



BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR



*... aktiv für
den Güterverkehr*

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen



Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen

Die Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen belief sich in den ersten drei Quartalen 2005 auf rund 2,2 Mrd. tkm. Sie machte damit rund 4,4 Prozent der gesamten Beförderungsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen bzw. 24,3 Prozent des gesamten innerstaatlichen Verkehrs aus. Ein Großteil der Kabotagebeförderungen erfolgt in Deutschland im Rheingebiet. Bezogen auf die tonnenkilometrische Leistung fanden hier im Jahr 2004 rund 70 Prozent der gesamten Kabotagebeförderungen in Deutschland statt. Mit deutlichem Abstand folgten das westdeutsche Kanalgebiet, das Mittellandkanal-Gebiet und das Elbegebiet. Größte Kaboteure in Deutschland sind Binnenschiffsunternehmen aus den Niederlanden, auf die in den ersten drei Quartalen 2005 rund 72 Prozent der Kabotagegesamtleistung entfielen. Mit deutlichem Abstand folgten Unternehmen aus Belgien und Polen. Letztere konnten ihren Marktanteil seit der EU-Osterweiterung signifikant erhöhen und erreichten zuletzt bereits 7 Prozent an der Kabotagegesamtleistung. Das zusätzliche Angebot an Beförderungskapazitäten zwischen Rhein und Oder, dem bevorzugten Einsatzgebiet der polnischen Flotte, hat nach Erkenntnissen des Bundesamtes zu erhöhtem Preisdruck im Bereich der Trockengüterschifffahrt geführt. In zunehmendem Maße werden deutsche Partikuliere durch polnische Unternehmen aus dem Segment der Baustoffbeförderungen verdrängt.

Kabotagegesamtleistung

Die Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen belief sich in den ersten drei Quartalen 2005 auf rund 2,2 Mrd. tkm. Sie machte damit rund 4,4 Prozent der gesamten Beförderungsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen (50.868,3 Mrd. tkm) bzw. 24,3 Prozent des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (9.190,6 Mrd. tkm) aus. Die Bedeutung der Kabotage auf deutschen Binnenwasserstraßen dürfte damit im vergangenen Jahr weiter zugenommen haben. Bereits im Zeitraum von 2001 bis 2004 konnten die ausländischen Flaggen ihren Anteil an der Beförderungsleistung im deutschen Binnenverkehr von 21,4 auf 22,7 Prozent erhöhen.¹

Die Anteilsrückgänge der deutschen Flagge sind einerseits auf Zuwächse der niederländischen

Flagge zurückzuführen, die in 2001 noch einen Marktanteil von 16,6 Prozent erreichte, zuletzt jedoch bei 17,4 Prozent lag. Andererseits konnten seit 2004, ausgehend von einem geringen Ausgangsniveau, auch die tschechischen und insbesondere die polnischen Flotten ihre Marktanteile im deutschen Binnenverkehr signifikant erhöhen. Nachdem die polnische Flotte ihre Beförderungsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen bereits im Jahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr mehr als vervierfachte, hat sie in den ersten drei Quartalen 2005 bereits ihr Jahresergebnis von 2004 mehr als verdoppelt und damit einen Marktanteil von 1,8 Prozent am gesamten innerstaatlichen Verkehr in Deutschland erreicht.

Flaggenanteile

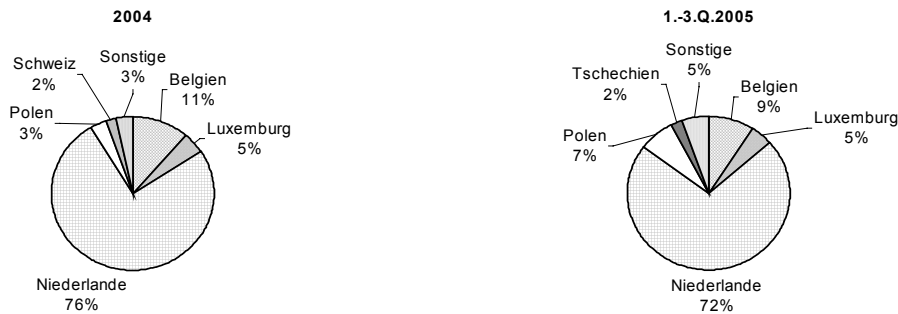
Ausgehend von der Kabotagegesamtleistung in Höhe von rund 2,2 Mrd. tkm in den ersten drei Quartalen 2005 sind die Binnenschiffsunternehmen aus den Niederlanden die mit Abstand größten Kaboteure in Deutschland. Auf sie allein ent-

¹ Siehe Anlage 1. Bezogen auf die Beförderungsmengen erhöhten die ausländischen Flaggen ihren Anteil im Zeitraum von 2001 bis 2004 von 18,4 auf 21,1 Prozent. In den ersten drei Quartalen 2005 wurde bereits ein Anteil von 22,8 Prozent am Beförderungsaufkommen erreicht.

fielen im Betrachtungszeitraum rund 72 Prozent der Kabotagegesamtleistung in Deutschland. Flotten aus Belgien und Polen erzielten mit 9 bzw. 7 Prozent ebenfalls nennenswerte Anteile. Auf den weiteren Plätzen folgten luxemburgische sowie österreichische und tschechische Unternehmen

mit Marktanteilen von 5 bzw. jeweils 2 Prozent. Die folgenden Abbildungen stellen die Marktanteile im Jahr 2004 und in den ersten drei Quartalen 2005 graphisch dar. Deutlich werden u.a. die Marktanteilsgewinne polnischer Binnenschiffsunternehmen.

Abbildung 1: Die aktivsten Kabotage-Nationen auf deutschen Wasserstraßen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Graphik: BAG.

Die Flaggenbetrachtung ist generell nicht unproblematisch, da sie nicht zwingend etwas darüber aussagt, welcher Nationalität die Eigentümer der Schiffe angehören. Schiffe unter belgischer oder niederländischer Flagge haben deutsche Eigentümer wie auch umgekehrt. Die Studie „Potentiale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ der PLANCO Consulting GmbH gibt eine Reihe von Beispielen für die vielfältigen transnationalen Beteiligungen. Unter anderem wird auf die Fa. Thyssen-Krupp Bezug genommen, die nach Aussage der Autoren nahezu ihre gesamte Schubschifffahrt über eine niederländische Tochtergesellschaft abwickelt. Statistisch erfasst werde dies unter niederländischer Flagge. Wirtschaftlich handele es sich bei der Tochter um ein deutsches Unternehmen mit Sitz in den Niederlanden.¹

Kabotage nach Wasserstraßengebieten

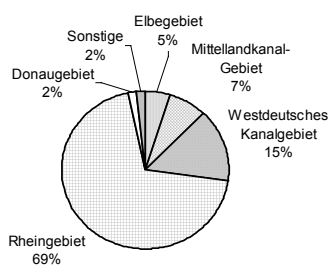
Ein Großteil der Kabotagebeförderungen erfolgt in Deutschland im Rheingebiet. Bezogen auf die

tonnenkilometrische Leistung fanden hier im Jahr 2004 rund 70 Prozent der gesamten Kabotagebeförderungen in Deutschland statt. Mit deutlichem Abstand folgten das westdeutsche Kanalgebiet (15 Prozent), das Mittellandkanal-Gebiet (7 Prozent) und das Elbegebiet (5 Prozent).²

Mit wenigen Ausnahmen führte die niederländische Flotte im Jahr 2004 auf allen Wasserstraßengebieten die meiste Kabotage durch. Lediglich in den Wasserstraßengebieten Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern (Binnengebiet) erzielte die polnische Flagge eine höhere Transportleistung. Bei einer Betrachtung der einzelnen Wasserstraßengebiete wird gleichfalls deutlich, dass die polnischen und tschechischen Schiffe ihre Aktivitäten bislang weitestgehend auf den Korridor zwischen Rhein und Oder, d.h. das Elbegebiet, das Mittellandkanal-Gebiet sowie das west- und ostdeutsche Kanalgebiet beschränken.

¹ Siehe PLANCO Consulting GmbH: Potentiale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt, S. 143, Essen 2003.

² Siehe hierzu und im Folgenden auch Anlage 2. Zahlen für die ersten drei Quartale 2005 liegen gegenwärtig noch nicht vor.

Abbildung 2: Kabotage nach Wasserstraßengebieten in 2004

Quelle: Statistisches Bundesamt, Graphik: BAG.

Generell ist eine gewisse „Heimatverbundenheit“ der Partikuliere feststellbar, d.h. Kabotagebeförderungen werden bevorzugt in Wasserstraßengebieten durchgeführt, die in relativer geographischer Nähe zum Heimatstaat liegen. Während sich die westeuropäischen Flaggen vor allem im Rheingebiet sowie angrenzenden Wasserstraßengebieten betätigen, sind polnische und tschechische Schiffe, wie beschrieben, schwerpunktmäßig zwischen Rhein und Oder aktiv. Mit Ausnahme der niederländischen üben westeuropäische Flaggen im Raum Berlin/Brandenburg praktisch keine Kabotage aus. Ungarische Schiffe führen vor allem im Donau- und Rheingebiet Kabotagebeförderungen durch.

Der gegenwärtig geringe Anteil der mittel- und osteuropäischen Flotten im Rheingebiet dürfte primär auf deren geringe Wettbewerbsfähigkeit sowie das regelmäßig nicht vorhandene Rheinschiffahrtspatent der Schiffsführer zurückzuführen sein. Da nur ein geringer Teil der östlichen Flotten die technischen Standards für einen Einsatz im Rheinstromgebiet erfüllt oder aufgrund geringer Schiffsgrößen nur eingeschränkt wettbewerbsfähig ist, können diese Schiffe bislang nur in begrenztem Umfang auf westlichen Wasserstraßen eingesetzt werden. Insbesondere der in den neuen EU-Mitgliedstaaten, vor allem den Donauanliegerstaaten, vorhandene Bestand an Tankschiffsraum ist nach Erkenntnissen des Bundes-

amtes veraltet bzw. in sehr schlechtem technischen Zustand. Die Schiffe der mittel- und osteuropäischen Flotten sind damit derzeit im Allgemeinen nicht geeignet bzw. zugelassen, Mineralölprodukte oder allgemein Gefahrgut zu befördern. Markteintritte konzentrieren sich daher vorrangig auf den Markt der Trockengüterschifffahrt.

Gleichwohl sind mittel- und osteuropäische Binnenschiffsunternehmen bemüht, ihre Flotten dem westlichen Standard anzunähern. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes veräußern u.a. die zwischen Rhein und Oder tätigen deutschen Unternehmen gebrauchte Schiffe mangels inländischer Nachfrage regelmäßig an polnische oder tschechische Unternehmen. Im Allgemeinen werden hierbei nur relativ geringe Verkaufserlöse erzielt. Auf diese Weise tragen deutsche Unternehmen dazu bei, dass die mittel- und osteuropäischen Wettbewerber ihre veralteten Flotten modernisieren und damit letztlich wettbewerbsfähiger machen können. Sollte die Änderung des § 6 b StG Investitionen in neue Binnenschiffe stimulieren, ist nicht auszuschließen, dass die skizzierte Entwicklung hierdurch beschleunigt wird.

Kabotage nach Güterabteilungen

In der Mehrzahl der Fälle ist die Kabotage nicht auf bestimmte Güterabteilungen beschränkt. Die vergleichsweise höhere Bedeutung der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“ für die niederländische Flotte dürfte nicht allein in Zusammenhang mit der insgesamt hohen Bedeutung dieser Güterabteilung für die Binnenschifffahrt stehen, sondern auch darauf zurückzuführen sein, dass die Niederlande über eine sehr moderne Binnentankschiffahrtsflotte verfügen.

Die bereits angesprochene geringe Wettbewerbsfähigkeit der mittel- und osteuropäischen Flotten, insbesondere in der Tankschifffahrt, spiegelt sich auch in der Statistik nach Güterabteilungen wider.

Binnenbeförderungen von polnischen Schiffen beschränken sich bislang weitestgehend auf trockene Massengüter, insbesondere jene, die in den Güterabteilungen „Steine und Erden“, „feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Erze und Metallabfälle“ zusammengefasst sind. Von Bedeutung sind ferner Beförderungen von „anderen Nahrungs- und Futtermitteln“ sowie „land-, forstwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen“. In der Gas- und Chemikalientankschifffahrt sind polnische ebenso wie tschechische Binnenschiffer aus oben genannten Gründen regelmäßig nicht tätig.

Die Frage der „Zeitweiligkeit“

Auf Grundlage der vorliegenden Informationen ist es nicht möglich, zu quantifizieren, in welcher Zahl der Fälle es sich bei Kabotagebeförderungen um Anschlussbeförderungen an grenzüberschreitende Beförderungen handelt. Genauso wenig ist erkennbar, in wie weit ausländische Unternehmen dauerhaft innerstaatliche Beförderungen durchführen. Hierzu konnten auch die vom Bundesamt befragten Unternehmen regelmäßig keine Angaben machen.

Dieses Ergebnis dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass die Fragestellung nach der Dauer des Aufenthalts in Deutschland ebenso wie die Flagge des Auftragnehmers bei der Auftragsvergabe in der Binnenschifffahrt praktisch keine Rolle spielt. Vielmehr kommt Kriterien wie Verfügbarkeit und Eignung von Schiffsraum sowie vor allem dem Preis für die Leistungserbringung die entscheidende Rolle zu. Transportgenossenschaften greifen auf ihre Mitgliedsunternehmen, Reedereien auf ihre Hauspartikuliere zurück. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes kooperieren deutsche Unternehmen hierbei auch mit Unternehmen aus Mittel- und Osteuropa, u.a. aus der Tschechischen Republik. Dem Bundesamt ist nicht bekannt, dass bei der Auftragsvergabe eine Bevor-

zugung bestimmter Flaggen stattfinden würde oder Verträge entsprechende Klauseln enthielten. Ferner sind bislang keine Fälle bekannt geworden, in denen mittel- oder osteuropäische Binnenschiffsunternehmen versuchen würden, mittels Missachtung gesetzlicher Vorschriften Wettbewerbsvorteile zu erzielen.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes besitzt das Thema „Kabotage“ für deutsche Binnenschiffsunternehmen, die im Rheingebiet tätig sind – d.h. jenem Wasserstraßengebiet, in dem mit Abstand die meiste Kabotage in Deutschland durchgeführt wird – keine besondere Relevanz. Diese Betrachtungsweise dürfte sicherlich auch historisch bedingt sein. So wird in der revidierten Rheinschiffahrtsakte, der sogenannten Mannheimer Akte, von 1868 geregelt, dass die zur Rheinschiffahrt gehörenden Schiffe berechtigt sind, Transporte von Waren und Personen durchzuführen zwischen zwei Plätzen, die am Rhein, seinen Nebenflüssen oder an einem beliebigen Wege durch das niederländische Gebiet vom Rhein in das offene Meer oder nach Belgien liegen. Als zur Rheinschiffahrt gehörig wird jedes Schiff betrachtet, das zur Führung der Flagge eines der Vertragsstaaten der Mannheimer Akte berechtigt ist.

Im Gegensatz zu ihren Kollegen im Rheingebiet, stehen Partikuliere im Elbegebiet sowie im Kanalgebiet zwischen Oder und Rhein den zunehmenden Kabotageaktivitäten, insbesondere durch polnische Binnenschiffsunternehmen, weitaus kritischer gegenüber.

Wachsende Bedeutung mittel- und osteuropäischer Flaggen zwischen Rhein und Oder

Die zunehmende Kabotage polnischer Binnenschiffsunternehmen ist möglicherweise eine Reaktion auf die rückläufigen Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr zwischen Deutschland und Polen. Wenngleich im

grenzüberschreitenden Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen zuletzt ein leichter Anstieg der Beförderungsmengen feststellbar war, so waren diese im Zeitraum von 2001 bis 2004 insgesamt um rund 0,6 Mio. t bzw. 23 Prozent rückläufig. Verantwortlich hierfür zeichneten vor allem rückläufige Kohleimporte aus Polen. Die freigegebenen Beförderungskapazitäten suchen nunmehr neue Einsatzbereiche. Vor diesem Hintergrund deutet sich an, dass polnische Binnenschiffer versuchen, neue Märkte zu erschließen und in diesem Zusammenhang ihren Fokus zunehmend Richtung Westen richten.

Das zusätzliche Angebot an Beförderungskapazitäten zwischen Rhein und Oder hat nach Erkenntnissen des Bundesamtes die Verhandlungsposition der Befrachter bzw. Verloader gegenüber den Binnenschiffsunternehmen gestärkt. Die starke Verhandlungsposition wird genutzt, um auf den entsprechenden Märkten Druck auf die Preise auszuüben. Dies gilt namentlich für den Bereich der Trockengüterschifffahrt und hier vor allem für Baustoffbeförderungen. Letztere werden bereits seit längerem zu niedrigen Frachtraten durchgeführt. Nach Kenntnis des Bundesamtes bestehen auf Seiten polnischer und tschechischer Binnenschiffsunternehmen gegenwärtig noch Wettbewerbsvorteile im Vergleich zu deutschen Unternehmen in Form geringerer Lohnkosten. Diese erlauben es ihnen, Beförderungsaufträge zu geringeren Frachten durchzuführen als es ihren westeuropäischen Wettbewerbern wirtschaftlich möglich ist. In Preisverhandlungen haben polnische und tschechische Binnenschiffsunternehmen daher einen größeren Verhandlungsspielraum nach unten als ihre deutschen Wettbewerber. In zunehmendem Maße werden deutsche Partikuliere durch polnische Unternehmen aus dem Segment der Baustoffbeförderungen verdrängt. Aufgrund des Wettbewerbs- und Preisdrucks regt sich bei einigen deutschen Partikulieren Unmut gegenüber

polnischen und tschechischen Binnenschiffsunternehmen, die sie für diese Entwicklung mit verantwortlich machen. Verschiedentlich wird daher eine Einschränkung der Kabotage auf dem Wasserstraßengebiet zwischen Rhein und Oder gefordert.

Die niedrigeren eigenen Lohnkosten werden auch von einer großen polnischen Binnenreederei, die im vergangenen Jahr ihren Börsengang vorbereitete, als ein Wettbewerbsvorteil gegenüber westlichen Binnenschiffahrtsunternehmen propagiert. Laut Emissionsprospekt beabsichtigt das Unternehmen, seine Marktanteile, die nach eigenen Angaben 70 Prozent im polnischen Binnenschiffgüterverkehr sowie 10 Prozent im Kanalgebiet zwischen Rhein und Oder erreichen, durch Firmen bzw. Flottenzukäufe weiter zu erhöhen. Das Unternehmen ist hauptsächlich im Trockengüterbereich tätig.

Auf der anderen Seite beabsichtigt ein großes deutsches Unternehmen, zur Senkung der eigenen Kosten und damit zur Verbesserung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit, Schiffskapazitäten an den Sitz einer Tochtergesellschaft in Polen zu verlagern. Mit diesen Schiffen sollen dann Kabotagebeförderungen in Deutschland durchgeführt werden.

Die geringeren Lohnkosten der mittel- und osteuropäischen Wettbewerber relativieren sich jedoch insofern, als auch auf vielen deutschen und anderen westeuropäischen Binnenschiffen bereits seit längerem Personal aus Mittel- und Osteuropa eingesetzt wird. Seit Jahren ist die Entwicklung des fahrenden Personals in der Binnenschifffahrt durch einen Rückgang an inländischen Arbeitskräften geprägt. Personelle Engpässe haben zu Migrationsströmen vor allem aus den neuen EU-Mitgliedstaaten nach Deutschland, aber auch in die anderen westeuropäischen Länder geführt.



Das bestehende Lohngefälle war ein wichtiger Faktor für diese Entwicklung. Die deutsche Binnenschifffahrt wurde damit in die Lage versetzt, die Betriebskosten zu senken und dem Wettbewerb mit günstigeren Konditionen zu begegnen. Mit der zu erwartenden allmählichen Angleichung der Lohnniveaus der neuen und alten EU-Mitgliedstaaten dürfte zukünftig einer der Hauptgründe für die Migrationströme von Ost nach West entfallen.

Nicht bekannt ist dem Bundesamt, ob und ggf. inwieweit tschechische oder polnische Unternehmen, die in Deutschland Binnenbeförderungen durchführen, ihr Gasöl im günstigeren Heimatland bunkern. Sollte es der Fall sein, dass Binnenschiffe aus diesen Staaten, wie von Seiten einiger Partikuliere beklagt, dauerhaft in Deutschland verweilen, so müssten sie ihr Gasöl ebenfalls in Deutschland bunkern, womit ein Wettbewerbsvorteil gegenüber deutschen Binnenschiffsunternehmen entfiel.

Anlage 1										
Tonnenkilometrische Leistung nach Flaggen - Verkehr innerhalb Deutschlands 2001 bis 2004 und Jan.-Sept. 2005										
Flagge	Mio. tkm					Anteil in %				
	2001	2002	2003	2004	Jan.-Sept. 2005	2001	2002	2003	2004	Jan.-Sept. 2005
Belgien	251,7	258,7	236,9	290,6	202,6	2,1%	2,2%	2,2%	2,6%	2,2%
Frankreich	13,1	11,4	5,7	7,4	4,8	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Großbritannien	8,7	10,0	10,5	9,5	5,2	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Luxemburg	163,7	104,4	114,1	118,4	102,4	1,4%	0,9%	1,1%	1,0%	1,1%
Niederlande	1.956,9	2.080,0	1.798,2	1.940,7	1.601,5	16,6%	17,8%	16,6%	17,2%	17,4%
Österreich	4,5	8,6	19,6	19,7	53,8	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,6%
Polen	20,0	13,9	19,0	80,7	162,5	0,2%	0,1%	0,2%	0,7%	1,8%
Schweiz	61,5	51,0	55,6	50,4	27,9	0,5%	0,4%	0,5%	0,4%	0,3%
Tschechische Republik	28,4	28,1	17,9	36,3	46,0	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,5%
Ungarn	1,7	0,7	1,0	4,1	17,2	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
Übrige ausl. Flaggen	4,4	6,7	11,2	11,0	11,2	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Zwischensumme¹	2.514,5	2.573,4	2.289,6	2.568,9	2.235,1	21,4%	22,1%	21,1%	22,7%	24,3%
Deutschland	9.256,4	9.096,2	8.543,1	8.727,6	6.955,4	78,6%	77,9%	78,9%	77,3%	75,7%
Insgesamt¹	11.770,9	11.669,7	10.832,7	11.296,5	9.190,6	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<i>nachrichtlich:</i>										
Gesamtverkehr²	64.818,2	64.166,1	58.154,3	63.667,3	50.868,3					

¹ Aufgrund von Rundungen kann die Summe der Einzelpositionen von der ausgewiesenen Zwischensumme bzw. der Position "Insgesamt" geringfügig abweichen.

² (Binnenverkehr + grenzüberschreitender Versand + grenzüberschreitender Empfang + Durchgangsverkehr)

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 / Reihe 4 Binnenschifffahrt.

**Anlage 2****Kabotage nach Wasserstraßengebiet und Flaggen im Jahr 2001**

Wasserstraßengebiet	Flagge										Insgesamt	
	Großbritannien	Niederlande	Belgien	Luxemburg	Frankreich	Schweiz	Österreich	Ungarn	Tschechische Republik	Polen		Übrige Flaggen
Elbegebiet	7 027 626	22 815 196	2 286 349	25 550 559	532 407				16 923 933	7 145 475	1 842 572	84 124 117
Wesergebiet		24 830 302	1 118 354	392 332	301 164				2 415 822	192 454	40 210	29 290 638
Mittellandkanal-Gebiet	1 654 850	83 254 210	7 977 997	23 171 783	1 252 484				7 675 049	7 377 887	443 300	132 807 560
Westdeutsches Kanalgebiet		252 829 416	21 618 600	9 960 185	2 112 279	2 065 318	188 820		949 905	1 481 666	261 228	291 467 397
Rheingebiet	12 000	1 537 889 314	214 044 909	101 593 278	8 892 751	59 415 979	3 722 373	1 244 736	381 883	317 810	1 205 360	1 928 730 393
Donaugebiet		33 688 237	4 444 852	2 613 087	2 247	27 327	554 126	427 525			268 702	42 026 103
Gebiet Berlin		518 186	33 777	373 124					68 004	1 669 899	36 828	2 639 818
Gebiet Brandenburg und Binnengebiet Meckl.-Vorpommern		964 618	155 124							1 791 590	196 416	3 097 748
Küstengebiet Mecklenburg-Vorpommern		150 309									69 564	219 873
Insgesamt	8 694 476	1 956 939 788	251 679 962	163 654 328	13 093 332	61 508 624	4 465 319	1 672 261	28 414 596	19 976 781	4 364 180	2 514 463 647

Kabotage nach Wasserstraßengebiet und Flaggen im Jahr 2002

Wasserstraßengebiet	Flagge										Insgesamt	
	Großbritannien	Niederlande	Belgien	Luxemburg	Frankreich	Schweiz	Österreich	Ungarn	Tschechische Republik	Polen		Übrige Flaggen
Elbegebiet	7 986 666	38 191 789	3 115 164	12 116 989	502 467	220 943			23 048 233	6 933 716	4 146 368	96 261 324
Wesergebiet		31 232 186	1 535 026		952				1 039 148	24		33 807 336
Mittellandkanal-Gebiet	1 737 029	106 314 122	10 238 680	11 460 212	865 444	466 948			3 512 781	4 562 395	645 372	139 792 983
Westdeutsches Kanalgebiet	9 108	276 104 208	34 343 606	9 766 205	953 645	7 716 238			199 260	867 718	604 077	330 554 065
Rheingebiet	261 727	1 597 164 091	204 716 441	69 623 981	8 527 860	42 628 136	5 877 279	606 628	165 784	24 606	1 253 300	1 930 849 833
Donaugebiet		29 013 014	4 690 749	1 369 680	582 425		2 764 651	139 492	28 290			38 588 301
Gebiet Berlin		552 017	24 990	57 126					37 062	528 187		1 199 382
Gebiet Brandenburg und Binnengebiet Meckl.-Vorpommern		928 786	13 720						27 115	935 566		1 905 187
Küstengebiet Mecklenburg-Vorpommern		453 642								13 490	4 611	471 743
Insgesamt	9 983 529	2 079 953 855	258 678 376	104 394 193	11 422 793	51 032 265	8 641 930	746 120	28 057 673	13 855 702	6 653 718	2 573 430 154

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Anlage 2 (Forts.)
Kabotage nach Wasserstraßengebiet und Flaggen im Jahr 2003

Wasserstraßengebiet	Flagge											Insgesamt
	Großbritannien	Niederlande	Belgien	Luxemburg	Frankreich	Schweiz	Österreich	Ungarn	Tschechische Republik	Polen	Übrige Flaggen	
Elbegebiet	7 588 866	27 659 720	3 385 139	18 739 062	63 420	395 712	.	2 841	12 749 980	7 466 079	3 044 886	81 095 715
Wesergebiet	700 118	29 875 862	1 111 200	528 263	263 247	122 772	763 772	.	169 026	123 607	33 480	33 691 327
Mittellandkanal-Gebiet	2 205 938	87 787 717	10 052 503	17 674 410	252 769	422 136	.	307 775	4 731 286	8 064 429	376 182	131 875 145
Westdeutsches Kanalgebiet	.	266 710 461	33 457 405	19 722 861	580 131	7 587 187	14 875	134 474	217 572	969 115	1 250 009	330 644 090
Rheingebiet	25 040	1 360 289 829	184 604 348	55 462 371	4 211 772	47 036 936	14 696 126	160 609	.	295 030	6 179 277	1 672 941 338
Donaugebiet	.	24 410 533	4 263 639	1 799 583	365 205	.	4 125 648	348 942	.	.	348 898	35 662 448
Gebiet Berlin	.	460 009	.	66 846	.	.	.	.	.	1 310 881	.	1 837 736
Gebiet Brandenburg und Binnengebiet Meckl.-Vorpommern	.	620 091	.	84 384	.	.	.	.	25 080	742 136	.	1 471 691
Küstengebiet Mecklenburg-Vorpommern	.	397 510	3 063	.	.	.	.	.	.	10 184	3 855	414 612
Insgesamt	10 519 952	1 798 191 722	236 877 297	114 077 790	5 736 544	55 564 743	19 600 421	954 641	17 892 944	18 981 461	11 236 587	2 289 634 102

Kabotage nach Wasserstraßengebiet und Flaggen im Jahr 2004

Wasserstraßengebiet	Flagge											Insgesamt
	Großbritannien	Niederlande	Belgien	Luxemburg	Frankreich	Schweiz	Österreich	Ungarn	Tschechische Republik	Polen	Übrige Flaggen	
Elbegebiet	6 075 040	36 940 055	1 476 599	23 012 886	82 250	117 294	.	.	19 570 575	30 009 103	3 388 985	120 672 787
Wesergebiet	975 292	24 777 611	1 394 013	93 260	152 820	20 450	566 760	39 678	1 240 435	1 293 648	1 081 544	31 635 511
Mittellandkanal-Gebiet	1 812 865	112 531 415	5 241 985	27 913 690	210 837	168 675	.	39 289	11 348 517	31 274 610	549 147	191 091 030
Westdeutsches Kanalgebiet	368 758	299 444 397	34 067 075	31 015 067	1 151 093	8 121 423	29 727	71 825	2 109 908	7 198 324	1 501 426	385 079 023
Rheingebiet	72 033	1 433 642 534	243 964 926	34 884 361	4 923 254	41 665 079	14 707 792	2 823 277	1 635 889	948 366	3 865 420	1 783 132 931
Donaugebiet	.	29 678 591	4 422 397	1 370 613	882 927	353 150	4 365 016	1 149 459	.	.	632 904	42 875 047
Gebiet Berlin	61 047	1 032 810	11 022	63 514	.	.	.	.	276 007	5 191 070	2 856	6 638 326
Gebiet Brandenburg und Binnengebiet Meckl.-Vorpommern	137 655	1 736 965	.	.	.	.	.	.	159 582	4 799 417	.	6 833 619
Küstengebiet Mecklenburg-Vorpommern	.	885 904	.	.	.	.	.	.	.	9 868	.	895 772
Insgesamt	9 502 690	1 940 670 272	290 578 017	118 353 391	7 403 181	50 446 071	19 689 295	4 123 528	36 340 913	80 724 406	11 022 282	2 568 854 046

Quelle: Statistisches Bundesamt.

BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: März 2006