

Binnenschifffahrt 2010 in den Ländern Berlin und Brandenburg

Die Binnenschifffahrt in den Ländern Berlin und Brandenburg als kostengünstigen, Umwelt verträglichen, im Energieverbrauch sparsamen sowie sicheren Verkehrsträger zu nutzen, ist seit Jahren ein hervorragendes Bemühen der Verkehrspolitik der Länder, um den auf den Straßen rasant wachsenden Güterverkehr auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Die geografischen Voraussetzungen dazu sind mit den schiffbaren Wasserstraßen der Flüsse Havel, Spree, Oder und Elbe sowie der mit ihnen verbundenen Kanäle gegeben. Die Erfassung der in den Berliner und Brandenburger Häfen und an sonstigen Lade- und Löschplätzen ankommenden und abgehenden Schiffe sowie die von ihnen ein- und / oder ausgeladenen Güter sind Aufgaben der amtlichen Binnenschifffahrtsstatistik.

Vorbemerkung

In der Binnenschifffahrtsstatistik wird zwischen Güterumschlag und Güterbeförderung unterschieden. Bei der Darstellung des Güterumschlags wird der Güterempfang (Löschung) und -versand (Ladung) in jedem deutschen Hafen zugrunde gelegt. Somit wird die transportierte Gütermenge bei Verkehren innerhalb eines Bundeslandes zweimal erfasst – zum einen im Einlade-, zum anderen im Ausladehafen –, wogegen Binnenschifffahrtsverkehre, die durch Deutschland hindurch zwischen zwei ausländischen Häfen stattfinden, unberücksichtigt bleiben.

In der Güterbeförderung wird bei Verkehren innerhalb eines Bundeslandes jedes Gut nur einmal gezählt, Durchgangsverkehre dagegen mit einbezogen.

Statistische Auswertungen werden deshalb je nach Aussageziel für Umschlag oder Beförderung vorgenommen.

Berlin

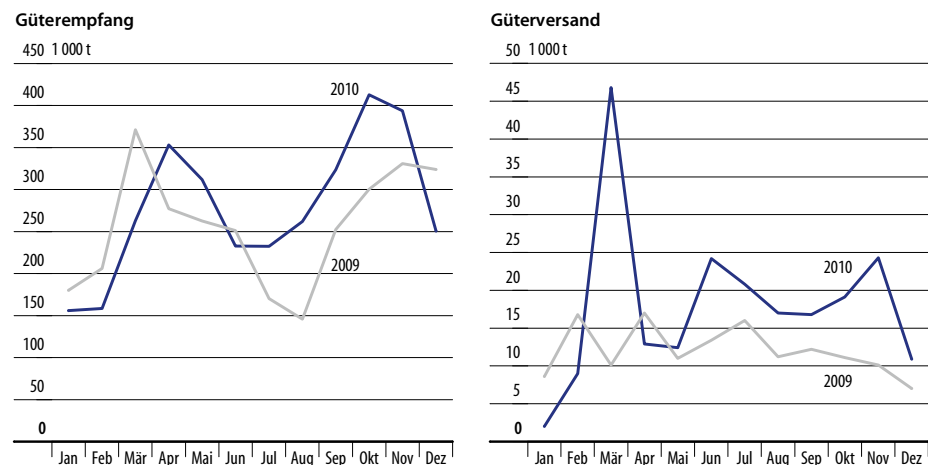
Güterumschlag

Im Jahr 2010 wurden in den Häfen und Umschlagstellen des Landes Berlin insgesamt 3,6 Mill. Tonnen Güter umgeschlagen, eine Steigerung gegenüber dem Jahr 2009 um 10,8 %. Erhebliche Schwankungen in den Jahren sind bedingt durch Witterungseinflüsse sowie notwendige Ausbau- und Baumaßnahmen an den Wasserstraßen und in den Häfen. 2001 erlebte die Binnenschifffahrt in Berlin einen Einbruch, von dem sie sich bisher nicht erholt hat. Im Jahr 2004 fand der geringste Güterumschlag innerhalb der letzten 10 Jahre statt. Er betrug 2,8 Mill. Tonnen und damit nur noch 69,9 % des Güterumschlages des Jahres 2001. Seitdem erfolgt eine leichte Steigerung auf niedrigem Niveau, sodass der Güterumschlag des Jahres 2010 bei 87,9 % des Jahres 2001 lag. Der größte Güterumschlag seit 2002 mit 3,7 Mill. Tonnen wurde im Jahr 2008 realisiert, das waren 92,3 % des Güterumschlages von 2001.

Mit 431,8 Tsd. Tonnen erreichte im Jahr 2010 die beförderte Gütermenge im Monat Oktober ihr höchstes Monatsergebnis. Die vom Eisgang und zugefrorener Flüsse und Kanäle geprägten Monate Januar und Februar wiesen mit einer Gütermenge von 157,8 bzw. 167,4 Tsd. Tonnen so niedrige Werte auf wie kein anderer Monat des Jahres (Abbildung 1).

Jahr	Ins- gesamt	Emp- fang	Ver- sand
1 000 t			
2001 ...	4 054	3 844	210
2002 ...	3 148	2 929	219
2003 ...	2 929	2 826	103
2004 ...	2 833	2 707	126
2005 ...	3 490	3 276	214
2006 ...	3 654	3 413	241
2007 ...	3 681	3 411	269
2008 ...	3 742	3 457	285
2009 ...	3 217	3 073	145
2010 ...	3 565	3 349	216

Abb. 1 Güterumschlag in den Binnenhäfen Berlins 2009 und 2010 nach Monaten



Der Hafen Rummelsburg ist seit Jahren mit seinem hohen Umschlagsvolumen der bedeutendste Hafen in Berlin. Sein Anteil am gesamten Güterumschlag 2010 betrug 47,9 %. Die Gutarten feste mineralische Brennstoffe und Steine und Erden beim Empfang werden am häufigsten über die Kaikante umgeschlagen.

Containerumschlag

Der im Berliner Westhafen durchgeführte Containerumschlag konnte im Jahr 2010 bei den 20-Fuß Containern um 21,7 % und bei den 40-Fuß Containern um 5,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert werden.

Güterbeförderung

Im grenzüberschreitenden EU-Verkehr im Jahr 2010 wurden 25,3 % der Gesamtbeförderung bzw. 874 Tsd. Tonnen Güter bewegt. 98,6 % davon kamen aus dem Ausland nach Berlin, nur 1,4 % der Güter wurden in das Ausland versandt. Gegenüber dem Vorjahr stieg der grenzüberschreitende Verkehr um 6,3 % bzw. 51 Tsd. Tonnen.

Von den 2,6 Mill. Tonnen umgeschlagener Güter innerhalb Deutschlands wurden in 2010 knapp 5 % der Gütermenge zwischen den Häfen und Umschlagstellen innerhalb Berlins befördert. Die anderen 95 % bewegten die Binnenschiffer 2010 zwischen Berlin und den anderen Bundesländern. Der Güterverkehr mit Brandenburg hatte auch 2010 die größte Bedeutung für die Berliner Schifffahrt, allein 1,7 Mill. Tonnen Güter wurden von und nach Brandenburg transportiert. Das war ein Anteil an der gesamten Güterbeförderung innerhalb Deutschlands von 67,5 %. Die Schiffswege dienten außerdem der Güterbeförderung mit den Bundesländern Hamburg von 13,0 %, Sachsen-Anhalt von 11,8 % und Niedersachsen von 5,8 %. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Bundesländer.

Transportierte Güter

91,0 % der gesamten Güterbeförderung konzentrierten sich 2010 hauptsächlich auf die zwei Güterabteilungen feste mineralische Brennstoffe mit 71,5 % sowie Steine und Erden mit 19,5 %.

Die Güterbeförderung der festen mineralischen Brennstoffe betrug 2010 insgesamt 2,47 Mill. Tonnen. Am Vorjahr gemessen stieg sie damit um 11,7 % bzw. 258 Tsd. Tonnen. Überwiegend wurden Braunkohle, Braunkohlebriketts und Torf sowie Steinkohle und Steinkohlebriketts in Berliner Häfen empfangen.

Steine und Erden wurden 2010 in der gleichen Größenordnung wie 2009 (674 Tsd. Tonnen) auf dem Schiffsweg nach Berlin befördert. Hauptsächlich wurden Sand, Kies, Schlacken, Zement und Kalk verschifft (Abbildung 2).

Schiffsankünfte und -abgänge

Unter den 5424 gezählten beladenen Schiffen mit und ohne Antrieb fuhren 64,1 % unter deutscher Flagge und 34,7 % unter polnischer Flagge. 1,2 % der Schiffe hatten eine andere Flagge gehisst.

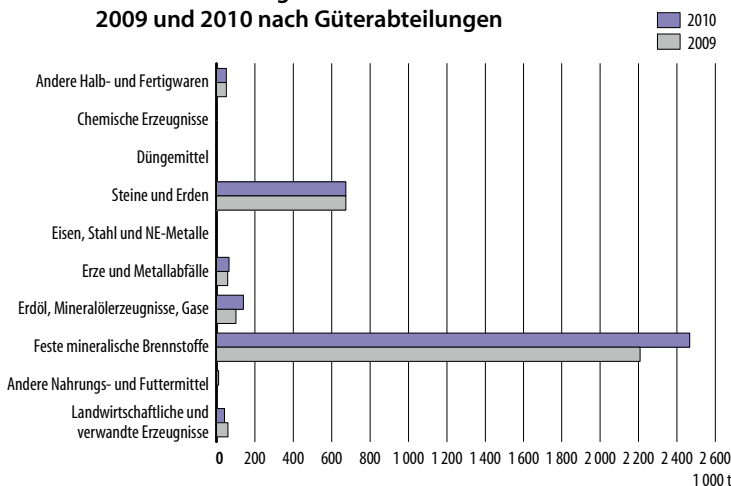
Land Brandenburg

Güterumschlag

Im Jahr 2010 wurden in den Häfen und Umschlagstellen des Landes Brandenburg insgesamt 4,0 Mill. Tonnen Güter umgeschlagen, das war eine Steigerung gegenüber 2009 um 3,4 %. Witterungseinflüsse sowie notwendige Ausbau- und Baumaßnahmen an den Wasserstraßen und in den Häfen erklären die Schwankungen in den Jahren. Im Jahr 2003 fand der geringste Güterumschlag innerhalb der letzten 10 Jahre statt. Er betrug mit 3,7 Mill. Tonnen nur 75,0 % des Güterumschlages des Jahres 2001. Seitdem erfolgt eine leichte Steigerung auf niedrigem Niveau, sodass der Güterumschlag des Jahres 2010 bei 82,4 % des Jahres 2001 lag. Der größte Güterumschlag im Betrachtungszeitraum mit 4,6 Mill. Tonnen wurde im Jahr 2007 realisiert und betrug 94,5 % des Güterumschlages von 2001 (Tabelle 1).

Mit 489,0 Tsd. Tonnen erreichte im Jahr 2010 die beförderte Gütermenge im Monat November ihr höchstes Monatsergebnis. Die vom Eisgang und zugefrorener Flüsse und Kanäle geprägten Monate Januar und Februar wiesen mit einer Gütermenge von 175,5 bzw. 173,6 Tsd. Tonnen so niedrige Werte auf wie in keinem anderen Monat des Jahres (Abbildung 3).

Abb. 2 Güterbeförderung in den Binnenhäfen Berlins 2009 und 2010 nach Güterabteilungen



Tab. 1 Güterumschlag in den Binnenhäfen bzw. den öffentlichen Häfen Brandenburgs 2001 bis 2010

Jahr	Binnenhäfen					
	insgesamt	davon		darunter öffentliche Häfen		
		Empfang	Versand	insgesamt	Empfang	Versand
1 000 t						
2001 ...	4 895	1 973	2 922	2 913	613	2 300
2002 ...	4 423	2 144	2 278	2 355	643	1 713
2003 ...	3 669	1 522	2 147	2 172	426	1 747
2004 ...	4 052	1 514	2 538	2 352	395	1 957
2005 ...	4 400	1 496	2 903	2 616	540	2 076
2006 ...	4 033	1 566	2 467	2 349	510	1 839
2007 ...	4 627	1 730	2 896	2 752	607	2 145
2008 ...	3 968	1 303	2 666	2 573	501	2 072
2009 ...	3 902	1 042	2 861	2 539	499	2 040
2010 ...	4 035	947	3 088	2 608	424	2 184

Abb. 3 Güterumschlag in den Binnenhäfen Brandenburgs 2009 und 2010 nach Monaten

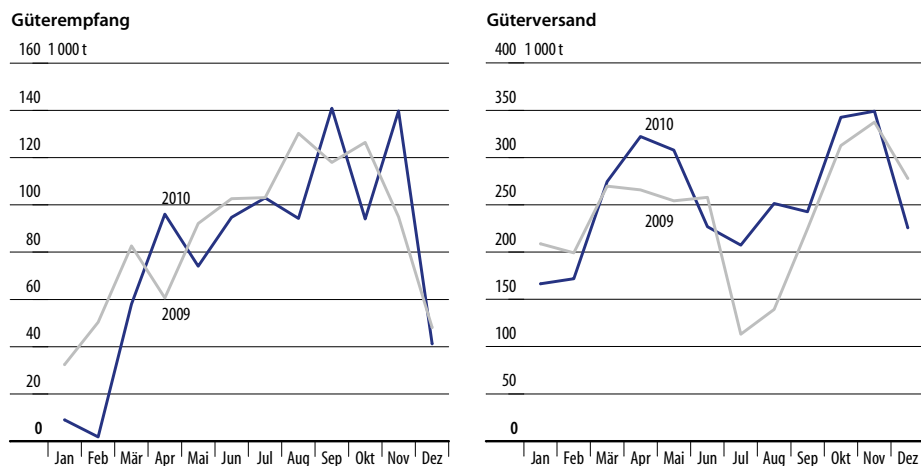
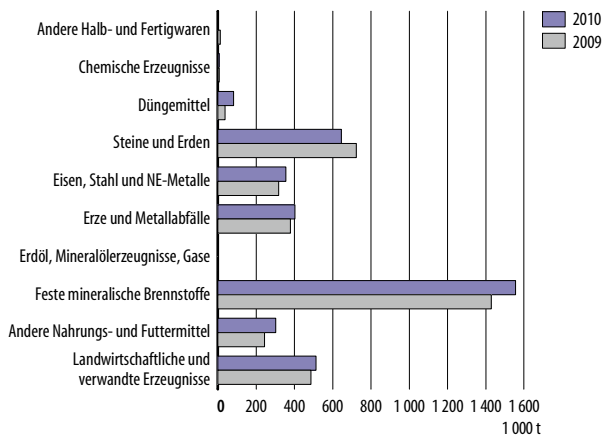


Abb. 4 Güterbeförderung in den Binnenhäfen Brandenburgs 2009 und 2010 nach Güterabteilungen



80,6 % der gesamten Güterbeförderung konzentrierte sich 2010 hauptsächlich auf die vier Güterabteilungen feste mineralische Brennstoffe mit 40,2 %, Steine und Erden mit 16,7 %, landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse mit 13,3 % und Erze und Metallabfälle mit 10,4 %.

Die Güterbeförderung der festen mineralischen Brennstoffe betrug 2010 insgesamt 1,55 Mill. Tonnen. Am Vorjahr gemessen stieg sie damit um 8,8 % bzw. 126 Tsd. Tonnen. Überwiegend wurden Braunkohle, Braunkohlebriketts und Torf aus Brandenburger Häfen zu anderen deutschen Häfen versandt.

Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse wurden 2010 zu 5,6 % bzw. 27 Tsd. Tonnen mehr über die Wasserstraßen befördert. Hauptsächlich wurde Getreide transportiert.

Die Güterbeförderung von Erzen und Metallabfällen konnte ebenfalls eine Steigerung verzeichnen. Sie stieg 2010 um 6,4 % bzw. 24 Tsd. Tonnen. Diese Entwicklung wurde hauptsächlich bestimmt durch den Empfang und den Versand von Eisen- und Stahlabfällen sowie -schrott.

Steine und Erden wurden 2010 zu 10,8 % bzw. 78 Tsd. Tonnen weniger auf dem Schiffswege befördert als im Vorjahr. Hauptsächlich wurden Sand, Kies, Schlacken, Zement und Kalk verschifft.

Der Hafen Königs Wusterhausen ist seit Jahren mit seinem hohen Umschlagsvolumen der bedeutendste Hafen des Landes. Sein Anteil am gesamten Güterumschlag 2010 betrug 45,2 %. Die Gutararten feste mineralische Brennstoffe beim Versand und Steine und Erden beim Empfang und Versand werden am häufigsten über die Kaikante umgeschlagen (Abbildung 4).

Schiffsankünfte und -abgänge

Unter den 6514 gezählten beladenen Schiffen mit und ohne Antrieb fuhren 69,6 % unter deutscher Flagge und 27,5 % unter polnischer Flagge. 2,9 % der Schiffe hatten eine andere Flagge gehisst.

Güterbeförderung

Im grenzüberschreitenden EU-Verkehr im Jahr 2010 wurden 15,1 % der Gesamtbeförderung bzw. 582 Tsd. Tonnen Güter bewegt. 69,4 % davon wurden in das Ausland versandt und 30,6 % dieser Güter kamen aus dem Ausland. Gegenüber dem Vorjahr stieg der grenzüberschreitende Verkehr um 15,5 % bzw. 77 Tsd. Tonnen.

Von den 3,0 Mill. Tonnen umgeschlagener Güter innerhalb Deutschlands wurden in 2010 knapp 10 % der Gütermenge zwischen den Häfen und Umschlagstellen innerhalb Brandenburgs befördert. Die anderen 90 % bewegten die Binnenschiffer zwischen Brandenburg und den anderen Bundesländern. Der Güterverkehr mit Berlin hatte auch 2010 die größte Bedeutung für die brandenburgische Schifffahrt, allein 1,9 Mill. Tonnen Güter wurden von und nach Berlin transportiert. Das war ein Anteil an der gesamten Güterbeförderung innerhalb Deutschlands von 62,7 %. Die Schiffswege dienten außerdem der Güterbeförderung mit den Bundesländern Nordrhein-Westfalen von 13,4 %, Niedersachsen von 11,1 % und Hamburg von 3,8 %. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Bundesländer.