



Bundesamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Marktanteilsentwicklung in der Binnenschifffahrt  
auf deutschen Wasserstraßen

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Zusammenfassung</b> .....	2
<b>2 Einleitung</b> .....	5
<b>3 Marktanteilsentwicklung auf deutschen Binnenwasserstraßen</b> .....	5
3.1 Beförderungsmenge und Verkehrsleistung nach Flaggen.....	5
3.2 Güterbeförderungen nach Güterabteilungen und Flaggen .....	9
3.3 Güterbeförderungen nach Hauptverkehrsbeziehungen und Flaggen.....	12
3.4 Binnenverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen und Flaggen .....	16
3.5 Grenzüberschreitender Empfang und Versand nach ausgewählten Güterabteilungen und Flaggen.....	18
3.6 Durchgangsverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen und Flaggen .....	23
3.7 Güterbeförderungen nach Schiffstypen und Flaggen .....	26
<b>4 Marktanteilsentwicklung in der Tankschifffahrt</b> .....	27
4.1 Beförderungsmenge und Verkehrsleistung nach Flaggen.....	27
4.2 Güterbeförderungen nach ausgewählten Güterabteilungen und Flaggen.....	29
4.3 Güterbeförderungen nach Hauptverkehrsbeziehungen und Flaggen.....	31
<b>5 Marktanteilsentwicklung in der Containerschifffahrt</b> .....	33
5.1 Beförderungsmenge nach Flaggen.....	33
5.2 Containerbeförderungen nach Hauptverkehrsbeziehungen und Flaggen .....	35
<b>6 Marktanteilsentwicklung von Gütermotorschiffen</b> .....	36
<b>7 Hintergründe zur Marktanteilsentwicklung</b> .....	39
7.1 Entwicklung der deutschen und niederländischen Binnenschiffsflotte .....	39
7.2 Rahmenbedingungen .....	46
7.3 Internationale Unternehmensverflechtungen .....	51
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	52

## 1 Zusammenfassung

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im vorliegenden Bericht die Marktanteilsentwicklung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen und deren Hintergründe näher untersucht. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge war im Zeitraum von 1991 bis 2018 insgesamt rückläufig. Bezogen auf die Beförderungsmenge (t) sank er von rund 45,5 Prozent im Jahr 1991 auf rund 31,0 Prozent im Jahr 2018, bezogen auf die Verkehrsleistung (tkm) von rund 44,4 Prozent auf rund 30,1 Prozent. Die höchsten Anteilsverluste erlitten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im Betrachtungszeitraum bereits in den 1990er Jahren; danach schwächten sich ihre Anteilsverluste im Zeitablauf deutlich ab und bewegten sich im laufenden Jahrzehnt insgesamt lediglich noch im unteren einstelligen Prozentbereich. Nahezu spiegelbildlich zu den deutschen Anteilsverlusten stieg der Marktanteil von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge. Er erhöhte sich bezogen auf die Beförderungsmenge von rund 42,8 Prozent im Jahr 1991 auf rund 56,7 Prozent im Jahr 2018, bezogen auf die Verkehrsleistung von rund 41,1 Prozent auf rund 54,9 Prozent. Bedeutende deutsche Binnenschiffverkehrsunternehmen sind über Tochtergesellschaften bzw. Kapitalbeteiligungen international verflochten und ausgerichtet. Die Aussagekraft der Flagge eines Binnenschiffs verliert damit grundsätzlich an Bedeutung. Sie kennzeichnet zwar den Registerort eines Schiffes, sagt allerdings weder etwas über die Nationalität des Eigentümers noch die Herkunft des Auftraggebers aus. Marktanteilsverluste von Binnenschiffen unter deutscher Flagge sind daher nicht zwingend gleichbedeutend mit Auftragsverlusten der deutschen Binnenschifffahrt. Marktanteilsentwicklung  
- insgesamt
- Ein Grund für die deutliche Abschwächung der Anteilsverluste im laufenden Jahrzehnt war insbesondere die in den letzten Jahren positive deutsche Marktanteilsentwicklung im wachsenden Segment der Tankschifffahrt, insbesondere bei Beförderungen von Mineralölzerzeugnissen und chemischen Erzeugnissen. Nach einem Rückgang des Marktanteils von Tankmotorschiffen unter deutscher Flagge von rund 48,3 Prozent im Jahr 2002 auf rund 39,5 Prozent im Jahr 2014 erhöhte er sich in der Folge kontinuierlich bis auf rund 43,2 Prozent im Jahr 2018 und erreichte damit annähernd den Marktanteil niederländischer Tankmotorschiffe in Höhe von 45,4 Prozent. - Tankschifffahrt
- In der Trockengüter- und Containerschifffahrt zeichnet sich hingegen bislang keine positive Trendwende ab. Beförderungen von Containern finden auf deutschen Wasserstraßen größtenteils mit Binnenschiffen unter niederländischer Flagge statt. Deren Marktanteil stieg von rund 68,9 Prozent im Jahr 2002 auf rund 75,0 Prozent im Jahr 2018, während der deutsche Marktanteil von rund 19,2 Prozent auf rund 16,0 Prozent fiel. Bei Beförderungen mit Gütermotorschiffen verzeichnete die deutsche Flotte im laufenden Jahrzehnt ebenfalls Marktanteilsverluste und zwar von rund 30,3 Prozent - Trockengüter-/  
Containerschifffahrt

im Jahr 2011 auf rund 29,5 Prozent im Jahr 2018. Demgegenüber stieg der niederländische Marktanteil von rund 55,2 Prozent im Jahr 2011 auf rund 56,0 Prozent im Jahr 2018, der belgische Marktanteil von rund 9,2 Prozent auf rund 9,8 Prozent.

- Im innerdeutschen Verkehr, der tendenziell rückläufige Beförderungsvolumina aufweist, erzielten Binnenschiffe unter deutscher Flagge trotz Rückgängen nach wie vor dominante Marktanteile. Ihr Marktanteil im Binnenverkehr sank von rund 87,3 Prozent im Jahr 1991 auf rund 67,3 Prozent im Jahr 2018; im Gegenzug wuchs der niederländische Marktanteil von rund 10,1 Prozent auf rund 22 Prozent. Im internationalen Binnenschiffsgüterverkehr, der sich positiver als der Binnenverkehr entwickelte und zuletzt rund 73,7 Prozent des Gesamtgüteraufkommens auf sich vereinte, sank der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge von 27,3 Prozent im Jahr 1991 auf rund 18,0 Prozent im Jahr 2018. Es dominieren Binnenschiffe unter niederländischer Flagge, deren Marktanteil im selben Zeitraum von rund 56,9 Prozent auf rund 69,1 Prozent anstieg. Im Durchgangsverkehr betragen die Marktanteile deutscher und niederländischer Binnenschiffe im Jahr 2018 rund 13,2 bzw. 54,9 Prozent.
- Lediglich bei den fünf Güterabteilungen „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse“, „Nahrungs- und Genussmittel“, „Sonstige Mineralerzeugnisse“ und den mengenmäßig unbedeutenden „Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren“ lag der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge bezogen auf die Beförderungsmenge im Jahr 2018 höher als im Jahr 2011. Bei Kokerei- und Mineralölerzeugnissen erreichten Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge im Jahr 2018 einen Marktanteil von rund 48,9 Prozent, im wachsenden Markt der Beförderungen von chemischen Erzeugnissen von rund 36,5 Prozent. Die diesbezüglichen Marktanteile der niederländischen Schiffe lagen bei rund 38,0 bzw. 55,3 Prozent.
- Nach Erkenntnissen des Bundesamtes stand die Entwicklung der Marktanteile in engem Zusammenhang mit der Entwicklung der Kapazitäten der Binnenschiffsflotten in Westeuropa. Im Rahmen koordinierter Abwrackaktionen auf Gemeinschaftsebene gingen die Anzahl und Kapazität der deutschen Güter- und Tankmotorschiffe in den 1990er Jahren stark zurück und im Zuge dessen die deutschen Marktanteile. Seit Beginn dieses Jahrtausends divergierte die Flottenentwicklung in der Tank- und Trockengüterschifffahrt in Deutschland. Privatwirtschaftliche Anforderungen und Vorgaben des ADN, wonach bestimmte umwelt- und gesundheitsgefährdende Stoffe spätestens seit Anfang 2019 nur noch in Doppelhüllenschiffen transportiert werden dürfen, bedingten in der deutschen Tankschifffahrt hohe Investitionen und einen beträchtlichen Flottenzuwachs – mit positiven Folgen für die deutschen Marktanteile. Die deutsche Tankmotorschiffsflotte stieg von 313 Einheiten im Jahr 2001 auf 375 Einheiten im Jahr 2017, die Flottenkapazität von rund 0,46 Mio. t auf rund 0,71 Mio. t. Insgesamt wurden von 2001 bis 2017 143 neue Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt. Das Durchschnittsalter der deutschen Tankmotorschiffsflotte sank in der Folge von 32,5 Jahren im Jahr 2004 auf zuletzt 23,7 Jahre im Jahr 2017.

- nach Hauptverkehrsbeziehungen

- nach Güterabteilungen

Flottenentwicklung  
- Deutsche Tankschifffahrt

- Im Gegensatz zur Tankschifffahrt setzte sich der Rückgang des Kapazitätsangebots in der deutschen Trockengüterschifffahrt – wenn auch verlangsamt – in diesem Jahrtausend fort. Geringe Investitionen in modernen Schiffsraum bedingten weitere Marktanteilsverluste. Die Anzahl der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge sank von 1.028 Einheiten im Jahr 2000 auf 782 Einheiten im Jahr 2017; die Ladekapazität fiel im gleichen Zeitraum um rund 11,5 Prozent. Insgesamt wurden im Zeitraum von 2001 bis 2017 lediglich 24 neue Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt. Das Durchschnittsalter der deutschen Gütermotorschiffsflotte stieg von rund 47,2 Jahren im Jahr 1991 sukzessive auf rund 63,1 Jahre im Jahr 2017 an. - Deutsche Trockengüterschifffahrt
- Anders als in Deutschland nahm in den Niederlanden sowohl in der Tank- als auch der Trockengüterschifffahrt die Neubautätigkeit in diesem Jahrtausend deutlich zu. Nach Informationen des Bundesamtes wurde ein Großteil der über 500 Tankschiffe, die allein im Zeitraum von 2000 bis 2010 in der westeuropäischen Binnenschifffahrt neu gebaut wurden, von niederländischen Unternehmen in Auftrag gegeben. Entsprechendes gilt in Bezug auf die mehr als 400 neuen Gütermotorschiffe und knapp 300 Güterschubleichter, die im Zeitraum von 2003 bis 2012 gebaut wurden. - Niederlande
- Nach Erkenntnissen des Bundesamtes stand bei den Flotteninvestitionen vor allem die Erzielung von Skaleneffekten im Mittelpunkt. Die durchschnittliche Tragfähigkeit eines Tankmotorschiffs der deutschen Flotte stieg von rund 1.440 t im Jahr 1997 auf rund 1.900 t im Jahr 2017, die eines Gütermotorschiffs der deutschen Flotte von knapp 1.060 t im Jahr 1997 auf knapp 1.360 t im Jahr 2017. Der Anteil von Gütermotorschiffen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 2.000 t an der gesamten deutschen Gütermotorschiffsflotte betrug zuletzt nur knapp 18 Prozent. Im Jahr 2017 standen 15 Gütermotorschiffen unter deutscher Flagge mit einer Tragfähigkeit von über 3.000 t mehr als 500 Trockengüterschiffe dieser Größenklasse unter niederländischer Flagge gegenüber. Neben steigenden effizienten Mindestgrößen der Schiffe spielten bei den Flotteninvestitionen eine in Teilen expansive Kreditvergabe, staatliche Garantien und Förderprogramme, steuerliche Anreize sowie Marktaustrittsbarrieren eine Rolle. Economies of scale
- Die niederländische Binnenschifffahrt profitiert nicht nur von der hohen Wettbewerbsfähigkeit ihrer Flotte, sondern auch von positiven Rahmenbedingungen in ihrer Heimat. Wie in Deutschland weist sie in ihrem Heimatmarkt dominante Marktanteile auf. Auf dem weit verzweigten, gut ausgebauten Fluss- und Kanalnetz der Niederlande, das u.a. die Seehäfen mit dem Hinterland verbindet, erhöhte sie ihren Marktanteil von rund 73,8 Prozent im Jahr 2007 auf rund 75,0 Prozent im Jahr 2017; Binnenschiffe unter belgischer bzw. deutscher Flagge erreichten im Jahr 2017 lediglich Anteilswerte von rund 11,4 bzw. rund 7,9 Prozent. Im Jahr 2018 wurden in der Binnenschifffahrt auf niederländischen Wasserstraßen rund 359,5 Mio. t Güter befördert – mehr als in jedem anderen Land der Europäischen Union. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split lag in den Niederlanden im Jahr 2017 bei rund 44,7 Prozent. Marktanteile in den Niederlanden

## 2 Einleitung

In den vergangenen Jahrzehnten sind die Anteile der deutschen Flagge am Gütertransport auf deutschen Binnenwasserstraßen deutlich gesunken, in der Hauptsache zugunsten von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge. Der vorliegende Bericht, den das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitet hat, stellt die Marktanteilsentwicklung in der Binnenschifffahrt in den letzten Jahren und Jahrzehnten differenziert dar und geht näher auf die Hintergründe dieser Entwicklung ein.

Untersuchungs-  
gegenstand

In Abschnitt 3 wird zunächst allgemein die Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen nach Hauptverkehrsbeziehungen, Güterabteilungen, Schiffsarten und jeweiligen Flaggenanteilen beschrieben. In den Abschnitten 4 bis 6 wird differenziert auf die Entwicklung in einzelnen Marktsegmenten, namentlich der Tank-, Container- und Trockengüterschifffahrt, eingegangen. Grundlage hierfür bilden detaillierte Daten des Statistischen Bundesamtes zur Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen, die in Teilen auf Sonderauswertungen beruhen. Maßgeblich für die Darstellung der Marktanteilsentwicklung ist jeweils die Flagge der Binnenschiffe. Die Flagge kennzeichnet den Registerort eines Schiffes, sie sagt allerdings nichts über die Nationalität des Eigentümers aus. Beispielsweise gehören Binnenschiffe unter niederländischer Flagge zum Teil deutschen Unternehmen; entsprechendes gilt umgekehrt. Internationale Unternehmensverflechtungen, die auch bei größeren deutschen Unternehmen bestehen, schränken insoweit die Aussagekraft der Flagge eines Binnenschiffs in Bezug auf den Untersuchungsgegenstand ein. In Abschnitt 7 wird abschließend auf mögliche Ursachen der Marktanteilsverluste der deutschen Flagge eingegangen. Ein zentraler Aspekt ist die Entwicklung der nationalen Binnenschiffsflotten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf Entwicklungen in den Niederlanden, deren Flotte in den vergangenen Jahrzehnten hohe Marktanteilsgewinne verbuchte und mittlerweile deutlich mehr als die Hälfte der gesamten Beförderungsmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen abwickelt. Weitere Aspekte sind eher im geopolitischen und normativen Bereich anzusiedeln.

Vorgehensweise

## 3 Marktanteilsentwicklung auf deutschen Binnenwasserstraßen

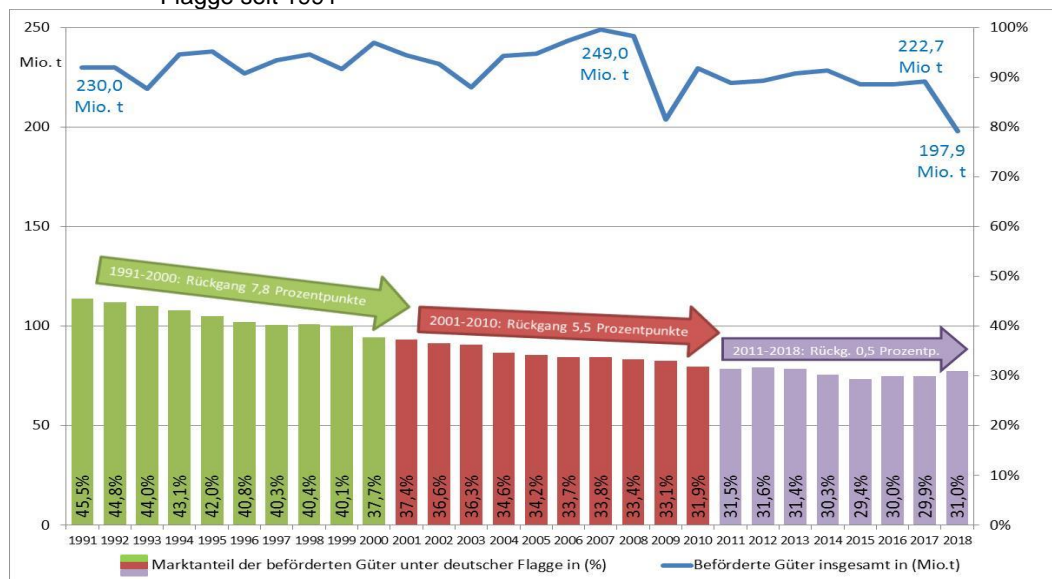
### 3.1 Beförderungsmenge und Verkehrsleistung nach Flaggen

Abbildung 1 stellt die Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen sowie den prozentualen Anteil von Schiffen unter deutscher Flagge für den Zeitraum von 1991 bis 2018 dar. Danach erhöhte sich das Beförderungsaufkommen von 1991 bis 2007 von rund 230,0 Mio. t auf rund 249,0 Mio. t, bevor es im Zuge der Wirtschaftskrise auf rund 203,9 Mio. t im Jahr 2009 zurückging. Im Anschluss setzte eine Erholung ein; allerdings wurde das Vorkrisenniveau bislang nicht mehr er-

Entwicklung der Be-  
förderungsmenge und  
des dt. Flottenanteils

reicht. Im Jahr 2017 belief sich die Beförderungsmenge auf rund 222,7 Mio. t. Im Jahr 2018 musste die Binnenschifffahrt aufgrund einer lang andauernden extremen Niedrigwasserphase einen der dramatischsten Aufkommensrückgänge in ihrer Nachkriegsgeschichte hinnehmen; die Beförderungsmenge sank auf rund 197,9 Mio. t – den niedrigsten Wert im gesamten o.g. Betrachtungszeitraum.

**Abbildung 1:** Güterbeförderung auf deutschen Wasserstraßen sowie Marktanteile unter deutscher Flagge seit 1991



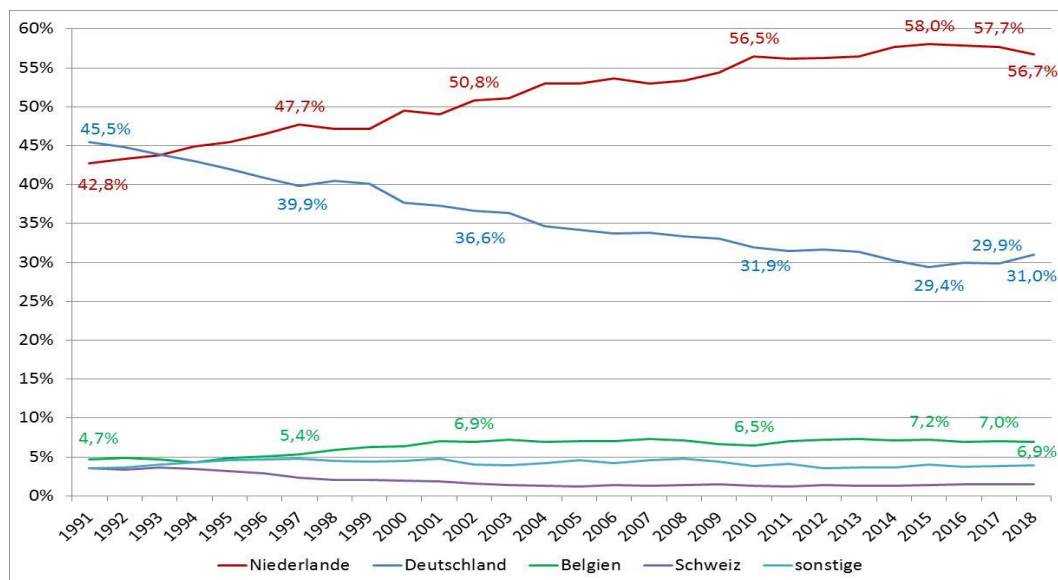
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Der Anteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge am gesamten Beförderungsvolumen auf deutschen Wasserstraßen war im Zeitraum von 1991 bis 2018 rückläufig. Er fiel von rund 45,5 Prozent im Jahr 1991 auf rund 31,0 Prozent im Jahr 2018. Wie Abbildung 1 veranschaulicht, entwickelten sich die Marktanteilsverluste nicht linear, sondern schwächten sich im Zeitverlauf ab. Die höchsten Anteilsverluste waren im Zeitraum von 1991 bis 2000 zu beobachten, die geringsten im laufenden Jahrzehnt: Von 1991 bis 2000 reduzierte sich der Marktanteil der deutschen Flotte um 7,8 Prozentpunkte, von 2001 bis 2010 um weitere 5,5 Prozentpunkte und von 2011 bis 2018 lediglich noch um 0,5 Prozentpunkte. Zuletzt verzeichneten Binnenschiffe unter deutscher Flagge dabei sogar leichte Marktanteilsgewinne. Wie Abbildung 2 verdeutlicht, stiegen im Zeitraum von 1991 bis 2018 nahezu spiegelbildlich zu den deutschen Anteilsverlusten die Marktanteile von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge – und zwar von rund 42,8 Prozent im Jahr 1991 um rund 13,9 Prozentpunkte auf 56,7 Prozent im Jahr 2018. Binnenschiffe unter belgischer Flagge erhöhten ihren Marktanteil im selben Zeitraum um 2,2 Prozentpunkte auf rund 6,9 Prozent. Insgesamt entfielen auf Binnenschiffe unter den drei vorgenannten Flaggen im Jahr 2018 kumuliert fast 95 Prozent des gesamten Beförderungsaufkommens auf deutschen Wasserstraßen. Binnenschiffe unter schweizerischer Flagge verzeichneten einen Rückgang von rund 3,5 Prozent im Jahr 1991 auf rund 1,5 Prozent im Jahr

Flaggenanteile

2018. Die kumulierten Marktanteile von Schiffen aus anderen Ländern – hierunter fallen vor allem Schiffe unter polnischer, französischer, luxemburgischer oder tschechischer Flagge – blieben im Beobachtungszeitraum relativ konstant und lagen zuletzt bei rund 3,9 Prozent.

Abbildung 2: Marktanteile bei der Güterbeförderung auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen von 1991 bis 2018 (Basis: t)



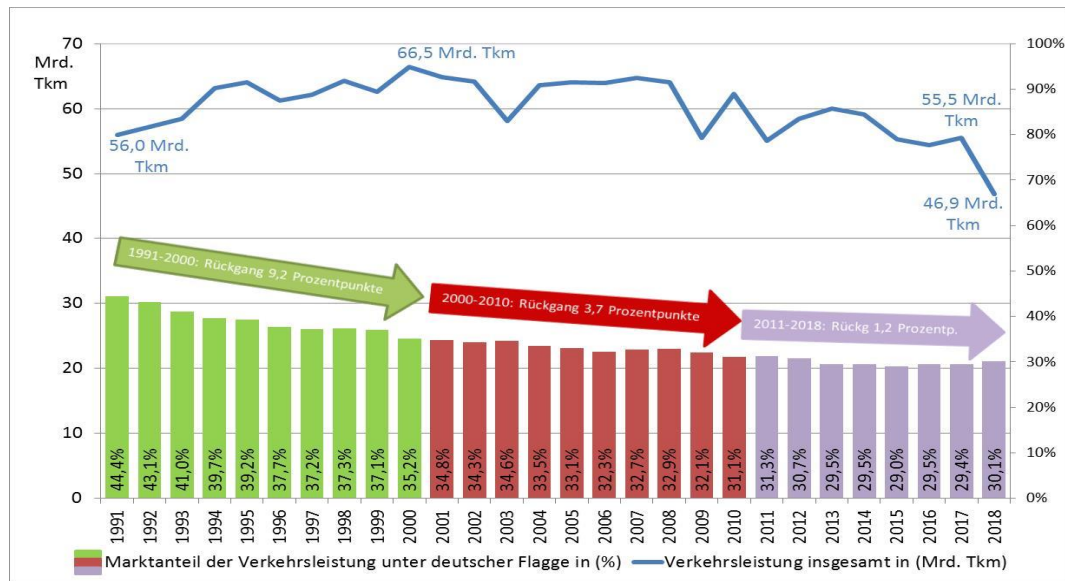
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Ähnliche Entwicklungsverläufe wie unter Zugrundelegung der Beförderungsmenge zeigten sich im Zeitraum von 1991 bis 2018 bei einer Betrachtung der Verkehrsleistung. Wie Abbildung 3 verdeutlicht, wies die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen zu Beginn des Betrachtungszeitraums noch eine steigende Tendenz auf und erreichte im Jahr 2000 mit rund 66,5 Mrd. tkm ihren Höchststand; nach den starken Rückgängen im Zuge der Wirtschaftskrise folgt sie – trotz zwischenzeitlicher Erholungsphasen – einem Abwärtstrend. Im Jahr 2017 lag sie mit rund 55,5 Mrd. tkm in etwa wieder auf dem Niveau von 1991. Im Jahr 2018 wurde aus o.g. Gründen auch in Bezug auf die Transportleistung ein historisches Tief von rund 46,9 Mrd. tkm gemessen. Der Marktanteil von Schiffen unter deutscher Flagge an der Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen schrumpfte von rund 44,4 Prozent im Jahr 1991 um 14,3 Prozentpunkte auf rund 30,1 Prozent im Jahr 2018. Im gesamten Zeitraum von 1991 bis 2018 fiel der deutsche Marktanteil bezogen auf die Verkehrsleistung etwas niedriger aus als in Bezug auf die Beförderungsmenge. Entsprechend der o.g. skizzierten Entwicklung waren die Anteilsverluste im Zeitraum von 1991 bis 2000 mit rund 9,2 Prozentpunkten höher als im Zeitraum von 2001 bis 2010 mit 3,7 Prozentpunkten und im Zeitraum von 2011 bis 2018 mit 1,2 Prozentpunkten.

Entwicklung der Verkehrsleistung und des dt. Flottenanteils



**Abbildung 3:** Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen sowie Marktanteile unter deutscher Flagge seit 1991

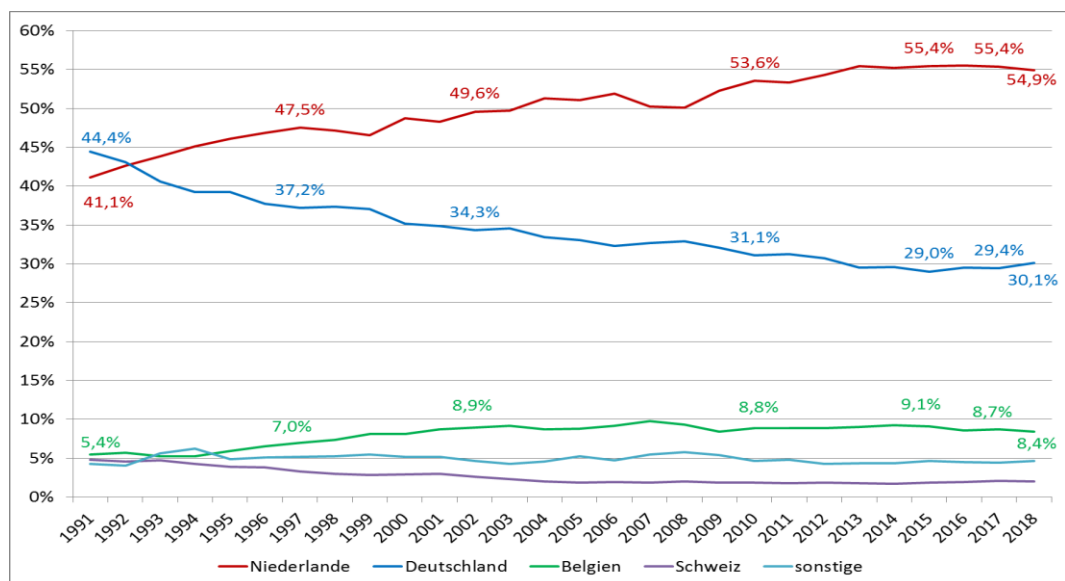


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Bezogen auf die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen stieg der niederländische Marktanteil von rund 41,1 Prozent im Jahr 1991 um rund 13,8 Prozentpunkte auf rund 54,9 Prozent im Jahr 2018. Binnenschiffe unter belgischer Flagge verzeichneten einen Marktanteilsanstieg von rund 5,4 Prozent im Jahr 1991 auf rund 8,4 Prozent im Jahr 2018, Binnenschiffe unter schweizerischer Flagge einen Rückgang um 2,8 Prozentpunkte auf rund 2,0 Prozent. Der kumulierte Marktanteil sonstiger Flotten blieb im Betrachtungszeitraum weitestgehend stabil und betrug zuletzt rund 4,6 Prozent.

Flaggenanteile

**Abbildung 4:** Marktanteile bei der Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen in Prozent von 1991 bis 2018 (Basis: Mrd. tkm)



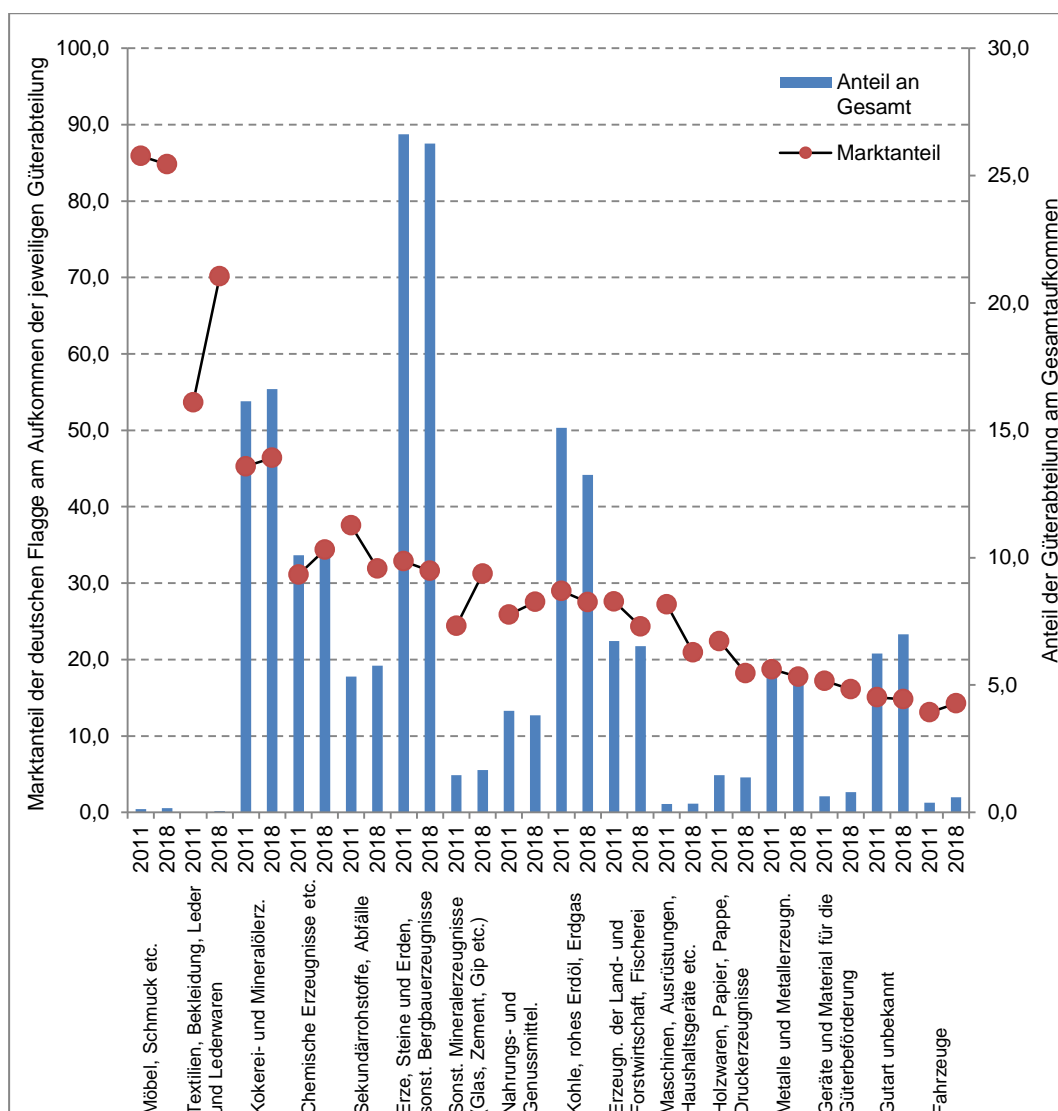
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

### 3.2 Güterbeförderung nach Güterabteilungen und Flaggen

Abbildung 5 weist die mengenbezogenen Marktanteile der Binnenschiffe unter deutscher Flagge differenziert nach Güterabteilungen für die Jahre 2011 und 2018 aus.<sup>1</sup> Marktanteile von über 50 Prozent erzielten Binnenschiffe unter deutscher Flagge demnach im Jahr 2018 lediglich bei Beförderungen von Waren der aufkommensschwachen Güterabteilungen „Möbel, Schmuck, Musikinstrumente und Sportgeräte“ (84,8 Prozent) sowie „Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren“ (70,2 Prozent).

Marktanteile nach Güterabteilungen

**Abbildung 5:** Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge auf deutschen Wasserstraßen nach Güterabteilungen in den Jahren 2011 und 2018 in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

<sup>1</sup> Ursächlich für den im Vergleich zum vorherigen Abschnitt kürzeren Vergleichszeitraum ist die Umstellung der Güterklassifikation von NST/R auf NST-2007, infolge derer eine direkte Vergleichbarkeit der ab 2011 vorliegenden güterabteilungsbezogenen Daten mit jenen früherer Jahre nicht gegeben ist.

Gemessen am Gesamtmarktanteil im Jahr 2018 in Höhe von 31,0 Prozent wiesen Binnenschiffe unter deutscher Flagge gleichsam überdurchschnittliche Marktanteile bei Beförderungen von Kokerei- und Mineralölzeugnissen (46,4 Prozent), chemischen Erzeugnissen (34,4 Prozent), Sekundärrohstoffen und Abfällen (31,9 Prozent) sowie Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen (31,6 Prozent) auf. Am geringsten fielen die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge im Jahr 2018 bei Beförderungen von Gütern der Abteilung „Gutart unbekannt“ (14,8 Prozent), in die vor allem Container fallen, sowie von Fahrzeugen (14,3 Prozent) aus. Bei lediglich fünf der 16 aufgeführten Güterabteilungen lag der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge bezogen auf die Beförderungsmenge im Jahr 2018 höher als im Jahr 2011, namentlich den Güterabteilungen „Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren“, „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse“, „Nahrungs- und Genussmittel“ und „Sonstige Mineralerzeugnisse“. Bei letztgenannter Güterabteilung erhöhte sich der deutsche Marktanteil von rund 24,4 Prozent im Jahr 2011 auf rund 31,2 Prozent im Jahr 2018 deutlich.

Tabelle 1 stellt für den Zeitraum von 2011 bis 2018 die Entwicklung des Güteraufkommens und der jeweiligen Flaggenanteile für die fünf aufkommensstärksten Güterabteilungen dar. Besonders niedrige Marktanteile von durchgehend unter 30 Prozent verzeichneten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im Betrachtungszeitraum demnach bei Beförderungen von Kohle, Rohöl und Erdgas. Mit rund 27,5 Prozent lag ihr Marktanteil im Jahr 2018 um rund 1,5 Prozentpunkte unter dem Wert von 2011. Der Marktanteil niederländischer Binnenschiffe bewegte sich im gesamten Betrachtungszeitraum bei über 60 Prozent, im Jahr 2018 bei rund 64,0 Prozent. Der Marktanteil von Binnenschiffen unter belgischer Flagge schwankte im Zeitraum von 2011 bis 2018 um 7 Prozent, andere Nationalitäten spielten lediglich eine untergeordnete Rolle.

Kohle, Rohöl und Erdgas

Eine ähnliche Dominanz niederländischer Binnenschiffe zeigte sich im Betrachtungszeitraum bei Beförderungen von Erzen, Steinen und Erden sowie sonstigen Bergbauerzeugnissen. Bis auf die Jahre 2012 und 2013 lag ihr diesbezüglicher Marktanteil stets über 60 Prozent, im Jahr 2018 bei rund 60,5 Prozent. Allerdings erzielten Binnenschiffe unter deutscher und belgischer Fahne im Jahr 2018 leichte Anteilsgewinne. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich ihre Marktanteile von rund 30,7 Prozent auf rund 31,6 Prozent bzw. von rund 4,0 Prozent auf rund 5,1 Prozent. Binnenschiffe unter polnischer Fahne erreichten in den Jahren 2017 bzw. 2018 mit Marktanteilen von rund 2,0 bzw. 1,9 Prozent ihre höchsten Werte im Betrachtungszeitraum.

Erze, Steine, Erden, sonst. Bergbauerz.

**Tabelle 1:** Güterbeförderung (t) und Marktanteile (%) nach Flaggen für ausgewählte Güterabteilungen zwischen 2011 und 2018

Jahr	Beförderte Güter insgesamt t	Flagge des Binnenschiffs						
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:				
				Niederlande	Belgien	Schweiz	Polen	Frankreich
		Marktanteile (%)						
<b>Erzeugn. aus Land- und Forstwirtschaft, Fischerei</b>								
2011	14.921.915	27,6%	72,4%	51,1%	13,5%	0,1%	2,1%	1,4%
2012	16.323.548	26,3%	73,7%	53,2%	13,5%	0,2%	2,1%	1,2%
2013	17.201.862	27,5%	72,5%	51,5%	13,8%	0,1%	2,4%	1,2%
2014	16.900.958	29,5%	70,5%	49,0%	14,4%	0,1%	2,1%	1,0%
2015	16.242.841	30,0%	70,0%	49,2%	13,3%	0,1%	2,7%	1,1%
2016	15.359.163	28,5%	71,5%	48,1%	14,1%	0,1%	2,4%	1,7%
2017	14.856.494	27,4%	72,6%	49,9%	14,0%	0,1%	2,6%	1,4%
2018	12.913.605	24,3%	75,7%	51,6%	15,2%	0,1%	2,9%	1,7%
<b>Kohle, rohes Erdöl und Erdgas</b>								
2011	33.499.705	29,0%	71,0%	60,6%	7,0%	0,1%	2,5%	0,3%
2012	34.123.310	27,1%	72,9%	63,6%	7,5%	0,1%	1,3%	0,1%
2013	37.553.064	26,0%	74,0%	63,8%	7,7%	0,0%	1,8%	0,2%
2014	35.501.971	26,0%	74,0%	64,4%	6,8%	0,0%	2,0%	0,1%
2015	34.745.218	25,6%	74,4%	63,4%	6,5%	0,0%	2,1%	0,1%
2016	34.114.429	26,2%	73,8%	64,3%	6,2%	0,0%	1,9%	0,0%
2017	30.787.007	26,2%	73,8%	63,7%	7,6%	0,0%	1,5%	0,1%
2018	26.221.178	27,5%	72,5%	64,0%	7,1%	0,1%	0,5%	0,1%
<b>Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse</b>								
2011	59.109.228	32,9%	67,1%	60,9%	3,8%	0,2%	1,1%	0,1%
2012	55.582.319	35,0%	65,0%	59,6%	3,3%	0,1%	0,9%	0,1%
2013	54.884.015	35,9%	64,1%	58,5%	3,6%	0,2%	0,9%	0,1%
2014	56.451.680	33,3%	66,7%	61,2%	3,5%	0,2%	0,9%	0,1%
2015	55.057.818	29,9%	70,1%	64,3%	4,1%	0,1%	1,0%	0,1%
2016	54.864.626	30,8%	69,2%	63,8%	3,5%	0,2%	1,1%	0,1%
2017	57.065.726	30,7%	69,3%	62,3%	4,0%	0,2%	2,0%	0,2%
2018	51.967.373	31,6%	68,4%	60,5%	5,1%	0,2%	1,9%	0,1%
<b>Kokerei- und Mineralölerzeugnisse</b>								
2011	35.841.124	45,3%	54,7%	40,8%	6,6%	4,7%	0,2%	0,1%
2012	38.009.458	44,6%	55,4%	41,3%	6,7%	4,7%	0,1%	0,1%
2013	38.658.359	42,9%	57,1%	42,6%	6,2%	4,5%	0,1%	0,0%
2014	37.578.017	43,0%	57,0%	43,4%	5,3%	4,9%	0,1%	0,1%
2015	37.261.391	43,5%	56,5%	42,8%	5,2%	4,9%	0,1%	0,1%
2016	37.327.697	44,7%	55,3%	41,6%	5,9%	5,3%	0,1%	0,1%
2017	37.985.873	45,1%	54,9%	41,1%	5,2%	5,8%	0,1%	0,1%
2018	32.885.482	46,4%	53,6%	40,1%	3,9%	6,5%	0,1%	0,1%
<b>Chemische Erzeugnisse etc.</b>								
2011	22.421.314	31,1%	68,9%	57,1%	5,4%	1,7%	0,8%	0,3%
2012	22.957.150	32,5%	67,5%	55,7%	5,1%	2,3%	0,6%	0,3%
2013	22.575.331	32,8%	67,2%	56,0%	4,6%	2,0%	0,6%	0,3%
2014	23.373.531	31,0%	69,0%	57,0%	5,6%	1,9%	0,8%	0,3%
2015	21.948.428	32,0%	68,0%	55,3%	6,0%	2,1%	0,9%	0,3%
2016	23.029.136	32,5%	67,5%	56,3%	5,0%	1,6%	0,7%	0,4%
2017	23.547.104	32,0%	68,0%	57,1%	4,9%	1,7%	0,6%	0,2%
2018	20.786.175	34,4%	65,6%	55,3%	4,3%	1,6%	0,7%	0,1%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Bei Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sank der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge von rund 27,4 Prozent im Jahr 2011 auf rund 24,3 Prozent im Jahr 2018; der Marktanteil niederländischer Binnenschiffe schwankte im Zeitraum von 2011 bis 2018 um 50 Prozent. Im Betrachtungszeitraum leicht ansteigende Marktanteile wiesen mit einer Zunahme um rund 1,7 Prozentpunkte auf zuletzt rund 15,2 Prozent Binnenschiffe unter belgischer Flagge auf sowie Binnenschiffe unter polnischer und französischer Flagge, deren Anteile im Jahr 2018 bei rund 2,9 bzw. 1,7 Prozent lagen.

Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse

Im Zeitraum von 2011 bis 2018 steigende Marktanteile wiesen Binnenschiffe unter deutscher Flagge bei den aufkommensstarken Beförderungen von chemischen Erzeugnissen

Chemische Erzeugnisse

sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnissen auf. Bei Transporten von chemischen Erzeugnissen stieg der Anteil deutscher Binnenschiffe von rund 31,1 Prozent im Jahr 2011 auf rund 34,4 Prozent im Jahr 2018. Die deutschen Anteilsgewinne gingen zulasten von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge, deren Marktanteil im Vergleichszeitraum von 57,1 Prozent auf 55,3 Prozent zurückging, sowie Binnenschiffen unter belgischer Flagge, deren Anteil um 1,1 Prozentpunkte auf rund 4,3 Prozent sank. Nach einem zwischenzeitlichen Höchststand von rund 2,1 Prozent im Jahr 2015 betrug der Marktanteil von Binnenschiffer unter schweizerischer Flagge im Jahr 2018 nur noch rund 1,6 Prozent.

Unter den fünf aufkommensstärksten Güterabteilungen entfällt der höchste Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge auf Kokerei- und Mineralölerzeugnisse. Im Jahr 2018 lagen dieser bei rund 46,4 Prozent. Dies war der höchste Wert im gesamten Beobachtungszeitraum. Im Jahr 2011 betrug der deutsche Marktanteil noch rund 45,3 Prozent. Unter den fünf aufkommensstärksten ist die in Rede stehende Güterabteilung damit zugleich die einzige, bei der deutsche Binnenschiffe nahezu während des gesamten Zeitraums von 2011 bis 2018 höhere Marktanteile erzielten als Binnenschiffe unter niederländischer Flagge. Letztere blieben im Jahr 2018 mit einem Anteil von rund 40,1 Prozent um rund 6,3 Prozentpunkte hinter dem deutschen Anteilswert zurück. Ebenfalls steigende Marktanteile verzeichneten im Zeitraum von 2011 bis 2018 Binnenschiffe aus der Schweiz; ihr Anteil erhöhte sich um 1,8 Prozentpunkte auf zuletzt 6,5 Prozent. Deutliche Marktanteilsverluste waren bei den belgischen Binnenschiffen beobachtbar. Belief sich deren Marktanteil im Jahr 2011 noch auf rund 6,6 Prozent, so reduzierte sich dieser bis auf rund 3,9 Prozent im Jahr 2018.

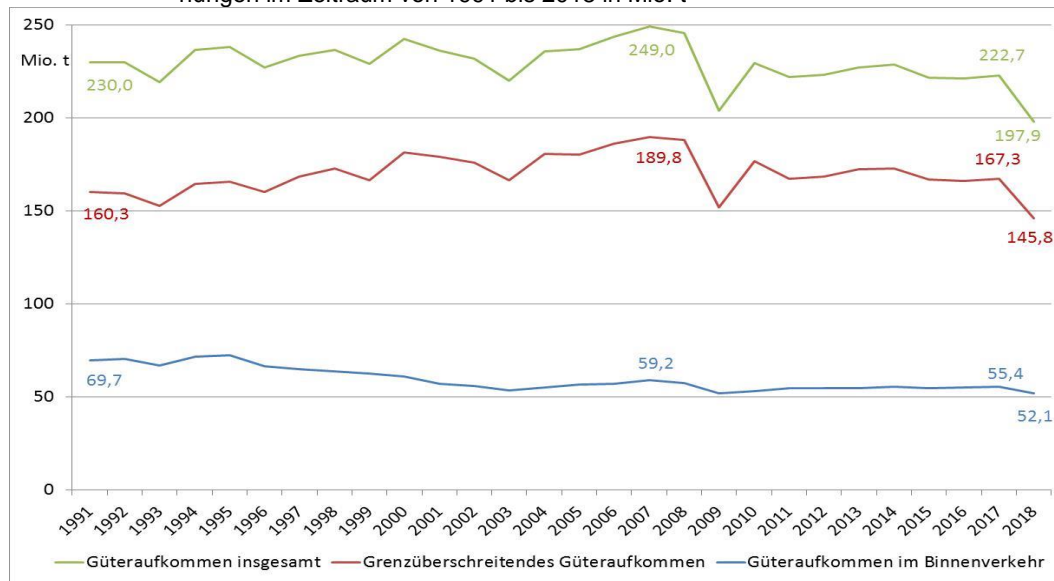
Kokerei- und  
Mineralölerzeugnisse

### 3.3 Güterbeförderungen nach Hauptverkehrsbeziehungen und Flaggen

Abbildung 6 stellt die Entwicklung des Güteraufkommens in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserwegen für den Zeitraum von 1991 bis 2018 differenziert nach Hauptverkehrsrelationen dar. Wies der grenzüberschreitende Verkehr (einschließlich Durchgangsverkehr) vor der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 noch eine steigende Tendenz auf, so wurde in deren Nachgang das Vorkrisenniveau nicht mehr erreicht. Gleiches gilt für den Binnenverkehr, der bezogen auf das Mengenaufkommen bereits im Vorfeld der Wirtschaftskrise einem langjährigen Abwärtstrend folgte. Gleichwohl wurden im Jahr 2017 mit insgesamt 167,2 Mio. t im grenzüberschreitenden Verkehr noch mehr Güter über deutsche Binnenwasserstraßen befördert als im Jahr 1991 mit rund 160,3 Mio. t. Aufgrund der langen, extremen Niedrigwasserphase brach die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2018 auf rund 145,8 Mio. t ein. Das Güteraufkommen im Binnenverkehr ging von rund 69,7 Mio. t im Jahr 1991 auf rund 55,4 Mio. t im Jahr 2017 bzw. rund 52,1 Mio. t im Jahr 2018 zurück.

Entwicklung des  
Güteraufkommens  
nach Hauptver-  
kehrsbeziehungen

**Abbildung 6:** Güteraufkommen auf deutschen Binnenwasserstraßen nach Hauptverkehrsbeziehungen im Zeitraum von 1991 bis 2018 in Mio. t

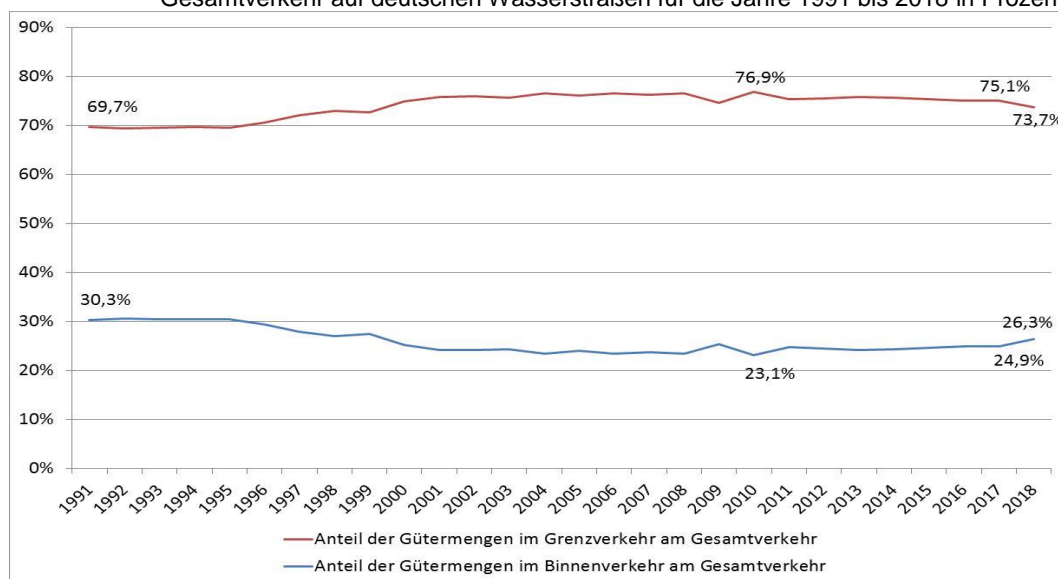


Quelle: Statistisches Bundesamt, Eigene Darstellung und Berechnung.

Insgesamt war das Güteraufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr im gesamten Betrachtungszeitraum wesentlich höher als im Binnenverkehr. Wie Abbildung 7 veranschaulicht, hat dabei der Anteil des innerdeutschen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, trotz kleinerer Schwankungen, im Betrachtungszeitraum tendenziell abgenommen, nämlich von rund 30,3 Prozent im Jahr 1991 auf rund 24,9 Prozent im Jahr 2017, während der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs zunahm, nämlich von rund 69,7 Prozent im Jahr 1991 auf rund 75,1 Prozent im Jahr 2017.

Verhältnis zwischen nationalem und internationalem Verkehr

**Abbildung 7:** Anteil der Gütermengen im innerdeutschen und grenzüberschreitenden<sup>1)</sup> Verkehr am Gesamtverkehr auf deutschen Wasserstraßen für die Jahre 1991 bis 2018 in Prozent



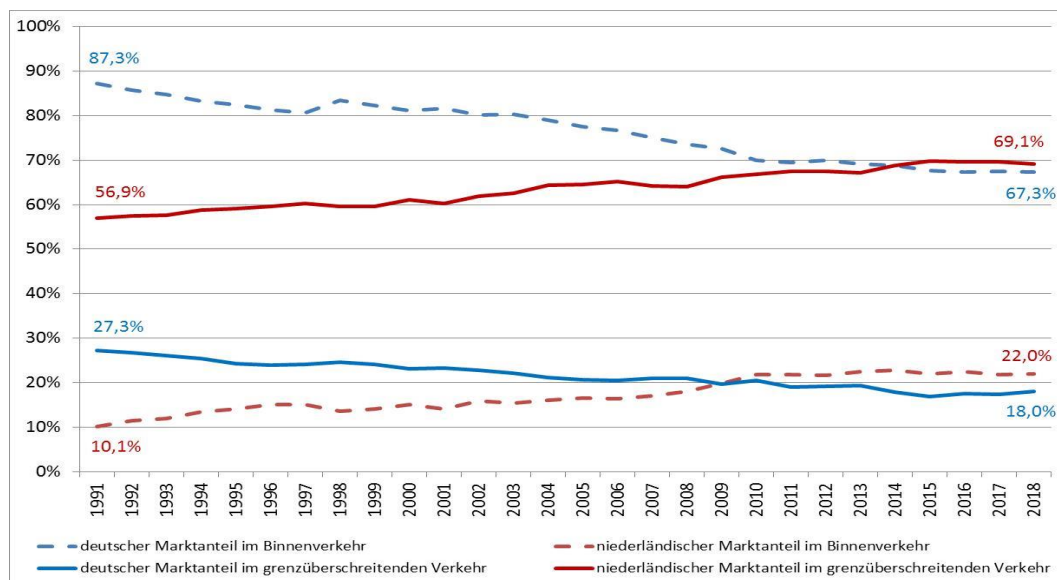
<sup>1)</sup> einschließlich Durchgangsverkehr.

Quelle Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Wie Abbildung 8 verdeutlicht, sind die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge im Zeitraum von 1991 bis 2018 sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr deutlich gefallen – im grenzüberschreitenden Verkehr um 9,3 Prozentpunkte, im Binnenverkehr sogar um 20,0 Prozentpunkte. Dennoch fielen die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge im Jahr 2018 im Binnenverkehr mit rund 67,3 Prozent nach wie vor wesentlich höher aus als im grenzüberschreitenden Verkehr mit lediglich 18 Prozent. Im Gegenzug stieg der Marktanteil von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge im deutschen Binnenverkehr von rund 10,1 Prozent im Jahr 1991 auf rund 22,0 Prozent im Jahr 2018 an, im grenzüberschreitenden Verkehr von rund 56,9 Prozent im Jahr 1991 auf rund 69,1 Prozent im Jahr 2018.

Entwicklung der Marktanteile nach Hauptverkehrsbeziehungen

Abbildung 8: Marktanteile beim Güteraufkommen nach Hauptverkehrswegen auf Binnenwasserstraßen für die Jahre 1991 bis 2018



Quelle: Statistisches Bundesamt, Eigene Darstellung und Berechnung.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsrelationen und Flaggen im Zeitraum von 2011 bis 2018. Im innerdeutschen Verkehr erreichten neben deutschen und niederländischen Binnenschiffen, die im Jahr 2018 einen kumulierten Marktanteil von rund 89,9 Prozent innehatten, auch Binnenschiffe unter belgischer, schweizerischer und polnischer Flagge nennenswerte Anteile. Während die Marktanteile belgischer Binnenschiffe im Jahr 2018 mit rund 2,5 Prozent in etwa auf dem Niveau von 2011 lagen, verbuchten polnische Binnenschiffe im Vergleichszeitraum einen Zuwachs um 1,4 Prozentpunkte auf rund 4,6 Prozent. Schiffe unter schweizerischer Flagge verzeichneten bis zum Jahr 2016 leicht ansteigende Marktanteile im deutschen Binnenverkehr, allerdings gingen diese in der Folge wieder bis auf 1,4 Prozent im Jahr 2018 zurück.

Binnenverkehr

**Tabelle 2:** Güterbeförderung (t) und Hauptverkehrsbeziehungen nach Flaggen (%) und Flaggen zwischen 2011 und 2018

Jahr	Beförderte Güter insgesamt t	Flagge des Binnenschiffs						
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:				
				Niederlande	Belgien	Schweiz	Polen	Frankreich
		Marktanteile (%)						
<b>Gesamtverkehr</b>								
2011	221.965.937	31,5%	68,5%	56,2%	7,0%	1,2%	1,4%	0,4%
2012	223.170.120	31,6%	68,4%	56,3%	7,2%	1,3%	1,2%	0,3%
2013	226.863.604	31,4%	68,6%	56,4%	7,3%	1,2%	1,1%	0,3%
2014	228.489.412	30,3%	69,7%	57,7%	7,2%	1,3%	1,1%	0,3%
2015	221.368.952	29,4%	70,6%	58,0%	7,2%	1,4%	1,4%	0,3%
2016	221.348.545	30,0%	70,0%	57,9%	6,9%	1,5%	1,3%	0,4%
2017	222.730.757	29,9%	70,1%	57,7%	7,0%	1,5%	1,5%	0,4%
2018	197.903.811	31,0%	69,0%	56,7%	6,9%	1,5%	1,5%	0,4%
<b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>								
2011	54.765.722	69,4%	30,6%	21,9%	2,4%	1,1%	3,2%	0,1%
2012	54.568.731	70,0%	30,0%	21,7%	2,7%	1,1%	3,0%	0,1%
2013	54.698.118	69,1%	30,9%	22,5%	2,6%	1,2%	2,8%	0,1%
2014	55.621.442	68,7%	31,3%	22,8%	2,7%	1,4%	2,8%	0,1%
2015	54.564.566	67,7%	32,3%	21,9%	2,6%	1,6%	3,5%	0,2%
2016	55.191.584	67,4%	32,6%	22,5%	3,0%	1,7%	3,5%	0,1%
2017	55.412.553	67,6%	32,4%	21,9%	2,5%	1,5%	4,6%	0,2%
2018	52.101.200	67,3%	32,7%	22,0%	2,5%	1,4%	4,6%	0,3%
<b>Grenzüberschreitender Versand</b>								
2011	46.880.681	15,5%	84,5%	71,1%	8,3%	1,0%	0,5%	0,4%
2012	48.247.826	15,2%	84,8%	70,9%	8,9%	1,4%	0,5%	0,4%
2013	47.843.564	15,5%	84,5%	71,0%	8,7%	1,3%	0,3%	0,3%
2014	50.555.757	14,9%	85,1%	71,5%	8,9%	1,6%	0,3%	0,4%
2015	48.841.031	14,6%	85,4%	71,0%	9,5%	1,9%	0,3%	0,4%
2016	49.172.333	15,5%	84,5%	70,4%	9,0%	2,0%	0,3%	0,5%
2017	51.177.343	15,1%	84,9%	70,9%	9,0%	2,0%	0,3%	0,5%
2018	44.252.923	16,2%	83,8%	70,4%	7,9%	2,3%	0,5%	0,5%
<b>Grenzüberschreitender Empfang</b>								
2011	101.622.725	21,2%	78,8%	68,2%	6,5%	0,7%	1,1%	0,3%
2012	100.040.649	21,9%	78,1%	68,2%	6,3%	0,7%	0,7%	0,2%
2013	104.547.237	22,1%	77,9%	67,6%	6,5%	0,6%	0,8%	0,2%
2014	103.893.822	20,0%	80,0%	70,0%	6,1%	0,7%	0,9%	0,2%
2015	102.459.315	18,2%	81,8%	71,5%	6,5%	0,7%	1,0%	0,2%
2016	102.561.253	18,9%	81,1%	71,1%	6,2%	0,7%	0,8%	0,2%
2017	101.468.298	19,0%	81,0%	70,9%	6,6%	0,7%	0,7%	0,3%
2018	90.169.564	19,5%	80,5%	70,3%	7,0%	0,8%	0,4%	0,3%
<b>Durchgangsverkehr</b>								
2011	18.696.809	16,3%	83,7%	53,9%	20,4%	5,2%	0,1%	1,4%
2012	20.312.913	15,7%	84,3%	56,3%	19,5%	4,9%	0,0%	1,3%
2013	19.774.685	14,2%	85,8%	56,2%	20,9%	4,4%	0,0%	1,2%
2014	18.418.391	13,9%	86,1%	55,4%	21,6%	3,9%	0,0%	1,4%
2015	15.504.040	15,4%	84,6%	54,9%	20,7%	3,9%	0,1%	1,6%
2016	14.423.375	14,9%	85,1%	56,4%	19,8%	4,0%	0,0%	1,6%
2017	14.672.565	14,2%	85,8%	56,0%	20,0%	4,9%	0,0%	1,6%
2018	11.380.124	13,2%	86,8%	54,9%	22,1%	4,9%	0,0%	1,8%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Im grenzüberschreitenden Versand unterlagen die Marktanteile im laufenden Jahrzehnt lediglich geringen Schwankungen. Rund 70,4 Prozent des gesamten Mengenaufkommens im Verkehr von deutschen zu ausländischen Häfen wurden im Jahr 2018 von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge befördert. Mit deutlichem Abstand folgten Binnenschiffe aus Deutschland und Belgien mit Marktanteilen im Jahr 2018 von rund 16,2 Prozent bzw. 7,9 Prozent. Rang 4 belegten Binnenschiffe unter schweizerischer Flagge mit 2,3 Prozent Marktanteil, gefolgt von Schiffen aus Polen und Frankreich mit Anteilen von jeweils 0,5 Prozent.

Grenzüberschreitender  
Versand



Im Gegensatz zum grenzüberschreitenden Versand verschoben sich die Marktanteile beim grenzüberschreitenden Empfang im Zeitraum von 2011 bis 2018 weiter zugunsten niederländischer Binnenschiffe. Deren Anteile erhöhten sich im Vergleichszeitraum um 2,1 Prozentpunkte auf rund 70,3 Prozent. Der Anteil von Schiffen unter deutscher Flagge sank hingegen von 21,2 Prozent im Jahr 2011 auf rund 19,5 Prozent im Jahr 2018, fiel damit allerdings immer noch höher aus als im grenzüberschreitenden Versand. Die Marktanteile belgischer Binnenschiffe lagen im Jahr 2018 mit rund 7,0 Prozent leicht über dem Niveau von 2011. Alle anderen Nationen blieben zuletzt unterhalb der Ein-Prozent-Marke.

Grenzüberschreitender Empfang

Im Durchgangsverkehr bewegten sich die niederländischen Marktanteile im Zeitraum von 2011 bis 2018 zwischen 53,9 und 56,4 Prozent. Im Jahr 2018 lag er bei rund 54,9 Prozent. Anders als auf den übrigen Hauptverkehrsrelationen wiesen im Durchgangsverkehr belgische Binnenschiffe im Betrachtungszeitraum die zweihöchsten Marktanteile auf. Lag der belgische Marktanteil im Jahr 2011 noch bei rund 20,4 Prozent, so vergrößerte sich dieser auf rund 22,1 Prozent im Jahr 2018. Erst an dritter Stelle lagen Binnenschiffe unter deutscher Flagge. Deren Marktanteil war im Betrachtungsraum tendenziell rückläufig und erreichte im Jahr 2018 rund 13,2 Prozent. Die Marktanteile der Binnenschiffe unter schweizerischer und französischer Flagge lagen zuletzt bei rund 4,9 Prozent bzw. 1,8 Prozent. Binnenschiffe unter polnischer Flagge spielen im Durchgangsverkehr praktisch keine Rolle.

Durchgangsverkehr

### 3.4 Binnenverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen und Flaggen

Tabelle 3 stellt für den Zeitraum von 2011 bis 2018 die Entwicklung des Güteraufkommens und der jeweiligen Flaggenanteile für die aufkommensstärksten Güterabteilungen im Binnenverkehr auf deutschen Wasserstraßen dar, namentlich „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“, und „Chemische Erzeugnisse“. Im Ergebnis weisen Binnenschiffe unter deutscher Flagge bezüglich der beiden erstgenannten Güterabteilungen tendenziell sinkende, bezüglich der beiden letztgenannten Güterabteilungen tendenziell steigende Marktanteile im Vergleichszeitraum auf. Bei allen o.g. Güterabteilungen erreichten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im Zeitraum von 2011 bis 2018 im innerdeutschen Verkehr die mit Abstand höchsten Marktanteile aller Flaggen-Staaten.

**Tabelle 3:** Beförderte Güter im Binnenverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Güterabteilung und Flaggen

Jahr	Beförderte Güter im Binnenverkehr t	Flagge des Binnenschiffs					
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:			
				Niederlande	Belgien	Schweiz	Polen
		Marktanteile (%)					
<b>Kohle, rohes Erdöl und Erdgas</b>							
2011	5.859.708	86,8%	13,2%	10,1%	0,3%	0,0%	1,5%
2012	5.317.669	85,8%	14,2%	11,3%	0,4%	0,0%	1,7%
2013	4.988.450	88,1%	11,9%	9,3%	0,3%	0,0%	1,6%
2014	5.202.146	86,8%	13,2%	8,9%	0,8%	0,0%	2,2%
2015	5.353.294	79,1%	20,9%	7,5%	0,6%	0,0%	2,0%
2016	5.034.508	83,5%	16,5%	8,2%	1,4%	0,0%	1,8%
2017	4.584.864	86,0%	14,0%	9,3%	0,5%	0,0%	2,4%
2018	4.570.661	81,8%	18,2%	12,4%	0,9%	0,0%	2,3%
<b>Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse</b>							
2011	14.427.511	82,5%	17,5%	10,9%	1,0%	0,2%	4,2%
2012	13.918.960	82,5%	17,5%	11,8%	1,3%	0,1%	3,4%
2013	13.059.386	80,0%	20,0%	14,5%	1,3%	0,2%	3,4%
2014	13.190.678	81,3%	18,7%	13,5%	1,2%	0,0%	3,5%
2015	12.335.232	81,4%	18,6%	12,9%	1,0%	0,0%	4,1%
2016	13.605.910	77,7%	22,3%	15,3%	2,1%	0,0%	4,3%
2017	14.473.017	77,2%	22,8%	12,7%	1,8%	0,1%	7,6%
2018	14.064.830	75,0%	25,0%	15,8%	2,0%	0,0%	6,5%
<b>Kokerei- und Mineralölerzeugnisse</b>							
2011	12.490.555	60,1%	39,9%	31,1%	3,1%	2,7%	0,1%
2012	12.568.493	61,9%	38,1%	29,8%	3,1%	2,8%	0,2%
2013	13.224.100	61,1%	38,9%	29,9%	3,0%	3,2%	0,1%
2014	13.454.055	61,3%	38,7%	30,3%	2,9%	3,7%	0,1%
2015	13.675.181	62,8%	37,2%	28,5%	2,4%	3,8%	0,1%
2016	13.579.117	63,6%	36,4%	27,2%	3,0%	4,6%	0,1%
2017	13.451.530	65,9%	34,1%	26,1%	2,2%	4,0%	0,1%
2018	11.290.752	66,8%	33,2%	24,3%	1,7%	4,7%	0,2%
<b>Chemische Erzeugnisse</b>							
2011	4.951.023	56,5%	43,5%	36,4%	1,9%	1,6%	1,0%
2012	5.440.396	61,3%	38,7%	32,2%	1,6%	1,7%	0,7%
2013	5.487.643	62,6%	37,4%	31,6%	1,2%	1,2%	1,1%
2014	5.836.411	57,8%	42,2%	34,2%	1,7%	2,0%	1,4%
2015	5.657.018	57,3%	42,7%	34,8%	2,0%	1,7%	1,6%
2016	5.693.167	56,7%	43,3%	36,2%	1,5%	1,6%	1,2%
2017	5.805.008	58,1%	41,9%	33,9%	1,4%	1,7%	0,9%
2018	5.533.983	61,6%	38,4%	31,6%	1,3%	0,9%	1,3%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

- Besonders hohe Marktanteile erreichen Binnenschiffe unter deutscher Flagge im innerdeutschen Verkehr bei Beförderungen von Gütern der Abteilung „Kohle, Rohöl und Erdgas“. Der höchste deutsche Marktanteil wurde im Betrachtungszeitraum mit rund 88,1 Prozent im Jahr 2013 verzeichnet. Seitdem ist er bis auf rund 81,8 Prozent im Jahr 2018 gesunken. Im Gegenzug verbuchten Binnenschiffe aus den Niederlanden, Belgien und Polen Marktanteilsgewinne. Insgesamt ging die Beförderungsmenge in dieser Güterabteilung von knapp 5,9 Mio. t im Jahr 2011 auf knapp 4,6 Mio. t im Jahr 2018 zurück.
- Mit knapp 14,1 Mio. t entfiel im Jahr 2018 das höchste Mengenaufkommen im Binnenverkehr auf Beförderungen von Erzen, Steinen und Erden sowie sonstigen Bergbauerzeugnissen; zugleich wurde annähernd das Ergebnis von rund 14,4 Mio. t aus dem Jahr 2011 erreicht. Drei Viertel hiervon wurden im Jahr 2018 von

Kohle, Rohöl und Erdgas

Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse

Binnenschiffen unter deutscher Flagge transportiert. Im Vergleich zum Jahr 2011 bedeutete dies einen Anteilsrückgang um 7,5 Prozentpunkte. Den deutschen Anteilsverlusten standen im Vergleichszeitraum -gewinne bei niederländischen Binnenschiffen in Höhe von 4,9 Prozentpunkten, bei polnischen Binnenschiffen in Höhe von 2,3 Prozentpunkten und bei belgischen Binnenschiffen in Höhe von einem Prozentpunkt gegenüber. Innerdeutsche Beförderungen von Erzen, Steinen und Erden sowie sonstigen Bergbauerzeugnissen durch Binnenschiffe unter schweizerischer Flagge fanden im Beobachtungszeitraum praktisch nicht statt.

- Bei Beförderungen von Kokerei- und Mineralölzeugnissen bauten Schiffe unter deutscher Flagge im innerdeutschen Verkehr ihre Marktanteile aus: Der deutsche Marktanteil stieg von rund 60,1 Prozent im Jahr 2011 auf rund 66,8 Prozent im Jahr 2018. Binnenschiffe unter schweizerischer Flagge dehnten ihren Marktanteil im selben Zeitraum von rund 2,7 Prozent auf rund 4,7 Prozent aus. Marktanteilsrückgänge zeigten sich hingegen bei Binnenschiffen unter niederländischer und belgischer Flagge. Mit einem Rückgang von 6,8 Prozentpunkten auf rund 24,3 Prozent im Jahr 2018 schrumpften dabei vor allem die niederländischen Marktanteile stark zusammen; die Marktanteile belgischer Binnenschiffe gingen um 1,4 Prozentpunkte auf rund 1,7 Prozent zurück. Beförderungen von Kokerei- und Mineralöltransporten unter polnischer Beflaggung erfolgen nur sehr vereinzelt. Insgesamt stieg die Beförderungsmenge von Kokerei- und Mineralölzeugnissen von knapp 12,5 Mio. t im Jahr 2011 bis auf knapp 13,7 Mio. t im Jahr 2015 an. Danach stagnierte sie und fiel im Jahr 2018 auf knapp 11,3 Mio. t zurück.
- Bei Beförderungen von chemischen Erzeugnissen, deren Volumina im Betrachtungszeitraum tendenziell zunahmen, stieg der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge im Binnenverkehr von rund 56,5 Prozent im Jahr 2011 um rund 5,1 Prozentpunkte auf rund 61,6 Prozent im Jahr 2018. Dies ging vor allem zu Lasten des niederländischen Marktanteils, der sich von rund 36,4 Prozent im Jahr 2011 auf rund 31,6 Prozent im Jahr 2018 verkleinerte. Tendenziell rückläufige Anteile verzeichneten zuletzt gleichsam Binnenschiffe unter belgischer bzw. schweizerischer Flagge. Für das Jahr 2018 wurden Marktanteile von rund 1,3 Prozent bzw. rund 0,9 Prozent ermittelt. Insgesamt erhöhte sich das Transportaufkommen an chemischen Erzeugnissen von knapp 5,0 Mio. t im Jahr 2011 auf über 5,5 Mio. t im Jahr 2018.

Kokerei- und Mineralölzeugnisse

Chemische Erzeugnisse

### 3.5 Grenzüberschreitender Empfang und Versand nach ausgewählten Güterabteilungen und Flaggen

Tabelle 4 stellt für den Zeitraum von 2011 bis 2018 die Entwicklung des Güteraufkommens und der jeweiligen Flaggenanteile für die aufkommensstärksten Güterabteilungen im grenzüberschreitenden Empfang dar, namentlich „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“,

Grenzüberschreitender Empfang

„Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“, und „Chemische Erzeugnisse“. Es handelt sich mithin um dieselben Güterabteilungen, die auch im Binnenverkehr die höchsten Beförderungsmengen auf sich vereinen. Im Ergebnis weisen Binnenschiffe unter deutscher Flagge bezüglich der beiden erstgenannten Güterabteilungen tendenziell sinkende, bei Beförderungen von Kokerei- und Mineralölzeugnissen tendenziell steigende und bei chemischen Erzeugnissen eher volatile Marktanteile im Vergleichszeitraum auf. Bei keiner der o.g. Güterabteilungen erreichten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im Zeitraum von 2011 bis 2018 im grenzüberschreitenden Empfang die höchsten Marktanteile aller Flaggen-Staaten.

**Tabelle 4:** Beförderte Güter im grenzüberschreitenden Empfang auf deutschen Wasserstraßen nach Güterabteilungen und Flaggen

Jahr	Beförderte Güter im grenzüberschreitenden Empfang	Flagge des Binnenschiffs					
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:			
t		Marktanteile (%)					
				Niederlande	Belgien	Schweiz	Polen
<b>Kohle, rohes Erdöl und Erdgas</b>							
2011	24.979.694	17,9%	82,1%	72,6%	5,9%	0,1%	2,9%
2012	26.287.162	17,4%	82,6%	74,2%	6,7%	0,1%	1,3%
2013	29.705.923	17,9%	82,1%	73,6%	6,2%	0,0%	1,9%
2014	28.280.045	16,1%	83,9%	75,6%	5,9%	0,0%	2,0%
2015	28.375.182	15,9%	84,1%	74,9%	6,5%	0,0%	2,2%
2016	28.380.748	16,4%	83,6%	74,7%	6,4%	0,0%	2,0%
2017	25.189.893	15,9%	84,1%	74,2%	8,1%	0,1%	1,4%
2018	21.076.566	16,1%	83,9%	75,6%	7,8%	0,1%	0,1%
<b>Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse</b>							
2011	30.150.838	21,6%	78,4%	74,5%	3,1%	0,0%	0,1%
2012	28.443.047	24,4%	75,6%	72,9%	2,0%	0,0%	0,1%
2013	30.013.557	27,3%	72,7%	68,8%	3,1%	0,1%	0,1%
2014	31.324.143	22,3%	77,7%	74,1%	2,7%	0,1%	0,1%
2015	31.804.279	17,2%	82,8%	78,8%	3,3%	0,0%	0,1%
2016	30.466.839	18,3%	81,7%	78,6%	2,3%	0,2%	0,1%
2017	31.148.342	17,7%	82,3%	78,3%	3,0%	0,2%	0,1%
2018	28.378.608	18,1%	81,9%	75,1%	5,9%	0,2%	0,1%
<b>Kokerei- und Mineralölzeugnisse</b>							
2011	14.208.972	38,3%	61,7%	47,8%	8,6%	2,4%	0,4%
2012	14.573.296	38,6%	61,4%	48,0%	8,0%	2,1%	0,1%
2013	14.301.428	36,5%	63,5%	49,0%	7,7%	2,0%	0,0%
2014	13.547.747	36,0%	64,0%	50,2%	6,9%	2,7%	0,1%
2015	12.985.295	34,1%	65,9%	51,8%	7,1%	2,7%	0,1%
2016	13.039.216	35,7%	64,3%	50,5%	7,4%	2,6%	0,1%
2017	13.251.865	37,4%	62,6%	51,5%	5,4%	2,7%	0,1%
2018	12.054.195	39,0%	61,0%	51,3%	3,4%	3,1%	0,0%
<b>Chemische Erzeugnisse</b>							
2011	9.276.933	25,8%	74,2%	60,1%	5,7%	2,0%	1,3%
2012	8.683.992	27,6%	72,4%	58,4%	5,4%	2,8%	0,9%
2013	8.493.140	23,9%	76,1%	61,1%	5,3%	3,0%	0,8%
2014	8.902.916	22,8%	77,2%	64,1%	5,4%	1,9%	0,9%
2015	8.192.225	24,9%	75,1%	61,2%	5,4%	2,7%	0,9%
2016	8.659.372	23,6%	76,4%	63,5%	5,2%	1,9%	0,8%
2017	8.949.040	24,6%	75,4%	64,4%	4,7%	2,0%	0,6%
2018	8.025.854	24,9%	75,1%	63,3%	4,9%	2,1%	0,7%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

- Unter den aufkommensstärksten Güterabteilungen im grenzüberschreitenden Empfang erzielten Binnenschiffe unter deutscher Flagge die höchsten Marktanteile bei Beförderungen von Kokerei- und Mineralölzeugnissen. Mit rund 39,0

Kokerei- und Mineralölzeugnisse

Prozent lag der deutsche Marktanteil im Jahr 2018 rund 0,7 Prozentpunkte über dem entsprechenden Wert des Jahres 2011. Binnenschiffe unter niederländischer Flagge bauten ihre Marktanteile im Vergleichszeitraum um 3,5 Prozentpunkte auf rund 51,3 Prozent aus, schweizerische Binnenschiffe um ebenfalls 0,7 Prozentpunkte auf 3,1 Prozent. Die Anteilsgewinne der vorstehend genannten Flaggen-Staaten gingen zu Lasten belgischer Binnenschiffe, deren Marktanteile im grenzüberschreitenden Empfang von 8,6 Prozent im Jahr 2011 um 5,2 Prozentpunkte auf rund 3,4 Prozent im Jahr 2018 sanken. Insgesamt gingen die Beförderungsmengen von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen im grenzüberschreitenden Empfang im Zeitraum von 2011 bis 2018 leicht zurück, nach rund 14,2 Mio. t im Jahr 2011 wurden im Jahr 2018 nur noch rund 12,1 Mio. t transportiert.

- Die Beförderungen von chemischen Erzeugnissen im grenzüberschreitenden Empfang nahmen im Jahr 2018 auf rund 8,0 Mio. t ab, nachdem im Jahr 2017 mit über 8,9 Mio. t noch der zweithöchste Wert im Betrachtungszeitraum registriert wurde. Im Jahr 2011 erreichte das Transportvolumen rund 9,3 Mio. t. Der Marktanteil der Schiffe unter deutscher Flagge schwankte im Zeitraum von 2011 bis 2018 zwischen 22,8 Prozent (2014) und 27,6 Prozent (2012); im Jahr 2018 betrug er rund 24,9 Prozent. Binnenschiffe unter niederländischer Flagge bauten ihre Vorrangstellung im Betrachtungszeitraum aus und erreichten im Jahr 2018 einen Marktanteil von rund 63,3 Prozent. Die Marktanteile von belgischen und polnischen Schiffen nahmen in der Tendenz hingegen leicht ab.
- Das Aufkommen der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ unterlag im Zeitraum von 2011 bis 2018 vergleichsweise geringen Schwankungen. Im Jahr 2018 wurden rund 28,4 Mio. t Güter dieser Abteilung im grenzüberschreitenden Empfang in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen befördert. Der Höchstwert im Betrachtungszeitraum lag im Jahr 2015 mit rund 31,8 Mio. t. Die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge waren tendenziell rückläufig. Sie gingen von rund 27,3 Prozent im Jahr 2013 auf rund 18,1 Prozent im Jahr 2018 zurück. Die Marktanteile von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge bewegten sich in gesamten Betrachtungszeitraum auf sehr hohem Niveau und betrugen im Jahr 2018 rund 75,1 Prozent. Marktanteilszuwächse von rund 3,1 Prozent im Jahr 2011 auf rund 5,9 Prozent im Jahr 2018 verzeichneten Binnenschiffe unter belgischer Flagge.
- Zu größeren Anteilsverschiebungen kam es im Zeitraum von 2011 bis 2018 bei Beförderungen von Gütern der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, deren Aufkommensentwicklung nach Zuwächsen in den Jahren 2012 und 2013 in der Folge von einer rückläufigen Tendenz gekennzeichnet war. Der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge an der Güterbeförderung ging von rund 17,9 Prozent im Jahr 2011 auf rund 16,1 Prozent im Jahr 2018 ebenso zurück wie der Anteil von Binnenschiffen unter polnischer Flagge, der von 2,9 Prozent

Chemische Erzeugnisse

Erze, Steine und Erden,  
sonstige BergbauerzeugnisseKohle, Rohöl und  
Erdgas

auf 0,1 Prozent abnahm. Im Gegenzug stiegen die Marktanteile von Binnenschiffen unter niederländischer und belgischer Flagge im Vergleichszeitraum im grenzüberschreitenden Empfang um 3,0 bzw. 1,9 Prozentpunkte auf rund 75,6 bzw. 7,8 Prozent. Mit rund 21,1 Mio. t lag das Beförderungsaufkommen im Jahr 2018 deutlich unter dem Höchstwert im laufenden Jahrzehnt von rund 29,7 Mio. t im Jahr 2013.

Tabelle 5 stellt für den Zeitraum von 2011 bis 2018 die Entwicklung des Güteraufkommens und der jeweiligen Flaggenanteile für die aufkommensstärksten Güterabteilungen im grenzüberschreitenden Versand dar, namentlich „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse“ und „Metalle und Metallerzeugnisse“. Demnach weisen Binnenschiffe unter deutscher Flagge in der Hauptsache bei Beförderungen von chemischen Erzeugnissen tendenziell steigende Marktanteile auf. Bei keiner der o.g. Güterabteilungen erreichten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im Zeitraum von 2011 bis 2018 im grenzüberschreitenden Versand annähernd die Marktanteile der niederländischen Binnenschiffsflotte.

Grenzüberschreitender  
Versand

**Tabelle 5:** Beförderte Güter im grenzüberschreitenden Versand auf deutschen Wasserstraßen nach Güterabteilung und Flaggen

Jahr	Beförderte Güter im grenzüberschreitenden Versand t	Flagge des Binnenschiffs						
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:				
		Niederlande	Belgien	Schweiz	Polen	Frankreich		
Jahr	t	Marktanteile (%)						
<b>Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse</b>								
2011	13.132.669	5,0%	95,0%	86,2%	6,2%	0,5%	0,1%	0,2%
2012	12.093.986	4,9%	95,1%	85,3%	7,7%	0,3%	0,2%	0,2%
2013	10.631.215	5,1%	94,9%	85,5%	6,9%	0,4%	0,1%	0,2%
2014	10.791.304	6,4%	93,6%	84,7%	7,2%	0,5%	0,2%	0,1%
2015	10.123.608	6,2%	93,8%	83,6%	9,0%	0,4%	0,1%	0,2%
2016	10.047.921	4,5%	95,5%	86,2%	7,8%	0,5%	0,1%	0,4%
2017	10.565.205	5,0%	95,0%	85,0%	8,7%	0,4%	0,1%	0,3%
2018	8.981.542	6,1%	93,9%	86,0%	6,2%	0,3%	0,2%	0,4%
<b>Kokerei- und Mineralölzeugnisse</b>								
2011	5.084.356	34,5%	65,5%	55,0%	5,7%	3,2%	0,0%	0,1%
2012	6.221.436	33,9%	66,1%	54,1%	5,8%	4,6%	0,1%	0,1%
2013	6.998.173	29,1%	70,9%	57,8%	5,9%	4,5%	0,0%	0,1%
2014	7.028.481	28,3%	71,7%	57,9%	5,1%	6,0%	0,0%	0,3%
2015	7.102.560	29,8%	70,2%	54,5%	5,3%	7,0%	0,0%	0,2%
2016	7.640.258	31,8%	68,2%	51,2%	7,2%	7,6%	0,1%	0,2%
2017	8.399.306	31,3%	68,7%	48,2%	8,4%	9,2%	0,1%	0,3%
2018	7.480.398	32,6%	67,4%	46,7%	7,0%	10,4%	0,2%	0,3%
<b>Chemische Erzeugnisse</b>								
2011	7.274.033	22,1%	77,9%	67,8%	5,7%	1,4%	0,2%	0,2%
2012	7.707.522	20,1%	79,9%	68,9%	5,1%	2,3%	0,2%	0,2%
2013	7.485.573	23,5%	76,5%	67,8%	4,2%	1,6%	0,3%	0,2%
2014	7.615.171	22,3%	77,7%	66,3%	6,2%	2,0%	0,3%	0,2%
2015	7.173.301	22,4%	77,6%	65,2%	7,4%	1,7%	0,3%	0,1%
2016	7.641.682	26,4%	73,6%	63,7%	5,0%	1,5%	0,4%	0,4%
2017	7.722.049	23,6%	76,4%	66,3%	5,1%	1,4%	0,4%	0,1%
2018	6.353.359	25,1%	74,9%	66,4%	3,5%	1,6%	0,3%	0,0%
<b>Metalle und Metallerzeugnisse</b>								
2011	3.350.840	20,1%	79,9%	55,6%	9,6%	0,1%	3,4%	0,4%
2012	3.847.755	22,4%	77,6%	52,3%	11,4%	0,1%	3,1%	0,6%
2013	4.094.644	21,0%	79,0%	55,8%	10,4%	0,2%	1,8%	0,8%
2014	4.933.793	15,4%	84,6%	63,9%	10,3%	0,1%	1,4%	1,1%
2015	4.964.804	11,9%	88,1%	68,5%	10,4%	0,1%	1,4%	1,1%
2016	4.442.147	13,1%	86,9%	62,6%	12,7%	0,3%	1,0%	1,2%
2017	4.611.453	11,3%	88,7%	69,2%	10,0%	0,0%	2,2%	1,4%
2018	4.280.072	10,5%	89,5%	67,5%	12,1%	0,0%	3,0%	1,6%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

- Die aufkommensstärkste Güterabteilung im grenzüberschreitenden Versand – Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse – verzeichnete im Zeitraum von 2011 bis 2018 deutliche Rückgänge. Nach rund 13,1 Mio. t im Jahr 2011 wurden im Jahr 2018 lediglich noch knapp 9,0 Mio. t Güter in der Binnenschifffahrt befördert. Binnenschiffe unter deutscher Flagge spielten mit einem Marktanteil von rund 6,1 Prozent im Jahr 2018, wie auch in den Jahren zuvor, bei den in Rede stehenden Beförderungen lediglich eine sehr untergeordnete Rolle. Insgesamt wiesen die Marktanteile der einzelnen Flaggen im Zeitraum von 2011 bis 2018 nur geringe Schwankungen auf. Während des gesamten Betrachtungszeitraums dominierte die niederländische Binnenschiffsflotte; im Jahr 2018 lag ihr Marktanteil am Beförderungsaufkommen bei rund 86,0 Prozent.  
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse
- Eine deutliche Aufwärtstendenz im grenzüberschreitenden Versand wiesen im Zeitraum von 2011 bis 2018 Beförderungen von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen auf. Sie erhöhten sich von rund 5,1 Mio. t im Jahr 2011 auf rund 8,4 Mio. t im Jahr 2017; im Jahr 2018 erreichten sie rund 7,5 Mio. t. Die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge sanken zunächst von 34,5 Prozent im Jahr 2011 bis auf 28,3 Prozent im Jahr 2014; im Anschluss erholten sie sich jedoch wieder auf 32,6 Prozent im Jahr 2018. Spiegelbildlich entwickelten sich die Marktanteile der niederländischen Flotte, die bis zum Jahr 2014 auf 57,9 Prozent anstiegen und in der Folge deutlich auf 46,7 Prozent im Jahr 2018 absanken. Hohe Anteilszuwächse verbuchten mit einem Plus von 7,2 Prozentpunkten von 3,2 Prozent im Jahr 2011 auf rund 10,4 Prozent im Jahr 2018 Binnenschiffe unter schweizerischer Flagge.  
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse
- Die Beförderungsmengen chemischer Erzeugnisse unterlagen im Zeitraum von 2011 bis 2017 im grenzüberschreitenden Versand nur leichten Schwankungen. Im Jahr 2017 wurden rund 7,7 Mio. t befördert, im Jahr 2018 waren es nur knapp 6,4 Mio. t. Der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge war in diesem Segment tendenziell ansteigend. Nachdem er im Jahr 2011 noch bei rund 22,1 Prozent lag, stieg auf rund 25,1 Prozent im Jahr 2018 an. Der Marktanteil niederländischer Binnenschiffe sank hingegen von rund 67,8 Prozent im Jahr 2011 auf rund 66,4 Prozent im Jahr 2018. Etwas deutlicher fielen die Marktanteilsverluste von Binnenschiffen unter belgischer Beflagung aus. Für das Jahr 2011 wurde noch ein Marktanteil von rund 5,7 Prozent ermittelt, der sich auf rund 3,5 Prozent im Jahr 2018 verkleinerte. Der Marktanteil von Binnenschiffen unter schweizerischer Flagge wies zwischen 2011 und 2018 nur wenige Schwankungen auf und betrug im Jahr 2018 rund 1,6 Prozent.  
Chemische Erzeugnisse
- Das Beförderungsaufkommen an Metallen und Metallerzeugnissen lag mit rund 4,3 Mio. t im Jahr 2018 über dem Niveau des Jahres 2011 mit knapp 3,4 Mio. t.  
Metalle und Metallerzeugnisse

Binnenschiffe unter deutscher Flagge verzeichneten in diesem Segment im Zeitraum von 2011 bis 2018 deutliche Marktanteilsverluste. Sie fielen von rund 20,1 Prozent im Jahr 2011 auf rund 10,5 Prozent im Jahr 2018. Im Gegenzug verzeichneten niederländische Binnenschiffe deutliche Marktanteilsgewinne. Ihr Marktanteil erhöhte sich von rund 55,6 Prozent im Jahr 2011 auf rund 67,5 Prozent im Jahr 2018; belgische Binnenschiffe vergrößerten ihre Marktanteile im selben Zeitraum von rund 9,6 Prozent auf rund 12,1 Prozent, französische Binnenschiffe von rund 0,4 Prozent auf rund 1,6 Prozent. Die Marktanteile polnischer Binnenschiffe unterlagen im Beobachtungszeitraum gewissen Schwankungen. Im Jahr 2018 erreichten sie rund 3 Prozent.

### 3.6 Durchgangsverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen und Flaggen

Tabelle 6 stellt für den Zeitraum von 2011 bis 2018 die Entwicklung des Güteraufkommens und der jeweiligen Flaggenanteile für die aufkommensstärksten Güterabteilungen im Durchgangsverkehr dar, namentlich „Erzeugnisse aus Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“, „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“, „Metalle und Metallerzeugnisse“ und „Sekundärrohstoffe, Abfälle“. Demnach wiesen Binnenschiffe unter deutscher Flagge bei Beförderungen von Metallen und Metallerzeugnissen tendenziell steigende, bei den übrigen genannten Güterabteilungen sinkende Marktanteile im Betrachtungszeitraum auf.



**Tabelle 6:** Beförderte Güter im Durchgangsverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Güterabteilung und Flaggen

Jahr	Beförderte Güter im Durchgangsverkehr t	Flagge des Binnenschiffs					
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:			
				Niederlande	Belgien	Schweiz	Frankreich
		Marktanteile (%)					
<b>Erzeugn. aus Land- und Forstwirtschaft, Fischerei</b>							
2011	3.089.641	8,0%	92,0%	58,3%	29,1%	0,3%	1,3%
2012	3.777.852	8,7%	91,3%	61,7%	25,0%	0,7%	1,1%
2013	3.648.464	5,1%	94,9%	60,2%	30,0%	0,3%	1,0%
2014	3.467.034	3,8%	96,2%	58,0%	33,3%	0,2%	1,0%
2015	3.295.080	4,5%	95,5%	61,4%	29,8%	0,5%	0,9%
2016	2.434.953	4,7%	95,3%	54,2%	33,0%	0,5%	2,1%
2017	2.325.316	4,0%	96,0%	52,8%	38,3%	0,2%	1,5%
2018	2.153.762	3,3%	96,7%	55,5%	36,7%	0,5%	1,9%
<b>Kokerei- und Mineralölerzeugnisse</b>							
2011	4.057.241	37,7%	62,3%	28,1%	11,5%	20,4%	0,5%
2012	4.646.233	31,2%	68,8%	34,0%	13,8%	17,8%	0,3%
2013	4.134.658	30,6%	69,4%	34,9%	11,9%	17,1%	0,1%
2014	3.547.734	29,9%	70,1%	38,1%	9,3%	15,9%	0,1%
2015	3.498.355	31,3%	68,7%	41,2%	9,5%	13,7%	0,1%
2016	3.069.105	30,8%	69,2%	42,7%	9,0%	13,6%	0,1%
2017	2.883.172	24,4%	75,6%	42,6%	9,2%	19,0%	0,1%
2018	2.060.138	27,6%	72,4%	37,3%	7,6%	21,1%	0,0%
<b>Metalle und Metallerzeugnisse</b>							
2011	1.369.659	18,6%	81,4%	48,3%	27,7%	0,1%	0,6%
2012	1.196.582	21,6%	78,4%	48,5%	25,4%	0,3%	1,1%
2013	1.104.156	15,3%	84,7%	53,5%	28,1%	0,3%	0,3%
2014	1.405.133	18,9%	81,1%	46,5%	27,9%	0,3%	0,1%
2015	1.119.154	16,3%	83,7%	46,5%	30,9%	0,1%	1,2%
2016	1.028.099	23,7%	76,3%	45,2%	28,2%	0,3%	0,5%
2017	1.198.175	32,8%	67,2%	38,9%	25,0%	0,2%	0,9%
2018	974.644	25,1%	74,9%	44,3%	26,5%	0,7%	0,7%
<b>Sekundärrohstoffe, Abfälle</b>							
2011	1.598.521	9,3%	90,7%	70,3%	19,3%	0,2%	0,2%
2012	1.999.697	9,7%	90,3%	72,9%	16,6%	0,1%	0,4%
2013	1.808.437	9,3%	90,7%	75,6%	14,1%	0,0%	0,4%
2014	1.756.330	9,0%	91,0%	73,2%	17,1%	0,1%	0,2%
2015	1.417.715	7,4%	92,6%	71,9%	18,3%	0,1%	0,7%
2016	1.700.560	5,4%	94,6%	69,7%	23,1%	0,0%	0,5%
2017	1.615.721	8,3%	91,7%	64,2%	24,3%	0,9%	0,6%
2018	1.472.483	7,8%	92,2%	65,1%	24,6%	0,8%	1,1%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

- Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen waren im Durchgangsverkehr im Zeitraum von 2011 bis 2018 insgesamt rückläufig. Wurden im Jahr 2011 noch knapp 3,1 Mio. t Güter transportiert, so waren es im Jahr 2018 lediglich noch knapp 2,2 Mio. t. Die Marktanteile deutscher Binnenschiffe lagen im gesamten Betrachtungszeitraum im einstelligen Prozentbereich und waren in der Tendenz rückläufig. Sie schrumpften von rund 8,0 Prozent im Jahr 2011 auf rund 3,3 Prozent im Jahr 2018. Der Marktanteil niederländischer Binnenschiffe nahm von rund 58,3 Prozent im Jahr 2011 um rund 2,8 Prozentpunkte auf rund 55,5 Prozent im Jahr 2018 ab. Zuwächse verbuchten hingegen Binnenschiffe unter belgischer Flagge, die ihren Marktanteil im Vergleichszeitraum von rund 29,1 Prozent auf rund 36,7 Prozent erhöhten.

Erzeugnisse aus Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

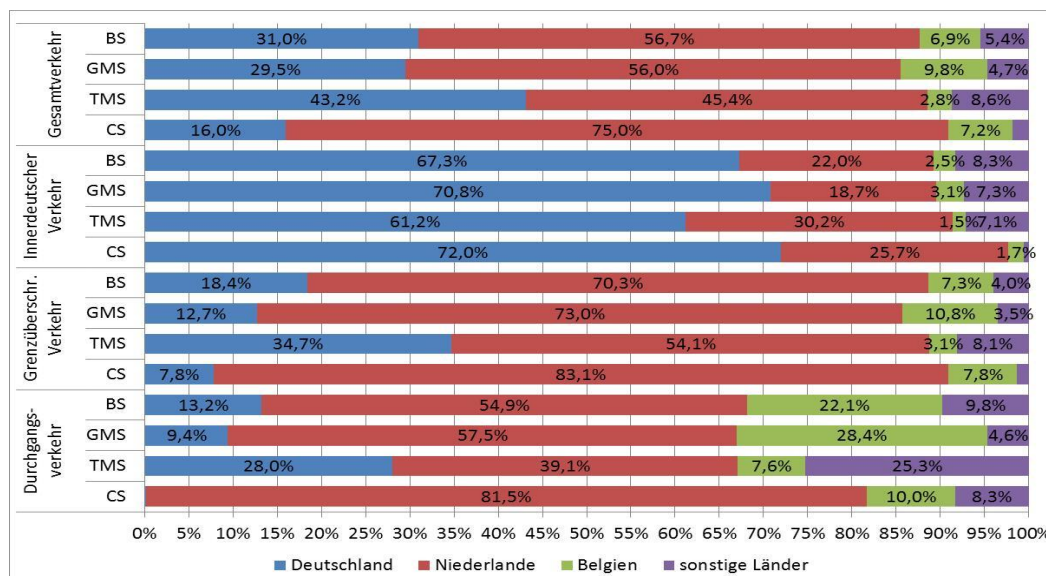
- Deutliche Veränderungen im Durchgangsverkehr zeigten sich im Zeitraum von 2011 bis 2018 bei Beförderungen von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen – und zwar sowohl in Bezug auf das Transportaufkommen als auch die Marktanteile. Die Transportmenge reduzierte sich im Betrachtungszeitraum um fast die Hälfte und erreichte im Jahr 2018 noch knapp 2,1 Mio. t. Gleichzeitig fielen die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge um 10,1 Prozentpunkte von rund 37,7 Prozent im Jahr 2011 auf rund 27,6 Prozent im Jahr 2018. Belgische Binnenschiffe verzeichneten ebenfalls Marktanteilsverluste; sie sanken von rund 11,5 Prozent im Jahr 2011 auf rund 7,6 Prozent im Jahr 2018. Im Gegenzug stieg der Marktanteil von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge von rund 28,1 Prozent im Jahr 2011 auf rund 37,3 Prozent im Jahr 2018 an. Binnenschiffe unter schweizerischer Flagge erzielten zuletzt Marktanteile im Durchgangsverkehr von rund 21,1 Prozent. Grund hierfür ist die Bedeutung der Baseler Häfen im internationalen Durchgangsverkehr für Mineralöltransporte. Kokerei- und Mineralölerzeugnisse
- Beförderungen von Metallen und Metallerzeugnissen waren im Durchgangsverkehr im Zeitraum von 2011 bis 2018 ebenfalls tendenziell rückläufig. Von knapp 1,4 Mio. t im Jahr 2011 ging das Transportvolumen auf knapp 1,0 Mio. t im Jahr 2018 zurück. Im Gegensatz zu den vorstehenden Güterabteilungen stieg allerdings der Marktanteil von deutschen Binnenschiffen deutlich an – und zwar von rund 18,6 Prozent im Jahr 2011 auf rund 25,1 Prozent im Jahr 2018. Dagegen mussten Binnenschiffe unter niederländischer Flagge im Vergleichszeitraum Anteilsverluste in Höhe von rund 4 Prozentpunkten hinnehmen. Im Jahr 2018 betrug ihr Marktanteil noch rund 44,3 Prozent. Die Marktanteile der übrigen Flaggen-Staaten unterlagen im Zeitraum von 2011 bis 2018 nur geringen Schwankungen. Metalle und Metallerzeugnisse
- Beim Transport von Sekundärrohstoffen und Abfällen, der im Durchgangsverkehr im Jahr 2018 ein Volumen von knapp 1,5 Mio. t erreichte und sich damit etwas unterhalb des Niveaus aus dem Jahre 2011 befand, verzeichneten Binnenschiffe unter deutscher Flagge in den Jahren zwischen 2011 bis 2018 nur geringe Marktanteile. Letztere sanken von rund 9,3 Prozent im Jahr 2011 auf rund 7,8 Prozent im Jahr 2018. Der Marktanteil niederländischer Schiffe sank im selben Zeitraum um 5,2 Prozentpunkte auf 65,1 Prozent. Die deutschen und niederländischen Anteilsverluste gingen zu Gunsten belgischer Binnenschiffe, die ihre Marktanteile von rund 19,3 Prozent im Jahr 2011 auf insgesamt rund 24,6 Prozent im Jahr 2018 ausdehnten. Sekundärrohstoffe, Abfälle

### 3.7 Güterbeförderungen nach Schiffstypen und Flaggen

Abbildung 9 stellt die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher, niederländischer und belgischer Flagge sowie unter sonstigen Flaggen im Jahr 2018 differenziert nach Hauptverkehrsverbindungen und Schiffstypen dar. Demnach erreichten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im Jahr 2018 sowohl mit Blick auf die Gesamtflotte als auch einzelne Schiffstypen im innerdeutschen Verkehr überdurchschnittliche Marktanteile und im grenzüberschreitenden Verkehr bzw. im Durchgangsverkehr unterdurchschnittliche Marktanteile. Ausschließlich im innerdeutschen Verkehr erzielten sie von allen Flaggen-Staaten die höchsten Marktanteile. Diese betragen für Gütermotorschiffe rund 70,8 Prozent, für Tankmotorschiffe rund 61,2 Prozent und für Containerschiffe 72,0 Prozent. Auf allen anderen Hauptverkehrsverbindungen dominierten Binnenschiffe unter niederländischer Flagge. Differenziert nach Schiffstypen erreichten Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge mit rund 43,2 Prozent in ihrem Marktsegment im Jahr 2018 im internationalen Vergleich den höchsten Marktanteil, gefolgt von Gütermotorschiffen mit rund 29,5 Prozent und Containerschiffen mit rund 16,0 Prozent.

Gesamt- und  
Binnenverkehr

**Abbildung 9:** Marktanteile bei der Güterbeförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen nach Schiffstyp und Hauptverkehrswegen im Jahr 2018 (Basis: t)



Bem: BS = Binnenschiffe insgesamt, GMS = Gütermotorschiff, TMS = Tankmotorschiff, CS = Containerschiff.  
Quelle: Statistisches Bundesamt, Eigene Darstellung und Berechnung.

Im grenzüberschreitenden Verkehr (ohne Durchgangsverkehr), auf den im Jahr mit rund 134,5 Mio. t rund 68 Prozent des gesamten Güteraufkommens auf deutschen Binnenwasserstraßen entfielen, erreichten Binnenschiffe unter niederländischer Flagge im Jahr 2018 die höchsten Marktanteile. Dies galt für alle Schiffstypen; insbesondere für Containerschiffe und Gütermotorschiffe, die in ihrem jeweiligen Segment Marktanteile von 83,1 Prozent bzw. 73,0 Prozent erreichten. Geringer war die niederländische Dominanz im

Grenzüberschreitender  
Verkehr (ohne Durch-  
gangsverkehr)

grenzüberschreitenden Verkehr in der Tankschifffahrt. Hier erreichten Tankmotorschiffe unter niederländischer Flagge im Jahr 2018 einen Marktanteil von rund 54,1 Prozent. Dies vergleicht sich mit einem Marktanteil deutscher Tankmotorschiffe von rund 34,7 Prozent. Im grenzüberschreitenden Verkehr finden vor allem Gütertransporte zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen) statt.

Im Durchgangsverkehr, der im Jahr 2018 ein Transportvolumen von rund 11,4 Mio. t erreichte, erzielten Binnenschiffe unter deutscher Flagge mit rund 13,2 Prozent zuletzt die geringsten Marktanteile. Rund 54,9 Prozent des Güteraufkommens wurden von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge bewältigt, weitere rund 22,1 Prozent von Binnenschiffen unter belgischer Flagge. Während Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge in ihrem Segment im Jahr 2018 noch einen Marktanteil von rund 28,0 Prozent erreichten, fanden Beförderungen durch deutsche Containerschiffe im Durchgangsverkehr mit einem Anteilswert von rund 0,1 Prozent praktisch nicht statt.

Durchgangsverkehr

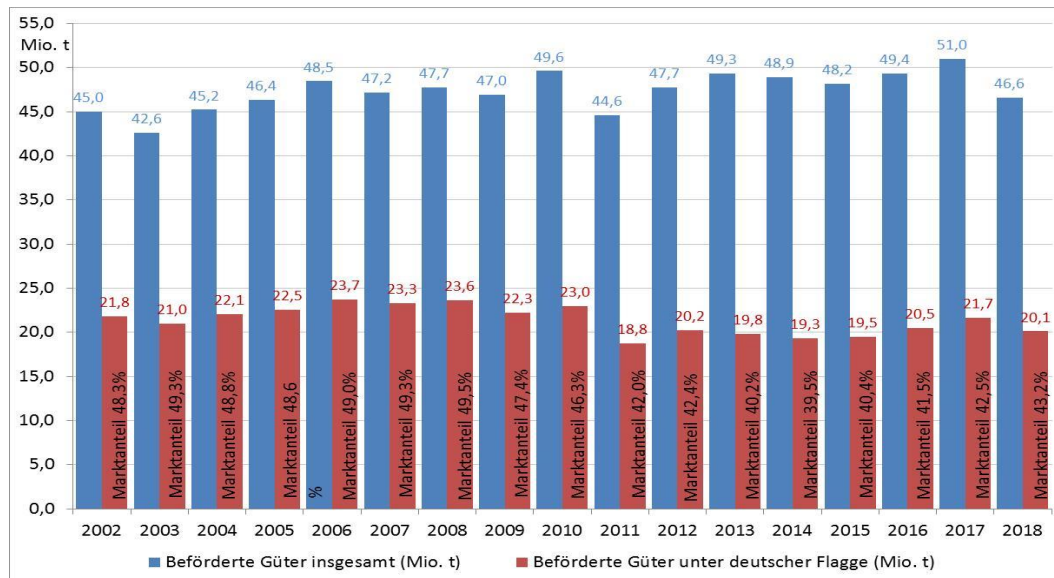
#### **4 Marktanteilsentwicklung in der Tankschifffahrt**

##### **4.1 Beförderungsmenge und Verkehrsleistung nach Flaggen**

Die Tankschifffahrt verzeichnet seit Beginn des laufenden Jahrtausends eine tendenziell steigende Beförderungsnachfrage. Wie Abbildung 10 veranschaulicht, erhöhte sich das von Tankmotorschiffen auf deutschen Wasserstraßen transportierte Güteraufkommen von rund 45,0 Mio. t im Jahr 2002 bis auf rund 51,0 Mio. t im Jahr 2017, bevor es im Jahr 2018 vor dem Hintergrund der langanhaltenden extremen Niedrigwasserphase auf rund 46,6 Mio. t stark abnahm. Letzteres entsprach einem Rückgang von rund 8,6 Prozent im Vergleich zum Jahr 2017, aber immer noch einem Anstieg von rund 3,6 Prozent im Vergleich zum Jahr 2002. Die Entwicklung der Marktanteile von Tankmotorschiffen unter deutscher Flagge lässt sich im Zeitraum von 2002 bis 2018 in eine längere Schrumpfungs- und eine kürzere Wachstumsphase unterteilen. Im Zeitraum von 2002 bis 2014 ging der Marktanteil deutscher Tankmotorschiffe sukzessive von rund 48,3 Prozent auf rund 39,5 Prozent zurück. In den Folgejahren stiegen die Marktanteile der Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge wieder an und erreichten im Jahr 2018 rund 43,2 Prozent.

Beförderungsmenge

**Abbildung 10:** Güterbeförderung auf deutschen Wasserstraßen mit Tankmotorschiffen sowie Marktanteile unter deutscher Flagge seit 2002

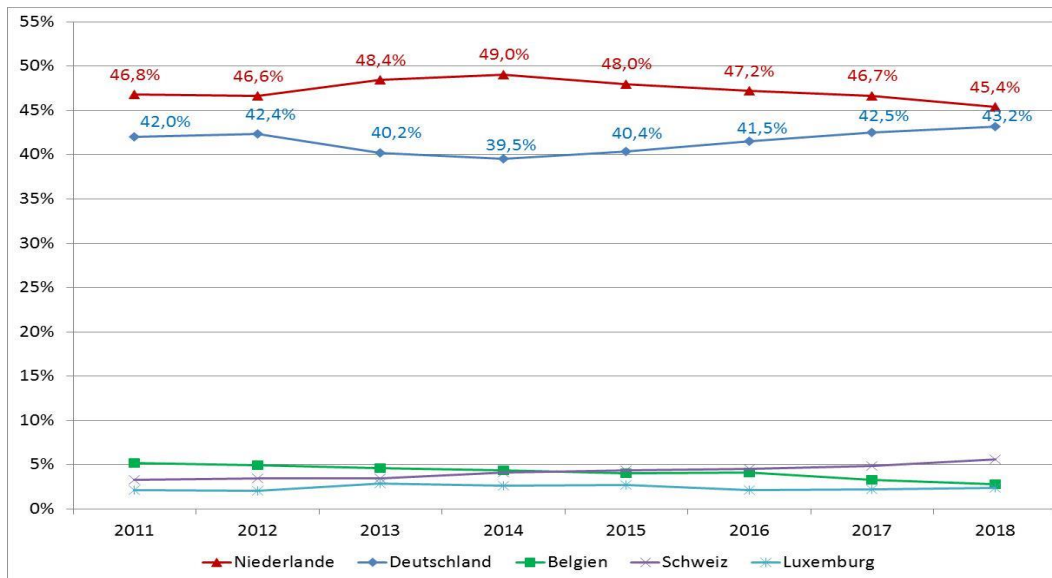


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Wie die Abbildungen 11 und 12 verdeutlichen, verlief die Entwicklung der Marktanteile deutscher Tankschiffe im Zeitraum von 2011 bis 2018 spiegelbildlich zu jenen der niederländischen Tankmotorschiffsflotte, die nach wie vor die größten Anteile auf deutschen Wasserstraßen innehat. Bezogen auf die Beförderungsmenge erhöhte sich der Marktanteil von Tankmotorschiffen unter niederländischer Flagge bis zum Jahr 2014 zunächst noch auf rund 49,0 Prozent, bezogen auf die Verkehrsleistung auf rund 48,9 Prozent. Danach sanken die niederländischen Anteile bis zum Jahr 2018 auf rund 45,4 Prozent (Menge) bzw. 45,1 Prozent (Verkehrsleistung) und näherten sich damit den Marktanteilen der Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge an. Letztere erhöhten sich im Zeitraum von 2014 bis 2018 bezogen auf die Transportmenge um 2,8 Prozentpunkte, bezogen auf die Verkehrsleistung um 2,2 Prozentpunkte. Tankmotorschiffe unter schweizerischer Flagge vergrößerten ihre Marktanteile bezogen auf die Beförderungsmenge von rund 3,3 Prozent im Jahr 2011 auf rund 5,6 Prozent im Jahr 2018, bezogen auf die Verkehrsleistung von rund 4,0 Prozent auf rund 7,2 Prozent. Marktanteilsverluste zeigten sich bei Tankmotorschiffen unter belgischer Flagge. Ihre Marktanteile sanken im Vergleichszeitraum mengenbezogen von rund 5,2 Prozent auf rund 2,8 Prozent, leistungsbezogen von rund 5,5 Prozent auf rund 3,1 Prozent. Binnenschiffe unter luxemburgischer Flagge erreichten zuletzt Marktanteile von 2,4 Prozent (Menge) bzw. 2,6 Prozent (Verkehrsleistung).

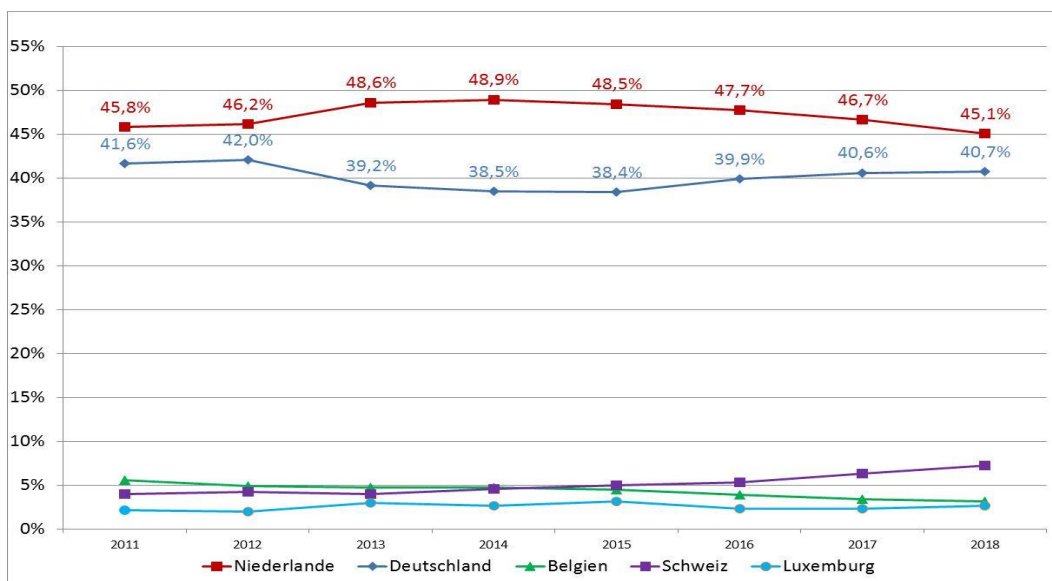
Flaggenanteile

**Abbildung 11:** Marktanteile nach Flaggen bei der Güterbeförderung mit Tankmotorschiffen auf deutschen Binnenwasserstraßen seit 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

**Abbildung 12:** Marktanteile nach Flaggen bei der Verkehrsleistung mit Tankmotorschiffen auf deutschen Binnenwasserstraßen seit 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

#### 4.2 Güterbeförderungen nach ausgewählten Güterabteilungen und Flaggen

Wie Tabelle 7 zu entnehmen ist, werden in der Tankschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen überwiegend Kokerei- und Mineralölerzeugnisse transportiert. Im Zeitraum von 2011 bis 2017 nahm das Beförderungsaufkommen in dieser Güterabteilung um rund 14,9 Prozent auf rund 32,9 Mio. t zu. Aufgrund des Niedrigwassers sank es im Jahr 2018 um rund 2,6 Mio. t auf insgesamt rund 30,3 Mio. t. Mit rund 48,9 Prozent lag der Marktanteil von Tankmotorschiffen unter deutscher Flagge – nach zwischenzeitlichen Rückgängen –

Kokerei- und Mineralölerzeugnisse

im Jahr 2018 leicht über dem entsprechenden Wert aus dem Jahr 2011 von 48,1 Prozent. Anteilsverschiebungen zeigten sich im Vergleichszeitraum hingegen zwischen den gebietsfremden Flotten. Während der Marktanteil von Tankmotorschiffen unter niederländischer Flagge leicht von 39,6 Prozent im Jahr 2011 auf 38,0 Prozent im Jahr 2018 zurückging, konnten Tankmotorschiffe unter schweizerischer Flagge ihren Marktanteil auf deutschen Wasserstraßen von rund 3,2 Prozent auf rund 6,9 % im selben Zeitraum mehr als verdoppeln. Dies ging gleichsam zu Lasten der Marktanteile belgischer Tankmotorschiffe, die sich von rund 6,2 Prozent im Jahr 2011 auf rund 3,0 Prozent im Jahr 2018 mehr als halbierten.

**Tabelle 7:** Güterbeförderung (t) und Marktanteile (Prozent) nach Flaggen für ausgewählte Güterabteilungen in der Tankschifffahrt zwischen 2011 und 2018

Jahr	Beförderte Güter insgesamt t	Flagge des Tankmotorschiffs					
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:			
				Niederlande	Belgien	Schweiz	Luxemburg
		Marktanteile (%)					
<b>Nahrungs- und Genussmittel</b>							
2011	2.008.160	16,1%	83,9%	71,5%	1,9%	9,4%	0,1%
2012	2.031.870	16,9%	83,1%	72,8%	0,6%	9,6%	0,1%
2013	2.311.627	13,2%	86,8%	77,6%	0,9%	8,3%	0,1%
2014	2.557.724	12,0%	88,0%	77,9%	0,7%	8,9%	0,2%
2015	2.535.082	7,2%	92,8%	80,8%	0,5%	11,2%	0,1%
2016	2.599.829	9,7%	90,3%	77,0%	1,0%	12,0%	0,1%
2017	2.621.552	10,4%	89,6%	76,3%	2,6%	10,4%	0,1%
2018	2.322.910	12,0%	88,0%	76,4%	2,8%	8,6%	0,2%
<b>Kokerei- und Mineralölerzeugnisse</b>							
2011	28.641.259	48,1%	51,9%	39,6%	6,2%	3,2%	2,3%
2012	30.759.337	47,4%	52,6%	40,6%	6,1%	3,3%	2,0%
2013	31.971.251	45,2%	54,8%	41,9%	5,8%	3,4%	3,2%
2014	31.074.187	46,2%	53,8%	41,3%	4,9%	4,4%	2,9%
2015	31.401.265	46,3%	53,7%	40,9%	4,8%	4,5%	3,1%
2016	31.534.321	48,4%	51,6%	39,0%	5,0%	5,0%	2,2%
2017	32.894.926	49,4%	50,6%	38,7%	3,8%	5,5%	2,2%
2018	30.311.492	48,9%	51,1%	38,0%	3,0%	6,9%	2,6%
<b>Chemische Erzeugnisse etc.</b>							
2011	12.728.947	31,8%	68,2%	58,7%	3,7%	2,7%	2,4%
2012	13.733.107	34,7%	65,3%	55,5%	3,3%	3,5%	2,6%
2013	13.831.618	34,6%	65,4%	56,2%	2,9%	3,0%	2,8%
2014	14.084.056	31,3%	68,7%	58,5%	3,9%	2,9%	2,8%
2015	13.049.346	34,5%	65,5%	56,0%	3,3%	3,1%	2,6%
2016	14.056.089	33,6%	66,4%	57,7%	2,9%	2,5%	2,7%
2017	14.435.284	34,1%	65,9%	57,4%	2,5%	2,7%	2,7%
2018	13.205.141	36,5%	63,5%	55,3%	2,5%	2,4%	2,5%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Nach Kokerei- und Mineralölerzeugnissen kommt chemischen Erzeugnissen die größte Bedeutung in der Tankschifffahrt zu. Diese Güterabteilung gewann in den vergangenen Jahren ebenfalls an Bedeutung. Der Transport von chemischen Erzeugnissen stieg von rund 12,7 Mio. t im Jahr 2011 auf rund 14,4 Mio. t im Jahr 2017 an, bevor er aufgrund des Niedrigwassers auf rund 13,2 Mio. t im Jahr 2018 abnahm. Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge verzeichneten in diesem Zeitraum deutliche Marktanteilsgewinne. Sie stiegen von rund 31,8 Prozent im Jahr 2011 auf rund 36,5 Prozent im Jahr 2018. Im Gegenzug wiesen Tankmotorschiffe unter niederländischer, belgischer und schweizerischer Flagge Marktanteilverluste auf. Der niederländische Marktanteil sank in diesem Zeitraum

Chemische Erzeugnisse

um 3,5 Prozentpunkte auf rund 55,3 Prozent, der belgische Marktanteil um 1,2 Prozentpunkte auf 2,5 Prozent und der schweizerische Marktanteil um 0,3 Prozentpunkte auf 2,4 Prozent.

Zugenommen haben im Zeitraum von 2011 bis 2018 gleichsam Beförderungen von Gütern der Abteilung „Nahrungs- und Genussmittel“. Beförderten Tankmotorschiffe im Jahr 2011 noch rund 2,0 Mio. t Güter dieser Abteilung, so waren es im Jahr 2017 bereits rund 2,6 Mio. t; im Jahr 2018 lag die Beförderungsmenge bei rund 2,3 Mio. t. Im Gegensatz zu den beiden vorgenannten Güterabteilungen gingen die Marktanteile von Tankmotorschiffen unter deutscher Flagge bei Beförderungen von Nahrungs- und Genussmitteln von 16,1 Prozent im Jahr 2011 um 4,1 Prozentpunkte auf rund 12,0 Prozent im Jahr 2018 zurück. Tankmotorschiffe unter niederländischer Flagge steigerten ihren Marktanteil von rund 71,5 Prozent im Jahr 2011 auf rund 76,4 Prozent im Jahr 2018 ebenso wie Tankmotorschiffe unter belgischer Flagge, deren Anteil im selben Zeitraum von rund 1,9 Prozent auf rund 2,8 Prozent anstieg. Der schweizerische Marktanteil war leicht rückläufig. Er fiel von rund 9,4 Prozent im Jahr 2011 auf rund 8,6 Prozent im Jahr 2018.

Nahrungs- und  
Genussmittel

#### 4.3 Güterbeförderungen nach Hauptverkehrsbeziehungen und Flaggen

Wie Tabelle 8 verdeutlicht, sind Tankmotorschiffe auf deutschen Wasserstraßen überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr im Einsatz. Knapp 28,8 Mio. t bzw. 61,7 Prozent des Gesamtbeförderungsaufkommens entfielen im Jahr 2018 auf den grenzüberschreitenden Versand und Empfang, weitere rund 2,3 Mio. t auf den Durchgangsverkehr, der aufgrund eines starken Anstiegs der Beförderungen von Kokerei- und Mineralöltransporten zuletzt deutlich zulegte. Die meisten Güter, die in der Tankschiffahrt befördert werden, haben dabei ihre Quelle bzw. ihr Ziel in den ARA-Häfen. Mit rund 17,9 Mio. t war der grenzüberschreitende Empfang im Jahr 2018 dominierend; rund 10,8 Mio. t Güter wurden von Tankmotorschiffen von deutschen zu ausländischen Häfen transportiert. An Bedeutung zugenommen hat im laufenden Jahrzehnt der Verkehr innerhalb Deutschlands. Er stieg von rund 16,3 Mio. t im Jahr 2011 kontinuierlich auf rund 18,0 Mio. t im Jahr 2017 an. Infolge der Niedrigwasserphase ging die Güterbeförderung im Binnenverkehr im Jahr 2018 auf rund 15,5 Mio. t zurück.

Güterbeförderung mit  
Tankmotorschiffen



**Tabelle 8:** Güterbeförderung (t) und Marktanteile (%) nach Flaggen und Verkehrsbeziehungen in der Tankschifffahrt zwischen 2011 und 2018

Jahr	Beförderte Güter insgesamt t	Flagge des Tankmotorschiffs					
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:			
				Niederlande	Belgien	Schweiz	Luxemburg
Marktanteile (%)							
<b>Gesamtverkehr</b>							
2011	44.635.623	42,0%	58,0%	46,8%	5,2%	3,3%	2,1%
2012	47.720.548	42,4%	57,6%	46,6%	4,9%	3,5%	2,1%
2013	49.335.671	40,2%	59,8%	48,4%	4,6%	3,5%	2,9%
2014	48.933.301	39,5%	60,5%	49,0%	4,3%	4,1%	2,6%
2015	48.199.003	40,4%	59,6%	48,0%	4,1%	4,4%	2,7%
2016	49.352.219	41,5%	58,5%	47,2%	4,1%	4,6%	2,2%
2017	50.967.724	42,5%	57,5%	46,7%	3,3%	4,9%	2,2%
2018	46.583.922	43,2%	56,8%	45,4%	2,8%	5,6%	2,4%
<b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>							
2011	16.274.280	57,1%	42,9%	34,1%	2,7%	3,4%	2,3%
2012	16.623.635	59,0%	41,0%	32,6%	2,6%	3,4%	1,8%
2013	17.378.654	56,8%	43,2%	34,2%	2,5%	3,7%	2,2%
2014	17.847.679	55,1%	44,9%	36,0%	2,5%	4,4%	1,7%
2015	17.944.135	56,7%	43,3%	34,1%	2,2%	4,7%	2,0%
2016	17.948.595	57,4%	42,6%	33,2%	2,5%	5,2%	1,4%
2017	18.006.474	59,5%	40,5%	31,9%	1,9%	4,5%	2,0%
2018	15.503.128	61,2%	38,8%	30,2%	1,5%	4,7%	2,1%
<b>Grenzüberschreitender Versand</b>							
2011	8.303.097	30,1%	69,9%	60,3%	4,3%	3,1%	2,1%
2012	10.134.383	30,2%	69,8%	58,7%	4,2%	4,5%	2,3%
2013	11.281.835	28,3%	71,7%	61,4%	4,0%	3,7%	2,6%
2014	11.286.264	27,9%	72,1%	60,8%	3,6%	5,0%	2,7%
2015	11.087.703	29,4%	70,6%	58,1%	3,6%	5,6%	3,1%
2016	11.587.289	33,6%	66,4%	54,6%	3,3%	6,2%	2,2%
2017	12.155.179	33,1%	66,9%	52,7%	3,6%	7,5%	3,1%
2018	10.830.106	33,7%	66,3%	51,7%	3,2%	8,3%	3,1%
<b>Grenzüberschreitender Empfang</b>							
2011	18.974.234	35,7%	64,3%	52,0%	6,9%	2,7%	2,0%
2012	19.836.780	36,1%	63,9%	52,0%	6,4%	2,7%	2,3%
2013	19.692.418	33,5%	66,5%	53,4%	6,1%	2,8%	3,8%
2014	18.801.849	33,1%	66,9%	54,7%	5,5%	2,9%	3,4%
2015	18.288.273	32,3%	67,7%	55,5%	5,4%	3,1%	3,2%
2016	18.865.393	32,4%	67,6%	56,0%	5,4%	2,9%	2,9%
2017	19.315.077	34,1%	65,9%	56,6%	3,9%	3,0%	2,0%
2018	17.925.775	35,3%	64,7%	55,6%	3,0%	3,2%	2,6%
<b>Durchgangsverkehr</b>							
2011	1.084.012	17,5%	82,5%	41,8%	18,8%	12,9%	2,3%
2012	1.125.750	16,8%	83,2%	49,5%	19,1%	9,8%	0,9%
2013	982.764	15,7%	84,3%	50,0%	20,0%	9,6%	0,6%
2014	997.509	13,0%	87,0%	43,5%	24,0%	11,1%	3,3%
2015	878.892	15,4%	84,6%	47,2%	21,8%	8,3%	1,5%
2016	950.942	17,9%	82,1%	47,5%	20,2%	5,9%	1,1%
2017	1.490.994	24,2%	75,8%	46,8%	9,9%	13,0%	0,7%
2018	2.324.913	28,0%	72,0%	39,1%	7,6%	17,9%	0,2%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Im Binnenverkehr erzielten Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge von allen Nationen im Zeitraum von 2011 bis 2018 nicht nur die höchsten Marktanteile, sie konnten diese auch von rund 57,1 Prozent im Jahr 2011 auf rund 61,2 Prozent im Jahr 2018 ausbauen. Diese Zuwächse gingen in der Hauptsache zu Lasten von Tankmotorschiffen unter niederländischer Flagge, deren Marktanteile um 3,9 Prozentpunkte auf rund 30,2 Prozent fielen. Im grenzüberschreitenden Versand und im Durchgangsverkehr weiteten deutsche Tankmotorschiffe im Zeitraum von 2011 bis 2018 ihre Marktanteile ebenfalls aus, allerdings erreichten diese in beiden Segmenten noch nicht die in der Tendenz sinkenden Anteile der niederländischen Flotte. Im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich der

Marktanteile von Tankmotorschiffen im Binnenverkehr

Marktanteil von Tankschiffen unter deutscher Flagge im Vergleichszeitraum um 3,6 Prozentpunkte auf rund 33,7 Prozent, während der niederländische Marktanteil um 8,6 Prozentpunkte auf 51,7 Prozent sank. Parallel hierzu erhöhte sich der Marktanteil von Tankmotorschiffen unter schweizerischer Flagge um 5,2 Prozentpunkte auf rund 8,3 Prozent. Ein ähnliches Bild zeigte sich seit Mitte dieses Jahrzehnts im Durchgangsverkehr: Marktanteilsgewinne der deutschen und schweizerischen Tankmotorschiffe standen seitdem Anteilsverluste der niederländischen und insbesondere der belgischen Tankmotorschiffen gegenüber. Nach Rückgängen zu Beginn des Jahrzehnts steigerten deutsche und schweizerische Tankmotorschiffe ihre Marktanteile im Durchgangsverkehr auf rund 28,0 Prozent bzw. 17,9 Prozent im Jahr 2018. Nach einem temporären Höchststand von rund 24,0 Prozent im Jahr 2014 lag der belgische Marktanteil im Jahr 2018 lediglich noch bei rund 7,6 Prozent. Im grenzüberschreitenden Empfang fielen die Marktanteile der Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge mit rund 35,3 Prozent im Jahr 2018 zwar höher aus als im grenzüberschreitenden Versand, allerdings blieben sie im Vergleich zum Jahr 2011 nahezu unverändert. Zu Marktanteilsverschiebungen kam es in diesem Segment vor allem zwischen niederländischen und belgischen Tankmotorschiffen. Marktanteils gewinnen der niederländischen Flotte in Höhe von 3,6 Prozentpunkten, standen Anteilsverluste der belgischen Flotte in Höhe von 3,9 Prozentpunkten gegenüber.

## 5 Marktanteilsentwicklung in der Containerschifffahrt

### 5.1 Beförderungsmenge nach Flaggen

Containerbeförderungen zählten in den vergangenen Jahren zu den Wachstumsmärkten in der Binnenschifffahrt. Wie Tabelle 9 zu entnehmen ist, stiegen die Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen von knapp 2,2 Mio. TEU im Jahr 2011 kontinuierlich bis auf knapp 2,6 Mio. TEU im Jahr 2017 an. Im Jahr 2018 nahmen sie im Vergleich zum Vorjahr vor dem Hintergrund der extremen Niedrigwasserphase um 8,3 Prozent auf knapp 2,4 Mio. TEU ab. Knapp 1,2 Mio. TEU bzw. rund 50,4 Prozent des Gesamtaufkommens wurden im Jahr 2018 mit speziellen Containerbinnenschiffen, weitere 1,0 Mio. TEU mit Gütermotorschiffen, der Rest mit Leichtern und sonstigen Güterschiffen befördert.<sup>2</sup>

Entwicklung des  
Containeraufkommens

<sup>2</sup> Maßgeblich für die statistischen Ausweisungen für die einzelnen Schiffstypen seitens des Statistischen Bundesamtes sind nach Informationen des Bundesamtes die diesbezüglichen Angaben der Auskunftspflichtigen im Rahmen der Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt.

Tabelle 9: Beförderung von Containern (TEU) nach Schiffstyp

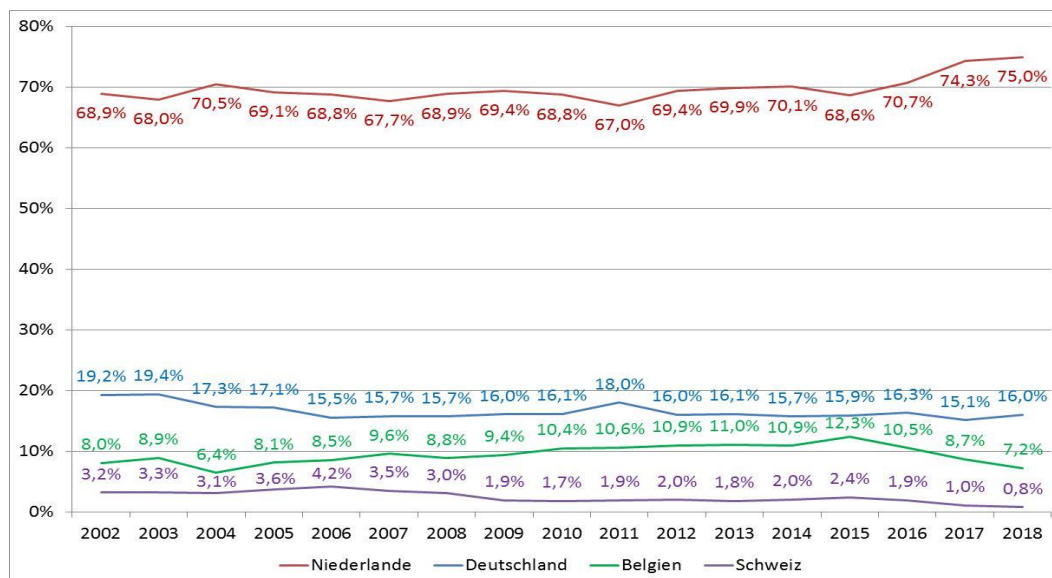
Schiffstyp	Beförderung von Containern							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Insgesamt	2.188.832	2.192.498	2.206.893	2.380.901	2.389.771	2.450.124	2.580.657	2.366.728
Gütermotorschiff	1.038.660	1.047.182	1.120.400	1.142.517	1.162.390	1.170.072	1.180.877	995.173
Güterleichter	196.662	155.516	152.736	165.560	175.335	190.186	201.195	179.454
Containerschiff	949.700	989.345	933.690	1.072.490	1.049.934	1.088.812	1.198.376	1.191.795
Sonstiges Güterschiff	3.811	455	67	334	2.113	1.055	209	306

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen erfolgen größtenteils mit Binnenschiffen unter niederländischer Flagge. Deren Marktanteil weitete sich von rund 68,9 Prozent im Jahr 2002 auf rund 75,0 Prozent im Jahr 2018 aus (siehe Abbildung 13). Deutsche Binnenschiffe verzeichneten im Zeitablauf leichte Anteilsverluste. So sank ihr Marktanteil von rund 19,2 Prozent im Jahr 2002 auf rund 15,5 Prozent im Jahr 2006 und stagnierte anschließend weitestgehend. Im Jahr 2018 lag ihr Marktanteil bei rund 16,0 Prozent. Die Marktanteile von Binnenschiffen unter belgischer Flagge wiesen bis zum Jahr 2015 eine steigende Tendenz auf. Mit rund 12,3 Prozent wurde im Jahr 2015 der höchste Marktanteil im Betrachtungszeitraum erreicht. In der Folge ging der belgische Marktanteil jedoch auf rund 7,2 Prozent im Jahr 2018 zurück und lag damit noch unter dem Wert des Jahres 2002. Binnenschiffe unter schweizerischer Flagge spielen in der Containerbeförderung auf deutschen Wasserstraßen kaum eine Rolle. Ihr Anteil ging von rund 3,2 Prozent im Jahr 2002 auf rund 0,8 Prozent im Jahr 2018 zurück.

Marktanteile bei der Güterbeförderung mit Containerschiffen

Abbildung 13: Marktanteile nach Flaggen für die Güterbeförderung durch Container (TEU) auf deutschen Binnenwasserstraßen seit 2002



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

## 5.2 Containerbeförderungen nach Hauptverkehrsbeziehungen und Flaggen

Im Jahr 2018 wurden 1,8 Mio. TEU bzw. rund 76,5 Prozent des gesamten Containeraufkommens im grenzüberschreitenden Verkehr befördert. Hiervon entfielen rund 936 Tsd. TEU auf den grenzüberschreitenden Versand und knapp 875 Tsd. TEU auf den grenzüberschreitenden Empfang. Wie Tabelle 10 veranschaulicht, weisen die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge bei den Containerbeförderungen auf den einzelnen Hauptverkehrsrelationen sehr große Unterschiede auf. Während Binnenschiffe unter deutscher Flagge bei innerdeutschen Containerbeförderungen im Zeitraum von 2011 bis 2018 stark dominante Marktanteile aufwiesen, spielten sie im aufkommensträchtigen grenzüberschreitenden Versand und Empfang lediglich eine geringe und im Zeitablauf abnehmende, im Durchgangsverkehr praktisch keine Rolle. Im grenzüberschreitenden Versand fiel der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge von rund 11,1 Prozent im Jahr 2011 auf rund 7,2 Prozent im Jahr 2018, im grenzüberschreitenden Empfang von rund 12,0 Prozent auf rund 8,5 Prozent. Auf der anderen Seite bauten Binnenschiffe unter niederländischer Flagge ihre Marktanteile auf diesen Relationen gegenüber allen anderen Nationen um 11,6 bzw. 10,9 Prozentpunkte auf 83,4 Prozent bzw. 82,8 Prozent weiter aus. Parallel hierzu sanken gleichsam die Marktanteile belgischer Binnenschiffe. Nach Anteilswerten im grenzüberschreitenden Versand und Empfang im Jahr 2011 von 13,0 Prozent bzw. 11,9 Prozent erreichten sie im Jahr 2018 lediglich noch Werte von 8,5 Prozent bzw. 7,1 Prozent. Schweizerische Binnenschiffe verbuchten auf diesen Relationen im Zeitraum von 2011 bis 2018 ebenfalls rückläufige Marktanteile. Ganz anders stellt sich die Situation im Binnenverkehr dar. Mit einem Marktanteil von rund 72,0 Prozent im Jahr 2018 dominierten in diesem Segment bis zuletzt Binnenschiffe unter deutscher Flagge. Nach Anteilsgewinnen zu Beginn des Jahrzehnts waren die deutschen Marktanteile zuletzt allerdings rückläufig. So lag der Marktanteil im Jahr 2018 bereits um rund 12,3 Prozentpunkte unter dem Wert des Jahres 2014. Spiegelbildlich konnten Binnenschiffe unter niederländischer Flagge in den letzten vier Jahren ihre Marktanteile im innerdeutschen Containerverkehr von rund 12,3 Prozent im Jahr 2014 auf rund 25,7 Prozent im Jahr 2018 mehr als verdoppeln. Dominant sind Binnenschiffe unter niederländische Flagge im Durchgangsverkehr. Im Jahr 2018 lag ihr Marktanteil, der im Betrachtungszeitraum einer gewissen Volatilität unterlag, bei rund 81,5 Prozent. Belgische Binnenschiffe verzeichneten zuletzt ebenfalls Anteilssteigerungen und erreichten im Jahr 2018 einen Marktanteil von rund 10,0 Prozent. Mit Marktanteilen von durchgängig deutlich unter einem Prozentpunkt hatten Binnenschiffe unter deutscher Flagge bei Containerbeförderungen im Durchgangsverkehr über deutsche Wasserstraßen im Zeitraum von 2011 bis 2018 praktisch keine Bedeutung.

Marktanteile von Containerschiffen im grenzüberschreitenden Verkehr

**Tabelle 10:** Containerbeförderung (TEU) und Marktanteile (%) nach Flaggen und Verkehrsbeziehungen in der Containerschifffahrt zwischen 2011 und 2018

Jahr	Beförderte Güter insgesamt TEU	Containerbeförderung nach Flaggen				
		Deutschland	Schiffe fremder Flagge	darunter:		
				Niederlande	Belgien	Schweiz
		Marktanteile (%)				
<b>Gesamtverkehr</b>						
2011	2.188.832	18,0%	82,0%	67,0%	10,6%	1,9%
2012	2.192.498	16,0%	84,0%	69,4%	10,9%	2,0%
2013	2.206.893	16,1%	83,9%	69,9%	11,0%	1,8%
2014	2.380.901	15,7%	84,3%	70,1%	10,9%	2,0%
2015	2.389.771	15,9%	84,1%	68,6%	12,3%	2,4%
2016	2.450.125	16,3%	83,7%	70,7%	10,5%	1,9%
2017	2.580.657	15,1%	84,9%	74,3%	8,7%	1,0%
2018	2.366.728	16,0%	84,0%	75,0%	7,2%	0,8%
<b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>						
2011	261.891	75,7%	24,3%	21,0%	2,4%	0,2%
2012	248.214	80,4%	19,6%	16,1%	2,7%	0,3%
2013	227.424	82,5%	17,5%	15,1%	1,9%	0,3%
2014	246.350	84,3%	15,7%	12,3%	2,2%	0,9%
2015	258.808	82,2%	17,8%	13,6%	3,1%	0,7%
2016	278.401	82,6%	17,4%	14,8%	1,9%	0,7%
2017	293.249	75,6%	24,4%	21,3%	2,4%	0,4%
2018	327.691	72,0%	28,0%	25,7%	1,7%	0,1%
<b>Grenzüberschreitender Versand</b>						
2011	857.860	11,1%	88,9%	71,8%	13,0%	1,6%
2012	880.946	8,9%	91,1%	75,1%	13,1%	1,6%
2013	896.813	10,0%	90,0%	75,8%	12,1%	1,3%
2014	968.448	9,7%	90,3%	75,6%	12,2%	1,6%
2015	979.192	7,9%	92,1%	76,5%	13,2%	2,1%
2016	989.867	8,1%	91,9%	78,1%	12,1%	1,5%
2017	1.038.717	7,3%	92,7%	81,6%	10,2%	0,7%
2018	936.119	7,2%	92,8%	83,4%	8,5%	0,4%
<b>Grenzüberschreitender Empfang</b>						
2011	838.902	12,0%	88,0%	71,9%	11,9%	2,0%
2012	820.286	9,0%	91,0%	76,0%	11,4%	2,3%
2013	840.287	9,3%	90,7%	75,0%	13,0%	1,8%
2014	903.914	8,1%	91,9%	76,8%	12,4%	2,0%
2015	924.627	9,3%	90,7%	73,3%	14,4%	2,8%
2016	933.233	9,3%	90,7%	76,5%	12,3%	1,8%
2017	973.374	9,4%	90,6%	79,2%	9,9%	0,8%
2018	874.712	8,5%	91,5%	82,8%	7,1%	0,7%
<b>Durchgangsverkehr</b>						
2011	230.180	0,2%	99,8%	84,0%	6,1%	4,5%
2012	243.052	0,2%	99,8%	81,1%	9,7%	4,0%
2013	242.370	0,0%	100,0%	81,4%	8,9%	4,9%
2014	262.189	0,1%	99,9%	80,8%	9,3%	4,6%
2015	227.145	1,2%	98,8%	78,6%	10,2%	3,6%
2016	248.623	0,6%	99,4%	82,3%	7,3%	4,8%
2017	275.317	0,2%	99,8%	86,0%	5,1%	4,2%
2018	228.206	0,1%	99,9%	81,5%	10,0%	3,3%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

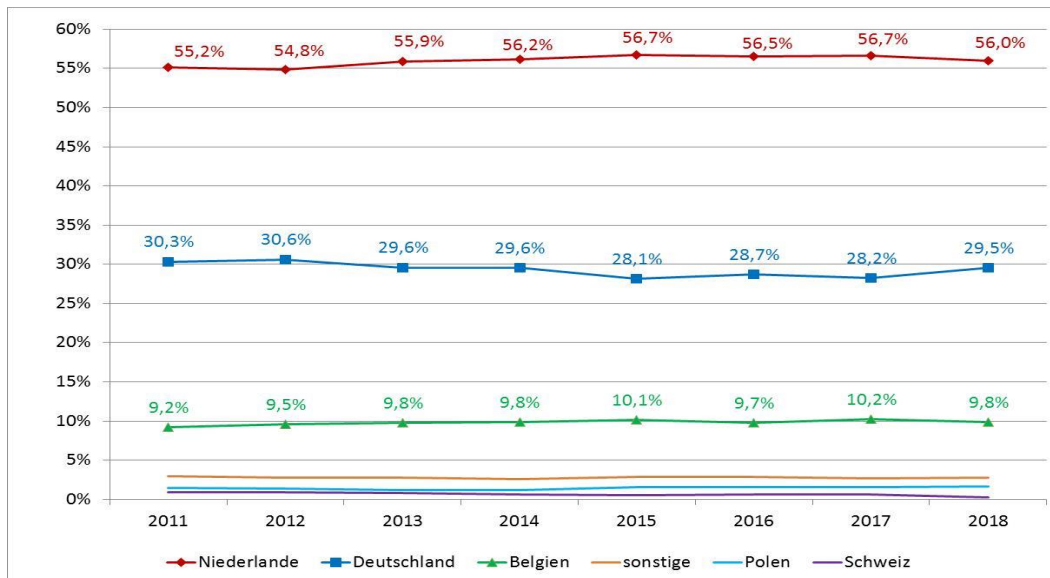
## 6 Marktanteilsentwicklung von Gütermotorschiffen

Zu Vergleichszwecken stellt Abbildung 14 speziell für Gütermotorschiffe die Marktanteilsentwicklung einzelner Flaggen-Staaten für den Zeitraum von 2011 bis 2018 dar. Diese unterliegt im Betrachtungszeitraum vergleichsweise geringen Schwankungen. Die Marktanteile von deutschen Gütermotorschiffen am Gesamtaufkommen bewegten sich zwischen 28,1 Prozent (2015) und 30,6 Prozent (2012) und erreichten im Jahr 2018 rund 29,5 Prozent. Die entsprechenden niederländischen Marktanteile lagen zwischen 54,8 Prozent (2012) und 56,7 Prozent (2015, 2017) und betragen zuletzt rund 56,0 Prozent.

Flaggenanteile seit 2011

Ebenfalls geringe Schwankungen wiesen die Marktanteile von Gütermotorschiffen unter belgischer, polnischer und schweizerischer Flagge aus, die im Jahr 2018 Werte von rund 9,8 Prozent, 1,7 Prozent bzw. 0,3 Prozent erreichten.

**Abbildung 14:** Marktanteile nach Flaggen für die Güterbeförderung durch Gütermotorschiffen auf deutschen Binnenwasserstraßen seit 2011



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Deutliche Unterschiede in der Verteilung der Marktanteile zeigen sich abermals bei einer differenzierten Betrachtung nach Hauptverkehrsbeziehungen (siehe Tabelle 11). Wie in der Tank- und Containerschifffahrt sind im innerdeutschen Verkehr dominante Marktanteile von Gütermotorschiffen unter deutscher Flagge zu beobachten. Allerdings waren diese im Zeitraum von 2011 bis 2018 in der Tendenz abnehmend. Im Jahr 2011 lag der Marktanteil von Gütermotorschiffen unter deutscher Flagge im Binnenverkehr bei rund 74,8 Prozent, im Jahr 2018 nur noch bei und 70,5 Prozent. Im Gegenzug stiegen die Marktanteile von Gütermotorschiffen unter niederländischer, belgischer und polnischer Flagge.

Binnenverkehr

**Tabelle : 11** Güterbeförderung (t) und Marktanteile (%) nach Flaggen und Verkehrsbeziehungen mit Gütermotorschiffen zwischen 2011 und 2018

Jahr	Beförderte Güter insgesamt t	Flagge des Gütermotorschiffs				
		Deutschland Marktanteile (%)	Schiffe fremder Flagge	darunter:		
				Niederlande	Belgien	Polen
<b>Gesamtverkehr</b>						
2011	122.426.905	30,3%	69,7%	55,2%	9,2%	1,5%
2012	120.491.170	30,6%	69,4%	54,8%	9,5%	1,3%
2013	121.341.293	29,6%	70,4%	55,9%	9,8%	1,2%
2014	122.828.546	29,6%	70,4%	56,2%	9,8%	1,2%
2015	118.521.095	28,1%	71,9%	56,7%	10,1%	1,5%
2016	115.153.280	28,7%	71,3%	56,5%	9,7%	1,6%
2017	116.203.390	28,2%	71,8%	56,7%	10,2%	1,6%
2018	102.913.433	29,5%	70,5%	56,0%	9,8%	1,7%
<b>Verkehr innerhalb Deutschlands</b>						
2011	31.602.723	74,8%	25,2%	16,5%	2,6%	4,0%
2012	31.788.600	74,7%	25,3%	17,2%	3,1%	3,6%
2013	31.247.026	74,0%	26,0%	17,7%	3,1%	3,4%
2014	31.890.371	74,4%	25,6%	17,5%	3,3%	3,4%
2015	30.366.787	72,1%	27,9%	16,6%	3,4%	4,8%
2016	30.442.019	71,8%	28,2%	17,5%	3,4%	5,0%
2017	30.482.782	72,3%	27,7%	17,5%	3,0%	5,0%
2018	30.179.722	70,8%	29,2%	18,7%	3,1%	4,8%
<b>Grenzüberschreitender Versand</b>						
2011	31.329.466	13,0%	87,0%	73,6%	8,5%	0,6%
2012	30.697.708	12,4%	87,6%	73,9%	8,9%	0,6%
2013	29.356.712	12,5%	87,5%	74,3%	8,7%	0,5%
2014	31.150.587	11,6%	88,4%	75,0%	9,6%	0,4%
2015	30.186.847	10,8%	89,2%	74,9%	10,7%	0,4%
2016	29.623.063	10,4%	89,6%	75,2%	10,5%	0,3%
2017	30.667.171	9,6%	90,4%	76,1%	10,8%	0,4%
2018	25.717.221	10,3%	89,7%	77,1%	8,8%	0,5%
<b>Grenzüberschreitender Empfang</b>						
2011	44.287.492	15,3%	84,7%	70,7%	10,0%	0,8%
2012	41.339.551	16,0%	84,0%	69,8%	10,3%	0,7%
2013	44.218.640	15,1%	84,9%	71,0%	10,5%	0,4%
2014	44.507.299	15,3%	84,7%	71,1%	10,2%	0,5%
2015	45.158.206	13,7%	86,3%	72,2%	11,0%	0,6%
2016	43.458.620	14,6%	85,4%	71,3%	10,7%	0,4%
2017	43.811.042	14,5%	85,5%	70,6%	11,5%	0,4%
2018	39.529.937	14,3%	85,7%	70,4%	12,1%	0,4%
<b>Durchgangsverkehr</b>						
2011	15.207.223	17,5%	82,5%	52,3%	22,0%	0,1%
2012	16.665.311	16,4%	83,6%	54,4%	21,2%	0,0%
2013	16.518.915	14,6%	85,4%	54,9%	22,4%	0,0%
2014	15.280.290	14,3%	85,7%	55,3%	22,7%	0,0%
2015	12.809.255	15,7%	84,3%	54,5%	21,7%	0,1%
2016	11.629.579	15,4%	84,6%	55,6%	21,0%	0,0%
2017	11.242.395	13,2%	86,8%	55,3%	23,0%	0,0%
2018	7.486.554	9,4%	90,6%	57,5%	28,4%	0,0%

Quelle Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung und Berechnung.

Auf den internationalen Relationen lagen die Marktanteile von Gütermotorschiffen unter deutscher Flagge im gesamten Zeitraum von 2011 bis 2018 bei fallender Tendenz mehr oder minder deutlich unter der 20-Prozentmarke. Im grenzüberschreitenden Versand fielen die Anteile von Gütermotorschiffen unter deutscher Flagge im Betrachtungszeitraum um 2,7 Prozentpunkte auf rund 10,3 Prozent, im grenzüberschreitenden Empfang um 1,0 Prozentpunkte auf rund 14,3 Prozent und im Durchgangsverkehr um 8,1 Prozentpunkte auf rund 9,4 Prozent. Auf allen internationalen Relationen erzielten Gütermotorschiffe unter niederländischer Flagge im Zeitraum von 2011 bis 2018 die höchsten Marktanteile. Im grenzüberschreitenden Versand lagen diese im Jahr 2018 bei rund 77,1 Prozent (2011: 73,6 Prozent), im grenzüberschreitenden Empfang bei rund 70,4 Prozent (2011: 70,7 Prozent). Im Durchgangsverkehr stiegen spiegelbildlich zu den deutschen Verlusten die

Internationaler Verkehr

Marktanteile von Gütermotorschiffen unter niederländischer und belgischer Flagge. Niederländische Gütermotorschiffe bauten ihren Marktanteil von rund 52,3 Prozent im Jahr 2011 auf rund 57,5 Prozent im Jahr 2018 aus, belgische Gütermotorschiffe von rund 22,0 Prozent auf rund 28,4 Prozent.

## 7 Hintergründe zur Marktanteilsentwicklung

### 7.1 Entwicklung der deutschen und niederländischen Binnenschiffsflotte

Die vorherigen statistischen Auswertungen haben verdeutlicht, dass die Marktanteile von Binnenschiffen unter deutscher Flagge im Betrachtungszeitraum von 1991 bis 2018 gesunken sind – in der Hauptsache zugunsten von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge. Die höchsten Anteilsverluste erlitten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im Betrachtungszeitraum bereits in den 1990er Jahren; danach schwächten sich ihre Anteilsverluste im Zeitablauf deutlich ab und bewegten sich im laufenden Jahrzehnt insgesamt lediglich noch im unteren einstelligen Prozentbereich. Maßgeblich hierfür war insbesondere die in den letzten Jahren positive Marktanteilsentwicklung im wachsenden Segment der Tankschiffahrt, insbesondere bei Beförderungen von Mineralölzerzeugnissen und chemischen Erzeugnissen. Diese zeigte sich sowohl im Binnenverkehr, in dem deutsche Tankmotorschiffe Marktanteile von deutlich über 50 Prozent aufweisen, als auch auf den internationalen Relationen. Im Gegensatz zur Tankschiffahrt zeichnet sich in der Trockengüter- und Containerschiffahrt bislang keine positive Trendwende ab. Allgemein erzielen Binnenschiffe unter deutscher Flagge nach wie vor dominante Marktanteile im innerdeutschen Verkehr, der allerdings insgesamt tendenziell rückläufige Beförderungsvolumina aufweist. Im internationalen Binnenschiffsgüterverkehr über deutsche Wasserstraßen, der in der Hauptsache über die Rheinschiene mit Quelle bzw. Ziel in den ARA-Häfen läuft und dessen Aufkommensmengen sich im o.g. Betrachtungszeitraum vergleichsweise positiver als im Binnenverkehr entwickelten, weisen Binnenschiffe unter deutscher Flagge zum Teil sehr niedrige Marktanteile auf.

Wesentliche Ergebnisse der statistischen Auswertungen

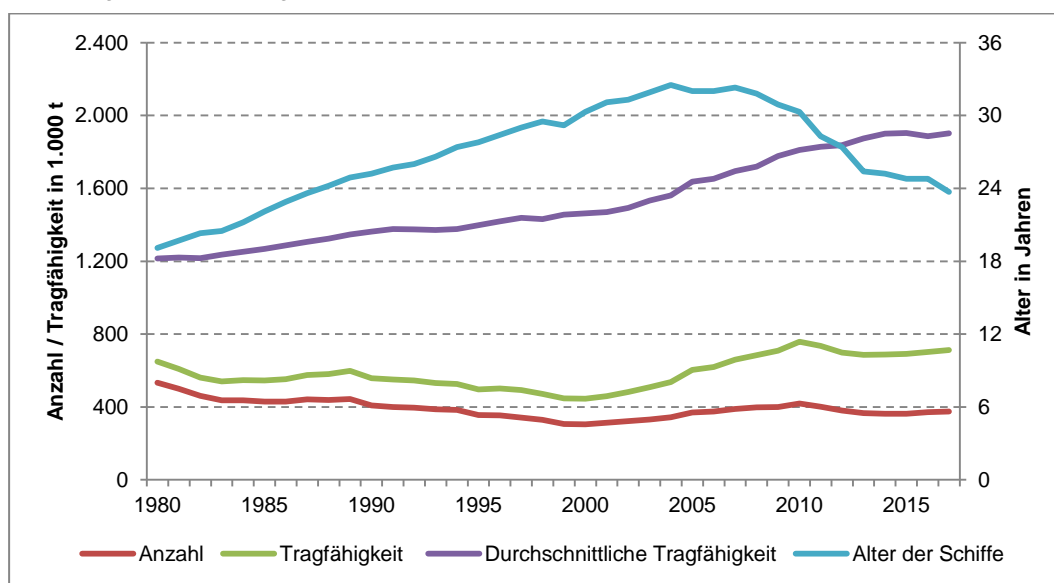
Wie die nachfolgenden Ausführungen verdeutlichen, steht die Entwicklung der Marktanteile in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten in engem Zusammenhang mit dem Investitionsverhalten sowie der Entwicklung der Kapazitäten der deutschen und der anderen westeuropäischen Binnenschiffsflotten, hier insbesondere der niederländischen Flotte. In den 1990er Jahren gingen die hohen Marktanteilsverluste der Binnenschiffe unter deutscher Flagge mit einem starken Kapazitätsabbau in der deutschen Trockengüter- und Tankschiffahrt einher. Dieser stand im Zusammenhang mit dem seinerzeit bestehenden Kapazitätsüberhang im westeuropäischen Binnenschiffahrtssektor, der durch koordinierte Abwrackaktionen auf Gemeinschaftsebene abgebaut werden sollte („Alt-für-neu-Regelung“). So sank die Anzahl der deutschen Tankmotorschiffe im Zeitraum von 1991 bis 2000 von 400 Einheiten um fast ein Viertel auf 305 Einheiten. Die Ladekapazität

Abwrackaktionen in den 1990er Jahren



der deutschen Tankmotorschiffe sank dabei um rund 19,1 Prozent auf rund 0,45 Mio. t. Die Anzahl der deutschen Gütermotorschiffe nahm im Zeitraum von 1991 bis 2000 von 1.642 Einheiten um mehr als ein Drittel auf 1.028 Einheiten ab; die Ladekapazität sank um rund 28,1 Prozent auf rund 1,2 Mio. t. Die Anzahl der in der Güterschifffahrt tätigen deutschen Unternehmen ging in diesem Zeitraum ebenfalls zurück. Die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen stiegen indes und zwar von rund 230,0 Mio. t im Jahr 1991 auf rund 242,2 Mio. t im Jahr 2000. Der Schrumpfungsprozess der Flotte vollzog sich mithin vor dem Hintergrund steigender Transportmengen.

Abbildung 15: Entwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte seit 1980



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Seit Beginn des Jahrtausends weisen die deutsche Tank- und Gütermotorschiffsflotte unterschiedliche Entwicklungsverläufe auf. Abbildung 15 stellt die zahlenmäßige und kapazitive Entwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte seit 1980 dar. Demnach vollzog sich in den Jahren von 2001 bis 2010 – nach den Rückgängen zuvor – ein kontinuierlicher Flottenzuwachs. Bis zum Stichtag 31.12.2010 erhöhte sich die deutsche Tankmotorschiffsflotte wieder auf 419 Einheiten; die Flottenkapazität stieg auf rund 0,76 Mio. t an und erreichte damit ihr höchstes Niveau im gesamten Betrachtungszeitraum. Der Kapazitätsaufbau innerhalb der deutschen Tankmotorschiffsflotte setzte damit zeitlich bereits vor Auslaufen der „Alt-für-neu-Regelung“ im Jahr 2003 ein. In der ersten Hälfte des laufenden Jahrzehnts war zunächst ein leichter Rückgang sowohl bei der Anzahl der Tankmotorschiffe als auch bei deren kumulierter Tragfähigkeit festzustellen; seit dem Jahr 2015 befinden sich beide Werte wieder im Steigen. Im Jahr 2017 belief sich die deutsche Tankmotorschiffsflotte auf 375 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von rund 0,71 Mio. t. Der in Abbildung 15 erkennbare vergleichsweise höhere Anstieg der Kapazität gegen-

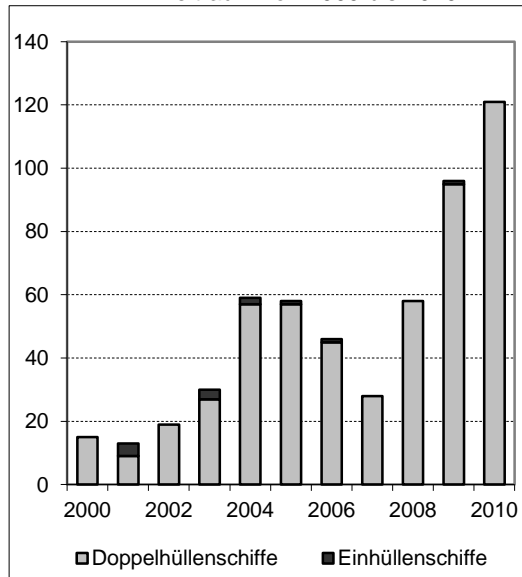
Entwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte

über der Anzahl der Schiffe ist im Wesentlichen auf die Indienststellung immer größerer Schiffseinheiten zurückzuführen. Ursächlich hierfür waren steigende effiziente Mindestgrößen (economies of scale). Betrug die durchschnittliche Tragfähigkeit eines Tankmotorschiffs der deutschen Flotte im Jahr 1997 noch rund 1.440 t, so lag sie im Jahr 2007 bereits bei knapp 1.700 t und im Jahr 2017 bei rund 1.900. Insgesamt wurden im Zeitraum von 2001 bis 2017 143 neue Tankmotorschiffe in Fahrt gesetzt, wovon allein 116 Neubauten auf den Zeitraum ab 2009 entfielen. Die Tankmotorschiffe der deutschen Flotte wurden in den vergangenen Jahren damit nicht nur größer und leistungsfähiger, infolge der Investitionen in neuen Schiffsraum hat sich die deutsche Tankmotorschiffsflotte auch deutlich verjüngt. Lag deren Durchschnittsalter im Jahr 2004 noch bei 32,5 Jahren, so sank es in der Folge sukzessive auf zuletzt 23,7 Jahre im Jahr 2017. Hintergrund des Investitionsprogramms waren im Wesentlichen privatwirtschaftliche Anforderungen sowie schärfere Vorgaben des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), nach denen bestimmte umwelt- und gesundheitsgefährdende Stoffe, mithin praktisch alle Gefahrgüter, spätestens mit Ablauf des 31.12.2018 nicht mehr in Einhüllentankschiffen, sondern nur noch in Doppelhüllenschiffen transportiert werden durften. Die Vorgaben des ADN wurden dabei bereits im Vorfeld teilweise durch entsprechende Anforderungen der Privatwirtschaft bezüglich des Einsatzes von Doppelhüllenschiffen überlagert.

In Antizipation der gesetzlichen Vorgaben und als Reaktion auf die Anforderungen der Privatwirtschaft nahm die Neubautätigkeit in der europäischen Binnentankschiffahrt in diesem Jahrtausend insgesamt deutlich zu. Wie den Abbildungen 16 und 17, deren Werte aufgrund unterschiedlicher Datenquellen nicht direkt miteinander vergleichbar sind, zu entnehmen ist, erreichte die Neubautätigkeit von Doppelhüllenschiffen ihren Höhepunkt zum Ende des letzten Jahrzehnts. Nach EBIS-Angaben wurden im Zeitraum von 2000 bis 2010 insgesamt 543 neue Tankschiffe gebaut, über die Hälfte davon allein in den Jahren 2008, 2009 und 2010. Nach Informationen des Bundesamtes wurde ein Großteil der Neubauten im Zeitraum von 2000 bis 2010 von niederländischen Unternehmen in Auftrag gegeben. Für die deutsche Binnentankschiffsflotte wurden in diesem Zeitraum lediglich 63 Neubauten ausgewiesen. Dies entsprach einem Anteil von rund 11,6 Prozent an der Gesamtzahl der Neubauten laut EBIS. Im laufenden Jahrzehnt hat die deutsche Tankmotorschiffsflotte gegenüber der niederländischen Flotte jedoch schrittweise aufgeholt. Im Zeitraum von 2015 bis 2018 wurden mehr neue Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt als unter niederländischer Flagge.

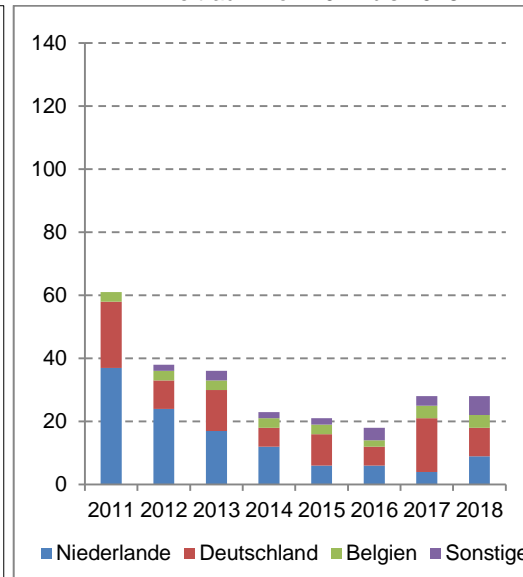
Neubauten in der westeuropäischen Tankschiffahrt

**Abbildung 16:** Neubauten in der europäischen Binnentankschifffahrt im Zeitraum von 2000 bis 2010



Quelle: EBIS. Eigene Darstellung.

**Abbildung 17:** Neubauten in der europäischen Binnentankschifffahrt im Zeitraum von 2011 bis 2018

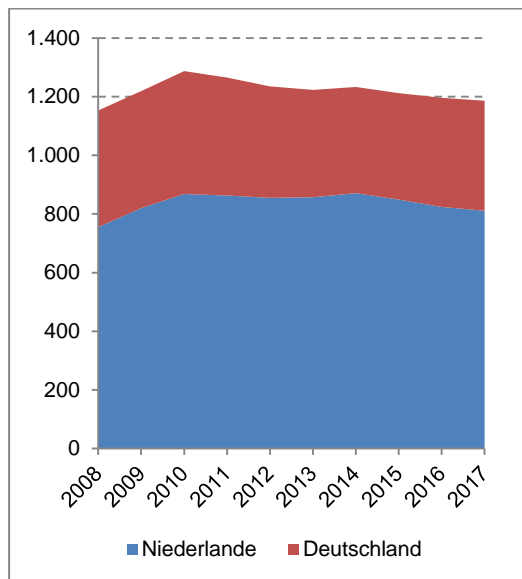


Quellen: GDWS, IVR zitiert nach ZKR. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die zuletzt vergleichsweise expansiveren Investitionen in neue Tankmotorschiffe schlugen sich jüngst auch in abweichenden Verläufen der Flottenstärke und der Ladekapazitäten der deutschen und niederländischen Tankmotorschiffe nieder. Während in den Niederlanden sowohl die Anzahl der registrierten Tankschiffe als auch deren kumulierte Ladekapazität seit 2015 tendenziell rückläufig ist, verzeichnete die deutsche Tankmotorschiffsflotte seitdem in Bezug auf beide Größen Zuwächse (siehe Abbildungen 18 und 19). Parallel hierzu erhöhte die deutsche Tankschiffahrtsflotte ihre Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen.

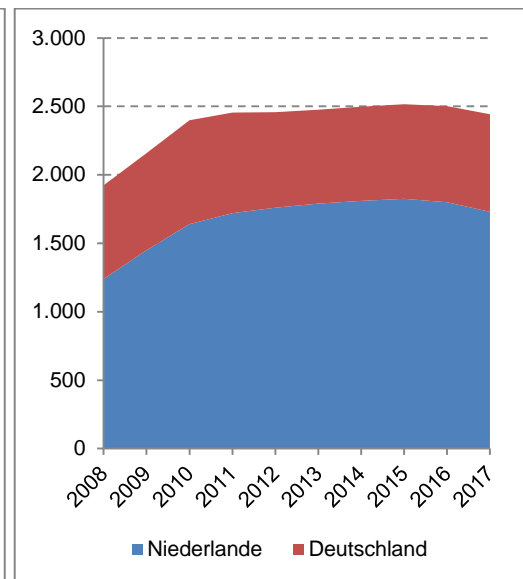
Anzahl und Ladekapazität der Tankschiffe in Deutschland und den Niederlanden

**Abbildung 18:** Anzahl der Tankschiffe in Deutschland und den Niederlanden



Quellen: GDWS, CBS. Eigene Darstellung.

**Abbildung 19:** Ladekapazität der deutschen und niederländischen Tankerflotte (in 1.000 t)



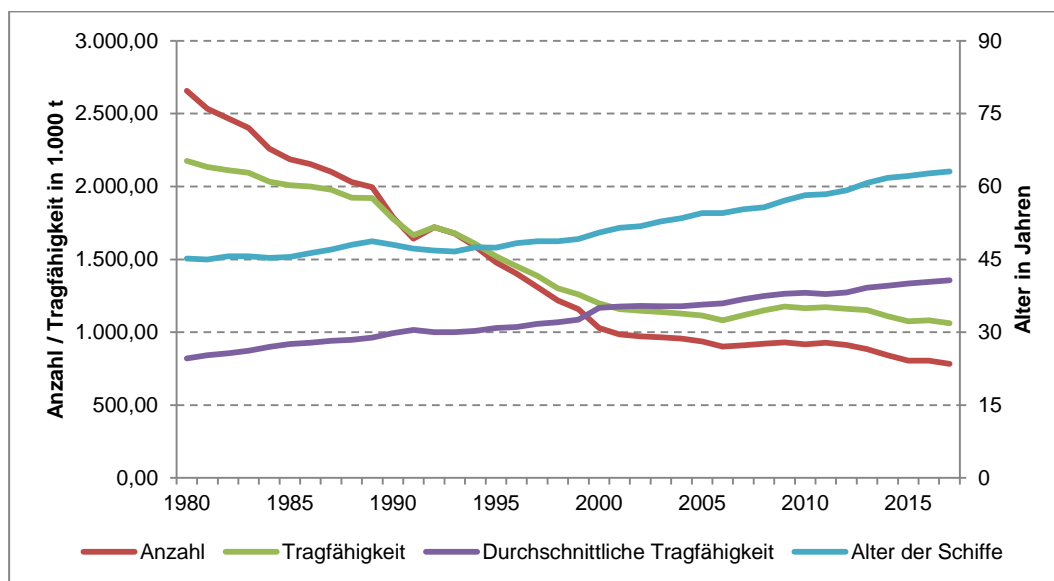
Quellen: GDWS, CBS, ZKR. Eigene Berechnungen  
Eigene Darstellung.

In der Trockengüterschifffahrt verlangsamte sich der Kapazitätsabbau der vorherigen Jahrzehnte mit Beginn des neuen Jahrtausends deutlich. Wie Abbildung 20 veranschaulicht, nahm zwar die Anzahl der deutschen Gütermotorschiffe nochmals um rund 23,9 Prozent von 1.028 Einheiten im Jahr 2000 auf 782 Einheiten im Jahr 2017 ab; die Ladekapazität sank im gleichen Zeitraum allerdings nur noch um 11,5 Prozent. Die in Abbildung 20 erkennbare Spreizung zwischen der Kapazitätsentwicklung und der Entwicklung der Anzahl der Schiffe ist – wie in der Tankschifffahrt – im Wesentlichen auf die Indienststellung immer größerer Schiffseinheiten und den Abbau von Schiffen mit vergleichsweise geringer Tragfähigkeit zurückzuführen. Ursächlich waren auch hier steigende effiziente Mindestgrößen (economies of scale). Betrug die durchschnittliche Tragfähigkeit eines Gütermotorschiffs der deutschen Flotte im Jahr 1997 noch knapp 1.060 t, so lag sie im Jahr 2007 bereits bei knapp 1.230 t und im Jahr 2017 bei knapp 1.360. Mit wenigen Ausnahmen weisen alle Gütermotorschiffe der deutschen Flotte, die seit Beginn der 1980er Jahre gebaut wurden, eine Tragfähigkeit von über 2.000 t auf. Insgesamt ist der Anteil der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge mit einer Tragfähigkeit von mehr als 2.000 t jedoch vergleichsweise gering. Ihr Anteil an der deutschen Gütermotorschiffsflotte lag zum Stichtag 31.12.2017 bei 138 Einheiten bzw. knapp 18 Prozent. Im Gegensatz zur niederländischen Flotte sind Gütermotorschiffe mit einer Tragfähigkeit von über 3.000 t in der deutschen Flotte nahezu nicht vorhanden. Im Jahr 2017 standen 15 Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge mit einer Tragfähigkeit von über 3.000 t mehr als 500 Trockengüterschiffe dieser Größenklasse unter niederländischer Flagge gegenüber. Vergleichsweise gering ist auch der Anteil junger Gütermotorschiffe. Zum Stichtag

Entwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte

31.12.2017 betrug der Anteil der Schiffe mit einem Baujahr von 1980 oder jünger an der deutschen Gütermotorschiffsflotte nur rund 16 Prozent, der Anteil von Schiffen mit einem Baujahr ab 2000 lediglich knapp 4 Prozent. Insgesamt wurden im Zeitraum von 2001 bis 2017 lediglich 24 neue Gütermotorschiffe in Fahrt gesetzt. Anders als in der Tankschiffahrt kam es in der Trockengüterschiffahrt mithin nicht zu einer Verjüngung der deutschen Gütermotorschiffsflotte. Lag deren Durchschnittsalter im Jahr 1991 noch bei 47,2 Jahren, so stieg es in der Folge sukzessive auf zuletzt 63,1 Jahre im Jahr 2017 an.<sup>3</sup>

Abbildung 20: Entwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte seit 1980



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

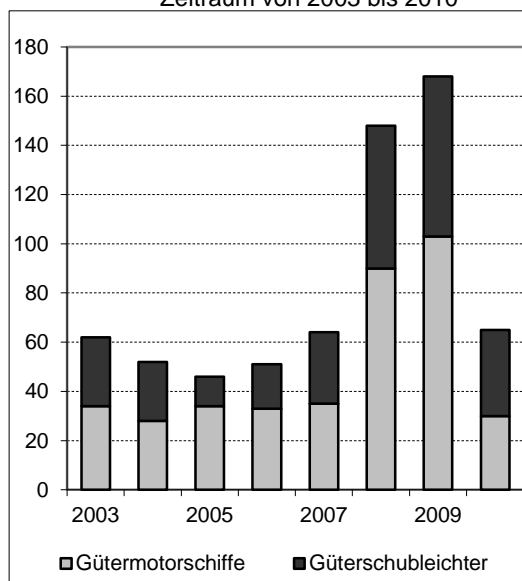
Im Gegensatz zu Deutschland wurde in anderen westeuropäischen Staaten, vor allem in den Niederlanden in diesem Jahrtausend in hohem Maße in neue Trockengüterschiffe investiert. Wie den Abbildungen 21 und 22, deren Werte aufgrund unterschiedlicher Datenquellen ebenfalls nicht direkt miteinander vergleichbar sind, zu entnehmen ist, erreichte die Neubautätigkeit ihren Höhepunkt im Jahr der Wirtschaftskrise 2009. Nach Angaben der ZKR wurden im Zeitraum von 2003 bis 2012 insgesamt 416 neue Gütermotorschiffe (GMS) und 292 Güterschubleichter (GSL) gebaut, rund 45 Prozent dieser Neubauten entfielen allein auf die Jahre 2008 und 2009. Nach Informationen des Bundesamtes wurde der Großteil der Neubauten von niederländischen Unternehmen in Auftrag gegeben. Für die deutsche Binnenschiffsflotte wurden für den in Rede stehenden Zeitraum lediglich 40 Neubauten ausgewiesen (davon 14 Gütermotorschiffe und 26 Güterschubleichter). Dies entsprach einem Anteil von rund 5,6 Prozent an der Gesamtzahl der seitens der ZKR ausgewiesenen Neubauten. Bei den Flotteninvestitionen stand vor allem die Erzielung

Neubauten in der westeuropäischen Trockengüterschiffahrt

<sup>3</sup> Anzumerken ist, dass Binnenschiffe sehr langlebige Wirtschaftsgüter sind und das Alter eines Binnenschiffs nicht zwangsläufig etwas über dessen Zustand aussagt, da sich Investitionen in das Schiff, bspw. in emissionsärmere Motoren oder höhenverstellbare Steuerhäuser, nicht auf dessen ausgewiesenes Baujahr auswirken.

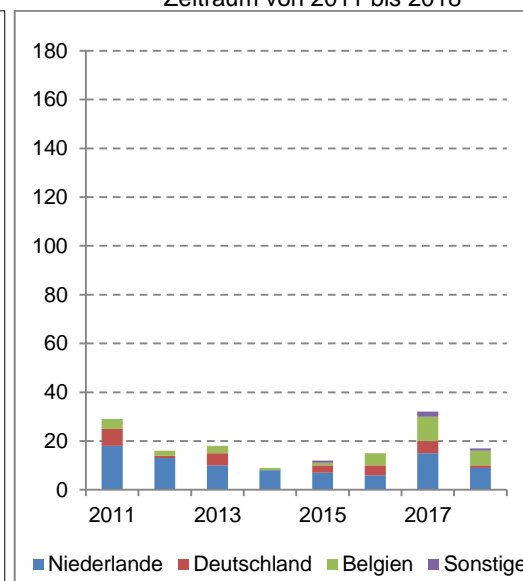
von Skaleneffekten im Mittelpunkt, d.h. es wurde vor allem in große Schiffseinheiten investiert. So lag die durchschnittliche Tragfähigkeit der Neubauten in den Jahren 2007, 2008 und 2009 bei über 3.000 t. In den übrigen Jahren des Betrachtungszeitraums lag sie zwischen 2.500 t und 3.000 t. Im Zuge der Wirtschaftskrise fand die Neubauwelle in der Trockengüterschifffahrt ein jähes Ende. Im laufenden Jahrzehnt lag die Anzahl der Neubauten deutlich unter jener des Vorjahrzehnts (siehe Abbildung 22). Die Zahl der Neubauten fiel in Deutschland weiterhin geringer aus als in den Niederlanden. Letzteres galt zuletzt gleichsam in Bezug auf Belgien.

Abbildung 21: Neubauten in der europäischen Trockengüterschifffahrt im Zeitraum von 2003 bis 2010



Quelle: ZKR. Eigene Darstellung.

Abbildung 22: Neubauten in der europäischen Trockengüterschifffahrt im Zeitraum von 2011 bis 2018



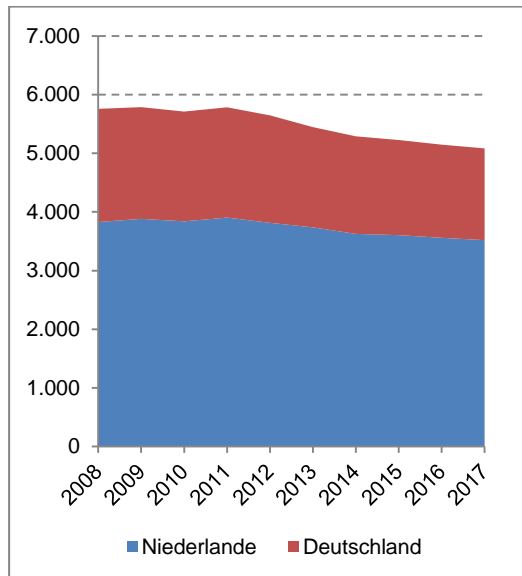
Quellen: GDWS, IVR zitiert nach ZKR. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Abbildungen 23 und 24 zeigen abschließend die zahlen- und kapazitätsmäßige Entwicklung in der deutschen und niederländischen Trockengüterschifffahrt seit dem Jahr 2008. Danach weisen beide Flotten seit dem Jahr 2012 eine rückläufige Anzahl an Trockengüterschiffen auf. Die kumulierte Ladekapazität der beiden Flotten fand nach deutlichen Zuwächsen im Vorfeld der Wirtschaftskrise im Jahr 2011 ihren vorläufig letzten Höhepunkt und ist seitdem sowohl in der niederländischen als auch der deutschen Flotte tendenziell leicht rückläufig. Dabei fiel der Kapazitätsabbau in der deutschen Flotte prozentual höher aus als in der niederländischen Trockengüterschifffahrt. Dennoch bewegt sich das Kapazitätsangebot der westeuropäischen Trockengüterschifffahrt insgesamt weiter auf vergleichsweise hohem Niveau. Die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen, die im Jahr 2009 bedingt durch die Wirtschaftskrise stark einbrach, hat hingegen bis heute noch nicht annähernd wieder das Vorkrisenniveau erreicht. Seit Jahren haben daher die größeren Schiffseinheiten im Rheinstromgebiet, insbesondere zu Zeiten normaler Fahrwasserverhältnisse, Auslastungsprobleme.

Anzahl und Ladekapazität der Trockengüterschiffe in Deutschland und den Niederlanden

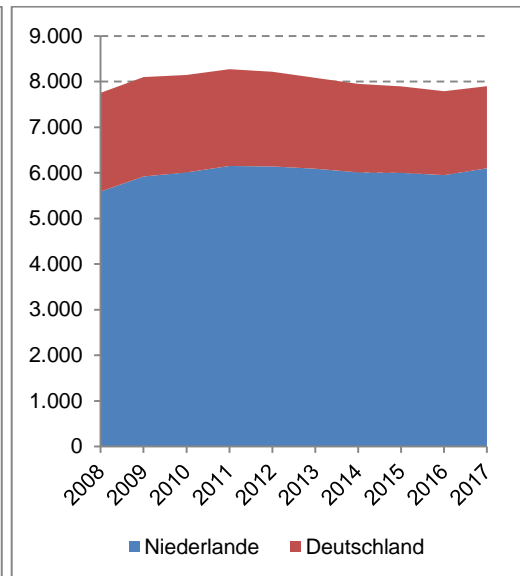
Aufgrund des hohen Kapazitätsangebots der großen Schiffseinheiten stehen die Frachten im Rheinstromgebiet seit Jahren unter Druck.

Abbildung 23: Anzahl der Trockengüterschiffe\* in Deutschland und den Niederlanden



\* Gütermotorschiffe und Schubleichter.  
Quellen: GDWS, CBS. Eigene Darstellung.

Abbildung 24: Ladekapazität der deutschen und niederländischen Trockengüterschiffe\* (in 1.000 t)



\* Gütermotorschiffe und Schubleichter.  
Quellen: GDWS, CBS, ZKR. Eigene Berechnungen  
Eigene Darstellung.

## 7.2 Rahmenbedingungen

Neben geänderten gesetzlichen Vorgaben in der Tankschifffahrt stand die skizzierte Kapazitätsentwicklung in den letzten Jahren und Jahrzehnten sowohl in der Tankschifffahrt als auch in der Trockengüterschifffahrt unter dem Einfluss technologischer, struktureller, wettbewerbsbedingter und staatlicher Faktoren:

- Die Auftragsvergabe der großen Verloader beruht aufgrund der vergleichsweise geringen Differenzierung der Transportdienstleister in hohem Maße auf dem Preis. Der Wettbewerb wird daher in der Hauptsache über die Kosten ausgetragen. Steigende effiziente Mindestgrößen erhöhen damit grundsätzlich die Anreize für Unternehmen, in große Schiffseinheiten zu investieren. Die vergleichsweise höhere Effizienz der größeren Binnenschiffe trug insoweit zum Kapazitätsaufbau bei, als Unternehmen zur Erhaltung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit mehr oder weniger zwangsläufig in größere Schiffseinheiten investieren mussten. Im Bereich der Trockengüterschifffahrt erfolgte dies in der Hauptsache in den Niederlanden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anzahl der in der Binnenschifffahrt tätigen Unternehmen in den Niederlanden wesentlich höher ist als in Deutschland. Nach Angaben des niederländischen Statistikamtes (CBS) umfasste die

- Steigende effiziente Mindestgrößen

niederländische Güter- und Schleppschifffahrt Mitte 2007 etwa 3.160 Unternehmen. Zehn Jahre später war diese Anzahl mit rund 3.150 Unternehmen immer noch nahezu unverändert. In Deutschland sank hingegen die Anzahl der in der Güter- und Tankschifffahrt tätigen Unternehmen von 728 im Jahr 2007 auf 428 im Jahr 2017.<sup>4</sup> Sowohl die niederländische als auch die deutsche Binnenschifffahrt weisen einen hohen Anteil an Partikulierunternehmen auf.

In Ergänzung der obigen Ausführungen verdeutlicht die nachstehende Abbildung das Ausmaß der Umstrukturierung der niederländischen und deutschen Binnenschiffsflotte in den vergangenen Jahren. In der niederländischen Flotte erhöhte sich die Anzahl der Binnenschiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 3.000 t von 446 Einheiten im Jahr 2008 auf 733 Einheiten im Jahr 2018. Ihr Anteil an der gesamten niederländischen Flotte erhöhte sich damit von rund 8,5 Prozent auf rund 14,7 Prozent. Im Gegenzug sank der Anteil der Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 1.000 t in diesem Zeitraum von rund 50,5 Prozent auf rund 44 Prozent ab. Absolut nahm die Anzahl dieser Schiffe um 479 auf 2.189 Einheiten ab. Demgegenüber betrug in der deutschen Binnenschiffsflotte der Anteil der Binnenschiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 3.000 t im Jahr 2017 lediglich rund 1,6 Prozent. Dies waren nur rund 0,2 Prozentpunkte mehr als im Jahr 2011.<sup>5</sup>

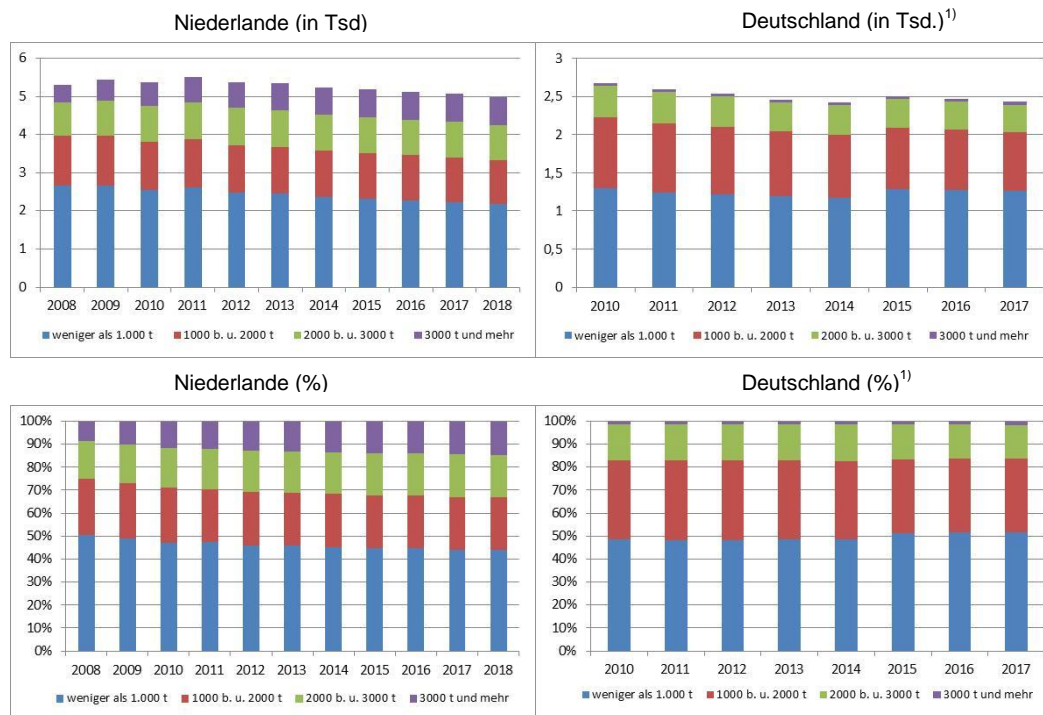
---

<sup>4</sup> Stichtag war jeweils der 30.06.

<sup>5</sup> Die großen Binnenschiffe haben aufgrund ihres Tiefgangs den Nachteil, dass die Einsatzmöglichkeiten während einer Niedrigwasserphase mitunter stark eingeschränkt sind. Dies gilt vor allem mit Blick auf den Mittel- bzw. Oberrhein. So konnten aufgrund des externen Niedrigwassers im 2. Halbjahr 2018 viele Binnenschiffer aus den Niederlanden nur bis zum Hafen Duisburg fahren. Dort wurden die Güter zum Teil auf kleinere deutsche Binnenschiffe umgeladen, die normalerweise in den Kanalgebieten unterwegs sind. Diese transportierten dann die bis zum Oberrhein.



Abbildung 25: Niederländische und deutsche Binnenschiffe nach ihrer Tragfähigkeit von 2008 bis 2018



<sup>1)</sup> Für die Jahre 2008 und 2009 liegen für Deutschland keine Gliederungsergebnisse vor. Die Ergebnisse für das Jahr 2018 sind bisher für Deutschland noch nicht veröffentlicht worden.

Quelle: CBS, Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei. Eigene Berechnung und Darstellung.

- Nach Informationen des Bundesamtes hatten zahlreiche Unternehmen – insbesondere in den Niederlanden – im Vorfeld der Wirtschaftskrise 2009 Zugang zu den notwendigen Finanzmitteln, um erhebliche Transportkapazitäten auf den Markt zu bringen. Ursächlich hierfür war unter anderem die expansive Kreditvergabepraxis einiger Banken. Diese erlaubte es, neue Binnenschiffe auch mit einem vergleichsweise geringen Eigenkapitalanteil zu finanzieren. Nach Kenntnis des Bundesamtes forderten deutsche Kreditinstitute bei Binnenschiffsfinanzierungen im Vorfeld der Wirtschaftskrise in der Regel ein Eigenkapital des Kreditnehmers in Höhe von mindestens 15 Prozent der Investitionssumme.<sup>6</sup> In den Niederlanden sollen die Eigenkapitalanforderungen der Kreditinstitute nach Angaben von Marktteilnehmern zum Teil deutlich darunter gelegen haben. In Verbindung mit Staatsgarantien sollen Schiffe in den Niederlanden nach Angaben aus Bankenkreisen teilweise sogar vollständig fremdfinanziert worden sein. Derzeit verlangen niederländische Banken nach Informationen des Bundesamtes – ähnlich wie deutsche Kreditinstitute – bei der Finanzierung neuer Schiffe rund

- Expansive Kreditvergabe

<sup>6</sup> Es handelt sich hierbei um einen Richtwert. In Abhängigkeit von der Bonität des Schuldners und sonstigen Einflussfaktoren konnten die Eigenkapitalanforderungen im Einzelfall variieren.

30 Prozent Eigenkapital. Die Hälfte davon kann nach Angaben von Marktteilnehmern derzeit über Staatsgarantien abgedeckt werden

- Nach Aussage von Branchenvertretern spielten und spielen in den Niederlanden Staatsgarantien bei der Finanzierung von Neubauten eine wesentliche Rolle. In Fällen, in denen ein investitionswilliges klein- oder mittelständisches Unternehmen nicht über ausreichende Kreditsicherheiten verfügte, bestand in den Niederlanden die Möglichkeit, dass der Staat einen Teil des Kreditrisikos übernahm, indem er gegenüber dem Kreditinstitut für einen Teil des Kreditbetrages bürgte. Hierdurch verminderte sich das Kreditrisiko für die Bank, die Kreditwürdigkeit des Unternehmers stieg. In Deutschland wurden u.a. von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) verschiedene Programme zur Förderung von Gründern und mittelständischen Unternehmen aufgelegt. - Staatliche Garantien und Förderprogramme
  
- Steuererleichterungen für Investitionen, wie sie in Deutschland in § 6 b EStG oder in Artikel 3.54 (Herinvesteringsreserve) des niederländischen Einkommensteuergesetzes (wet inkomstenbelasting) geregelt sind, schaffen grundsätzlich Investitionsanreize. Beide Regelungen zielen darauf ab, dass die Besteuerung von Gewinnen aus der Veräußerung eines Binnenschiffs nicht mehr sofort, sondern erst in späteren Veranlagungszeiträumen erfolgt. Die nach Tilgung etwaiger Verbindlichkeiten für Ersatzinvestitionen zur Verfügung stehende Restliquidität ist damit in der Regel deutlich höher als im Falle einer sofortigen Besteuerung. Die Übertragung erfolgt durch Kürzung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Ersatzbetriebsmittels um den Reinvestitionsbetrag und die Versteuerung über die Laufzeit der planmäßigen Abschreibung des Reinvestitionsobjekts. Ziel der steuerlichen Vergünstigung ist es letztlich, die Steuerpflichtigen über eine Verschiebung des Steuerbilanzgewinns in spätere Perioden und der damit verbundenen Steuerstundung zu wirtschafts- und sozialpolitisch erwünschten Investitionen anzuregen.<sup>7</sup> - Steuerliche Anreize
  
- Ein Grund für die moderate Investitionsneigung in der Trockengüterschifffahrt in den vergangenen Jahren war und ist das hohe Alter vieler deutscher Partikuliere. Viele Partikuliere stehen aufgrund ihres Alters kurz vor ihrem Ruhestand. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes stellt das Alter bisweilen ein Problem dar, wenn es um die Finanzierung neuen Schiffsraums geht. So hängt die Gewährung von Krediten in diesen Fällen häufig von einer bestehenden Nachfolgeregelung ab. - Investitions-hemmnisse

---

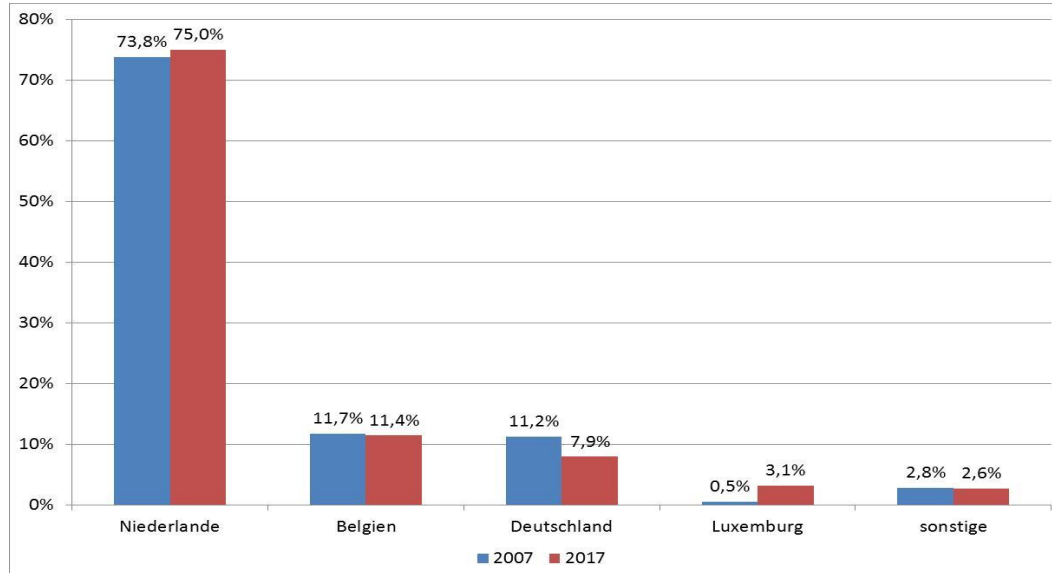
<sup>7</sup> Sinken die Steuersätze in den Jahren nach dem Verkauf des alten Binnenschiffs, führt die Anwendung des § 6 b EStG nicht nur zu einer Steuerstundung, sondern zusätzlich zu einer Steuerentlastung.

Da diese jedoch oftmals nicht besteht, sind die Schiffsführer mitunter gezwungen, ihren vorhandenen Schiffsraum weiterhin zu nutzen.

Die positiven Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt in den Niederlanden zeigen sich abschließend am Beispiel einiger weiterer Zahlen. In keinem anderen Land der Europäischen Union werden so viele Güter per Binnenschiff befördert wie in den Niederlanden. Nach Angaben von Eurostat wurden im Jahr 2018 rund 359,5 Mio. t Güter über das weit verzweigte Fluss- und Kanalnetz des 17-Millionen-Einwohner-Landes befördert und damit deutlich mehr als in Deutschland (2018: 197,9 Mio. t). Dem Binnenschiffsgewerbe steht in den Niederlanden ein gut ausgebautes Netz an Wasserstraßen mit einer Gesamtlänge von rund 6.200 km zur Verfügung. Davon entfallen rund 1.500 Kilometer auf das sogenannte Kernnetz, das die beiden großen Seehäfen Rotterdam und Amsterdam mit Belgien beziehungsweise Deutschland verbindet. Nach Angaben von Eurostat wurde im Zeitraum von 2011 bis 2017 knapp die Hälfte des gesamten Güteraufkommens in den Niederlanden durch Binnenschiffe befördert. Im Jahr 2017 lag ihr Anteil am Modal Split bei rund 44,7 Prozent; die Straße erreichte einen Anteil von rund 49,4 Prozent, die Schiene von rund 5,9 Prozent.

Binnenschifffahrt in den Niederlanden

**Abbildung 26:** Anteil der Flaggen beim Gütertransport auf niederländischen Gewässern für die Jahre 2007 und 2017 in Prozent



Quelle: CBS. Eigene Darstellung.

Auf ihrem Heimatmarkt erreichen Binnenschiffe unter niederländischer Flagge dabei noch höhere Marktanteile als auf deutschen Wasserstraßen. Wie Abbildung 26 zu entnehmen ist, erzielten Binnenschiffe unter niederländischer Flagge auf heimischen Gewässern im Jahr 2017 einen Marktanteil von rund 75,0 Prozent; mit großem Abstand folgten Binnenschiffe unter belgischer und deutscher Flagge mit Anteilswerten von rund 11,4 bzw. 7,9 Prozent. Im Jahr 2007 betrug der entsprechende Marktanteil niederländischer Binnen-

schiffe noch rund 73,8 Prozent. Die Marktanteilsgewinne der Binnenschiffe unter niederländischer Flagge beschränkten sich in den vergangenen Jahren mithin nicht auf den deutschen Markt, sondern kamen ebenso auf dem niederländischen Wasserstraßennetz zum Tragen.

### 7.3 Internationale Unternehmensverflechtungen

Vor dem Hintergrund internationaler Unternehmensverflechtungen verliert die Aussagekraft der Flagge eines Binnenschiffs in Bezug auf die Marktanteilsentwicklung grundsätzlich an Bedeutung. Wie in anderen Branchen sind in der Binnenschifffahrt insbesondere größere Unternehmen häufig über Kapitalverflechtungen mit ausländischen Gesellschaften verbunden oder über Tochtergesellschaften in Auslandsmärkten präsent. Mithin kennzeichnet die Flagge zwar den Registerort eines Schiffes. Sie sagt allerdings nicht zwangsläufig etwas über die Nationalität des Eigentümers aus. Ebenso wenig erlaubt sie Rückschlüsse auf die Herkunft der Auftraggeber. Marktanteilsverluste von Binnenschiffen unter deutscher Flagge sind daher nicht zwingend gleichbedeutend mit Auftragsverlusten der deutschen Binnenschifffahrt. Zur Veranschaulichung stellt die folgende, nicht abschließende Tabelle beispielhaft die internationalen Verflechtungen einiger bedeutender deutscher und niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen dar. Grundlage bilden die jeweiligen Jahresabschlüsse für das Geschäftsjahr vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017. Demnach weisen alle aufgeführten deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen Verflechtungen im Benelux-Raum auf, insbesondere mit Unternehmen in den Niederlanden.

Flaggenproblematik

**Tabelle 12:** Internationale Unternehmensverflechtungen ausgewählter Binnenschifffahrtsunternehmen

Muttergesellschaft	Beteiligungen / Tochtergesellschaften
B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Bremen	u.a. Dettmer Reederei LUX S.à.r.l., Grevenmacher, Luxemburg
DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt e.G., Duisburg	u.a. Elbe Rijn Lloyd B.V., Ridderkerk, Niederlande (Kapitalbeteiligung i.H.v. 30 %)
Imperial Logistics International B.V. & Co. KG, Duisburg <sup>1</sup>	u.a. Imperial Shipping Services GmbH, Duisburg (Kapitalbeteiligung i.H.v. 100 %); De Grave-Antverpia N.V., Antwerpen, Belgien (Kapitalbeteiligung i.H.v. 55 %):
Interstream Barging B.V., Geertruidenberg, Niederlande	Interstream Barging GmbH, Duisburg
Jaegers Holding GmbH & Co. KG, Duisburg	u.a. Reederei Jaegers GmbH, Duisburg; Chemgas GmbH, Duisburg (hält 100 % Anteil am Kapital von Chemgas Holding B.V., Rotterdam, Niederlande)
MSG eG	u.a. MSG Mainschifffahrts-Genossenschaft Rotterdam B.V., Rotterdam, Niederlande (Kapitalbeteiligung i.H.v. 100 %)
Rethmann SE & Co. KG	u.a. Contargo Waterway Logistics B.V., Zwijndrecht, Niederlande (Kapitalbeteiligung i.H.v. 100 %); Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg (Kapitalbeteiligung i.H.v. 100 %); Rhenus PartnerShip B.V., Dordrecht, Niederlande (Kapitalbeteiligung i.H.v. 100 %)

<sup>1</sup> Jahres- und Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.07.2017 bis zum 30.06.2018.  
Quelle: Bundesanzeiger.

**Literaturverzeichnis**

Binnenschifffahrt. Das Magazin für Technik und Logistik: Neue Zukunft für kleine Schiffe, Ausgabe 7/2019.

Binnenschifffahrt. Das Magazin für Technik und Logistik: Niederländische Werften gut im Geschäft, Ausgabe 6/2019.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Masterplan Binnenschifffahrt, erstellt im Mai 2019.

Deutsche Verkehrszeitung: Gedämpfte Stimmung unter deutschen Reedern, Ausgabe 31/19.

Ministerie van Infrarstructuur en Waterstaat: De Nederlandse Maritieme cluster, Monitor 2018.

Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei: Veränderungen des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte, Ausgabe 2017.

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt: Jahresbericht 2019.

## Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr  
Werderstraße 34  
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0  
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80  
50498 Köln

E-Mail: [poststelle@bag.bund.de](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
Internet: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: Oktober 2019

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.  
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.  
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

**... aktiv für den Güterverkehr**

---