

Dipl.-Ingenieur Horst Winter

# Binnenschifffahrt 2013

Nachdem die Binnenschiffstransporte 2009 infolge der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise um knapp ein Fünftel der beförderten Gütermenge eingebrochen waren, hat sich 2013 die Binnenschifffahrt weiter erholt. Sie erreichte aber immer noch nicht wieder das alte Niveau. Mit 226,9 Millionen Tonnen Gütern beförderten die Binnenschiffe 2013 immer noch knapp 19 Millionen Tonnen weniger als 2008. Gegenüber dem Vorjahr 2012 haben sich jedoch sowohl die Güterbeförderung als auch der in den Binnenhäfen registrierte Umschlag gesteigert. Ebenfalls zugenommen hat die Gütertransportleistung. Im mittelfristigen Vergleich – gemeint ist hier der Zeitraum seit 2010 – ist die Entwicklung der Binnenschifffahrt eher verhalten. So weist für den genannten Zeitraum das Jahr 2010 die höchsten Werte für die Güterbeförderung und die Transportleistung auf, was jedoch auf die starke wirtschaftliche Erholung nach der Krise von 2009 zurückzuführen sein dürfte. Danach ging die Menge der beförderten Güter auf Binnenwasserstraßen allerdings wieder zurück und hat sich erst 2013 wieder etwas erholt. Beim Güterumschlag sieht die Entwicklung anders aus. Hier konnte 2013 der höchste Wert der letzten vier Jahre registriert werden.

Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern hat sich 2013 die Bedeutung der Binnenschifffahrt weiter verringert. Nur etwas über 5 % aller in Deutschland beförderten Güter werden auf Binnenschiffen transportiert. Im Jahr 2010 waren es noch knapp 6 %. Hingegen hat das Gewicht des Straßen-güterverkehrs weiter zugenommen – trotz jahrzehntelanger politischer Absichtserklärungen auf nationaler und europäischer Ebene, den Verkehr von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlagern. So wurden 2013 mehr als drei Viertel aller Gütertransporte von Lastkraftwagen auf der Straße durchgeführt.

Differenziert nach Verkehrsrelationen sind für die Binnenschifffahrt 2013 gegenüber 2010 gegensätzliche Entwicklungen festzustellen. Stark rückläufig (–11,8 %) war der Durchgangsverkehr. Ebenfalls abgenommen – allerdings nur um 5,5 % – hat der grenzüberschreitende Versand. Zunahmen hingegen waren beim grenzüberschreitenden Empfang (+1,0 %), der mengenmäßig bedeutendsten Relation, und beim innerdeutschen Verkehr (+3,1 %) zu verzeichnen.

Auch hinsichtlich der beförderten Güter zeigten sich 2013 sehr unterschiedliche Entwicklungen. Mit einem Rückgang gegenüber 2010 von über 16 % hat sich der Transport von Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch sowie Holzwaren am schlechtesten entwickelt. Es folgen Sekundärrohstoffe und Abfälle (–9,6 %) sowie Erze, Steine und Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse (–8,7 %). Stark zugenommen hat dagegen der Transport von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen (+7,6 %), von Kohle, rohem Erdöl und Erdgas (+9,5 %) sowie insbesondere von Maschinen und Ausrüstungen sowie langlebigen Konsumgütern, die um ein knappes Fünftel (+19,0 %) zugelegt haben.

Die Menge der in Containern beförderten Güter (einschließlich der Eigengewichte der Container) hat 2013 gegenüber 2012 um 1,7 % zugenommen, im Vergleich zu 2010 ist sie jedoch rückläufig (–4,2 %). Andererseits hat der Containerverkehr gemessen in TEU (siehe Fußnote 7) in den letzten vier Jahren leicht zugenommen (+1,0 %). Diese zunächst widersprüchlich erscheinende Entwicklung erklärt sich aus dem starken Anstieg des Transports von Leercontainern. Enthielten 2010 etwa 25 % aller Container keine Güter, waren es 2013 schon über 31 %.

Unter den 2013 beförderten Gütern rückläufig entwickelt haben sich die Transporte von flüssigem und trockenem

Massengut (– 1,7% beziehungsweise – 1,2%). Beim Stückgut dagegen ist eine Steigerung um 25% festzustellen. Von 12,1 Millionen Tonnen 2010 hat dessen Beförderungsmenge 2013 auf 15,3 Millionen Tonnen zugenommen; allerdings spielt Stückgut mengenmäßig eher eine untergeordnete Rolle. Zum Vergleich: An trockenem Massengut wurden 2013 knapp 136 Millionen Tonnen befördert.

Duisburg blieb auch 2013 der mit Abstand größte deutsche Binnenhafen. Mit einem Güterumschlag von über 49 Millionen Tonnen wurde das Ergebnis von 2010 allerdings um 2 Millionen Tonnen verfehlt. Wie schon seit Jahren belegt der Hafen Köln den zweiten Platz (2013: 11,7 Millionen Tonnen, ebenfalls weniger als 2010), erneut gefolgt von Hamburg. Dort hat der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt in den letzten vier Jahren mit einem Plus von über 15% stark zugenommen (2013: 10,6 Millionen Tonnen). Der Seeverkehr, bei dem Hamburg den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt.

Schiffe unter deutscher Flagge transportierten im Jahr 2013 etwas über 71 Millionen der insgesamt 227 Millionen Tonnen auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter. Gegenüber 2010 entspricht dies einer Abnahme der Beförderungsmenge von über 2,1 Millionen Tonnen. Der Anteil der auf Schiffen unter deutscher Flagge beförderten Güter am Gesamtverkehr sank weiter auf 31,4%. Vier Jahre zuvor waren es noch 31,9%, 2005 sogar noch 34,2%. Weit mehr als die Hälfte des Binnenschiffsverkehrs in Deutschland wird mittlerweile von Schiffen unter niederländischer Flagge durchgeführt. Bei einer Beförderungsmenge von 128 Millionen Tonnen lag ihr Anteil 2013 bei 56,4% (2010 waren es 56,5%).

## Die Binnenschifffahrt im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern

Alle Verkehrsträger zusammen (Straßen-, Eisenbahn-, Binnenschiffs-, See- und Luftverkehr, Rohrleitungen) beförderten 2013 in Deutschland 4 323 Millionen Tonnen Güter (siehe Tabelle 1). Hiervon entfielen 227 Millionen Tonnen auf die Binnenschifffahrt, was einem Anteil von etwas über

5% entspricht. Vier Jahre zuvor – 2010 – betrug die Gesamtbeförderungsmenge 4 078 Millionen Tonnen. 230 Millionen Tonnen davon oder knapp 6% wurden mit Binnenschiffen transportiert. Während also die Gesamtbeförderungsmenge um 245 Millionen Tonnen zugenommen hat, nahm die in der Binnenschifffahrt beförderte Transportmenge zusammen mit den Rohrleitungen ab – als einzige unter den Verkehrsträgern. Gegenüber 2012 hat sich die Binnenschifffahrt mit einem Plus von 1,7% nach dem Eisenbahnverkehr (+ 2,1%) allerdings relativ betrachtet am besten entwickelt.

Ein Blick weiter zurück verdeutlicht die insgesamt rückläufige Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt. Im Jahr 2000 wurden noch 242 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Wasserstraßen befördert, im Jahr 2013 waren es 15 Millionen Tonnen weniger. Der Eisenbahnverkehr konnte dagegen 2000 bis 2013 seine Transportmenge um 65 Millionen Tonnen steigern, der Seeverkehr stieg um 56 Millionen Tonnen, der Güterkraftverkehr sogar um 93 Millionen Tonnen. Die Ergebnisse zeigen, dass sich trotz jahrzehntelanger politischer Absichtserklärungen auf nationaler und europäischer Ebene zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße der Modal Split<sup>1</sup> nicht zugunsten der Binnenschifffahrt verlagert hat. Über drei Viertel aller Gütertransporte wurden 2013 weiterhin mit Lastkraftwagen (Lkw) durchgeführt und das trotz erhöhter Ausgaben durch die Lkw-Maut. Der stetige Bedeutungsverlust der Binnenschifffahrt in den letzten Jahrzehnten wird auch 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 bei über 10%, zwanzig Jahre später – 1980 – immerhin noch bei über 7%.

## Entwicklung von Güterbeförderung und -umschlag

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich 2013 sowohl die Güterbeförderung als auch der Umschlag positiv entwickelt (siehe Tabelle 2). Die Beförderung auf deutschen Binnen-

<sup>1</sup> Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt.

**Tabelle 1 Güterbeförderung nach Verkehrsträgern**

	Gesamt-beförderung	Binnenschifffahrt	Straßengüter-verkehr	Eisenbahnverkehr	Seeverkehr	Rohrleitungen	Luftverkehr
Mill. t							
1991 .....	3 795	230	2 919	416	150	79	2
2000 .....	4 126	242	3 244	309	238	89	2
2005 .....	3 996	237	3 062	317	281	95	3
2010 .....	4 078	230	3 126	356	273	89	4
2012 .....	4 283	223	3 307	366	295	88	4
2013 .....	4 323	227	3 337	374	294	87	4
Anteile in %							
1991 .....	100	6,1	76,9	11,0	4,0	2,1	0,0
2000 .....	100	5,9	78,6	7,5	5,8	2,2	0,1
2005 .....	100	5,9	76,6	7,9	7,0	2,4	0,1
2010 .....	100	5,6	76,7	8,7	6,7	2,2	0,1
2012 .....	100	5,2	77,2	8,5	6,9	2,1	0,1
2013 .....	100	5,3	77,2	8,7	6,8	2,0	0,1

**Tabelle 2** Entwicklung der Güterbeförderung, des Güterumschlages und der Transportleistung in der Binnenschifffahrt

	Güterbeförderung	Güterumschlag	Transportleistung
	1 000 t		Mill. tkm <sup>1</sup>
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
2012 .....	223 170	257 426	58 488
2013 .....	226 864	261 787	60 070

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.

wasserstraßen stieg gegenüber 2012 um 1,7 %, ebenso die in den Binnenhäfen über Kaikante registrierten Einladungen und Löschungen. Noch stärker zugenommen (+ 2,7 %) hat die Gütertransportleistung<sup>2</sup>. Dieser Zuwachs bedeutet, dass der durchschnittliche Weg, den ein Gut auf Binnenschiffen zurücklegt, jetzt bei 266 km liegt. Im Jahr 2012 waren es 262 km. Diese positive Entwicklung kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Zeitraum von 2010 bis 2013 die Binnenschifffahrt unter Schwankungen eher rückläufig war. So weist für den genannten Zeitraum das Jahr 2010 die höchsten Werte für die Güterbeförderung und die Transportleistung auf, was auf die starke wirtschaftliche Erholung nach dem Einbruch von 2009 zurückzuführen sein dürfte. Im Jahr 2011 ging die Güterbeförderung auf Binnenwasser-

straßen wieder zurück, um sich – wie bereits beschrieben – im Jahr 2012 wieder etwas zu erholen. Beim Güterumschlag sieht die Entwicklung etwas anders aus. Hier konnte 2013 der höchste Wert der letzten vier Jahre registriert werden.

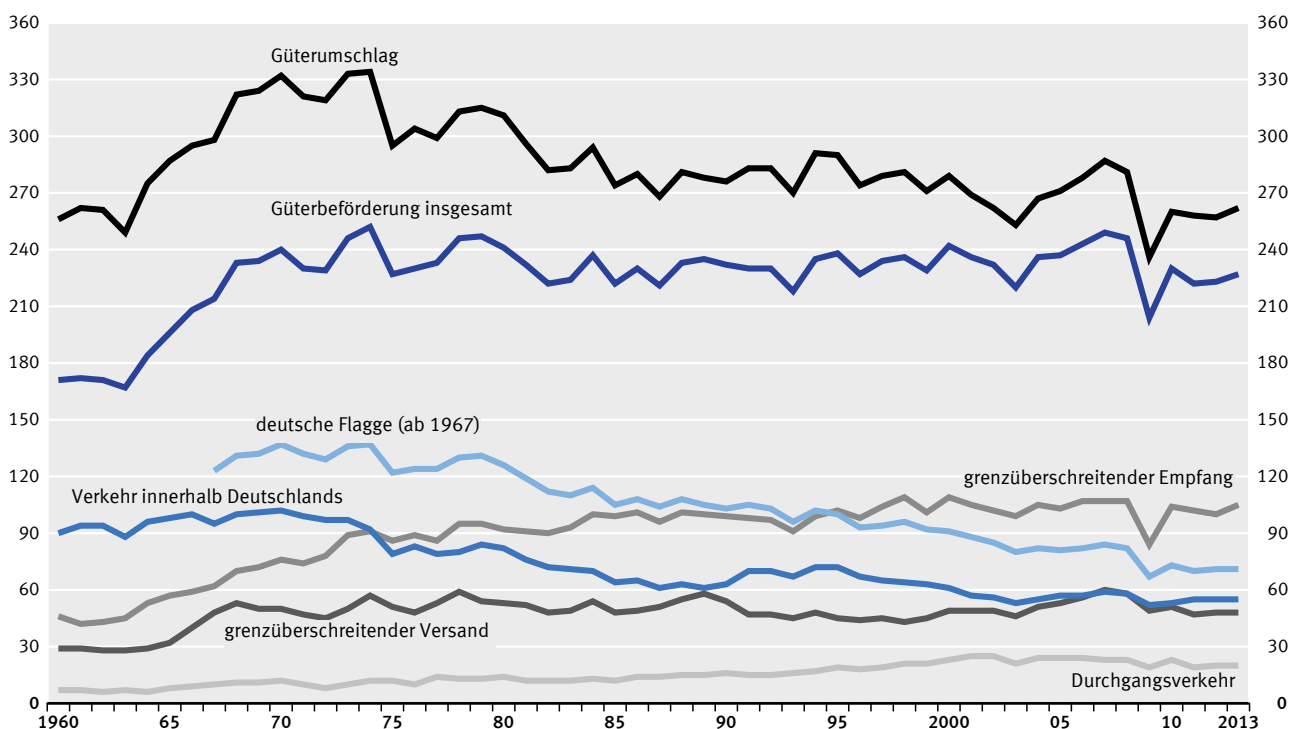
Die Binnenschifffahrtsstatistik unterscheidet grundsätzlich zwischen „Güterumschlag“ und „Güterbeförderung“ (=Transportmenge). Der Umschlag stellt dabei eine „raum- (punkt- oder flächen-)bezogene“ Information dar, die sowohl Empfangs-(Löschungs-) als auch Versand-(Ladungs-)angaben einbezieht. Diese Darstellung ist unter anderem bei hafengebundenen 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 7 (Ergebnisse für die 15 umschlagstärksten Häfen) eine Darstellung nach dem Güterumschlag sinnvoll, da hier ein Raum-(Punkt- oder Flächen-)bezug vorliegt. In den Tabellen 3 bis 6 und 8 werden dagegen Güter- oder bestimmte Ladungsarten dargestellt. Aufgrund der Doppelzählungen von Empfang und Versand wäre hier eine Auswertung nach dem Umschlag wenig sinnvoll, wohl aber eine über die Menge der beförderten Güter. Tabelle 1 weist ebenfalls nur die Güterbeförderung nach, was hier aber darauf zurückzuführen ist, dass umschlagbezogene Angaben für die meisten anderen Verkehrsträger nicht möglich sind oder nicht vorliegen. In Tabelle 2 wird in Form einer langen Reihe die Entwicklung sowohl der Güterbeförderung und des Güterumschlages als auch der Beförderungsleistung für ausgewählte Jahre zwischen 1950 und 2013 dargestellt.

In den Schaubildern 1 und 2 ist die Entwicklung seit den 1960er-Jahren dargestellt – bis 1989 für das frühere Bundesgebiet, ab 1990 für Deutschland. Nach einer nahezu kontinuierlichen Zunahme der Transportmenge der Binnenschifffahrt zwischen 1960 und 1970 bewegte sich diese 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 bereits erwähnten 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 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)<sup>3</sup>, ergibt sich für das gesamte deutsche Binnenwasserstraßennetz Mitte der

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

3 Statistisches Jahrbuch der DDR 1990, Seite 261.

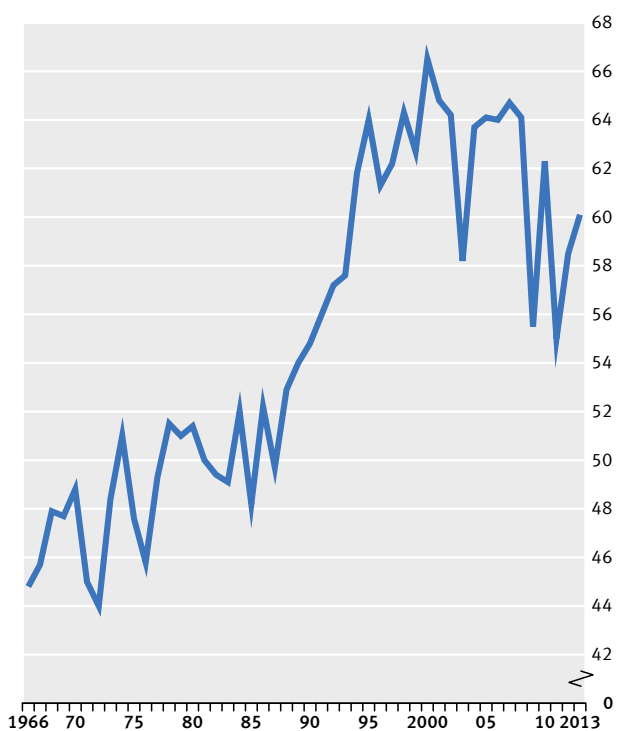
**Schaubild 1 Güterbeförderung und Güterumschlag der Binnenschifffahrt**  
Mill. t



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

2014 - 01 - 0523

**Schaubild 2 Transportleistung der Binnenschifffahrt**  
Mrd. tkm



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

2014 - 01 - 0524

1970er-Jahre ein Gütertransportvolumen von etwa 267 Millionen Tonnen. Das waren 40 Millionen Tonnen oder knapp 18% mehr als 2013. Verglichen mit 2008, dem letzten Jahr vor der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise, lag die Güterbeförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen 2013 um knapp 19 Millionen Tonnen oder etwa 8% niedriger.

Die Bedeutung des Rheins für die Binnenschifffahrt in Deutschland wird in Tabelle 3 deutlich. So sind 2013 von den insgesamt beförderten Gütern gut 192 Millionen Tonnen (rund 85%) ausschließlich oder zum Teil auf dem Rhein transportiert worden, davon 128 Millionen Tonnen ausschließlich auf dieser Wasserstraße. Im Vergleich zu 2010 sind die Rheintransporte zwar um 3,6 Millionen Tonnen zurückgegangen, der Anteil des Rheinverkehrs an der gesamten Binnenschifffahrt hat sich aber dadurch nur unwesentlich verändert.

**Tabelle 3 Bedeutung des Rheinverkehrs**

	2013		2010	
	1 000 t	%	1 000 t	%
Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt insgesamt .....	226 864	100	229 607	100
auf dem Rhein .....	192 452	84,8	196 100	85,4
ausschließlich auf dem Rhein ..	128 330	56,6	129 821	56,5
teilweise auf dem Rhein .....	64 123	28,3	66 279	28,9
nicht auf dem Rhein .....	34 411	15,2	33 507	14,6

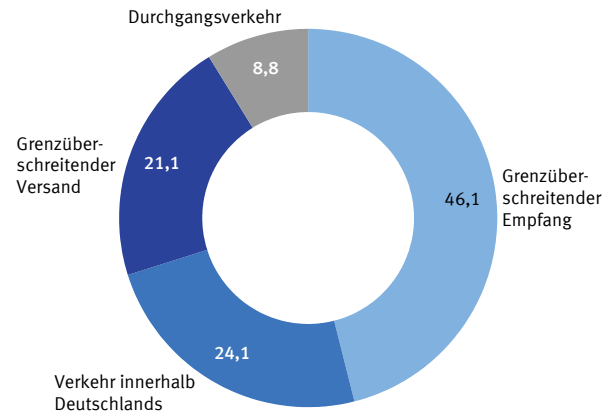
## Stärkste Zunahme beim Verkehr innerhalb Deutschlands

Von allen vier Verkehrsbeziehungen der Binnenschifffahrt weist seit 2010 der innerdeutsche Verkehr den stärksten Zuwachs auf (siehe Tabelle 4 und Schaubild 1). Mit 54,7 Millionen Tonnen wurden hier im letzten Jahr 3,1% mehr Güter transportiert als 2010. Ebenfalls zugenommen hat die Menge der Güter, die von ausländischen Häfen nach Deutschland verbracht wurden. Sie stieg zwar nur um 1%, aber aufgrund der mengenmäßigen Bedeutung dieser Relation – sie ist mit knapp 105 Millionen Tonnen bei Weitem die größte – bedeutet dies immerhin ein Plus von 1 Million Tonnen. Rückläufig haben sich dagegen der grenzüberschreitende Versand und besonders der Durchgangsverkehr entwickelt. Erstgenannter ist in den letzten vier Jahren um 5,5% zurückgegangen, der Transitverkehr jedoch um fast 12% eingebrochen.

Die Bedeutung der einzelnen Verkehrsrelationen wird auch in Schaubild 3 deutlich. So machen die beiden für die wirtschaftliche Verflechtung mit dem Ausland maßgeblichen Verkehrsbeziehungen – der grenzüberschreitende Empfang und Versand – zusammen etwa zwei Drittel des Binnenschiffsverkehrs aus. Knapp ein Viertel entfällt auf den innerdeutschen Verkehr, der verbleibende Rest ist Transit. Er wird dominiert von Rheinverkehren von und nach den ZARA<sup>4</sup>-Häfen auf der einen, schweizerischen und französischen Häfen auf der anderen Seite.

Eine Betrachtung der Binnenschifftransporte nach Güterarten zeigt für den Zeitraum 2010 bis 2013 ein sehr hete-

Schaubild 3 Anteile der Verkehrsrelationen an der Güterbeförderung der Binnenschifffahrt insgesamt 2013 in %



2014 - 01 - 0525

rogenes Bild (siehe Tabelle 4 und Schaubild 4). So steht einem Zuwachs von fast einem Fünftel (19%) bei Maschinen und Ausrüstungen sowie langlebigen Konsumgütern ein Rückgang von über 16% bei Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch und Holzwaren gegenüber. Auffallend ist, dass Güterabteilungen mit energiebezogenen Gütern mengenmäßig stark zugenommen haben. Bei – wie erwähnt – insgesamt rückläufigen Transporten in den letzten vier Jahren nahm so die Beförderungsmenge von Kohle, rohem Erdöl und Erdgas um 3,3 Millionen Tonnen, die von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen um 2,8 Millionen Tonnen zu. Gründe, worauf diese starken Zunahmen zurückzuführen sind, kann die amtliche Verkehrsstatistik zwar nicht liefern. Es ist aber festzustellen, dass es sich bei diesen Gütern überwiegend um sogenannte Massengüter handelt,

4 Zusammenfassung der wichtigsten Rheinmündungshäfen in den Niederlanden und Belgien: Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam.

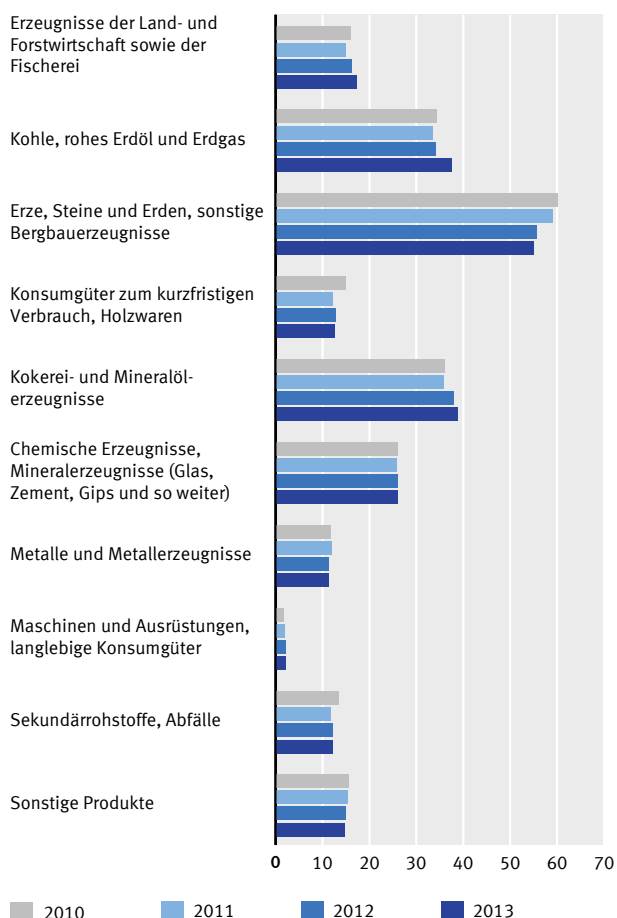
Tabelle 4 Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen<sup>1</sup>

	Gesamtverkehr			Grenzüberschreitender Empfang			Grenzüberschreitender Versand			Verkehr innerhalb Deutschlands			Durchgangsverkehr		
	2013	2010	Veränderung	2013	2010	Veränderung	2013	2010	Veränderung	2013	2010	Veränderung	2013	2010	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
01 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei .....	17,2	16,0	+ 7,4	6,0	4,7	+ 28,6	2,7	3,1	- 13,3	4,8	4,3	+ 12,2	3,6	3,9	- 6,6
02 Kohle; rohes Erdöl und Erdgas .	37,6	34,3	+ 9,5	29,7	24,6	+ 20,9	0,2	0,4	- 50,1	5,0	6,3	- 20,3	2,7	3,1	- 14,0
03 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse .....	54,9	60,1	- 8,7	30,0	30,6	- 2,1	10,6	14,4	- 26,0	13,1	13,2	- 0,7	1,2	2,0	- 39,6
04 Konsumgüter zum kurzfristigen bis 06 Verbrauch, Holzwaren .....	12,6	15,0	- 16,1	4,8	5,8	- 17,0	3,5	4,0	- 12,6	3,2	4,0	- 19,3	1,1	1,3	- 12,7
07 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse .....	38,7	35,9	+ 7,6	14,3	15,9	- 10,0	7,0	5,0	+ 41,1	13,2	10,9	+ 20,8	4,1	4,1	- 0,1
08, 09 Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips und so weiter) .....	25,9	25,9	- 0,1	9,0	9,7	- 7,3	9,0	8,5	+ 5,2	6,7	6,5	+ 3,6	1,2	1,2	+ 0,1
10 Metalle und Metallerzeugnisse	11,2	11,7	- 4,1	4,3	4,6	- 5,6	4,1	3,6	+ 13,0	1,7	1,9	- 12,2	1,1	1,6	- 29,7
11 Maschinen und Ausrüstungen, bis 13 langlebige Konsumgüter ....	2,0	1,7	+ 19,0	0,3	0,5	- 28,4	1,2	0,8	+ 38,1	0,5	0,4	+ 36,6	0,0	0,0	- 8,1
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle ....	12,1	13,4	- 9,6	1,6	2,8	- 43,7	3,4	4,0	- 15,4	5,3	4,4	+ 19,3	1,8	2,1	- 14,2
15 Sonstige Produkte .....	14,8	15,6	- 5,1	4,6	4,5	+ 1,0	6,2	6,8	- 8,6	1,2	1,2	- 1,9	2,9	3,1	- 7,5
bis 20 Insgesamt ...	226,9	229,6	- 1,2	104,5	103,5	+ 1,0	47,8	50,6	- 5,5	54,7	53,1	+ 3,1	19,8	22,4	- 11,8

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



**Schaubild 4 Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach zusammengefassten Güterabteilungen<sup>1</sup>**  
Mill. t



<sup>1</sup> Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST-2007).

2014 - 01 - 0526

für die die Binnenschifffahrt immer noch als das ideale Transportmittel angesehen wird. Hierzu liefert das nachfolgende Kapitel nähere Informationen.

### Trockenes Massengut dominiert bei den Ladungsarten

Neben der Güterart 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, Stück- oder Massengut und ob das Gut im Container oder nicht darin befördert wird. Aus der Kombination dieser Ausprägungen haben sich vier Hauptladungsarten herausgebildet, die für die Binnenschifffahrt von Relevanz sind: „flüssiges Massengut“, „trockenes Massengut“, „Stückgut“ und „Container“ sowie als Restposition „sonstige Ladungsträger“ (siehe Tabelle 5 und Schaubild 5).

Bis 2008 wurde die Art der Ladung von der Statistik nicht separat erfasst. Die quantitative Ermittlung der Ladungs-

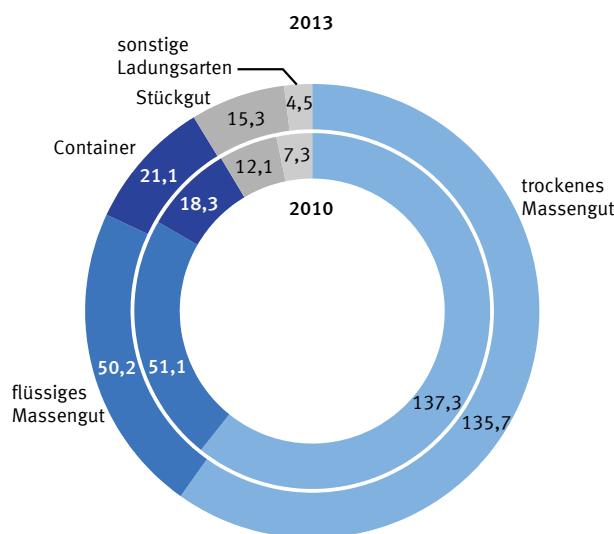
**Tabelle 5 Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Güterkategorien**  
Mill. t

	Insgesamt	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Stückgut	Container <sup>1</sup>	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
2012	223,2	48,8	131,8	16,1	20,8	5,7
2013	226,9	50,2	135,7	15,3	21,1	4,5

<sup>1</sup> Einschließlich Eigengewichten der Container.

arten erfolgte gemäß den überwiegenden Eigenschaften der 175 Gütergruppen der damals gültigen Gütersystematik NST/R. Die Zuordnung der einzelnen Gütergruppen zu den Ladungsarten war dabei nicht für jede Gütergruppe trennscharf. Beim absoluten Niveau der vier Ladungsarten musste daher von Unsicherheiten ausgegangen werden, die aufgezeigten Entwicklungen waren jedoch verhältnismäßig genau. Seit 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 haben sich dabei insbesondere zwischen „Stückgut“ und „sonstigen Ladungsarten“ (die unter anderem Straßengüterfahrzeuge, Anhänger, Wechselbrücken und Wechselbehälter<sup>5</sup> beinhalten) ergeben.

**Schaubild 5 Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Güterkategorien**  
Mill. t



2014 - 01 - 0527

<sup>5</sup> Wechselbrücken und Wechselbehälter sind austauschbare Ladungsträger, die sich – ähnlich wie ein ISO-Container – vom Trägerfahrzeug (in der Regel Lastkraftwagen) trennen lassen.

Eine weitere Änderung ab 2009 – neben der separaten Erfassung der Ladungsart – bestand bei der statistischen Zuordnung der Eigengewichte der Ladungsträger (Container). Bis 2008 wurden die Eigengewichte der Ladungsträger generell zu den besonderen Transportgütern gezählt (Gütergruppe 999), die ihrerseits wiederum dem Stückgut zugeordnet wurde. Seit 2009 werden die Eigengewichte grundsätzlich der Gütergruppe zugeordnet, die im jeweiligen Ladungsträger überwiegend befördert wird. Es erfolgte damit eine Anpassung an die entsprechende Vorgehensweise im Eisenbahn- und Straßengüterverkehr, was Vergleiche mit diesen Verkehrsträgern erleichtert.<sup>6</sup> Lediglich im Seeverkehr werden Eigengewichte von Ladungsträgern bis heute insofern anders behandelt, als sie nicht in die offiziellen Beförderungs- oder Umschlagszahlen einbezogen sind.

Unabhängig von den genannten Änderungen dominierte in der Binnenschifffahrt auch im Jahr 2013 mit einer Transportmenge von knapp 136 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 hat die Menge des trockenen Massengutes zwar um knapp 1,6 Millionen Tonnen abgenommen, der Anteil an der Gesamtbeförderung liegt aber immer noch bei etwas unter 60%. Die zweitwichtigste Ladungsart in der Binnenschifffahrt bildet das flüssige Massengut, wie zum Beispiel Rohöl oder Benzin. Mit gut 50 Millionen Tonnen wurde hiervon im vergangenen Jahr nur geringfügig weniger transportiert als 2010. Flüssiges Massengut macht etwa ein Fünftel aller Transporte auf Binnenwasserstraßen aus. 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. Der Containerverkehr erreichte 2010 mit einer Beförderungsmenge von 21,8 Millionen Tonnen ein Allzeithoch, der Wert für 2013 liegt um 700 000 Tonnen darunter. Insgesamt ist die Bedeutung von Containertransporten in der Binnenschifffahrt mit gut 9% erheblich geringer als zum Beispiel im Seeverkehr. Dort lag der Anteil des kombinierten Verkehrs 2013 bei knapp 44%, unter Einbeziehung der Eigengewichte der Container – wie in der Binnenschifffahrt üblich – sogar bei fast 53%.

An vierter Stelle liegt das Stückgut. Dies ist die einzige Ladungsart, die in den letzten vier Jahren einen Zuwachs verzeichnen konnte. Mit über 15 Millionen Tonnen wurde 2013 die Stückgutmenge von 2010 um ein Viertel (27,2%) übertroffen. Der Anteil des Stückgutes, der 2010 bei etwas über 5% lag, ist damit 2013 auf knapp 7% angestiegen.

Generell zeigt diese Verteilung, in welchen Bereichen immer noch die eigentliche Stärke der Binnenschifffahrt liegt: in der Beförderung von Massengütern, für die nicht die Transportzeiten, sondern die niedrigen Transportkosten ausschlaggebend sind, die ein Binnenschiff verglichen mit anderen Verkehrsträgern aufweist.

<sup>6</sup> 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 trockenem Massengut verbucht.

## Containerverkehr stagniert

Statistische Angaben zu Containerverkehren lassen sich grundsätzlich nach drei Merkmalen differenzieren: nach der Zahl der Container, nach den TEU<sup>7</sup> und nach dem Gewicht der in Containern transportierten Ladung. Im Jahr 2013 zeigten diese Merkmale gegenüber 2010 unterschiedliche Entwicklungen (siehe Tabellen 5 und 6). So nahm die in Containern beförderte Gütermenge (einschließlich der Eigengewichte der Ladungsträger) – wie bereits im Kapitel zuvor beschrieben – ab, und zwar um 3,3%. Die Zahl der Container, die 2010 bei 1,47 Millionen gelegen hatte, verringerte sich im vergangenen Jahr leicht auf nunmehr 1,44 Millionen Einheiten. Bei den TEU ist dagegen eine Zunahme auf 2,21 Millionen festzustellen, das waren 21 000 TEU mehr als 2010 und deutet auf eine Tendenz zu größeren Containern hin.

Tabelle 6 Containerverkehr der Binnenschifffahrt

	Container insgesamt	Zahl der Container insgesamt	Zahl der beladenen Container	Zahl der leeren Container	Anteil der leeren an allen Containern
	1 000 TEU	1 000			%
2005 ...	2 109	1 370	876	494	36,1
2006 ...	2 079	1 371	908	463	33,9
2007 ...	2 130	1 411	955	456	32,3
2008 ...	2 034	1 353	903	450	33,3
2009 ...	1 846	1 229	944	285	23,2
2010 ...	2 186	1 473	1 111	362	24,6
2011 ...	2 189	1 456	1 001	455	31,3
2012 ...	2 192	1 438	974	464	32,3
2013 ...	2 207	1 444	991	454	31,4

Prozentual stark unterschiedlich entwickelten sich die Transporte beladener und unbeladener Container. Während die Zahl der beladenen Container in den letzten vier Jahren um 120 000 Einheiten abgenommen hat, wuchs die Menge der Leercontainer um 92 000. Der Anteil leerer Container an allen Containern erhöhte sich damit von 24,6% im Jahr 2010 auf 31,4% im Jahr 2013. Zu beachten ist dabei allerdings, dass der Leercontaineranteil vor der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise auch schon Werte von über 30% erreicht hatte, so zum Beispiel 2005, als er bei über 36% lag. Insofern weist der jetzt wieder erreichte Anteil auf eine Normalisierung der Beförderungssituation in diesem Bereich hin. Insgesamt lässt sich die hohe Zahl leerer Container in der Binnenschifffahrt darauf zurückführen, dass 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 aufgrund der geringen Transportkosten und der großen Beförderungskapazität eines einzelnen Binnenschiffs an. Die geringe Transportgeschwindigkeit spielt für Leercontainer in der Regel keine Rolle.

Auch bei den Verkehrsrelationen zeigten sich zwischen 2010 und 2013 große Unterschiede. So wurden 2013 im

<sup>7</sup> 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.

innerdeutschen Containerverkehr 3,6% und damit etwa 71 000 Tonnen weniger befördert als vier Jahre zuvor. Beim grenzüberschreitenden Containersend betrug das Minus sogar über 800 000 Tonnen (-7,1%), beim Transitverkehr knapp 250 000 Tonnen (-9,1%). Anders dagegen der Containerempfang aus dem Ausland: Bei einer Zunahme um über 9% wurden 2013 rund 246 000 Tonnen Güter mehr aus ausländischen Häfen empfangen als 2010.

Die durchschnittliche in einem beladenen Großbehälter beförderte Gütermenge lag 2010 – ohne Berücksichtigung der Eigengewichte – bei 15,7 Tonnen. Sie stieg 2013 auf 16,9 Tonnen an<sup>8</sup>. Dies kann verschiedene Ursachen haben, beispielsweise dass Container 2013 besser ausgelastet (gefüllt) waren, die in ihnen transportierten Güter durchschnittlich etwas schwerer waren oder mehr große Container (40 Fuß und mehr) befördert wurden. Nur Letztgenanntes lässt sich durch die Binnenschiffverkehrsstatistik eindeutig nachweisen: So ist die Zahl der beladenen Großcontainer innerhalb der letzten vier Jahre mit einem Minus von knapp 9% weniger stark gesunken als die Zahl der beladenen Container insgesamt (-10,8%). Ihr Anteil am Containerverkehr stieg infolgedessen von gut 49% (2010) auf über 50% (2013). Ob dies die alleinige Erklärung für die Zunahme des Ladungsgewichts je Container ist, lässt sich nicht abschließend klären, da detaillierte Aussagen zur Befüllung und zum Gewicht einzelner Güter im Rahmen der amtlichen Statistik leider nicht möglich sind.

## Hafen Duisburg unangefochten an der Spitze

Mit einem Güterumschlag von 49,4 Millionen Tonnen hat Duisburg auch im vergangenen Jahr seine Spitzenposition unter den deutschen Binnenhäfen halten können (siehe Tabelle 7) und ist auch (nach eigenen Angaben, die durch

die amtliche Statistik nicht verifiziert werden können) weiterhin der größte Binnenhafen der Welt. Gegenüber 2010 hat die Menge der ein- und ausgeladenen Güter um 2 Millionen Tonnen oder 3,7% abgenommen. Welche Bedeutung Duisburg im deutschen Binnenschiffsverkehr zukommt, wird darin deutlich, dass die Duisburger Umschlagzahlen höher sind als die der fünf nächstgrößten Binnenhäfen zusammen. Auffallend ist dabei der große Unterschied zwischen Empfang und Versand. Den über 40 Millionen Tonnen gelöschter Güter stehen lediglich gut 9 Millionen Tonnen verladener Güter gegenüber. 38,3 Millionen Tonnen und damit etwa 95% der empfangenen Güter stammen dabei aus ausländischen Häfen, was darauf zurückzuführen ist, dass Duisburg insbesondere für die ZARA-Häfen wichtige Distributionsaufgaben wahrnimmt. Von dort per Binnenschiff angelieferte Waren lassen sich sowohl per Schiff als auch per Bahn und Lkw verteilen. Nach Aussagen des Hafenbetreibers Duisport gehört dabei vor allem das Bahnsegment zu den Wachstumsträgern, weil es die Bedürfnisse der Unternehmen nach umweltschonenderen und günstigeren Transportmitteln befriedigt. So starten jede Woche 360 Container-Bahn-Shuttles von Duisburg aus.

Auch der weiterhin an zweiter Stelle liegende Hafen Köln musste in den letzten vier Jahren einen Rückgang beim Güterumschlag hinnehmen. Die 11,7 Millionen Tonnen registrierter Umschlag 2013 bedeuten ein Minus von 264 000 Tonnen beziehungsweise 2,2% gegenüber 2010. Stark gewachsen ist dagegen der drittplatzierte Hafen Hamburg. Hier lag der Güterumschlag in der Binnenschiffahrt (der Seeverkehr, bei dem Hamburg seit Jahren den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt) im letzten Jahr um über 15% über dem von 2010. Mit einem Güterumschlag von 10,6 Millionen Tonnen liegt die Hansestadt jetzt nur noch 1,1 Millionen Tonnen hinter Köln, nachdem der Abstand 2010 noch 2,7 Millionen Tonnen betragen hatte.

Nur leicht verändert in der Rankingliste der deutschen Binnenhäfen sind die Positionen vier bis zehn. Mit 8,8 Millionen Tonnen nimmt Mannheim jetzt den vierten Platz ein, vor

<sup>8</sup> Angaben für 2010: Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 4 „Güterverkehrsstatistik 2010 der Binnenschiffahrt“, Tabelle 2.5; Angaben für 2013: Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 4 „Güterverkehrsstatistik 2013 der Binnenschiffahrt“, Tabellen 2.5 und 2.6.

**Tabelle 7 Güterumschlag der 15 größten deutschen Häfen in der Binnenschiffahrt**

	Gesamtverkehr			Empfang			Versand		
	2013	2010	Veränderung	2013	2010	Veränderung	2013	2010	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Duisburg . . . . .	49,4	51,4	- 3,7	40,2	41,8	- 3,9	9,3	9,7	- 3,1
Köln . . . . .	11,7	11,9	- 2,2	5,4	6,1	- 10,3	6,2	5,9	+ 6,2
Hamburg . . . . .	10,6	9,2	+ 15,3	4,8	4,2	+ 13,4	5,8	5,0	+ 16,9
Mannheim . . . . .	8,8	7,6	+ 15,4	5,8	5,1	+ 12,7	3,0	2,5	+ 20,9
Ludwigshafen . . . . .	7,6	8,0	- 4,7	5,0	5,4	- 8,8	2,6	2,5	+ 4,3
Neuss . . . . .	7,6	7,0	+ 8,4	5,3	4,5	+ 18,3	2,3	2,5	- 9,0
Karlsruhe . . . . .	6,4	5,2	+ 22,8	3,2	3,4	- 6,5	3,3	1,8	+ 77,1
Bremen/Bremerhaven . . . . .	4,9	5,3	- 7,3	3,7	4,1	- 10,1	1,2	1,1	+ 2,9
Frankfurt am Main . . . . .	4,2	4,0	+ 5,5	3,2	3,2	+ 1,4	1,0	0,8	+ 21,6
Berlin . . . . .	4,0	3,8	+ 5,9	3,4	3,3	+ 2,0	0,6	0,4	+ 37,4
Gelsenkirchen . . . . .	4,0	3,8	+ 4,6	1,2	1,1	+ 4,7	2,8	2,7	+ 4,5
Heilbronn . . . . .	4,0	3,9	+ 0,5	2,4	2,1	+ 18,5	1,5	1,9	- 19,0
Kehl . . . . .	3,7	3,2	+ 13,8	2,4	2,2	+ 11,1	1,2	1,0	+ 19,5
Marl . . . . .	3,7	4,1	- 10,6	2,6	3,0	- 15,9	1,1	1,1	+ 4,6
Rheinberg . . . . .	3,6	2,2	+ 67,1	2,6	1,2	+ 109,0	1,0	0,9	+ 10,9
Sonstige Häfen . . . . .	127,7	129,7	- 1,5	68,1	65,8	+ 3,5	59,6	63,9	- 6,8
Insgesamt . . . . .	261,8	260,3	+ 0,6	159,2	156,6	+ 1,7	102,5	103,7	- 1,1



Ludwigshafen, das mit 7,6 Millionen Tonnen Güterumschlag auf Position fünf liegt. Beide Häfen weisen stark unterschiedliche Entwicklungen auf: Während Mannheim innerhalb von vier Jahren um über 15 % zulegen konnte, verzeichnete Ludwigshafen einen Rückgang um 4,7 %. Unverändert auf Platz sechs bleibt der Hafen Neuss<sup>9</sup>, dessen Ein- und Ausladungen seit 2010 um 600 000 Tonnen zugenommen haben. Stark positiv entwickelt hat sich Karlsruhe (Platz sieben), das die Bremischen Häfen damit um einen Platz nach unten auf Position acht verdrängt hat. Mit einem Plus von knapp 23 % weist Karlsruhe die zweithöchste prozentuale Steigerung der 15 umschlagstärksten deutschen Binnenhäfen auf, übertroffen nur noch vom wesentlich kleineren Rheinberg mit + 67 %. Der Binnenschiffahrts-Umschlag von Bremen und Bremerhaven (wie bei Hamburg bleibt auch hier der wesentlich bedeutsamere Seegüterumschlag unberücksichtigt) beträgt jetzt 4,9 Millionen Tonnen. Das sind 400 000 Tonnen oder 7,3 % weniger als 2010. Die letzten zwei Plätze der Top Ten der deutschen Binnenhäfen nehmen Frankfurt am Main und Berlin ein. Beide Häfen weisen gegenüber 2010 eine Zunahme des Güterumschlags um 200 000 Tonnen auf.

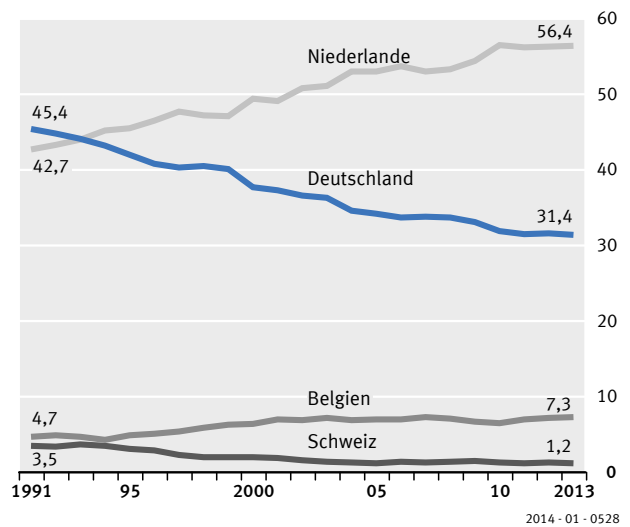
Insgesamt zeigen von den in Tabelle 7 dargestellten 15 wichtigsten Einzelhäfen zehn eine positive Entwicklung des Güterumschlags auf. Fünf Häfen zeigen Umschlagrückgänge, am stärksten Marl mit einem Minus von knapp 11 %.

### Gütertransporte unter deutscher Flagge rückläufig

Von der gesamten im Jahr 2013 auf deutschen Wasserstraßen beförderten Gütermenge transportierten Schiffe unter deutscher Flagge gut 71 Millionen Tonnen (siehe Tabelle 8 und Schaubild 6). Gegenüber 2010 waren dies etwa 2,1 Millionen Tonnen Güter oder knapp 3 % weniger. Mit dieser

<sup>9</sup> 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.

**Schaubild 6** Beförderungsanteile ausgewählter Flaggen der Binnenschiffahrt  
in %



Abnahme waren Schiffe unter deutscher Flagge überdurchschnittlich vom Rückgang der Binnenschiffahrt betroffen. Ihr Anteil an allen Binnenschifftransporten, der 2010 bei 31,9 % lag, ist 2013 auf nur noch 31,4 % gesunken. Im Jahr 2005 hatte er 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 über die Hälfte der Transportmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert hatten, ihre Bedeutung nicht weiter ausbauen. Ihr Anteil am Gesamtverkehr lag 2013 bei 56,4 %, 2010 war er mit 56,5 % geringfügig höher. Insgesamt transportierten im vergangenen Jahr Schiffe unter niederländischer Flagge 128 Millionen Tonnen Güter, knapp 1,6 Millionen Tonnen beziehungsweise 1,2 % weniger als noch vor vier Jahren. Der Abstand zwischen der auf niederländischen und der auf deutschen

**Tabelle 8** Güterbeförderung der Binnenschiffahrt nach Flaggen

	Gesamtverkehr		Veränderung		Anteil am Verkehr insgesamt	
	2013	2010		%	2013	2010
	1 000 t					
Niederlande	128 045	129 624	- 1 579	- 1,2	56,4	56,5
Deutschland	71 162	73 286	- 2 124	- 2,9	31,4	31,9
Belgien	16 496	14 873	+ 1 623	+ 10,9	7,3	6,5
Schweiz	2 823	3 046	- 223	- 7,3	1,2	1,3
Polen	2 526	2 809	- 283	- 10,1	1,1	1,2
Luxemburg	1 624	1 113	+ 511	+ 45,9	0,7	0,5
Tschechische Republik	1 079	1 044	+ 35	+ 3,4	0,5	0,5
Frankreich	661	730	- 69	- 9,5	0,3	0,3
Slowakei	282	268	+ 14	+ 5,2	0,1	0,1
Rumänien	201	288	- 87	- 30,2	0,1	0,1
Ungarn	164	273	- 109	- 39,9	0,1	0,1
Österreich	123	261	- 138	- 52,9	0,1	0,1
Übrige Flaggen	1 678	1 992	- 314	- 15,8	0,7	0,9
Insgesamt	226 864	229 607	- 6 929	- 1,2	100	100

Schiffen transportierten Gütermenge hat 2013 auf 56,9 Millionen Tonnen zugenommen, 2010 waren es noch 56,3 Millionen Tonnen. Damit beförderten Schiffe unter niederländischer Flagge im Jahr 2013 auf deutschen Binnenwasserstraßen knapp 80 % mehr Binnenschiffsgüter als solche unter deutscher Flagge.

Auch 2013 war die Flagge von Belgien wieder die zweitwichtigste ausländische Flagge auf den deutschen Flüssen und Kanälen. Belgische Schiffe beförderten rund 16,5 Millionen Tonnen Güter. Anders als deutsche und niederländische Schiffe konnten die belgischen zwischen 2010 und 2013 ihre Beförderungsmenge erheblich steigern. Innerhalb von vier Jahren wurden auf ihnen gut 1,6 Millionen Tonnen mehr transportiert, ein Anstieg um knapp 11 %. Der Anteil der Schiffe unter belgischer Flagge am Gesamtverkehr in der Binnenschifffahrt stieg von 6,5 % (2010) auf 7,3 % (2013).

Die Plätze 4 und 5 unter den ausländischen Flaggen wurden auch 2013 – wie schon 2010 – von der Schweiz und von Polen eingenommen. Die von Schiffen unter diesen Flaggen beförderten Gütermengen liegen nah beieinander, sodass beide Länder die Positionen im betrachteten Zeitraum mehrfach gewechselt haben. Im Jahr 2013 lagen schweizerische Schiffe mit 2,8 Millionen Tonnen wieder geringfügig vor den polnischen, auf denen 2,5 Millionen Tonnen befördert wurden. Der Anteil beider Länder am Gesamtverkehr in der Binnenschifffahrt ist zwischen 2010 und 2013 geringfügig gesunken.

Von den anderen in Tabelle 8 nachgewiesenen wichtigen Ländern weist Luxemburg eine auffallende Entwicklung auf. Mit Schiffen unter der Flagge des Großherzogtums sind 2013 knapp 46 % mehr Güter auf deutschen Wasserstraßen transportiert worden als 2010. Ganz anderes sieht es bei Schiffen unter österreichischer Flagge aus. Hier hat sich Beförderungsmenge mit einem Rückgang von fast 53 % mehr als halbiert.

## Ausblick auf das Jahr 2014

Für das Jahr 2014 lagen bei Redaktionsschluss vorläufige Ergebnisse für Januar bis März vor. In den ersten drei Monaten des laufenden Jahres hat sich die Binnenschifffahrt weiter positiv entwickelt. Die beförderte Gütermenge nahm gegenüber dem gleichen Zeitraum 2013 um 5,6 % zu.

Generell wird allerdings parallel zur guten allgemeinen Wirtschaftsentwicklung weiter von einer Erholung der Binnenschifffahrt ausgegangen. So erwartet die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2013/14“<sup>10</sup> für 2014 in der Binnenschifffahrt eine Zunahme des Transportaufkommens um 1,4 %. In gleicher Höhe soll die Transportleistung (in Tonnenkilometern) wachsen. Damit würde sich der Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen nicht so gut entwickeln wie der Verkehr insgesamt, für den bei der transportierten Gütermenge ein Plus von 1,9 % und bei den Tonnenkilometern eines von

2,7 % prognostiziert wird. Die unterdurchschnittliche Entwicklung hätte für die Binnenschifffahrt zur Folge, dass sich ihr Anteil am Modal Split weiter verringern würde. [↗](#)

10 INTRAPLAN Consult GmbH, BAG-Luftverkehr: „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2013/14“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, München/Köln, Februar 2014.

## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

### Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

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

### Schriftleitung

Dieter Sarreither,  
Vizepräsident des Statistischen Bundesamtes

Redaktion: Ellen Römer  
Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 23 41

### Ihr Kontakt zu uns

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

### Statistischer Informationsservice

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

### 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
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.