

Dipl.-Ing. Horst Winter

# Binnenschifffahrt 2007

## Güterbeförderung bei fast 250 Mill. Tonnen

Nachdem die Menge der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter von 2005 auf 2006 um 2,8 % gestiegen war, betrug die entsprechende Zuwachsrate im vergangenen Jahr 2,3 %. Mit 249,0 Mill. Tonnen (t) wurden 2007 knapp 5,5 Mill. t Güter mehr befördert als im Jahr zuvor. Die Gütertransportleistung nahm um 1,2 % zu. Der im Vergleich zur Beförderung relativ geringere Anstieg von 64,0 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) im Jahr 2006 auf 64,7 Mrd. tkm im Jahr 2007 bedeutet, dass sich der durchschnittliche Weg, den ein Gut auf Binnenschiffen zurücklegte, weiter geringfügig verkürzt hat: von 263 km auf jetzt 260 km. Der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt entwickelte sich mit einem Plus von rund 3,3 % etwas besser als die Beförderung. Wurden 2006 noch 277,6 Mill. t Güter umgeschlagen, so waren es im vergangenen Jahr 286,8 Mill. t, eine Zunahme um gut 9,1 Mill. t.

Während 2006 alle Verkehrsrelationen ihr Vorjahresergebnis übertrafen, war im letzten Jahr beim Transitverkehr ein leichter Rückgang von 3,3 % zu verzeichnen. Am stärksten wuchs mit 6,7 % wieder der Versand ins Ausland, diesmal gefolgt vom innerdeutschen Verkehr mit einem Plus von 3,5 %. Der grenzüberschreitende Empfang stieg um 0,5 %.

Hinsichtlich der beförderten Güter zeigten sich auch 2007 wieder sehr unterschiedliche Entwicklungen. Großen Zunahmen bei der Beförderung von Eisen, Stahl und NE-Metallen (+ 14,7 %), chemischen Erzeugnissen (+ 9,1 %) sowie anderen Halb- und Fertigwaren (+ 7,3 %) standen Rückgänge bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (- 3,0 %) und insbesondere bei Erdöl, Mineralölerzeugnissen, Gasen (- 9,3 %) gegenüber.

Der Containerverkehr nahm nach einem leichten Minus 2006 im Jahr 2007 wieder zu. So stieg die in Containern

beförderte Gütermenge um 9,7 %, die Zahl der beförderten Container (1,4 Mill.) um 2,9 %.

Duisburg bleibt weiterhin der mit Abstand größte deutsche Binnenhafen. Mit einem Umschlag von 53,4 Mill. t (+ 4 %) ist hier 2007 erneut eine überdurchschnittliche Entwicklung festzustellen. Wie schon seit Jahren belegt der Hafen Köln mit 15,9 Mill. t den zweiten Platz, gefolgt vom drittplatzierten Hamburg. In der Hansestadt hat der Umschlag in der Binnenschifffahrt – der Seeverkehr, bei dem Hamburg den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt – um über 14 % auf 12 Mill. t zugenommen, nachdem 2006 noch ein Rückgang um mehr als 6 % festgestellt werden musste.

Von den im Jahr 2007 insgesamt knapp 249 Mill. t auf deutschen Wasserstraßen beförderten Gütern wurden nur etwas über 84 Mill. t auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert. Gegenüber 2006 war dies eine Zunahme um gut 2 Mill. t. Der Anteil der auf Schiffen unter deutscher Flagge beförderten Güter am Gesamtverkehr lag damit bei knapp 33,8 %, gegenüber 33,7 % im Jahr zuvor. 2005 waren es allerdings noch 34,2 % gewesen. Der Anteil von Schiffen unter niederländischer Flagge am Gesamtverkehr war dagegen leicht rückläufig. Mit einer Beförderungsmenge von 131,9 Mill. t wurden 53 % aller Güter von holländischen Schiffen transportiert, 2006 waren es fast 54 %.

## Die Binnenschifffahrt im Aufschwung

„Für die Binnenschifffahrt brechen goldene Zeiten an“, „Binnenschiffe als die umweltfreundlichsten Transportmit-

tel“, „Wasserstraße gewinnt an Bedeutung“.¹) Dies waren drei von vielen Meldungen, die sich insbesondere im ersten Halbjahr 2008 mit der Entwicklung der Binnenschifffahrt beschäftigt haben. Derart positive Aussichten wurden zum Beispiel auf dem 1. Karlsruher Hafenkongress Anfang Juni 2008 mit der Klimadebatte und den zu erwartenden Engpässen auf Straße und Schiene begründet. Im Gegensatz dazu böte die Binnenschifffahrt noch reichlich freie Kapazitäten. In diesen Erwartungen und Thesen setzt sich eine Diskussion fort, auf die schon in früheren Aufsätzen zur Binnenschifffahrt verwiesen wurde und die auf der großen Bedeutung, die der Verschiebung des Modal Splits von politischer Seite zukommt, basiert. Unter den Stichworten einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung, der Standort-sicherung Deutschlands im Rahmen der Globalisierung, der Umweltbelastung, des Klimawandels sowie insbesondere zunehmender Probleme bei den Energiekosten soll die Binnenschifffahrt weiter gefördert und unterstützt werden.

Bisher spiegeln sich die politischen Absichtserklärungen und fachwissenschaftlichen Zukunftserwartungen noch nicht in den Ergebnissen der amtlichen Statistik wider. Alle

Verkehrsträger zusammengefasst hat der Güterverkehr im Jahr 2007 um 3,5 % zugenommen (2006: 5,6 %).²) Hinsichtlich der Menge der transportierten Güter wiesen Luftfahrt und Eisenbahngüterverkehr mit 5,3 % bzw. über 4,3 % die größten Zuwachsraten auf, gefolgt vom Seeverkehr und vom Straßengüterverkehr mit 3,9 bzw. 3,7 %. Bei den Rohrleitungen war erneut eine Abnahme der beförderten Menge des Rohöls um 3,5 % festzustellen, zurückzuführen auf die sinkende Nachfrage aufgrund der stark gestiegenen Preise.

Trotz der prozentual stärkeren Zunahme bei den Luft-, Eisenbahn- und Seetransporten bleibt der Straßenverkehr mit erstmals über 3 Mrd. t beförderten Gütern der bei weitem wichtigste Verkehrsträger. Mit Lastkraftwagen wurden knapp 75 % aller Güter transportiert und damit mehr als von allen anderen Verkehrsträgern zusammen. So entfielen auf die Eisenbahn, die auch 2007 an zweiter Stelle stand, nur etwa 361 Mill. t, knapp 9 % des Güterverkehrs insgesamt. Auf dem dritten Platz – in den letzten Jahren stark überdurchschnittlich wachsend – hat sich der Seeverkehr mit einer Beförderungsmenge von fast 311 Mill. t bzw. einem Anteil von 7,7 % etabliert. Erst an vierter Stelle – und gegenüber den anderen Verkehrsträgern weiter abfallend – folgt die Binnenschifffahrt. Ihr Anteil am Güterverkehr insgesamt liegt jetzt bei 6,2 %, zwei Jahre zuvor waren es noch 6,4 %. Rohrleitungen und Luftverkehr spielen mit Beförderungsmengen von etwa 91 bzw. gut 3 Mill. t im Gütertransport weiterhin nur eine untergeordnete Rolle.

Tabelle 1: Entwicklung der Güterbeförderung und des Güterumschlages der Binnenschifffahrt¹)

Jahr	Güterbeförderung	Güterumschlag	Tonnenkilometrische Leistung
	1000 t		Mill. tkm
1950	71 855	101 243	16 752
1955	124 612	167 216	28 624
1960	171 362	256 233	40 390
1965	195 695	286 879	43 553
1970	239 959	331 752	48 813
1975	237 330	294 811	47 565
1980	240 985	310 643	51 435
1985	222 408	274 189	48 183
1986	229 494	279 677	52 185
1987	220 998	268 428	49 721
1988	233 322	280 575	52 854
1989	234 775	271 176	54 041
1990	231 574	271 466	54 803
1991	229 967	283 327	55 973
1992	229 924	283 406	57 239
1993	218 331	270 293	57 559
1994	235 007	290 601	61 772
1995	237 884	289 986	63 982
1996	227 019	274 080	61 292
1997	233 455	279 032	62 153
1998	236 365	280 480	64 267
1999	229 136	270 673	62 692
2000	242 223	278 871	66 465
2001	236 101	268 955	64 818
2002	231 746	262 068	64 166
2003	219 999	252 534	58 154
2004	235 861	267 374	63 667
2005	236 765	271 159	64 096
2006	243 495	277 617	63 975
2007	248 974	286 761	64 716

1) Bis 1990 beziehen sich die Angaben auf das frühere Bundesgebiet; ab 1991 beziehen sich die Angaben auf die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 3.10.1990.

## Güterbeförderung steigt um 2,3 %, Güterumschlag nimmt um 3,3 % zu

Nachdem die Menge der auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderten Güter von 2005 auf 2006 um 2,8 % gestiegen war, betrug die entsprechende Zuwachsrate im vergangenen Jahr 2,3 %. Mit 249 Mill. t wurden 2007 knapp 5,5 Mill. t Güter mehr befördert als im Jahr zuvor. Dies ist eine der größten Gütermengen, die seit 1950 auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert wurde. Höhere Tonnagen sind letztmalig in den 1970er- und 1980er-Jahren mit zum Teil weit über 250 Mill. t registriert worden, wobei hier die Binnenschifffahrt der ehemaligen DDR einbezogen ist. In Schaubild 1 auf S. 664 ist die Entwicklung seit den 1960er-Jahren – bis 1989 für das frühere Bundesgebiet, ab 1990 für Deutschland – dargestellt. Nach einem nahezu kontinuierlichen Anstieg zwischen 1960 und 1970 bewegt sich die Transportmenge der Binnenschifffahrt in der Folgezeit in der Regel etwas unterhalb der 240 Mill. t-Linie, mit leichten Ausschlägen nach oben und unten.

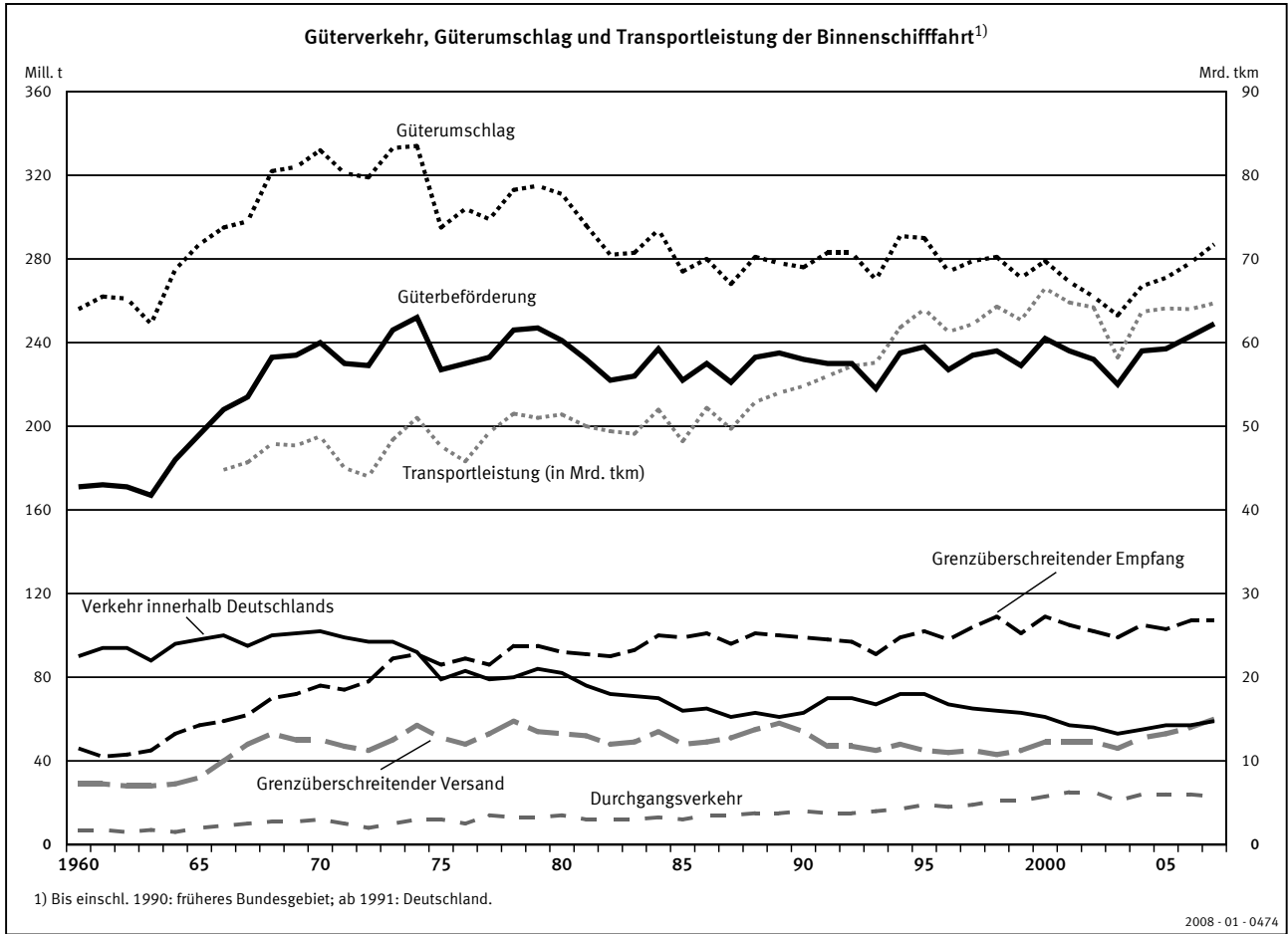
Die Gütertransportleistung³) nahm 2007 um 1,2 % und damit geringer zu als die beförderte Gütermenge. Der Anstieg von 64,0 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) im Jahr 2006 auf 64,7 Mrd. tkm im vergangenen Jahr bedeutet, dass sich der durchschnittliche Weg, den ein Gut auf Binnenschiffen zurücklegte, wieder etwas verkürzt hat. Während die mitt-

1) Meldungen aus der Deutschen Logistik-Zeitung DVZ vom 7. Juni 2008 und 9. Oktober 2007 und der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 25. Juni 2008.

2) Siehe Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 1 „Verkehr aktuell 06/2008“, Zusammenfassende Übersicht.

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

Schaubild 1



lere Wegstrecke 2006 noch bei etwa 263 km je Tonne lag, waren es ein Jahr später etwa 260 km. Im Jahr 2002 – einem hinsichtlich der Transportverhältnisse auf Binnenwasserstraßen normalen Jahr – betrug der durchschnittlich von einer Tonne Güter zurückgelegte Weg noch über 277 km.

Unterschieden wird in der Binnenschifffahrtsstatistik grundsätzlich zwischen „Güterumschlag“ und „Güterbeförderung“. Der Umschlag stellt dabei eine „raum-(punkt- oder

flächen-)bezogene“ Information dar, die sowohl Empfangs- (Löschungs-) als auch Versand-(Ladungs-)angaben einbezieht. Eine derartige Darstellung ist unter anderem bei hafenbezogenen Auswertungen sinnvoll. Werden die Angaben aller Häfen zusammengefasst, hat dies allerdings zur Folge, dass bei innerdeutschen Transporten die bewegte Gütermenge doppelt erfasst wird – zum einen im Einlade-, zum anderen im Ausladehafen –, wogegen Binnenschifffahrtsverkehre, die durch Deutschland hindurch zwischen zwei

Tabelle 2: Ein- und ausgeladene Güter nach Ein- und Ausladeregionen

Land/Wasserstraßengebiet	Insgesamt			Eingeladene Güter			Ausgeladene Güter		
	2007	2006	Veränderung	2007	2006	Veränderung	2007	2006	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Deutschland .....	287,0	277,6	+3,3	120,2	113,6	+5,8	167,0	164,0	+1,5
Elbegebiet .....	23,7	20,7	+14,9	13,8	12,1	+13,9	9,9	8,5	+16,2
dar.: Hamburg .....	12,0	10,5	+14,8	7,0	6,6	+6,1	5,0	3,9	+29,6
Wesergebiet .....	13,0	12,4	+4,7	6,6	6,2	+7,4	6,3	6,2	+2,0
Mittellandkanalgebiet .....	16,3	16,0	+2,1	6,9	6,8	+1,6	9,4	9,2	+2,4
Westdeutsches Kanalgebiet .....	37,3	34,8	+7,0	14,8	13,1	+13,2	22,5	21,7	+3,3
Rheingebiet .....	184,0	181,6	+1,4	73,3	71,1	+3,2	111,0	110,5	+0,2
Donaugebiet .....	5,3	5,5	-4,2	1,9	1,9	-1,8	3,4	3,6	-5,5
Gebiet Berlin .....	3,7	3,7	+0,7	0,3	0,2	+11,8	3,4	3,4	-0,1
Gebiet Brandenburg und Binnengebiet Mecklenburg- Vorpommern .....	3,5	3,0	+15,8	2,5	2,2	+18,4	1,0	0,9	+9,7
Küstengebiet Mecklenburg- Vorpommern .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ausländischen Häfen stattfinden, unberücksichtigt bleiben. Bei „streckenbezogenen“ Auswertungen dagegen, wenn also beispielsweise Binnenschiffsverkehre auf Wasserstraßen oder Wasserstraßenabschnitten abgebildet werden sollen, empfiehlt sich eine Tabellierung der Güterbeförderung. Bei dieser werden innerdeutsche Transporte nur einmal berücksichtigt, Durchgangsverkehre jedoch mit einbezogen. Statistische Auswertungen müssen deshalb je nach angestrebtem Aussageziel für Umschlag oder Beförderung vorgenommen werden. So ist in Tabelle 2 (Güter nach Ein- und Ausladeregionen) und in Tabelle 6 (Ergebnisse für einzelne Häfen) eine Darstellung nach dem Güterumschlag sinnvoll, da hier ein Raum-(Punkt- oder Flächen-)bezug vorliegt. In den Tabellen 3, 4, 5 und 7 werden dagegen Güter- oder bestimmte Ladungsarten dargestellt. Aufgrund der Doppelzählungen von Empfang und Versand würde hier eine Auswertung nach dem Güterumschlag wenig Sinn ergeben, wohl aber eine über die Menge der beförderten Güter. In Tabelle 1 wird in Form einer „langen Reihe“ die Entwicklung sowohl der Güterbeförderung und des Güterumschlags als auch der Beförderungsleistung für ausgewählte Jahre zwischen 1950 und 2007 dargestellt.

Der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt hat sich 2007 mit einem Plus von 3,3 % etwas besser entwickelt als die Beförderung. Wurde 2006 noch ein Güterumschlag von 277,6 Mill. t verzeichnet, so waren es im Jahr 2007 286,8 Mill. t, eine Zunahme um 9,1 Mill. t (siehe Tabelle 1). Die höhere Zuwachsrate beim Güterumschlag ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass der Transitverkehr, der hier nicht berücksichtigt wird (wohl aber bei der Beförderung), als einzige Verkehrsrelation um 3,3 % zurückgegangen ist (siehe Tabelle 3).

### Stärkstes Wachstum beim grenzüberschreitenden Versand

Während 2006 für alle vier Verkehrsrelationen Zuwächse festgestellt wurden, gilt dies im Jahr 2007 nur für drei (siehe Tabelle 3 und Schaubild 1). Der Durchgangsverkehr entwickelte sich mit -3,3 % rückläufig und nahm um

etwa 800 000 t auf 22,9 Mill. t ab. Am stärksten wuchs mit 6,7 % wieder der grenzüberschreitende Versand, gefolgt vom innerdeutschen Verkehr mit +3,5 % und dem Empfang aus dem Ausland mit +0,5 %. In absoluten Werten lagen die Transporte aus dem Ausland aber weiterhin eindeutig an der Spitze. Mit 107,4 Mill. t entfielen 43 % der Güterbeförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen auf diese Verkehrsrelation. An zweiter Stelle lag mit 59,5 Mill. t oder einem Anteil von knapp einem Viertel der grenzüberschreitende Versand, der damit erstmals den innerdeutschen Verkehr übertraf; letzterer betrug im Jahr 2007 59,2 Mill. t, 2 Mill. t mehr als 2006.

### Transport von Eisen, Stahl und Nichteisenmetallen steigt um fast 15 %

Von den zehn Güterabteilungen wiesen im vergangenen Jahr drei Rückgänge und sieben Zuwächse der beförderten Gütermengen auf (siehe Tabelle 3). Am stärksten zugenommen hat die Beförderung von Eisen, Stahl und Nichteisenmetallen, die um 14,7 % anstieg und nunmehr knapp 16 Mill. t beträgt. Ebenfalls stark gewachsen ist mit über 9 % die transportierte Menge chemischer Erzeugnisse und mit 7,3 % die von anderen Halb- und Fertigwaren. Bei den anderen Güterabteilungen mit einer positiven Entwicklung lagen die Zunahmen zwischen 0,8 % für feste mineralische Brennstoffe und 5,3 % für Erze und Metallabfälle. Rückläufig entwickelt hat sich insbesondere die Beförderung von Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen (-9,3 %). Bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie natürlichen und chemischen Düngemitteln waren die Rückgänge etwas moderater und betragen 3,0 bzw. 0,7 %.

Die mengenmäßig wichtigsten Transportgüter waren mit 51,3 Mill. t auch im vergangenen Jahr Steine und Erden (einschließlich Baustoffen). Erze und Metallabfälle lagen mit knapp 40 Mill. t auf dem zweiten Platz. Rohöl, Mineralölerzeugnisse und Gase wurden – vermutlich bedingt durch einen aufgrund des hohen Ölpreises sinkenden Verbrauch – mit 35,5 Mill. t auf den vierten Platz verdrängt, nachdem diese Güterabteilung 2006 noch die mengenmäßig zweit-

Tabelle 3: Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

Güterabteilung	Gesamtverkehr			Grenz- überschreitender Empfang			Grenz- überschreitender Versand			Verkehr innerhalb Deutschlands			Durchgangsverkehr		
	2007	2006	Veränderung	2007	2006	Veränderung	2007	2006	Veränderung	2007	2006	Veränderung	2007	2006	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse ...	10,5	10,8	-3,0	2,1	2,3	-7,2	3,0	2,6	+15,0	2,5	2,3	+4,7	2,9	3,5	-18,8
Andere Nahrungs- und Futtermittel .....	15,3	14,6	+4,2	6,6	6,4	+2,1	3,0	3,0	+1,8	3,9	3,6	+10,5	1,7	1,7	+2,6
Feste mineralische Brennstoffe .....	36,3	36,0	+0,8	24,9	23,3	+6,7	1,0	1,1	-11,5	6,6	7,3	-9,6	3,8	4,3	-10,2
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase .....	35,5	39,1	-9,3	12,2	16,5	-25,9	5,4	4,5	+19,2	14,3	14,2	+0,6	3,5	3,9	-8,6
Erze und Metallabfälle .....	37,9	36,0	+5,3	29,6	28,8	+2,6	2,2	2,3	-2,4	4,3	3,1	+38,8	1,9	1,8	+1,3
Eisen, Stahl und Nichteisenmetalle .....	15,9	13,8	+14,7	6,7	5,3	+25,2	5,6	5,4	+3,8	1,5	1,4	+9,9	2,1	1,7	+20,2
Steine und Erden (einschl. Baustoffen) .....	51,3	49,7	+3,1	9,0	9,0	+0,1	21,8	20,5	+6,6	17,5	17,4	-0,6	3,0	2,9	+2,4
Natürliche und chemische Düngemittel .....	5,7	5,8	-0,7	2,4	2,6	-6,9	1,7	1,6	+5,6	1,0	1,0	+2,8	0,6	0,5	+3,0
Chemische Erzeugnisse .....	21,9	20,1	+9,1	8,8	8,0	+10,2	6,6	6,2	+6,6	5,9	5,3	+11,6	0,6	0,6	-0,5
Andere Halb- und Fertigwaren .....	18,8	17,5	+7,3	5,3	4,7	+11,5	9,1	8,6	+6,4	1,6	1,5	+3,1	2,9	2,7	+5,1
<b>Insgesamt ...</b>	<b>249,0</b>	<b>243,5</b>	<b>+2,3</b>	<b>107,4</b>	<b>106,9</b>	<b>+0,5</b>	<b>59,5</b>	<b>55,8</b>	<b>+6,7</b>	<b>59,2</b>	<b>57,2</b>	<b>+3,5</b>	<b>22,9</b>	<b>23,7</b>	<b>-3,3</b>

wichtigste in der Binnenschifffahrt war. Auf den dritten Platz vorgeschoben haben sich die festen mineralischen Brennstoffe (36,3 Mill. t), deren Beförderungsmenge die von Erdöl und Mineralölprodukten nunmehr um 0,8 Mill. t übertrifft.

Differenziert nach Verkehrsbeziehungen waren auch 2007 – wie schon 2006 – Erze und Metallabfälle die mengenmäßig bedeutendsten aus dem Ausland empfangenen Güter. Hiervon wurden 29,6 Mill. t über Binnenschiffe nach Deutschland eingeführt. Beim grenzüberschreitenden Versand sowie im innerdeutschen Verkehr stand erneut die Güterabteilung „Steine und Erden“ mit 21,8 bzw. 17,5 Mill. t an der Spitze, wogegen im Durchgangsverkehr wie im Vorjahr die festen mineralischen Brennstoffe mit 3,8 Mill. t den ersten Platz einnahmen, obwohl sich ihre Transportmenge gegenüber dem Vorjahr um 500 000 t bzw. mehr als 10 % verringert hat.

## Binnenschiffe als überwiegendes Transportmittel von festem Massengut

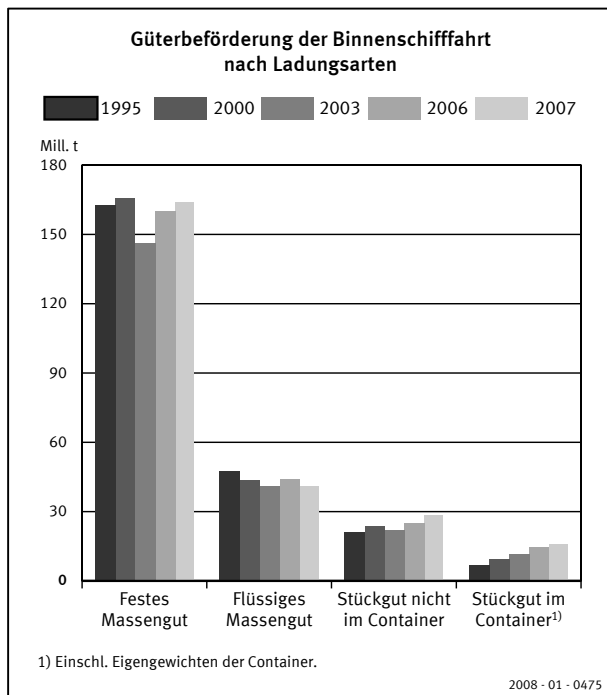
Mit fast 164 Mill. t transportierten Gütern dominierte wie schon in den Vorjahren auch 2007 in der Binnenschifffahrt das feste Massengut<sup>4)</sup> (siehe Schaubild 2). Hierbei handelt es sich um Güter, die in großen Mengen ohne Verpackung transportiert werden, wie zum Beispiel Kohle, Erze oder Getreide. Gegenüber 2006 hat die Menge des festen Massengutes um 3,6 Mill. t oder 2,2 % zugenommen. Mit einem

Anteil von fast 66 % entfallen zwei Drittel aller auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter auf diese Kategorie.

Die zweitwichtigste Ladungsart in der Binnenschifffahrt bildet das flüssige Massengut. Mit knapp 41 Mill. t wurden im vergangenen Jahr von diesen Gütern 3 Mill. t oder 6,8 % weniger transportiert als 2006. Der Anteil des flüssigen Massenguts liegt jetzt nur noch bei 16,5 %, nachdem er 2006 noch bei etwas über 18 % der Gesamttransportmenge lag. Ursache dürfte insbesondere die schon erwähnte rückläufige Transportmenge bei Rohöl und Mineralölprodukten sein. Stark zugenommen hat die Menge des nicht in Containern beförderten Stückguts (z. B. Personenkraftwagen), nämlich um 14 % auf knapp 29 Mill. t. Das entsprach einem Anteil von über 11 % an allen in der Binnenschifffahrt beförderten Gütern. Wieder positiv entwickelt hat sich auch der Containerverkehr. Nachdem 2006 erstmals nach vielen Jahren ein wenn auch geringer Rückgang von 2 % zu verzeichnen war, nahm die in Containern transportierte Gütermenge im Jahr 2007 wieder um fast 10 % auf 15,8 Mill. t zu. Der Anteil des Stückguts in Containern an der gesamten Beförderungsmenge lag damit bei 6,3 %, verglichen mit 5,9 % im Jahr 2006.

Generell wird aus dieser Verteilung sichtbar, in welchen Bereichen die eigentliche Stärke der Binnenschifffahrt liegt: in der Beförderung von Massengütern, für die Transportzeiten nicht die ausschlaggebende Rolle spielen, wohl aber aufgrund der großen Mengen die niedrigen Transportkosten, die ein Binnenschiff verglichen mit anderen Verkehrsträgern aufweist. Hinzu kommt, dass gerade Branchen, die stark vom Transport von Massengütern abhängen, 2007 einen wirtschaftlichen Aufschwung genommen haben. Dies gilt insbesondere für die Bau-, die Stahl- und auch die Chemieindustrie.

Schaubild 2



## Fast 10 % mehr Ladung in Containern

Statistische Angaben zu Containerverkehren lassen sich grundsätzlich nach drei Merkmalen differenzieren: nach Zahl der Container, nach TEU<sup>5)</sup> und nach Gewicht der in Containern transportierten Ladung. Anders als im Jahr 2006 zeigten sich 2007 überall Zuwächse (siehe Tabelle 4). So nahm nach einem Rückgang von 2 % im Jahr 2006 die in Containern beförderte Gütermenge wieder um fast 10 % zu. Die Zahl der Container, die im Jahr 2006 bei 1,37 Mill. lag, erhöhte sich auf 1,41 Mill. Einheiten. Bei den TEU ist eine Zunahme um 2,5 % auf 2,1 Mill. festzustellen, 51 000 TEU mehr als 2006.

Auffallend ist, dass in allen Verkehrsrelationen die in Containern beförderte Ladung stärker zugenommen hat als die Zahl der Container und die TEU. Erklären lässt sich diese auf den ersten Blick merkwürdige Entwicklung, wenn die TEU insgesamt und die TEU nur der beladenen Container betrachtet werden. Während – bezogen auf den Gesamtverkehr – erstere um 2,5 % zunahm, betrug der Anstieg bei den Zweit-

4) Die Art der Ladung wird von der Statistik nicht separat erhoben. Die quantitative Ermittlung der Ladungsarten erfolgt daher gemäß den Eigenschaften der 175 Gütergruppen. Die Zuordnung der einzelnen Gütergruppen zu den Ladungsarten ist nicht für jede Gütergruppe trennscharf. Das hier angegebene absolute Niveau der drei Ladungsarten festes Massengut, flüssiges Massengut und Stückgut ist daher mit Unsicherheiten behaftet. Die aufgezeigten Entwicklungen dürften jedoch genau sein.

5) Ein TEU (= Twenty-foot-Equivalent-Unit) entspricht dabei einem 20-Fuß-Container mit 6,1 m Länge, 2,4 m Breite und 2,6 m Höhe.



Tabelle 4: Containerverkehr der Binnenschifffahrt

Verkehrsbeziehung	Einheit	2007	2006	Veränderung in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	1000 TEU	185	182	+1,6
beladen	1000 TEU	107	101	+5,9
leer	1000 TEU	78	81	-3,9
Zahl der Container	Anzahl	127 308	122 724	+3,7
dar.: beladene Container	Anzahl	72 659	68 389	+5,9
Gewicht der Ladung <sup>1)</sup>	1000 t	1 328	1 279	+3,8
Ladung je beladenen Container	t	18,28	18,70	-2,3
Grenzüberschreitender Empfang	1000 TEU	813	809	+0,5
beladen	1000 TEU	378	353	+7,1
leer	1000 TEU	435	456	-4,8
Zahl der Container	Anzahl	536 603	532 419	+0,8
dar.: beladene Container	Anzahl	245 207	225 589	+8,0
Gewicht der Ladung <sup>1)</sup>	1000 t	3 801	3 161	+20,2
Ladung je beladenen Container	t	15,50	14,01	+9,6
Grenzüberschreitender Versand	1000 TEU	887	854	+3,9
beladen	1000 TEU	791	767	+3,1
leer	1000 TEU	96	87	+9,4
Zahl der Container	Anzahl	585 881	563 177	+4,0
dar.: beladene Container	Anzahl	523 973	507 613	+3,1
Gewicht der Ladung <sup>1)</sup>	1000 t	8 788	8 236	+6,7
Ladung je beladenen Container	t	16,77	16,22	+3,3
Durchgangsverkehr	1000 TEU	245	235	+4,3
beladen	1000 TEU	169	162	+4,3
leer	1000 TEU	76	73	+4,0
Zahl der Container	Anzahl	160 916	152 248	+5,7
dar.: beladene Container	Anzahl	112 752	106 114	+5,9
Gewicht der Ladung <sup>1)</sup>	1000 t	1 874	1 723	+8,8
Ladung je beladenen Container	t	16,62	16,24	+2,3
Gesamtverkehr	1000 TEU	2 130	2 079	+2,5
beladen	1000 TEU	1 445	1 384	+4,4
leer	1000 TEU	685	695	-1,4
Zahl der Container	Anzahl	1 410 708	1 370 568	+2,9
dar.: beladene Container	Anzahl	954 591	907 705	+4,9
Gewicht der Ladung <sup>1)</sup>	1000 t	15 791	14 399	+9,7
Ladung je beladenen Container	t	16,54	15,86	+4,1

1) Ohne Eigengewichte der Container.

genannten 4,4%. Bei einer gleichzeitigen Zunahme der Gütermenge um 9,7% bedeutet dies, dass zum einen die Zahl der auf Binnenschiffen transportierten Leercontainer abgenommen hat und zum anderen das durchschnittliche Gewicht der Ladung in einem beladenen Container gestiegen ist. Insgesamt ist – wie Tabelle 4 zeigt – die Zahl der leeren Container um 1,4% gesunken, das Gewicht der beförderten Güter je Container aber um über 4% gestiegen. Da anzunehmen ist, dass sich die Güterstruktur nicht wesentlich in Richtung schwerer Waren geändert hat, kann davon ausgegangen werden, dass die gute wirtschaftliche Konjunktur mit ihrer erhöhten Nachfrage zu einer besseren Auslastung der einzelnen Container geführt hat.

Bei den Verkehrsrelationen zeigen sich hier große Unterschiede. Besonders fallen die Veränderungen beim grenzüberschreitenden Empfang auf, wo sich das Gewicht der Containerladung um über ein Fünftel erhöht hat und die Ladung eines einzelnen Containers um fast 10% gestiegen ist. Mit 15,5 t liegt letztere aber noch unter dem Durchschnitt aller Verkehrsrelationen, was entweder bedeutet, dass die Container, die beim grenzüberschreitenden Verkehr zum Einsatz kommen, im Durchschnitt etwas kleiner oder geringer ausgelastet sind. Stark unterschiedlich

ist bei den beiden grenzüberschreitenden Verkehrsrelationen das Verhältnis zwischen leeren und beladenen Containern. Beim Versand ins Ausland stehen 791 000 TEU Containern mit Gütern 96 000 TEU Leercontainer gegenüber, beim Empfang übertreffen die leeren Container (435 000 TEU) die mit Ladung (378 000 TEU) dagegen erheblich. Zurückzuführen sein dürfte dies insbesondere auf den Verkehr mit den Rheinmündungshäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Hier dient die Binnenschifffahrt dem deutschen Export als Zuführer („Feeder“) für den Seeverkehr, das heißt die Exportgüter werden mit Binnenschiffen ausgeliefert und auf die großen Seeschiffe umgeladen. Da der Versand von Gütern den Empfang erheblich übertrifft – 8,8 Mill. t gegenüber 3,8 Mill. t – müssen dementsprechend viele Container leer wieder zurücktransportiert werden.

Eine Sonderentwicklung ist beim innerdeutschen Containerverkehr zu beobachten. Bei einem Wachstum der transportierten Gütermenge um 3,8% – dies ist die geringste Zuwachsrate aller vier Verkehrsbeziehungen – nimmt die Tonnage je Einzelcontainer geringfügig ab (-2,3%). Allerdings sind Container im innerdeutschen Verkehr – wie auch schon 2006 – die am schwersten beladenen. Mit 18,3 t enthalten sie durchschnittlich fast 3 t mehr Güter als Container, die aus dem Ausland empfangen werden.

## Güterverkehr auf dem Main-Donau-Kanal leicht im Plus

Nach großen Zuwächsen in den Jahren 2005 und 2004 (+7,6 bzw. +12,5%) und einem starken Rückgang im Jahr 2006 (-16,7%) ist die Güterbeförderung auf dem Main-Donau-Kanal im vergangenen Jahr wieder leicht angestiegen (siehe Tabelle 5). Mit über 6,6 Mill. t beförderten Gütern wurden knapp 2% mehr transportiert als im Jahr zuvor. Weiter rückläufig war allerdings der Anteil der in Containern transportierten Güter, womit sich die Entwicklung der Vorjahre fortgesetzt hat. Nur noch 0,6% aller Güter wurden auf dieser Strecke in Großbehältern befördert, 2006 waren es 0,8%, 2000 sogar noch 2,5%. In absoluten Zahlen nahm

Tabelle 5: Entwicklung der Güterbeförderung auf dem Main-Donau-Kanal

Jahr	Güterbeförderung insgesamt		Und zwar			
			in Containern		auf Schiffen unter deutscher Flagge	
	1 000 t	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %	1 000 t	Anteil an insgesamt in %	1 000 t	Anteil an insgesamt in %
2000	8 449,9	+9,6	210,9	2,5	4 366,8	51,7
2001	7 812,1	-7,5	172,5	2,2	4 317,1	55,3
2002	7 806,5	-0,1	101,9	1,3	3 944,9	50,5
2003	6 474,4	-17,1	68,9	1,1	3 384,9	52,3
2004	7 286,8	+12,5	87,1	1,2	3 734,7	51,3
2005	7 837,4	+7,6	81,9	1,0	3 780,8	48,2
2006	6 531,3	-16,7	53,4	0,8	3 362,0	51,5
2007	6 645,8	+1,8	41,8	0,6	3 538,1	53,2

die Tonnage der in Containern transportierten Gütermenge von 210 900 t im Jahr 2000 auf nur 41 800 t im Jahr 2007 ab, was einem Rückgang um über 80 % entspricht. Worauf diese negative Entwicklung zurückzuführen ist, lässt sich aus der Statistik derzeit nicht erklären.

Erneut angestiegen ist der Anteil der mit Schiffen unter deutscher Flagge beförderten Güter auf dem Main-Donau-Kanal. War dieser Anteil zwischen 2000 und 2004 mit 50 bis 55 % verhältnismäßig stabil, wurden 2005 erstmals mehr als die Hälfte der Güter auf Schiffen unter ausländischer Flagge transportiert. Auf deutsche Schiffe entfielen etwas über 48 %. 2006 hatte sich dieser Anteil schon wieder auf 51,5 % erhöht, im Jahr 2007 liegt er bei über 53 %, also wieder auf dem Niveau vom Anfang des Jahrzehnts. Die in früheren Berichten geäußerte Vermutung, dass die Erweiterung der EU um Donauanliegerstaaten zu einer verstärkten Übernahme von Transporten durch Binnenschiffer aus diesen Ländern führen würde, wird durch die Ergebnisse der letzten beiden Jahre nicht weiter unterstützt.

## Über 53 Mill. t Umschlag in Duisburg

Nach einem Anstieg von nur 2,4 % im Jahr 2006 hat sich der Güterumschlag deutscher Binnenhäfen im Jahr 2007 um 3,3 % erhöht. Mit fast 287 Mill. t wurde das Ergebnis

von 2006 im Jahr 2007 um 9,2 Mill. t übertroffen (siehe Tabelle 6).

Für einzelne Häfen zeigen sich dabei zum Teil stark unterschiedliche Entwicklungen. So konnte Duisburg, der bei weitem größte deutsche Binnenhafen, nach einer überdurchschnittlichen Entwicklung 2006 (+4,2 %) im Jahr 2007 seinen Umschlag um weitere 4,0 % auf nunmehr 53,4 Mill. t steigern. Der Hafen Köln, der seit Jahren den zweiten Platz unter den deutschen Binnenhäfen einnimmt, wuchs mit +2,0 % dagegen weniger stark als der Durchschnitt aller Binnenhäfen. Die in Köln umgeschlagene Gütermenge lag bei 15,9 Mill. t, 300 000 t mehr als 2006.

Wieder stürmisch verlief die Entwicklung des drittplatzierten Hafens Hamburg. Dort hatte der Umschlag in der Binnenschifffahrt – der Seeverkehr, bei dem Hamburg seit Jahren den ersten Platz einnimmt, bleibt hier unberücksichtigt – 2005 um fast 25 % zugenommen, 2006 dagegen um 6,3 % abgenommen; im Jahr 2007 war wieder ein starker Anstieg um fast 15 % auf 12 Mill. t festzustellen.

In der Ranking-Liste der deutschen Binnenhäfen unverändert geblieben sind die Positionen 4 und 5, die von den Häfen Mannheim und Ludwigshafen belegt sind. Karlsruhe, das 2006 Platz 6 einnahm, rutschte dagegen im Jahr 2007 auf den 8. Rang ab, bedingt durch einen verhältnismäßig starken Rückgang der umgeschlagenen Gütermenge

Tabelle 6: Güterumschlag ausgewählter deutscher Häfen der Binnenschifffahrt

Hafen	Gesamtverkehr			Empfang			Versand		
	2007	2006	Veränderung	2007	2006	Veränderung	2007	2006	Veränderung
	Mill. t		%	Mill. t		%	Mill. t		%
Duisburg .....	53,4	51,3	+4,0	42,7	40,5	+5,4	10,7	10,8	-1,3
Köln .....	15,9	15,6	+2,0	7,5	7,5	-0,4	8,5	8,1	+4,2
Hamburg .....	12,0	10,5	+14,8	5,0	3,9	+29,6	7,0	6,6	+6,1
Mannheim .....	8,4	7,9	+5,1	5,8	5,6	+2,8	2,6	2,3	+10,7
Ludwigshafen .....	8,0	7,6	+4,8	5,7	5,4	+4,5	2,3	2,2	+5,5
Neuss .....	7,2	6,6	+8,8	4,8	4,8	-1,0	2,4	1,8	+35,2
Bremen/Bremerhaven .....	6,4	5,6	+14,7	4,1	3,8	+7,7	2,4	1,8	+29,1
Karlsruhe .....	6,4	7,1	-10,2	2,7	3,4	-22,0	3,7	3,7	+0,8
Marl .....	4,0	3,7	+10,3	3,0	2,6	+13,8	1,1	1,0	+1,5
Frankfurt am Main .....	3,9	3,5	+10,1	3,0	2,8	+6,9	0,8	0,7	+22,9
Heilbronn .....	3,8	4,7	-18,4	2,1	2,5	-16,4	1,7	2,2	-20,8
Berlin .....	3,7	3,7	+0,7	3,4	3,4	-0,1	0,3	0,2	+11,8
Gelsenkirchen .....	3,7	3,3	+9,7	1,0	1,0	+2,6	2,7	2,4	+12,6
Saarlouis/Dillingen .....	3,6	3,8	-4,0	2,0	2,1	-5,4	1,6	1,6	-2,2
Krefeld/Uerdingen .....	3,5	3,1	+10,7	2,5	2,4	+6,2	1,0	0,8	+24,4
Brunsbüttel .....	3,3	2,3	+45,0	0,6	0,7	-15,2	2,7	1,5	+72,6
Kehl .....	3,3	3,2	+6,0	2,5	2,4	+0,7	0,9	0,8	+24,0
Hamm .....	3,0	3,0	+1,8	2,5	2,5	-0,2	0,5	0,5	+12,6
Magdeburg .....	2,8	2,6	+6,8	1,5	1,4	+11,7	1,3	1,3	+1,6
Andernach .....	2,7	2,9	-7,6	0,9	0,9	-8,4	1,8	1,9	-7,2
Mainz .....	2,7	2,5	+11,2	1,7	1,6	+2,0	1,1	0,8	+28,7
Düsseldorf .....	2,6	2,5	+5,2	1,5	1,4	+6,8	1,1	1,1	+3,2
Salzgitter .....	2,6	2,3	+13,2	1,7	1,6	+2,9	1,0	0,7	+36,8
Dortmund .....	2,5	2,5	+1,2	1,4	1,5	-5,8	1,2	1,0	+11,0
Essen .....	2,4	2,1	+16,2	0,7	0,7	+3,0	1,7	1,4	+22,8
Leverkusen .....	2,4	2,3	+3,0	1,8	1,7	+2,8	0,6	0,6	+3,8
Regensburg .....	2,3	2,4	-5,2	1,5	1,5	-3,8	0,8	0,9	-7,8
Wesseling .....	2,3	2,9	-19,1	0,2	0,4	-44,0	2,1	2,5	-15,1
Orsoy .....	2,0	2,4	-17,5	1,7	2,1	-17,1	0,3	0,3	-20,3
Sonstige Häfen .....	106,0	103,7	+2,2	53,5	51,9	+3,1	54,3	52,1	+4,2
Insgesamt ...	286,8	277,6	+3,3	166,6	164,0	+1,6	120,2	113,6	+5,8

Tabelle 7: Güterbeförderung nach Flaggen

Flagge	Gesamtverkehr		Veränderung 2007 gegenüber 2006		Anteil am Verkehr insgesamt	
	2007	2006			2007	2006
	1 000 t				%	
Niederlande .....	131 922,0	130 728,1	+1 193,9	+ 0,9	53,0	53,7
Deutschland .....	84 115,3	82 036,4	+2 078,9	+ 2,5	33,8	33,7
Belgien .....	18 251,7	17 063,3	+1 188,4	+ 7,0	7,3	7,0
Polen .....	3 282,5	2 875,6	+ 406,9	+ 14,2	1,3	1,2
Schweiz .....	3 218,7	3 343,6	- 124,9	- 3,7	1,3	1,4
Frankreich .....	1 783,3	1 516,5	+ 266,8	+ 17,6	0,7	0,6
Tschechische Republik .....	1 610,8	1 437,9	+ 172,9	+ 12,0	0,7	0,6
Österreich .....	1 040,2	879,8	+ 160,4	+ 18,2	0,4	0,4
Luxemburg .....	915,6	1 079,0	- 163,4	- 15,1	0,4	0,4
Ungarn .....	409,4	358,3	+ 51,1	+ 14,3	0,2	0,1
Übrige Flaggen .....	2 424,6	1 598,7	+ 825,9	+ 51,7	1,0	0,7
<b>Insgesamt ...</b>	<b>248 974,1</b>	<b>243 495,2</b>	<b>+ 5 478,9</b>	<b>+ 2,3</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

um über 10%. Der Hafen Neuss<sup>6)</sup> hingegen, der schon 2005 und 2006 überdurchschnittliche Zuwächse seines Güterumschlags aufwies, verzeichnete auch 2007 mit knapp 9% eine deutlich höhere Steigerung als der Durchschnitt der deutschen Binnenhäfen und konnte sich um einen Rangplatz nach oben auf jetzt Position 6 vorschieben.

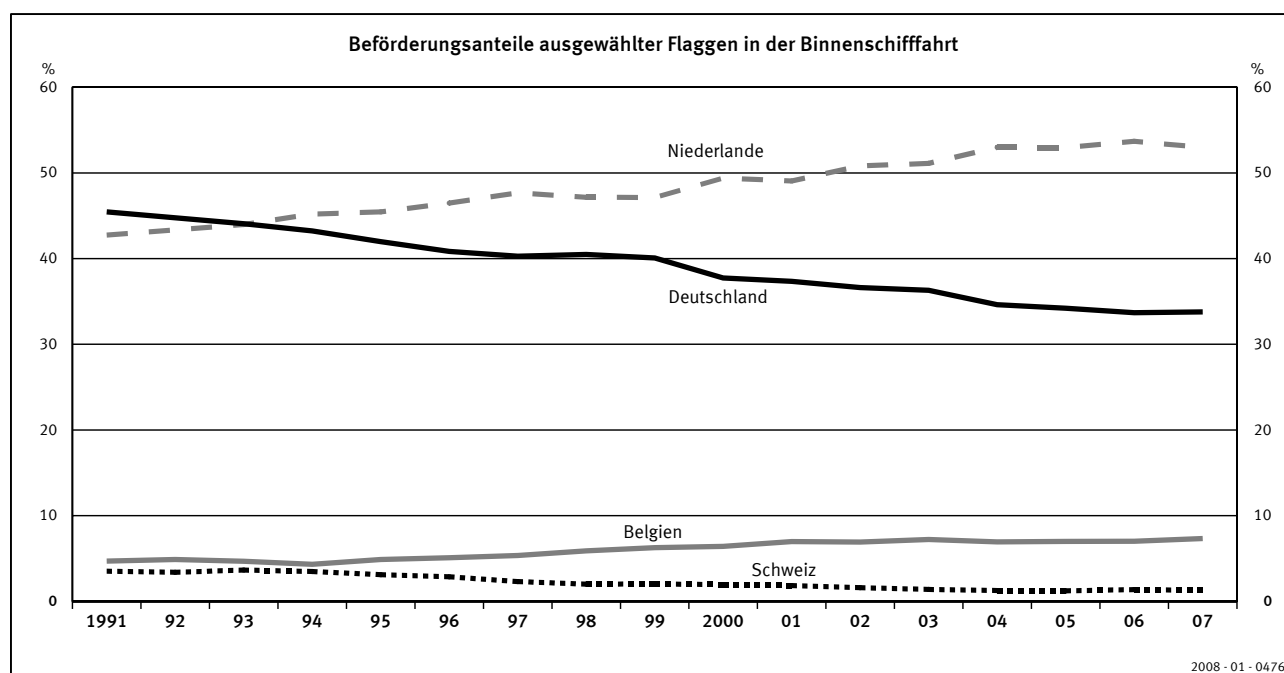
Insgesamt weisen von den in Tabelle 6 ausgewiesenen 29 Einzelhäfen 22 positive und sieben negative Veränderungs-raten gegenüber 2006 auf. Die Entwicklungen reichen dabei von einem Plus von 45% für Brunsbüttel bis zu einem Minus von über 19% für Wesseling. Mit Zunahmen im zweistelligen Bereich ragen neben den bereits genannten Häfen Ham-burg und Brunsbüttel noch Bremen/Bremerhaven, Marl,

Frankfurt am Main, Krefeld/Uerdingen, Mainz, Salzgitter und Essen heraus, mit einer Abnahme in zweistelliger Grö-ßenordnung neben Wesseling und Karlsruhe noch der Hafen Orsoy.

### Anteil der deutschen Flagge bei knapp 34%

Von den im Jahr 2007 insgesamt etwa 249 Mill. t auf deut-schen Wasserstraßen beförderten Gütern wurden etwas über 84 Mill. t auf Schiffen unter deutscher Flagge transpor-tiert (siehe Tabelle 7 und Schaubilder 3 und 4). Die Beförde-rungsmenge hat damit gegenüber 2006 zwar um gut 2 Mill. t

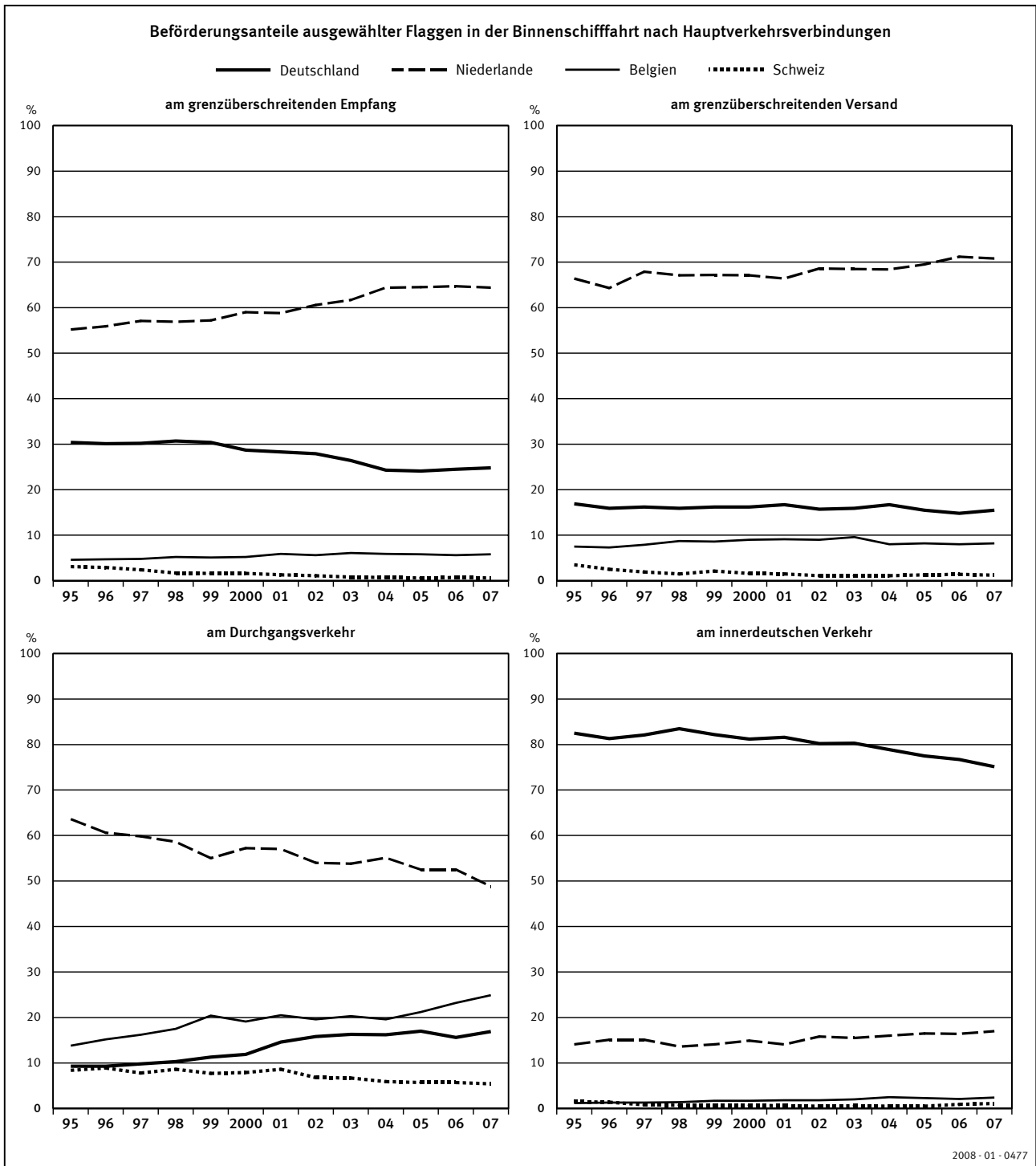
Schaubild 3



6) Im Zusammenhang mit dem Hafen Neuss sei hier wieder ein definitorischer Hinweis zur Darstellung von Hafenangaben in der amtlichen Statistik gegeben. Alle Häfen, die innerhalb einer Gemeinde liegen, werden grundsätzlich zu einem Hafen zusammengefasst und nachgewiesen. Kooperationen, organisatorische oder unternehmerische Zusammenschlüsse von Häfen über Gemeindegrenzen hinaus, wie zum Beispiel zwischen Neuss und Düsseldorf, führen nicht dazu, dass diese Häfen als eine Einheit dargestellt werden.



Schaubild 4



zugenommen, der Anteil deutscher Schiffe an der Güterbeförderung sich dennoch nur geringfügig erhöht; er beträgt nunmehr 33,8%, verglichen mit 33,7% im Jahr 2006. 2005 waren es noch 34,2% und 1991 sogar über 45%. Der seit Jahren zu beobachtende Trend einer abnehmenden Beteiligung deutscher Schiffe am Gütertransport 2007 hat sich damit zwar zunächst nicht weiter fortgesetzt, ob der Bedeutungszuwachs deutscher Schiffe aber eine Trendwende eingeleitet hat, muss die Zukunft zeigen.

Schiffe unter niederländischer Flagge, die 2002 erstmals über die Hälfte der Transportmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert hatten, konnten ihren Anteil nicht weiter ausbauen; ihr Anteil lag 2007 bei 53%. 2006 waren es noch 53,7%. Insgesamt wurden 2007 fast 132 Mill. t Güter auf niederländischen Schiffen transportiert, etwas über 1 Mill. t Güter mehr als 2006, was einer im Vergleich zur Gesamtbeförderung unterdurchschnittlichen Zunahme um nur 0,9% entspricht.

Auch im vergangenen Jahr war die Flagge von Belgien die zweitwichtigste ausländische Flagge auf deutschen Binnenwasserstraßen. Auf Schiffen dieser Flagge wurden 2007 knapp 18,3 Mill. t Güter befördert. Der Anteil der belgischen Flagge am Gesamtverkehr in der Binnenschifffahrt stieg von 7 % im Jahr 2006 auf 7,3 % im Jahr 2007.

Unterschiedlich besetzt waren 2006 und 2007 die Plätze 3 und 4 bei den wichtigsten ausländischen Flaggen. Aufgrund eines starken Wachstums von über 14 % konnte sich Polen im Jahr 2007 vor die Schweiz (– 3,7 %) schieben und mit dem dritten Rang wieder die Position einnehmen, die es auch 2005 schon belegt hatte. Schweizerische sowie luxemburgische Schiffe waren die einzigen, die von 2006 auf 2007 weniger Ladung auf dem deutschen Binnenwasserstraßennetz befördert haben.

## Ausblick auf das Jahr 2008

Für das Jahr 2008 lagen bei Redaktionsschluss Ergebnisse von Januar bis April vor, zum Teil aber nur auf Basis von Schätzungen. In den ersten vier Monaten des laufenden Jahres ist mit einer Zuwachsrate von knapp 3 % eine positive Entwicklung der Binnenschifffahrt festzustellen. Da sich die Entwicklungen in den einzelnen Monaten (gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat) sehr unterschiedlich gestalten (April: + 7,1 %, März: – 1,2 %), ist eine Prognose über den Jahresverlauf sehr schwierig. Unter der Annahme einer weiterhin guten wirtschaftlichen Entwicklung mit nur leichten Abschwächungstendenzen ist zu erwarten, dass sich die Binnenschifffahrt – ähnlich wie die anderen Verkehrsträger – im laufenden Jahr weiter positiv entwickeln wird und einen vergleichbaren oder nur geringfügig niedrigeren Zuwachs erzielt wie 2007. [uu](#)

## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2008

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Walter Radermacher  
Präsident des Statistischen Bundesamtes  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Brigitte Reimann,  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 2086
- E-Mail: [wirtschaft-und-statistik@destatis.de](mailto:wirtschaft-und-statistik@destatis.de)

Vertriebspartner: SFG Servicecenter Fachverlage  
Part of the Elsevier Group  
Postfach 43 43  
72774 Reutlingen  
Telefon: +49 (0) 70 71/93 53 50  
Telefax: +49 (0) 70 71/93 53 35  
E-Mail: [destatis@s-f-g.com](mailto:destatis@s-f-g.com)

Erscheinungsfolge: monatlich



Allgemeine Informationen über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie:

- im Internet: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

oder bei unserem Informationsservice  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05
- Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30
- [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)