2012“ (Intraplan) und beziehen alle – auch die ausländischen – Lastkraftwagen ein.

Schaubild 1 Güterbeförderung und Güterumschlag der Binnenschifffahrt



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

2012 - 01 - 0555

Rohrleitungen verringerte sich dagegen um 2,6%, die der Binnenschifffahrt sogar um 3,3%. Damit weist dieser Verkehrsträger die bei weitem schlechteste Entwicklung unter allen Verkehrsträgern auf.

Beim Ranking innerhalb des Modal Splits² konnte der Straßengüterverkehr durch sein überdurchschnittliches Wachstum seine Position ausbauen. So wurden 2011 mit 3 369 Millionen Tonnen etwa 77,5% aller Güter innerhalb Deutschlands mit Lastkraftwagen transportiert. An zweiter Stelle stand mit einer Transportmenge von 375 Millionen Tonnen und einem Anteil von 8,6% die Eisenbahn. Auf dem dritten Platz blieb der Seeverkehr mit einer Beförderungsmenge von 293 Millionen Tonnen (ohne Eigengewichte der Ladungsträger) beziehungsweise einem Anteil von 6,7%. Erst an vierter Stelle – und gegenüber den anderen Verkehrsträgern 2011 weiter an Bedeutung abnehmend – folgt die Binnenschifffahrt. Ihr Anteil am Güterverkehr lag im Jahr 2011 nur noch bei 5,1%. Im Jahr 2010 waren es 5,6%, 2004 sogar noch 6,4% gewesen. Rohrleitungen und Luftverkehr wiesen mit Beförderungsmengen von 86,6 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp 4,5 Millionen Tonnen die geringsten Anteile am Modal Split auf (zusammen 2,1%). Der stetige Bedeutungsverlust, den die Binnenschifffahrt im Laufe der letzten Jahrzehnte erlitten hat, wird bei einem Blick auf die Ergebnisse der 1960er- und 1980er-Jahre deutlich. So lag der Anteil der Binnenschifffahrt an allen Gütertransporten im früheren Bundesgebiet im Jahr 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 2009 auf 2010 um knapp 13% zugenommen hatte, ging sie im Jahr 2011 wieder um 3,3% zurück. Mit 222 Millionen Tonnen Gütern wurden 2011 etwa 7,6 Millionen Tonnen Güter weniger befördert als im Jahr zuvor. Im Schaubild 1 ist die Entwicklung seit den 1960er-Jahren dargestellt – bis einschließlich 1990 für das frühere Bundesgebiet, ab 1991 für Deutschland. 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. Im Jahr 2009 erfolgte dann infolge der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise ein starker Einbruch auf knapp 204 Millionen Tonnen, was etwa dem Niveau von 1965/1966 entspricht. Das Maximum der Beförderungsmenge für das frühere Bundesgebiet wurde 1974 mit 252,1 Millionen Tonnen erreicht. 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, 45 Millionen Tonnen oder gut 20% mehr als 2011.

² Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Der Seeverkehr, der dabei in der Regel unberücksichtigt bleibt, wird hier aus Vergleichszwecken mit einbezogen.

³ Statistisches Jahrbuch der DDR 1990, Seite 261.

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
2011	221 966	258 035	55 027

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.

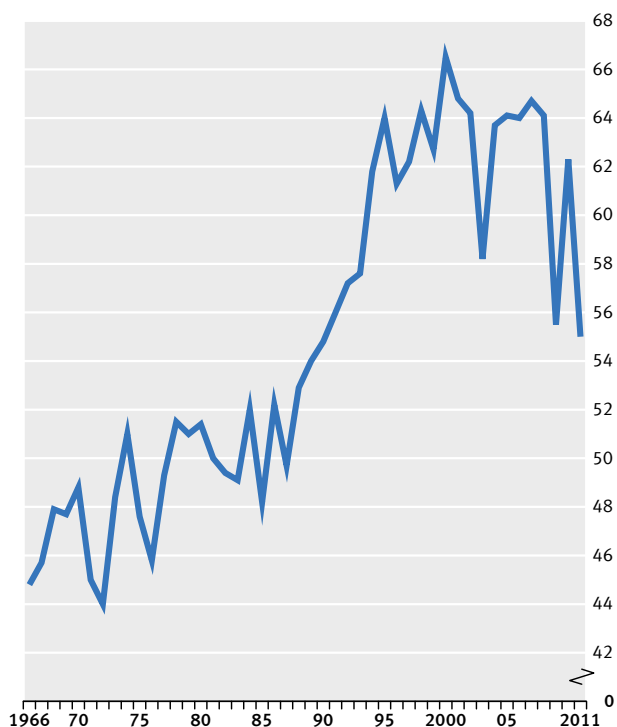
¹ Millionen Tonnenkilometer.

Verglichen mit 2008, dem letzten Jahr vor der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise, lag die Güterbeförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen 2011 um knapp 24 Millionen Tonnen beziehungsweise um fast 10% niedriger. Die Gütertransportleistung⁴ nahm 2011 um fast 12% ab und damit wesentlich stärker als die beförderte Gütermenge (siehe Tabelle 1 und Schaubild 2). Der Rückgang um 7,3 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) bedeutet, dass der durchschnittliche Weg, den ein Gut auf Binnenschiffen zurücklegt, nur noch 248 km beträgt. Im Jahr 2010 waren es noch 271 km.

Ausschlaggebend für die negative Entwicklung der Binnenschifffahrt dürfte allerdings weniger die konjunkturelle Lage gewesen sein, als vielmehr – und darauf weisen auch die Zunahmen bei den meisten anderen Verkehrsträgern hin – zum einen die etwa vierwöchige Sperrung des Rheins infolge

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

Schaubild 2 Transportleistung der Binnenschifffahrt
Mrd. tkm



Bis einschließlich 1990: früheres Bundesgebiet; ab 1991: Deutschland.
2012 - 01 - 0556

einer Schiffshavarie, zum anderen mehrere über das Jahr verteilte extreme Niedrigwasserstände. Sowohl im Frühjahr als auch von November bis Anfang Dezember 2011 war der Pegel des Rheins so niedrig, dass die Schifffahrt auf dieser für den deutschen und europäischen Binnenschiffsverkehr wichtigsten Wasserstraße auf das Stärkste beeinträchtigt wurde. Die eingeschränkte Schifffahrt auf dem Rhein hat vielfach zu vorzeitigen Umladungen auf andere Verkehrsträger geführt, womit sich auch die stark gesunkene mittlere Transportweite erklären lässt.

Die Bedeutung des Rheins für die Binnenschifffahrt in Deutschland und die Folgen der Einschränkungen des Rheinverkehrs werden aus Tabelle 2 deutlich. So sind im Jahr 2011 von den insgesamt beförderten Gütern knapp 186 Millionen Tonnen ausschließlich oder zum Teil auf dem Rhein transportiert worden, fast 126 Millionen Tonnen davon nur auf dieser Wasserstrasse. 83,7% aller Güter haben damit den Rhein berührt. Im Vergleich zu 2010 sind die Rheintransporte um fast 10,4 Millionen Tonnen zurück-

Tabelle 2 Bedeutung des Rheinverkehrs

	2011		2010	
	1 000 t	%	1 000 t	%
Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt insgesamt	221 966	100	229 607	100
auf dem Rhein	185 709	83,7	196 100	85,4
ausschließlich auf dem Rhein	125 918	56,7	129 647	56,5
teilweise auf dem Rhein	59 791	26,9	66 453	28,9
nicht auf dem Rhein	36 256	16,3	33 507	14,6

gegangen, wogegen die Menge der Güter, die keine Berührung mit dieser Wasserstraße hatten, um 2,7 Millionen Tonnen angestiegen ist.

Die Binnenschifffahrtsstatistik unterscheidet 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 havenbezogenen 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 die 15 größten Häfen) eine Darstellung nach dem Güterumschlag sinnvoll, da hier ein Raum-(Punkt- oder Flächen-)bezug vorliegt. In den Tabellen 3 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 2011 dargestellt.

Der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt hat sich 2011 mit einer Abnahme von etwa 1% nicht ganz so negativ entwickelt wie die Beförderung. Wurde 2010 ein Güterumschlag von 260,3 Millionen Tonnen verzeichnet, so waren es im Folgejahr 258,0 Millionen Tonnen, 2,2 Millionen Tonnen weniger (siehe Tabelle 1). Die geringere Abnahmerate ist zum einen darauf zurückzuführen, dass der innerdeutsche Verkehr, der beim Umschlag doppelt berücksichtigt wird (sowohl bei der Einladung als auch der Ausladung), als einzige Verkehrsrelation gewachsen ist, und dass zum anderen der Transitverkehr, der nur bei der Beförderung, nicht aber beim Umschlag berücksichtigt wird, am stärksten zurückgegangen ist (siehe Tabelle 3).

Nur Zunahme beim Verkehr innerhalb Deutschlands

Von allen vier Verkehrsbeziehungen der Binnenschifffahrt wies 2011 nur der innerdeutsche Verkehr einen Zuwachs auf (siehe Tabelle 3 und Schaubild 1). Mit 54,8 Millionen Tonnen wurden 2011 beim Verkehr innerhalb Deutschlands 1,7 Millionen Tonnen beziehungsweise 3,2% mehr

Tabelle 3 Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen¹

	Gesamtverkehr			Grenzüberschreitender Empfang			Grenzüberschreitender Versand			Verkehr innerhalb Deutschlands			Durchgangsverkehr		
	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	14,9	16,0	- 6,8	5,3	4,7	+ 14,0	2,7	3,1	- 14,9	3,9	4,3	- 10,8	3,1	3,9	- 20,9
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas .	33,5	34,3	- 2,3	25,0	24,6	+ 1,7	0,3	0,4	- 28,0	5,9	6,3	- 6,3	2,4	3,1	- 22,9
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	59,1	60,1	- 1,7	30,2	30,6	- 1,6	13,1	14,4	- 8,6	14,4	13,2	+ 9,7	1,4	2,0	- 28,4
Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	12,1	15,0	- 19,0	4,7	5,8	- 19,2	2,8	4,0	- 28,5	3,5	4,0	- 12,2	1,1	1,3	- 10,3
Kokerei- und Mineralölzeugnisse	35,8	35,9	- 0,3	14,2	15,9	- 10,6	5,1	5,0	+ 2,5	12,5	10,9	+ 14,1	4,1	4,1	- 2,0
Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips und so weiter)	25,7	25,9	- 0,9	9,6	9,7	- 0,4	9,0	8,5	+ 4,7	6,1	6,5	- 6,3	1,0	1,2	- 16,9
Metalle und Metallerzeugnisse	11,9	11,7	+ 1,7	5,7	4,6	+ 24,7	3,4	3,6	- 7,5	1,4	1,9	- 24,1	1,4	1,6	- 12,9
Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter ...	1,9	1,7	+ 9,6	0,4	0,5	- 21,5	0,9	0,8	+ 8,9	0,6	0,4	+ 55,0	0,0	0,0	- 67,1
Sekundärrohstoffe, Abfälle ...	11,8	13,4	- 11,5	1,7	2,8	- 37,6	3,2	4,0	- 19,8	5,3	4,4	+ 18,4	1,6	2,1	- 24,2
Sonstige Produkte	15,3	15,6	- 2,4	4,9	4,5	+ 7,7	6,5	6,8	- 4,9	1,3	1,2	+ 7,5	2,6	3,1	- 15,4
Insgesamt ...	222,0	229,6	- 3,3	101,6	103,5	- 1,8	46,9	50,6	- 7,4	54,8	53,1	+ 3,2	18,7	22,4	- 16,6

¹ Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST-2007).

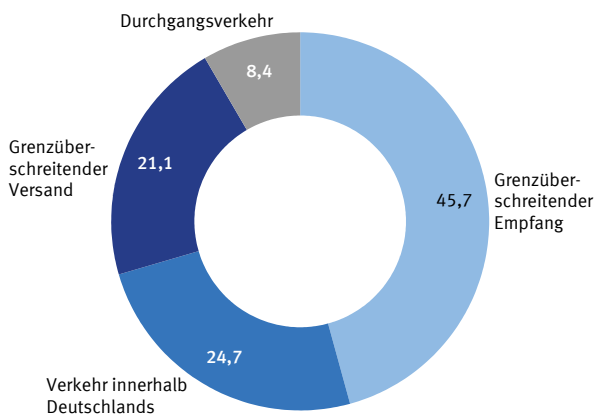
Güter transportiert als im Jahr 2010. Absolut am stärksten abgenommen haben der Durchgangsverkehr und der grenzüberschreitende Versand mit Rückgängen von jeweils 3,7 Millionen Tonnen. Aufgrund seines niedrigeren Gesamtvolumens bedeutet dies für den Transitverkehr einen Rückgang um 16,6%, für den Versand nach ausländischen Häfen ein Minus von 7,4%. Die geringste Abnahme wies der grenzüberschreitende Empfang auf: Hier betrug der Rückgang absolut 1,9 Millionen Tonnen (-1,8%). Der Empfang aus ausländischen Häfen blieb damit auch weiterhin die mengenmäßig bei weitem wichtigste Relation (siehe Schaubild 3). Mit 101,6 Millionen Tonnen entfielen im Jahr 2011 etwa 46 % aller Gütertransporte auf deutschen Binnenwasserstraßen auf diese Verkehrsbeziehung. An zweiter Stelle folgte der Verkehr zwischen ausschließlich deutschen Bin-

nenhäfen (knapp 25%), danach der grenzüberschreitende Versand (21%). Der Anteil des Transitverkehrs belief sich im Jahr 2011 auf 8,4% (18,7 Millionen Tonnen), nach 9,8% im Jahr 2010. Dieser starke Bedeutungsverlust dürfte vor allem durch die bereits genannten massiven Einschränkungen beim Rheinverkehr verursacht worden sein. Hiervon war der Transitverkehr besonders betroffen, da die wichtigsten Transitrouten (von schweizerischen und französischen Rheinhäfen sowie ausländischen Donauhäfen zu den ARA⁵-Häfen und umgekehrt) über diese Wasserstraße führen.

Wechsel der Gütersystematik

Die neue europäische Gütersystematik NST-2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, 2007) wurde 2008 eingeführt. Seitdem können auch die Ergebnisse der Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt nach dieser Systematik dargestellt werden (über Rückrechnungen auch für Jahre davor). Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in der Binnenschifffahrt die Erfassung der Güterart bis Ende 2010 weiterhin gemäß der alten Systematik NST/R⁶ erfolgte. Mithilfe eines Umschlüsselungsverfahrens wurden die Gütergruppen der NST/R den entsprechenden Gütergruppen der NST-2007 zugeordnet. Aus diesen Gütergruppen ließen sich die Güterabteilungen zusammenstellen. Da sich nicht alle Gütergruppen der NST/R eindeutig bestimmten Gütergruppen der NST-2007 zuordnen lassen, wurden 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

Schaubild 3 Anteile der Verkehrsrelationen an der Güterbeförderung insgesamt 2011
in %



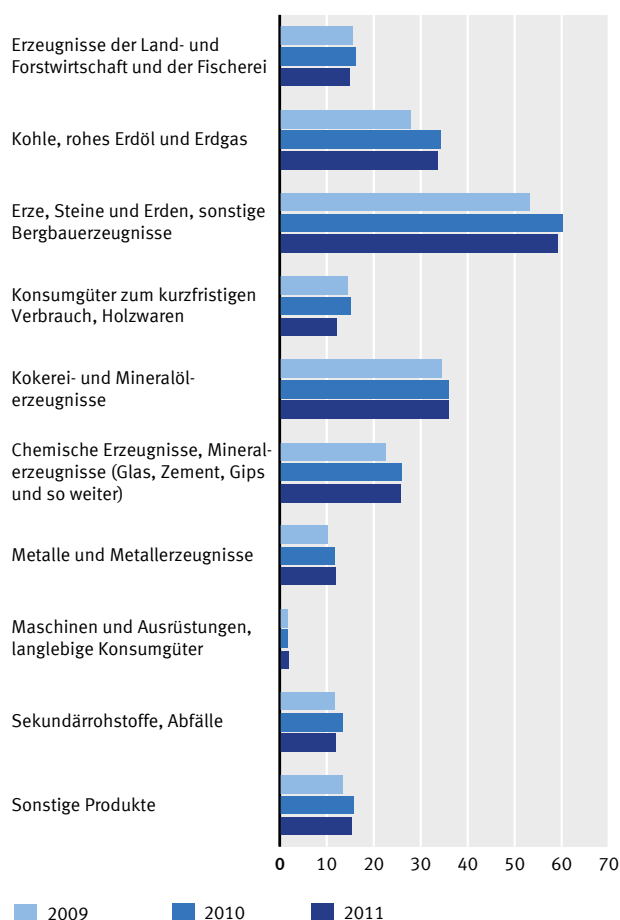
2012 - 01 - 0557

⁵ Sammelbezeichnung für die drei wichtigen Rheinmündungshäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen.

⁶ Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidiert.

Schaubild 4 Güterbeförderung nach zusammengefassten Güterabteilungen der NST-2007

Mill. t



Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik.

2011 - 01 - 0558

nicht mehr auftreten. Es ist seitdem 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 (www.destatis.de) im Bereich Zahlen & Fakten > Wirtschaftsbereiche > Transport & Verkehr > Güterverkehr zur Verfügung steht.⁷

Auch 2011 zeigten sich hinsichtlich der beförderten Güter wieder sehr unterschiedliche Entwicklungen (siehe Tabelle 3 und Schaubild 4). Mit einem Rückgang um 2,9 Millionen Tonnen beziehungsweise 19,0% hat sich der Transport von Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch und von Holzwaren am schlechtesten entwickelt. Es folgen in absoluten Werten gemessen Sekundärrohstoffe und Abfälle (–1,6 Millionen

Tonnen), Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei (–1,1 Millionen Tonnen) und Erze, Steine und Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse (–1,0 Million Tonnen). Jeweils um 200 000 Tonnen zugenommen hat dagegen die Beförderung von Metallen und Metallerzeugnissen sowie von Maschinen, Ausrüstungen und langlebigen Konsumgütern. Für die letztgenannte Gütergruppe ist dies ein Anstieg um immerhin 9,6%. Zudem handelt es sich bei dieser Gütergruppe um diejenige, bei der ein überdurchschnittlich großer Anteil in Containern befördert wird. Der wesentlich geringere Rückgang des Transports von Containergütern im Vergleich zu allen in der Binnenschifffahrt transportierten Gütern (hierauf wird in späteren Kapiteln noch eingegangen) lässt sich aus der positiven Entwicklung der Beförderung von Maschinen und Ausrüstungen sowie langlebigen Konsumgütern zumindest teilweise erklären.

Weiterhin Dominanz des trockenen Massenguts

Außer nach Güterarten differenziert die amtliche Binnenschifffahrtsstatistik die transportierte Tonnage auch nach der Ladungsart beziehungsweise der Erscheinungsform der Güter. Unterschieden wird dabei, ob es sich um flüssige oder trockene Güter handelt, um Stück- oder Massengut und danach, ob das Gut im Container befördert wird oder nicht. Aus der Kombination dieser Ausprägungen haben sich die vier Hauptladungsarten herausgebildet, die für die Binnenschifffahrt von Relevanz sind: flüssiges Massengut, trockenes Massengut, Stückgut und Container sowie als Restposition „sonstige Ladungsarten“ (siehe Tabelle 4 und Schaubild 5).

Tabelle 4 Güterbeförderung nach Erscheinungsform der Güter

Mill. t

	Insgesamt	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Stückgut	Container ¹	Sonstige Ladungsarten
2005	236,7	51,8	143,1	22,3	18,9	0,7
2006	243,5	52,8	149,2	22,6	18,5	0,3
2007	249,0	50,0	152,6	26,1	20,0	0,2
2008	245,7	50,4	152,9	23,2	18,9	0,3
2009	203,9	48,2	119,8	10,4	18,3	7,0
2010	229,6	51,0	137,3	12,1	21,8	7,3
2011	222,0	45,9	132,7	15,5	21,7	6,2

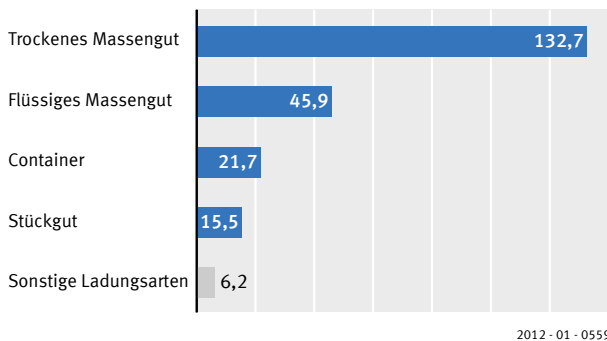
¹ Einschließlich Eigengewichten der Container.

Bis 2008 wurde die Art der Ladung nicht separat statistisch 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 muss daher bis einschließlich 2008 von Unsicherheiten ausgegangen werden, während die aufgezeigten Entwicklungen jedoch verhältnismäßig genau sind. Seit 2009 wird die Ladungsart für jedes ein- beziehungsweise ausgeladene Gut separat erhoben. Bei Gütergruppen, die in unterschiedlicher Erscheinungsform auftreten können

⁷ 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.

Schaubild 5 Güterbeförderung nach Erscheinungsform der Güter 2011

Mill. t



2012 - 01 - 0559

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 die sonstigen Ladungsarten keine große Rolle, da lediglich NST/R-Gütergruppen, die keiner der anderen Ladungsarten zuzuordnen waren, hier hineinfließen. 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 Straßengüterfahrzeuge, Anhänger, Wechselbrücken und Wechselbehälter⁸ umfassen) erfasst.

Eine weitere Änderung ab 2009 – neben der separaten Erfassung der Ladungsart – betrifft die statistische 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 überwiegend befördert werden. Damit erfolgte eine Anpassung an die entsprechenden Vorgehensweisen im Eisenbahn- und Straßengüterverkehr.⁹

Unabhängig von den genannten Änderungen dominierte in der Binnenschifffahrt auch im Jahr 2011 mit einer Transportmenge von 132,7 Millionen Tonnen 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 2010 ist die Menge des trockenen Massengutes im Jahr 2011 um knapp 3,4 % gesunken. Der Vorkrisenwert von 2008 wurde um über 20 Millionen Tonnen beziehungsweise 13 % verfehlt. Der Anteil des trockenen Massenguts an der insgesamt mit Binnenschiffen beförderten Gütermenge betrug im Jahr 2011 knapp 60 %, 2008 waren es noch etwas mehr als 62 % gewesen.

⁸ Wechselbrücken und Wechselbehälter sind austauschbare Ladungsträger, die sich – ähnlich wie ein Container – vom Trägerfahrzeug (in der Regel Lastkraftwagen) trennen lassen.

⁹ 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 entspricht 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 trockenem Massengut verbucht.

Die zweitwichtigste Ladungsart in der Binnenschifffahrt bildet das flüssige Massengut. Mit 45,9 Millionen Tonnen wurden hiervon im Jahr 2011 rund 5,1 Millionen Tonnen oder 10 % weniger transportiert als 2010. Die Menge des beförderten flüssigen Massengutes lag damit im Jahr 2011 – anders als noch im Jahr zuvor, als der krisenbedingte Einbruch von 2008 mehr als ausgeglichen worden war – wieder unter dem Vorkrisenwert. Der Anteil des flüssigen Massenguts an allen mit Binnenschiffen beförderten Gütern betrug 2011 knapp 21 %.

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 6,7 Millionen Tonnen, die 2009 den sonstigen Ladungsarten zugerechnet wurden, weiterhin – wie bis 2008 – zum Stückgut gezählt, läge der krisenbedingte Einbruch von 2009 nur bei 6,1 Millionen Tonnen beziehungsweise gut einem Viertel. Etwa 1,7 Millionen Tonnen dieses Rückgangs sind 2010 ausgeglichen worden, weitere 3,4 Millionen Tonnen 2011, sodass das Stückgut – immer unter Einbeziehung der 2009 unter den sonstigen Ladungsarten verbuchten Menge von 6,7 Millionen Tonnen – mit jetzt etwa 22,2 Millionen Tonnen den Vorkrisenwert von 2008 nur noch um rund 1 Million Tonnen unterschreiten würde. Beim Stückgut handelt es sich um die einzige Ladungsart, die im letzten Jahr einen Zuwachs verzeichnen konnte. Mit fast 15,5 Millionen Tonnen wurde 2011 der Vorjahreswert um mehr als 28 % überschritten. Der Anteil des Stückgutes an allen mit Binnenschiffen beförderten Gütern, der 2010 bei 5,3 % lag, ist 2011 auf 7,0 % angestiegen.

Die Verlagerung bestimmter Güter vom Stückgut zu den sonstigen 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 daran deutlich, dass bei dieser Ladungsart der krisenbedingte Rückgang der Beförderungsmenge im Jahr 2009 sehr gering war (nur etwas über 3 %) und 2011 mit 21,8 Millionen Tonnen nicht nur der Wert von 2008 – wie schon 2010 – wieder übertroffen wurde, sondern auch gegenüber 2010 nur ein sehr geringer Rückgang um knapp 50 000 Tonnen beziehungsweise 0,2 % zu verzeichnen war. Die im Jahr 2010 verzeichnete bisher höchste Beförderungsmenge für Container in der Binnenschifffahrt wurde also 2011 nur geringfügig unterschritten. Der Anteil der Güter in Containern an allen in der Binnenschifffahrt beförderten Gütern ist 2011 sogar auf 9,8 % angestiegen. Im Jahr 2010 waren es 9,5 %, 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 2011 bei knapp 43 %, unter Einbeziehung der Eigengewichte der Container – wie in der Binnenschifffahrt üblich – sogar bei über 60 %.

Generell wird bei dieser Verteilung sichtbar, in welchen Bereichen immer noch die eigentliche Stärke der Binnen-

Tabelle 5 Containerverkehr der Binnenschifffahrt

Verkehrsbeziehung	Einheit	2009	2010	2011	2010 gegenüber 2009	2011 gegenüber 2010
					Veränderung in %	
Verkehr innerhalb Deutschlands	1 000 TEU	193	224	262	+ 15,6	+ 17,0
beladen	1 000 TEU	133	156	157	+ 17,3	+ 0,6
leer	1 000 TEU	61	68	105	+ 11,8	+ 54,4
Zahl der Container	1 000	131	152	176	+ 16,3	+ 15,9
darunter beladene Container	1 000	87	102	105	+ 16,5	+ 3,1
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	1 473	1 526	1 713	+ 3,6	+ 12,3
Ladung je beladenen Container	t	16,88	15,01	16,33	- 11,1	+ 8,8
Grenzüberschreitender Empfang	1 000 TEU	665	783	839	+ 17,8	+ 7,2
beladen	1 000 TEU	459	523	472	+ 14,0	- 9,8
leer	1 000 TEU	206	260	245	+ 26,3	- 5,8
Zahl der Container	1 000	440	525	558	+ 19,5	+ 6,3
darunter beladene Container	1 000	298	344	313	+ 15,3	- 9,0
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	3 603	4 324	5 294	+ 20,0	+ 22,4
Ladung je beladenen Container	t	12,08	12,57	16,91	+ 4,1	+ 34,5
Grenzüberschreitender Versand	1 000 TEU	771	905	858	+ 17,4	- 5,2
beladen	1 000 TEU	685	783	716	+ 14,3	- 8,6
leer	1 000 TEU	85	122	141	+ 42,6	+ 15,6
Zahl der Container	1 000	514	616	570	+ 19,8	- 7,5
darunter beladene Container	1 000	461	544	482	+ 17,9	- 11,3
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	7 828	9 414	8 504	+ 20,3	- 9,7
Ladung je beladenen Container	t	16,98	17,32	17,63	+ 2,6	+ 1,8
Durchgangsverkehr	1 000 TEU	217	274	230	+ 26,3	- 16,1
beladen	1 000 TEU	146	185	152	+ 26,6	- 17,8
leer	1 000 TEU	71	89	78	+ 25,7	- 12,4
Zahl der Container	1 000	144	179	151	+ 24,1	- 15,6
darunter beladene Container	1 000	97	122	101	+ 25,1	- 17,3
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	1 743	2 158	1 814	+ 23,8	- 15,9
Ladung je beladenen Container	t	17,90	17,71	17,99	- 1,1	+ 1,6
Gesamtverkehr	1 000 TEU	1 846	2 186	2 189	+ 18,4	+ 0,1
beladen	1 000 TEU	1 423	1 647	1 498	+ 15,8	- 9,1
leer	1 000 TEU	423	539	691	+ 27,4	+ 28,2
Zahl der Container	1 000	1 229	1 473	1 456	+ 19,9	- 1,2
darunter beladene Container	1 000	944	1 111	1 001	+ 17,7	- 9,9
Gewicht der Ladung ¹	1 000 t	14 647	17 422	17 325	+ 18,9	- 0,6
Ladung je beladenen Container	t	15,51	15,68	17,31	+ 7,5	+ 10,4

1 Ohne Eigengewichte der Container.

schifffahrt 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.

Containerverkehr nahm leicht zu

Statistische Angaben zu Containerverkehren lassen sich grundsätzlich nach drei Merkmalen differenzieren: nach der Zahl der Container, nach den TEU¹⁰ und nach dem Gewicht der in Containern transportierten Ladung. Im Jahr 2011 zeigten diese Merkmale unterschiedliche Entwicklungen (siehe Tabelle 5). So nahm die in Containern beförderte Gütermenge (ohne Eigengewichte der Ladungsträger) um knapp 0,6% ab. Die Zahl der Container, die 2010 bei 1,47 Millionen gelegen hatte, verringerte sich im Jahr 2011 leicht auf nunmehr 1,46 Millionen Einheiten. Bei den TEU ist dagegen eine Zunahme auf 2,19 Millionen festzustellen, das waren 3 000 TEU mehr als 2010. Zurückzuführen ist dies auf die

Beförderung von mehr 40-Fuß-Containern (2 TEU), wogegen die Zahl der 20- und 30-Fuß-Container (1 TEU beziehungsweise 1,5 TEU) abgenommen hat.

Prozentual stark unterschiedlich entwickelten sich im Jahr 2011 erneut – wie auch schon 2010 – die Transporte beladener und unbeladener Container. Während – in TEU gerechnet – gut 9% weniger beladene Container transportiert wurden, stiegen die TEU von Leercontainern um über 28%. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass mehr und mehr Container, die beladen durch andere Verkehrsträger transportiert wurden, 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. Die verhältnismäßig geringe Transportgeschwindigkeit spielt für Leercontainer dagegen in der Regel keine Rolle.

Auch bei den Verkehrsrelationen zeigten sich 2011 – wie schon in den Jahren 2008 bis 2010 – große Unterschiede. So wurden im innerdeutschen Containerverkehr 2011 gut 1,7

¹⁰ 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 6 Güterumschlag der 15 größten deutschen Häfen in der Binnenschifffahrt

	Gesamtverkehr			Empfang			Versand		
	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Duisburg	52,0	50,8	+ 2,3	42,5	41,4	+ 2,8	9,5	9,5	+ 0,1
Köln	11,1	11,9	- 7,1	5,4	6,1	- 11,8	5,7	5,9	+ 0,1
Hamburg	9,7	9,2	+ 5,3	4,2	4,2	- 0,7	5,5	5,0	+ 10,4
Ludwigshafen	7,1	8,0	- 10,4	4,9	5,4	- 10,7	2,3	2,5	- 9,7
Neuss	7,1	7,0	+ 1,2	4,7	4,5	+ 5,3	2,4	2,5	- 5,9
Mannheim	6,6	7,6	- 13,3	4,5	5,1	- 11,5	2,0	2,5	- 17,1
Bremen/Bremerhaven ...	5,7	5,3	+ 8,2	4,4	4,1	+ 6,0	1,3	1,1	+ 16,2
Karlsruhe	5,5	5,2	+ 5,3	2,8	3,4	- 18,2	2,7	1,8	+ 48,9
Marl	3,9	3,8	- 5,4	2,8	2,7	- 7,6	1,1	1,1	+ 0,8
Berlin	3,7	3,8	- 1,6	3,3	3,3	- 0,3	0,4	0,4	- 12,4
Heilbronn	3,6	3,9	- 10,0	1,8	2,1	- 10,2	1,7	1,9	- 9,8
Gelsenkirchen	3,5	3,8	- 8,9	1,1	1,1	+ 1,4	2,3	2,7	- 13,1
Kehl	3,4	3,2	+ 6,6	2,4	2,2	+ 9,3	1,1	1,0	+ 0,9
Frankfurt am Main	3,4	4,0	- 15,2	2,7	3,2	- 15,9	0,7	0,8	- 12,3
Krefeld-Uerdingen	3,1	3,2	- 2,0	2,5	2,6	- 2,0	0,6	0,6	- 2,3
Sonstige Häfen	128,7	129,3	- 0,4	66,4	66,1	+ 0,5	62,3	63,2	- 3,1
Insgesamt ...	258,0	260,3	- 0,9	156,4	156,6	- 0,1	101,6	103,7	- 1,9

Millionen Tonnen und damit knapp 190 000 Tonnen mehr befördert als im Jahr zuvor. Beim grenzüberschreitenden Containerempfang betrug das Plus sogar 970 000 Tonnen. Anders entwickelten sich dagegen der Containerversand ins Ausland und der Durchgangsverkehr: Die mit Containern ins Ausland transportierte Gütermenge verringerte sich um 910 000 Tonnen, im Durchgangsverkehr mit Containern nahm die Ladung um etwa 340 000 Tonnen ab.

Die durchschnittliche in einem Großbehälter beförderte Gütermenge, die 2010 bei 15,7 Tonnen lag, erhöhte sich auf 17,3 Tonnen. Dies bedeutet, dass die Container 2011 entweder besser ausgelastet (gefüllt) waren, die in ihnen transportierten Güter durchschnittlich schwerer waren oder dass mehr große Container (40 Fuß und mehr) befördert wurden. Wie bereits beschrieben wurden im Jahr 2011 mehr große Container befördert, detaillierte Aussagen zur Befüllung und zum Gewicht einzelner Güter sind im Rahmen der amtlichen Statistik nicht möglich.

Hafen Duisburg baut seine Spitzenposition weiter aus

Mit einem Güterumschlag von 52,0 Millionen Tonnen konnte Duisburg auch im Jahr 2011 seine Spitzenposition unter den deutschen Binnenhäfen weiter ausbauen (siehe Tabelle 6): Gegenüber 2010 war 2011 eine Zunahme der ein- und ausgeladenen Güter um 1,2 Millionen Tonnen oder 2,3 % zu verzeichnen. Duisburg gehört ohnehin zu den wenigen Häfen, denen es schon 2010 gelang, das Vorkrisenniveau von 2008 wieder, wenn auch nur geringfügig, zu übertreffen.

Der weiterhin an zweiter Stelle liegende Hafen Köln musste im Jahr 2011 einen Rückschlag hinnehmen. 11,1 Millionen Tonnen registrierter Umschlag bedeuten ein Minus von 800 000 Tonnen beziehungsweise 7,1 % gegenüber 2010. Wieder positiv entwickelt hat sich der drittplatzierte Hafen Hamburg. Dort hat der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt (der Seeverkehr, bei dem Hamburg seit Jahren den ers-

ten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt) 2011 um 5,3 % gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Mit einem Güterumschlag von 9,7 Millionen Tonnen liegt die Hansestadt jetzt nur noch 1,4 Millionen Tonnen hinter Köln, nachdem der Abstand 2010 noch 2,7 Millionen Tonnen betragen hatte.

Einige Veränderungen in der Ranking-Liste der deutschen Binnenhäfen gab es auf den Positionen vier bis zehn. Mit 7,1 Millionen Tonnen registriertem Umschlag nimmt Ludwigshafen weiterhin den vierten Platz ein, vor Neuss¹¹, dessen 7,1 Millionen Tonnen Güterumschlag im Jahr 2011 Position fünf (2010: Rang 6) bedeuten, und Mannheim, dessen Hafen mit 6,6 Millionen Tonnen Güterumschlag im Jahr 2011 Platz 6 (2010: Rang 5) belegt. Während die Häfen Ludwigshafen und Mannheim allerdings Rückgänge im zweistelligen Prozentbereich aufwiesen (Ludwigshafen: -10,4 %; Mannheim: -13,3 %), die in der Höhe nur noch von der Entwicklung im Hafen Frankfurt am Main mit einem Minus von 15,2 % übertroffen wurden, konnte der Hafen Neuss seine Ein- und Ausladungen um 100 000 Tonnen beziehungsweise 1,2 % steigern. Stark positiv entwickelt haben sich 2011 die unverändert auf Position sieben liegenden Bremischen Häfen. Der Binnenschifffahrts-Umschlag von Bremen und Bremerhaven (wie bei Hamburg bleibt auch hier der wesentlich bedeutsamere Seegüterumschlag unberücksichtigt) beträgt jetzt 5,7 Millionen Tonnen, 400 000 Tonnen oder 8,2 % mehr als 2010. Rang 8 in den Top Ten der deutschen Binnenhäfen nimmt 2011 wie im Jahr zuvor Karlsruhe ein, gefolgt von Marl (2010: Rang 12) und Berlin (2010: Rang 13). Die Häfen Frankfurt am Main und Heilbronn, die 2010 noch die Positionen neun und zehn belegten, sind 2011 aus den Top Ten herausgefallen. Karlsruhe wies im Jahr 2011 gegenüber 2010 eine Zunahme des Güterumschlags um 300 000 Tonnen auf (+5,3 %), in Frankfurt am Main und

¹¹ 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 dagegen nicht dazu, dass diese Häfen als eine Einheit dargestellt werden.

Heilbronn ist der Güterumschlag um 600 000 Tonnen beziehungsweise 300 000 Tonnen (-15,2% beziehungsweise -10,0%) zurückgegangen.

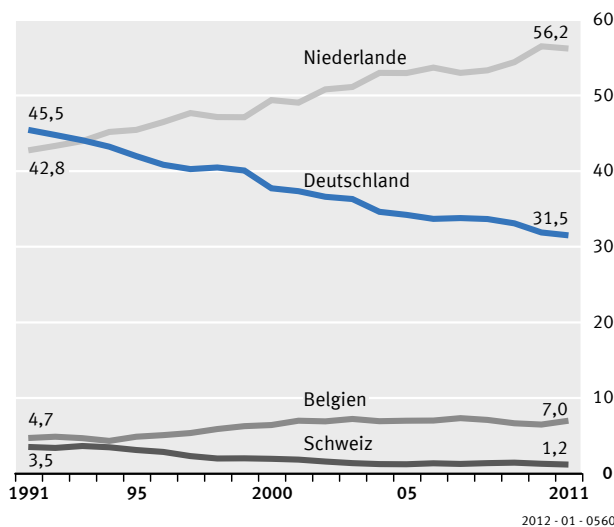
Insgesamt weisen von den in Tabelle 6 dargestellten 15 wichtigsten Einzelhäfen sechs eine positive Entwicklung des Güterumschlags auf, wobei das Plus von 1,2% für Neuss bis zu 8,2% für Bremen/Bremerhaven reicht. Neun Häfen zeigen Umschlagsrückgänge, den stärksten Frankfurt am Main mit - wie bereits erwähnt - einem Minus von 15,2%.

Anteil der deutschen Flagge erneut rückläufig

Von den im Jahr 2011 insgesamt knapp 222,0 Millionen Tonnen auf deutschen Wasserstraßen beförderten Gütern transportierten Schiffe unter deutscher Flagge nur noch 69,8 Millionen Tonnen (siehe Tabelle 7 und Schaubild 6). Gegenüber 2010 waren dies knapp 3,5 Millionen Tonnen oder etwa 4,7% weniger. Mit dieser Abnahme haben Schiffe unter deutscher Flagge überdurchschnittlich am Rückgang der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt partizipiert. Ihr Anteil an allen Binnenschiffstransporten, der 2010 bei 31,9% lag, ist 2011 auf 31,5% gesunken. Im Jahr 2005 hatte dieser Anteil 34,2%, 1991 sogar noch über 45% betragen. Damit setzt sich, wenn auch etwas verlangsamt, der seit Jahren zu beobachtende Trend der abnehmenden Beteiligung von Schiffen unter deutscher Flagge am Gütertransport - nur 2007 kurzzeitig unterbrochen - weiter fort.

Allerdings konnten auch Schiffe unter niederländischer Flagge, die 2002 erstmals mehr als die Hälfte der Transportmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert hatten, ihren Anteil nicht weiter ausbauen: Er ist von 56,5% (2010) leicht auf 56,2% (2011) zurückgegangen. Insgesamt transportierten im Jahr 2011 Schiffe unter niederländischer Flagge 124,7 Millionen Tonnen Güter, 4,9 Millionen Tonnen beziehungsweise 3,8% weniger als 2010. Der Abstand zwischen der auf niederländischen und der auf deutschen Schiffen transportierten Gütermenge betrug 2011 54,9 Millionen Tonnen, 2010 waren es noch 56,3 Millionen Tonnen gewesen. Damit beförderten Schiffe unter niederländischer Flagge auf deutschen Binnenwasserstraßen fast 79% mehr Binnenschiffsgüter als solche unter deutscher Flagge.

Schaubild 6 Beförderungsanteile ausgewählter Flaggen der Binnenschifffahrt in %



Auch 2011 war die Flagge von Belgien wieder die zweitwichtigste ausländische Flagge auf den deutschen Flüssen und Kanälen. Belgische Schiffe beförderten rund 15,6 Millionen Tonnen Güter, knapp 750 000 Tonnen oder 5,0% mehr als 2010. Der Anteil belgischer Schiffe am Gesamtverkehr in der Binnenschifffahrt stieg von 6,5% (2010) auf 7,0% (2011).

Die Positionen getauscht haben 2011 die Schweiz und Polen. Schiffe unter polnischer Flagge nehmen nun den vierten Platz ein und haben 2011 mit einem Plus von knapp 360 000 Tonnen fast 13% mehr Güter transportiert als ein Jahr zuvor. Die Schiffe unter schweizerischer Flagge belegten in der Rangfolge 2011 Position fünf, bedingt durch einen Rückgang der beförderten Gütermenge um fast 320 000 Tonnen oder 10,5%. Von den anderen in Tabelle 7 nachgewiesenen wichtigen Flaggen wiesen noch die Flagge von Luxemburg, die der Tschechischen Republik und die von Frankreich Zuwächse der Güterbeförderung auf. Ungarische und österreichische Schiffe erlitten - wie auch schon 2010 - bei der Güterbeförderung wieder Einbußen im zweistelligen Bereich (Ungarn: -40,5%; Österreich: -31,1%).

Tabelle 7 Güterbeförderung nach Flaggen

	Gesamtverkehr		Veränderung		Anteil am Verkehr insgesamt	
	2011	2010	%	%	2011	2010
	1 000 t					
Niederlande	124 731	129 624	- 4 893	- 3,8	56,2	56,5
Deutschland	69 834	73 286	- 3 452	- 4,7	31,5	31,9
Belgien	15 620	14 873	+ 747	+ 5,0	7,0	6,5
Polen	3 168	2 809	+ 359	+ 12,8	1,4	1,2
Schweiz	2 727	3 046	- 319	- 10,5	1,2	1,3
Luxemburg	1 255	1 113	+ 142	+ 12,8	0,6	0,5
Tschechische Republik	1 120	1 044	+ 76	+ 7,3	0,5	0,5
Frankreich	813	730	+ 83	+ 11,4	0,4	0,3
Österreich	180	261	- 81	- 31,1	0,1	0,1
Ungarn	162	273	- 111	- 40,5	0,1	0,1
Übrige Flaggen	2 355	2 550	- 195	- 7,6	1,1	1,1
Insgesamt ...	221 965	229 609	- 7 644	- 3,3	100	100

Ausblick auf das Jahr 2012

Für das Jahr 2012 lagen bei Redaktionsschluss vorläufige Ergebnisse für Januar und Februar vor. In den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres hat sich die Binnenschifffahrt weiterhin leicht negativ entwickelt. Die beförderte Gütermenge nahm um 0,5 % ab. Zu beachten ist bei diesen Ergebnissen allerdings, dass die Entwicklung in diesen beiden Monaten gegensätzlich verlaufen ist: War im Januar 2012 noch ein zweistelliger Zuwachs von knapp 16 % festzustellen, ging die beförderte Gütermenge im Februar – ebenfalls zweistellig – um fast 14 % zurück. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Ergebnisse für die beiden Vorjahresmonate – also Januar und Februar 2011 – von der schon mehrfach erwähnten Schiffshavarie auf dem Rhein und der damit verbundenen fast vierwöchigen Sperrung dieser äußerst wichtigen Wasserstraße beeinflusst waren. Bei den Monatsvergleichen sind insofern gewisse Basiseffekte zu beachten.

Generell wird parallel zur guten allgemeinen Wirtschaftsentwicklung weiter von einer Erholung der Binnenschifffahrt ausgegangen. So erwartet die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2011/12“¹² für 2012 in der Binnenschifffahrt eine Zunahme des Transportaufkommens um 5,4 %. Noch stärker soll die Transportleistung (in Tonnenkilometern) mit +11,5 % wachsen. Damit würde sich der Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen besser entwickeln als der Verkehr insgesamt, für den eine Stagnation bei der transportierten Gütermenge und eine Zunahme um 2,3 % bei den Tonnenkilometern prognostiziert wird. Die überdurchschnittliche Entwicklung hätte für die Binnenschifffahrt zur Folge, dass sich ihr Anteil am Modal Split wieder etwas verbessern würde, auch wenn damit das Vorkrisenniveau von 2008 immer noch nicht erreicht wäre. [u](#)

12 INTRAPLAN Consult GmbH: „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2011/12“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, München, Februar 2012.

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.