

Opfermann, Rainer

Article

Personenbeförderung und Unfälle auf Binnenwasserstraßen

WISTA – Wirtschaft und Statistik

Provided in Cooperation with:

Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden

Suggested Citation: Opfermann, Rainer (2020) : Personenbeförderung und Unfälle auf Binnenwasserstraßen, WISTA – Wirtschaft und Statistik, ISSN 1619-2907, Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden, Vol. 72, Iss. 6, pp. 82-94

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/228505>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Rainer Opfermann

ist Diplom-Verwaltungswirt und Leiter des Referats „Güterverkehr, Luftverkehr“ des Statistischen Bundesamtes. Zu seinem Arbeitsgebiet gehören die Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt und die Seeverkehrsstatistik.

PERSONENBEFÖRDERUNG UND UNFÄLLE AUF BINNENWASSERSTRASSEN

Rainer Opfermann

↘ **Schlüsselwörter:** Binnenschifffahrt – Fahrgastschifffahrt – Binnenwasserstraße – Schiffsunfälle – Verkehrsstatistik

ZUSAMMENFASSUNG

Auf europäischer Ebene gibt es einen Informationsbedarf über den Personenverkehr sowie über Schiffsunfälle auf Binnenwasserstraßen, zu dem derzeit keine Daten der deutschen amtlichen Statistik vorliegen. Wie und mit welchem Aufwand solche Informationen gewonnen werden können, hat das Statistische Bundesamt in einer von der Europäischen Kommission finanziell geförderten Pilotstudie untersucht. Der Beitrag beschreibt Methodik und Durchführung dieser Pilotstudie; ihre Ergebnisse fließen in einen Bericht der Europäischen Kommission zu einer möglichen Anpassung der EU-Verordnung über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen ein.

↘ **Keywords:** inland waterways transport – inland waterway passenger transport – inland waterway – ship accidents – transport statistics

ABSTRACT

At European level, there is a need for information on passenger transport and ship accidents on inland waterways. Information of this kind is currently not available from German official statistics. The Federal Statistical Office has conducted a pilot study, with funds from the European Commission, to investigate how such information can be obtained and what effort will be required. This article describes the methodology and implementation of the pilot study. Its results will be incorporated into a report of the European Commission concerning possible amendments to the EU Regulation on statistics of goods transport by inland waterways.

1

Einleitung

Die EU-Verordnung von 2018 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen legt die Notwendigkeit von Pilotstudien über die Verfügbarkeit statistischer Daten über den Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen (einschließlich des grenzüberschreitenden Verkehrs) fest. Sie verpflichtet die Kommission, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten die Entwicklung von entsprechenden Statistiken zu untersuchen. Von Interesse sind dabei europäische und nationale Daten zur Anzahl der Passagiere nach Marktsegmenten (Schiffstypen) sowie zu den Fahrgastkilometern. Da für alle anderen Verkehrsmittel europaweit Statistiken über Unfälle vorliegen und lediglich der Verkehrsträger „Binnenschiff“ fehlt, soll auch diese Datenlücke auf europäischer Ebene geschlossen werden.

In der deutschen amtlichen Statistik liegen derzeit für den Verkehrsträger „Binnenschiff“ weder Angaben zu dessen Bedeutung für den Personenverkehr noch zu den Unfällen vor. Wie und mit welchem Aufwand solche Informationen gewonnen werden können, hat das Statistische Bundesamt in einer von der Europäischen Kommission finanziell geförderten Pilotstudie untersucht. Die Pilotstudie umfasst dabei zwei Module:

- › Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen
- › Unfälle auf Binnenwasserstraßen

Eurostat, das Statistische Amt der Europäischen Union (EU), hat zusammen mit sieben EU-Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, sowie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission eine Methodik für die vorgenannten Untersuchungsgegenstände entwickelt. Diese diente als Grundlage für die Pilotstudie und ist Thema des zweiten Kapitels.

Der vorliegende Aufsatz stellt Vorgehen und Ergebnisse der Pilotstudie vor. Nicht näher eingegangen wird auf das vorhandene statistische Datenangebot für die Unternehmen des Wirtschaftszweigs „Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt“. Hierzu sei allgemein auf die umfangreichen Informationen zur Produktion, Wertschöpfung, zum Anlagevermögen und zur Wettbewerbsfähigkeit verwiesen, die über die [Homepage](#)

[des Statistischen Bundesamtes](#) sowie die [Datenbank GENESIS-Online](#) zugänglich sind.

Kapitel 3 beschreibt die Durchführung der Pilotstudie im Einzelnen, Kapitel 4 befasst sich mit den voraussichtlichen Kosten einer Erhebung zur Personenbeförderung und zu Unfällen auf Binnenwasserstraßen. Der Beitrag schließt mit einem Fazit und Ausblick.

2

Methodische Grundlagen der Pilotstudie

Eurostat und die EU-Mitgliedstaaten haben in der EU-Task-Force Inland Waterways gemeinsam eine Methodik zur statistischen Erfassung des Personenverkehrs sowie der Unfälle auf Binnenwasserstraßen entwickelt. Mitgearbeitet haben neben Eurostat und dem Statistischen Bundesamt auch Frankreich, Kroatien, die Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien sowie die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission. Auf Basis dieser Methodik haben dann Deutschland sowie sechs weitere Mitgliedstaaten, von der Kommission unterstützt, Pilotstudien in den Jahren 2019/2020 durchgeführt.

Bei den methodischen Arbeiten stellte sich heraus, dass 15 Mitgliedstaaten bereits heute in unterschiedlichem Umfang Daten zur Passagierschifffahrt auf Binnenwasserstraßen ermitteln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Binnenschifffahrt nur in 22 EU-Mitgliedstaaten stattfindet. Ein Teil der Mitgliedstaaten mit Binnenschifffahrt erfasst bereits Unfälle auf Binnenwasserstraßen. So ermitteln 13 Mitgliedstaaten die Zahl der Unfälle, nicht alle aber beispielsweise die damit verbundenen Personenschäden. Auch die Ansätze zur Gewinnung der Daten unterscheiden sich.

Die Task-Force hat außerdem den bis dato nur allgemein formulierten Informationsbedarf in sogenannten Datenanforderungen (Tabellen) konkretisiert. Für jedes Merkmal und für jede Gliederungsebene hat sie Definitionen erarbeitet.

2.1 Datenbedarf zur Passagierschifffahrt auf Binnenwasserstraßen

Der Datenbedarf wurde in vier Tabellen näher benannt:

- › Tabelle A1: Anzahl der beförderten Fahrgäste nach Einschiffungsland, Ausschiffungsland, Beförderungsart und Schiffstyp
- › Tabelle A2: Flusskreuzfahrten – Anzahl der Passagiere, Passagierkilometer und Anzahl der Fahrten nach Einschiffungsregion, Ausschiffungsregion, Nationalität des Schiffs und Art der Kreuzfahrt
- › Tabelle B1: Anzahl der gefahrenen Personenkilometer je Schiffstyp (ohne Flusskreuzfahrtschiffe)
- › Tabelle C1: Anzahl der in einem Land registrierten Schiffe (unabhängig davon, ob sie auf nationalen Binnenwasserstraßen fahren oder nicht) nach Schiffstyp, Schiffskapazität und Schiffsalter

Das europäisch abgestimmte Methodendokument definiert und erläutert umfassend Merkmale und Gliederungen. [↗ Übersicht 1](#) enthält die Festlegungen zu ausgewählten Begriffen. Die sachliche und regionale Aufgliederung der Tabellen kann den in Kapitel 3 dargestellten Spezifikationen entnommen werden.

2.2 Datenbedarf zu Unfällen auf Binnenwasserstraßen

Der Datenbedarf wurde in drei Tabellen konkretisiert:

- › Tabelle D1: Anzahl der Unfälle nach Schweregrad, Unfallart und beteiligten Schiffen
- › Tabelle D2: Anzahl der Unfälle nach Schweregrad, Unfallursache und Beteiligung von Gefahrgütern

Übersicht 1

Definition ausgewählter Begriffe zur Passagierschifffahrt auf Binnenwasserstraßen

Anzahl der Fahrgäste:	Als Fahrgast zählt jede Person, die eine „Reise“ an Bord eines Fahrgastschiffs unternimmt. Servicepersonal an Bord der Schiffe zählt nicht dazu.
Fahrgastkilometer:	Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts auf Binnenwasserstraßen über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu erfassen ist die tatsächlich vom Fahrgast zurückgelegte Entfernung.
Einstiegsland/-region:	Benennt das Einstiegsland des Fahrgasts nach NUTS 0 oder die Hafenregion nach NUTS 2.
Ausstiegsland/-region:	Benennt das Ausstiegsland des Fahrgasts nach NUTS 0 oder die Hafenregion nach NUTS 2.
Fahrgastbinnenschiff:	Schiff, das speziell für die Beförderung von mehr als 12 zahlenden Fahrgästen auf Binnenwasserstraßen konzipiert ist.
Nationalität des Schiffes:	Angegeben wird das Land (Staat), in dem das Schiff registriert ist.
Schiffskapazität:	Die Schiffskapazität beschreibt, wie viele Fahrgäste ein Schiff maximal aufnehmen kann.

- › Tabelle D3: Anzahl der Personen nach Schwere der Verletzung (getötet oder verletzt) und Personengruppen (Passagier, Besatzungsmitglied)

Den Merkmalen „Schwerer Unfall“ und „Gefahrgüter“ liegen folgende Definitionen zugrunde:

- › Schwerer Unfall: Verlust von Menschenleben, Schiffsverlust, schwere Umweltverschmutzung, erhebliche Infrastrukturschäden
- › Gefahrgüter: Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung durch die EU-Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland geregelt ist. Die Gefahrgutklassen sind die in den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter definierten Klassen.

Die Definitionen und Abgrenzungen dieses Projektteils stützen sich auf die bei der Untersuchung von Seeunfällen (Unfällen) verwendeten Definitionen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA, 2017).

3

Durchführung der Pilotstudie

3.1 Recherche bereits vorhandener Datenquellen

Grundsätzlich können die benötigten Informationen bei den beteiligten Wirtschaftseinheiten selbst durch Primärerhebungen erfasst werden. Belastungsärmer und auch aus Wirtschaftlichkeitsgründen vorzuziehen ist jedoch, bestehende Datenquellen, beispielsweise

Verwaltungsdaten, zu nutzen, in denen die gewünschten Informationen bereits vorliegen. Die Daten müssen jedoch den relevanten Qualitätsanforderungen der amtlichen Statistik (Relevanz, Genauigkeit, Aktualität, Pünktlichkeit, Vergleichbarkeit, Kohärenz) genügen.

Zusammen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung konnten einige Datenquellen identifiziert werden, in denen die benötigten Informationen bereits heute beziehungsweise in der näheren Zukunft vorliegen. Das gilt insbesondere für die Datenanforderung C1 (siehe Abschnitt 2.1) sowie die Datenanforderungen im Modul „Unfälle auf Binnenwasserstraßen“ (siehe Abschnitt 2.2; Näheres dazu folgt in den Abschnitten 3.3 und 3.4).

Ansonsten wurden keine Datenquellen identifiziert, die die benötigten Daten in ausreichender Qualität enthalten. Die Informationen wären also zu erfragen.

3.2 Unternehmensbefragung zur Verfügbarkeit von Angaben

Unternehmen, die Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt betreiben, wurden dazu befragt, ob die gewünschten Daten bei ihnen verfügbar sind und mit welchem Aufwand sie zu ermitteln wären. Um das Rechercheergebnis abzusichern und um in einem potenziellen Echtbetrieb einer Doppelbelastung der Unternehmen begegnen zu können, wurde zusätzlich erfragt, ob die Informationen bereits an andere Stellen zu melden sind. Die Teilnahme der Unternehmen an der Erhebung nach § 7 Absatz 2 Bundesstatistikgesetz war freiwillig.¹

Es fehlte somit die Möglichkeit, die Unternehmen zu einer Auskunft zu verpflichten und damit die Vollständigkeit der Antworten und die Qualität der Ergebnisse sicherzustellen. Das war ein wichtiger Grund dafür, keine quantitativen Informationen zu erheben, sondern die Unternehmen ausschließlich zur Verfügbarkeit der gewünschten Daten und zu den Kosten für die Zusammenstellung der Daten zu befragen. Dieses Vorgehen begrenzte zudem die mit der Erhebung verbundene Belastung der Unternehmen. Dahinter steht auch die Erfahrung, dass zwischen dem Aufwand für die Antwort-

ten und der Teilnahmebereitschaft an einer freiwilligen Erhebung ein enger Zusammenhang besteht.

Das Statistische Bundesamt hat für die Befragung einen Onlinefragebogen entwickelt, den alle Unternehmen verwenden konnten, unabhängig davon, in welchen Marktsegmenten sie tätig sind. Filterfragen verbesserten die Übersichtlichkeit des Fragebogens für die heterogene Gesamtheit der angeschriebenen Unternehmen, der aufwendige Einsatz mehrerer spezifischer Fragebogen konnte somit vermieden werden.

Berichtskreisaufbau

Es gibt kein Register, das alle Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen betreibenden Unternehmen enthält und identifiziert. Der Berichtskreisaufbau für die Pilotstudie erfolgte daher mehrstufig. Zunächst wurden alle aktiven Unternehmen des Berichtsjahrs 2018 aus dem statistischen Unternehmensregister² ausgewählt, die schwerpunktmäßig dem Wirtschaftszweig 50.30 „Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt“³ zugeordnet sind. Der Berichtskreis wurde um Unternehmen ergänzt, die selbst nicht diesem Wirtschaftszweig zuzurechnen sind, die aber eine zugehörige örtliche Einheit (Betrieb) mit der entsprechenden Zuordnung zum Wirtschaftszweig 50.30 ausweisen. Im Zuge der Durchführung der Pilotstudie wurden zudem noch einige bedeutende Charterer⁴ einbezogen, die Flusskreuzfahrten anbieten.

Damit fehlten insbesondere ausländische Unternehmen, die Personenschifffahrt auf deutschen Binnenwasserstraßen betreiben. Sie sind im deutschen statistischen Unternehmensregister nicht enthalten.

Daten gewinnen und Response

Alle so ausgewählten Unternehmen erhielten Schreiben, die die Ziele der Pilotstudie erläuterten und in denen um Teilnahme gebeten wurde sowie die Zugangsdaten zum Online-Fragebogen aufgeführt waren. Von den insgesamt 573 angeschriebenen Unternehmen haben 157

1 § 7 Absatz 2 Bundesstatistikgesetz: „Zur Klärung wissenschaftlich-methodischer Fragestellungen auf dem Gebiet der Statistik dürfen Bundesstatistiken ohne Auskunftspflicht durchgeführt werden.“

2 Das statistische Unternehmensregister führt unter anderem Informationen zu Unternehmen und deren örtlichen Einheiten. Neben Identifizierungsmerkmalen enthält es auch die Zuordnung der statistischen Einheiten zu einem Wirtschaftszweig der WZ 2008, und zwar nach der Haupttätigkeit.

3 Wirtschaftszweig der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008; Statistisches Bundesamt, 2008).

4 Das sind Unternehmen, die ein Schiff vom Eigentümer ausleihen.

den elektronischen Fragebogen ausgefüllt. Für Erhebungen ohne Auskunftspflicht ist die damit erzielte Rücklaufquote von 27,4 % ein guter Wert. Wie bei freiwilligen Befragungen üblich, ist eine tendenziell höhere Antwortbereitschaft bei den größeren Unternehmen zu verzeichnen. Während von den Kleinstunternehmen (unter zehn Beschäftigte) rund ein Viertel den Erhebungsbogen ausgefüllt hat, war es von den Großunternehmen (250 und mehr Beschäftigte) über die Hälfte.

Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Die in den Tabellen spezifizierten Datenanforderungen zielen auf eine nach Marktsegmenten (Schiffstypen) und Regionen gegliederte jährliche statistische Darstellung der Fahrgastschiffahrt. Für alle Schiffstypen soll das Merkmal „Anzahl der Fahrgäste“ ermittelt und danach unterschieden werden, ob ein grenzüberschreitender (internationaler) Verkehr stattgefunden hat oder nicht (Tabelle A1). Die Datenanforderung A2 bezieht sich nur auf das Segment der Flusskreuzfahrten. Gewünscht sind hier nähere Informationen zur Ein- und Ausstiegsregion (Regierungsbezirksebene), eine Unterscheidung nach der Art der Kreuzfahrt (Rundfahrt, keine Rundfahrt) und zusätzlich die Merkmale „Zahl der Fahrten“ und „Fahrgastkilometer“. Für die weiteren Schiffstypen (Datenanforderung B1) sollen die Fahrgastkilometer ermittelt werden.

Es folgen einige spezifische Ergebnisse für die einzelnen Datenanforderungen sowie ein generelles Fazit für den mit der Unternehmensbefragung untersuchten Teil der Pilotstudie.

Tabelle A1: Anzahl der beförderten Fahrgäste nach Einschiffungsland, Ausschiffungsland, Beförderungsart und Schiffstyp

Übersicht 2

Für Tabelle A1 formulierte Datenanforderungen

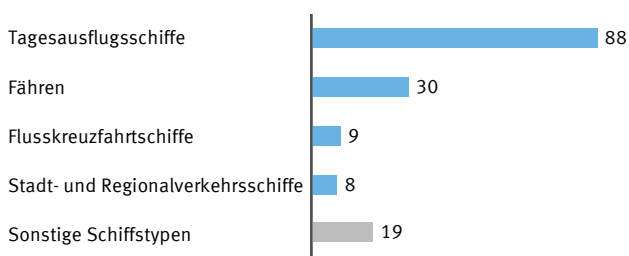
Gliederung/Merkmal	Ausprägung/Einheit
Land der Einschiffung	NUTS 0 oder ISO 3166 ¹
Land der Ausschiffung	NUTS 0 oder ISO 3166
Transportart	1 = national 2 = international
Schiffstyp	1 = Flusskreuzfahrtschiff 2 = Tagesausflugsschiff 3 = Fähre 4 = Stadt- und Regionalverkehrsschiff 5 = Sonstiger Schiffstyp 6 = Unbekannter Schiffstyp
Beförderte Passagiere	Anzahl

¹ Die ISO 3166 ist ein Standard für die Kodierung von geografischen Einheiten, herausgegeben von der Internationalen Organisation für Normung (ISO).

Für die einzelnen Marktsegmente (Schiffstypen) liegen insgesamt 154 Meldungen vor. [➤ Grafik 1](#) Einzelne Unternehmen haben für mehrere Marktsegmente Angaben gemacht.

Grafik 1

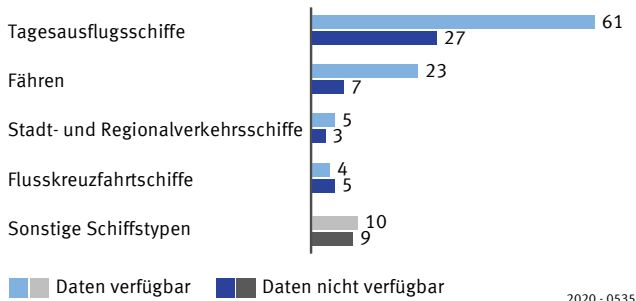
Meldungen nach Marktsegmenten



2020 - 0534

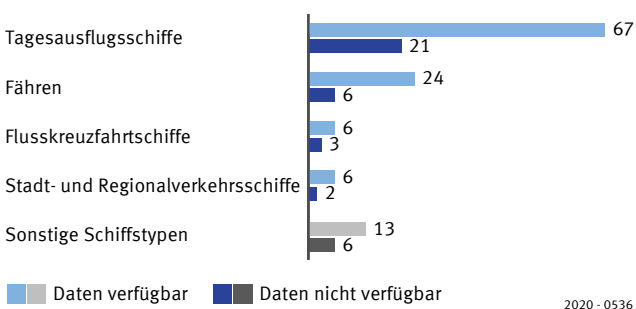
Rund drei Viertel der Unternehmen (116 von 154 Fällen) können Angaben zur Transportart sowie zum Einstiegsland und zum Ausstiegsland machen, etwa 67 % (103 Unternehmen) können Informationen zur Anzahl der Fahrgäste bereitstellen. Angaben zur Anzahl der Fahrgäste und zum Einstiegs- und Ausstiegsland (in Kombination) sind rund 55 % (84) der Unternehmen möglich. Damit sieht sich nur etwas mehr als die Hälfte der Unternehmen in der Lage, die gewünschten Angaben zu liefern. [➤ Grafiken 2 bis 4](#)

Grafik 2
Datenverfügbarkeit zur Anzahl der Fahrgäste nach Marktsegmenten



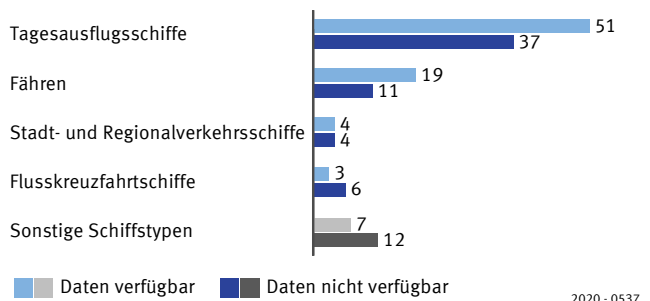
Für den Bereich der Tagesausflugsschiffe und der Fähren liegen 88 beziehungsweise 30 Rückmeldungen vor. Diese Unternehmen sind überwiegend in der Lage, die gewünschten Angaben zu den Dimensionen Transportart und Schiffstyp zu machen. Allerdings gab knapp ein Drittel (Tagesausflugsschiffe) beziehungsweise ein Viertel (Fähren) der Unternehmen an, über keine Informationen zur Zahl der Fahrgäste zu verfügen. Das trifft auch auf die Segmente „Flusskreuzfahrtschiffe“ sowie „Stadt- und Regionalverkehr“ zu, wobei in diesen Segmenten eine geringere Anzahl an Rückmeldungen vorliegt. Trotzdem bleibt festzuhalten, dass 5 von 9 Unternehmen (Flusskreuzfahrtschiffe) beziehungsweise 3 von 8 Unternehmen (Stadt- und Regionalverkehr) sich nicht in der Lage sehen, Passagierzahlen bereitzustellen.

Grafik 3
Datenverfügbarkeit zum Ein- und Ausstiegsland nach Marktsegmenten



Einige Ergebnisse verwundern auf den ersten Blick. So war zu erwarten, dass Binnenfähren, die grundsätzlich einen geregelten Schiffsbetrieb zwischen feststehenden Anlegepunkten bedienen, Angaben zum Einstiegsland, Ausstiegsland und zur Transportart liefern können. Auch die hohe Zahl der Fälle, in denen keine Informationen zur

Grafik 4
Datenverfügbarkeit zur Kombination nach Ein- und Ausstiegsland und der Anzahl der Fahrgäste nach Marktsegmenten



Anzahl der Fahrgäste vorliegen, überraschte zunächst. Das Statistische Bundesamt hat daraufhin bei einigen Unternehmen rückgefragt mit folgenden Ergebnissen:

- › Bei Fähren, Tagesausflugsschiffen und im Regionalverkehr ist das Land (NUTS 0) des Ein-/Ausstiegs grundsätzlich bekannt, da es hier in der Regel feststehende Anlegestellen gibt. Teilweise haben die Unternehmen die Frage missverstanden und auf die Nationalität des einzelnen Fahrgasts bezogen. Nach den Rückfragen ist davon auszugehen, dass Unternehmen dieser Marktsegmente in der Regel Angaben zum Land machen können. Ebenso kann bei Kreuzfahrtschiffen in der Regel das Land des Ein-/Ausstiegs angegeben werden.
- › Die Ermittlung der Fahrgastzahlen stellt die Unternehmen der Fähr- und der Tagesausflugsschiffahrt sowie die des Regionalverkehrs teilweise vor Probleme. So liegen den Unternehmen bei Gruppentickets keine näheren Informationen zu den tatsächlichen Fahrgastzahlen vor, da diese lediglich die maximale Anzahl begrenzen. Passagiere von Fähren nutzen zudem Zeitkarten (zum Beispiel Monatskarten), die für eine bestimmte Dauer zu einer unbestimmten Zahl von Fahrten berechtigen. Eine Schätzung der Fahrgastzahlen wäre den Unternehmen oft möglich (wenn auch teilweise nur grob).
- › Für Kreuzfahrtschiffe liegen nur wenige Rückmeldungen der Unternehmen vor. Von den fünf Unternehmen, die angaben, dass sie die Fahrgastzahl nicht liefern können, wiesen vier darauf hin, dass die Schiffe an Reiseveranstalter (teilweise ausländische Unternehmen) verchartert wurden und die Angaben vermutlich dort vorlägen. Das Phänomen tritt teilweise auch außerhalb des Marktsegments der Flusskreuzfahrt auf.

Tabelle A2: Flusskreuzfahrten – Anzahl der Passagiere, Passagierkilometer und Anzahl der Fahrten nach Einschiffungsregion, Ausschiffungsregion, Nationalität des Schiffes und Art der Kreuzfahrt

Diese Datenanforderung bezieht sich nur auf das Segment der Flusskreuzfahrten. Im Vergleich zur Datenanforderung A1 werden nähere Informationen zur Ein- und Ausstiegsregion verlangt und es wird die Art der Kreuzfahrt unterschieden. Des Weiteren wurde das Merkmal „Zahl der Fahrten“ ergänzt. [↘ Übersicht 3](#)

Übersicht 3

Für Tabelle A2 formulierte Datenanforderungen

Gliederung/Merkmal	Ausprägung/Einheit
Region der Einschiffung	NUTS 0 oder ISO
Region der Ausschiffung	NUTS 0 oder ISO
Flagge des Schiffes	NUTS 0 oder ISO
Art der Kreuzfahrt	1 = Rundreise 2 = keine Rundreise
Beförderte Passagiere	Anzahl
Passagierkilometer	in 1 000
Fahrten	Anzahl

Zur Datenanforderung A2 liegen neun Rückmeldungen von Unternehmen vor, wobei es drei Unternehmen nicht möglich ist, Rundfahrten von sonstigen Kreuzfahrten zu unterscheiden sowie Angaben zur Einstiegs- und zur Ausstiegsregion zu machen. Unterscheidet man nach der Art der Kreuzfahrt, so sind bei Rundreisen drei von sechs Unternehmen nicht in der Lage, die entfernteste Region entweder nach NUTS 2, nach Angabe eines Hafens oder Ortes oder einer sonstigen räumlichen Angabe zu bestimmen. In fünf von neun Fällen verfügen die Kreuzfahrtunternehmen nicht über die notwendigen Informationen zur Zahl der Fahrgäste. Die Informationen zur Anzahl der Fahrten liegen überwiegend (in acht von neun Fällen), die zur Nationalität des Schiffes (Schiffsflagge) vollständig vor.

Bei Rückfragen gaben die Unternehmen an, dass ihnen im Falle der Schiffscharter die gewünschten Informationen nicht vorliegen und verwiesen auf die Charterer.

Das Merkmal Fahrgastkilometer soll nach dem europäischen Konzept nicht unbedingt erhoben, sondern anhand der Informationen zur Region des Ein- beziehungsweise Ausschiffens mithilfe einer Distanzmatrix und den sonstigen Informationen zur Passagierzahl berechnet werden. Dazu wäre aber notwendig, dass die

Unternehmen vollständige Angaben zur Anzahl der Passagiere und der Einschiffungs- beziehungsweise Ausschiffungsregion machen könnten.

Tabelle B1: Anzahl der gefahrenen Personenkilometer pro Schiffstyp (ohne Flusskreuzfahrtschiffe)

Diese Datenanforderung bezieht alle Marktsegmente mit Ausnahme der Flusskreuzfahrten ein. Einzige Variable sind die Fahrgastkilometer. [↘ Übersicht 4](#)

Übersicht 4

Für Tabelle B1 formulierte Datenanforderungen

Gliederung/Merkmal	Ausprägung/Einheit
Schiffstyp	2 = Tagesausflugsschiff 3 = Fähre 4 = Stadt- und Regionalverkehrsschiff 5 = Sonstiger Schiffstyp
Passagierkilometer	in 1 000

Um den Unternehmen die Ermittlung zu erleichtern, wurde auf europäischer Ebene eine Schätzmethode entwickelt. Anhand der Anzahl der Fahrten im Jahr, der durchschnittlichen prozentualen Fahrgastauslastung und der durchschnittlichen Länge je Fahrt sollen die Fahrgastkilometer von den Unternehmen näherungsweise ermittelt werden.

↘ Beispiel:

Angenommen sei: Ein Unternehmen meldet 4 Fahrten je Tag für eine bestimmte Strecke und fährt auf dieser Strecke durchschnittlich 270 Tage je Jahr (4 Fahrten x 270 Tage = 1 080 Fahrten im Jahr).

Die durchschnittliche Fahrgastkapazität je Fahrt beträgt 150 Fahrgäste und der Auslastungsfaktor 70 % (150 Fahrgastkapazität x 70 % = 105 Fahrgäste je Fahrt). Mit diesen Annahmen ergeben sich 113 400 Fahrgäste im Jahr (1 080 Fahrten x 105 Fahrgäste je Fahrt). Beträgt die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung je Fahrt 5 Kilometer, so errechnen sich 567 000 Fahrgastkilometer im Jahr (113 400 Fahrgäste x 5 Kilometer je Route = 567 000 Fahrgastkilometer je Jahr).

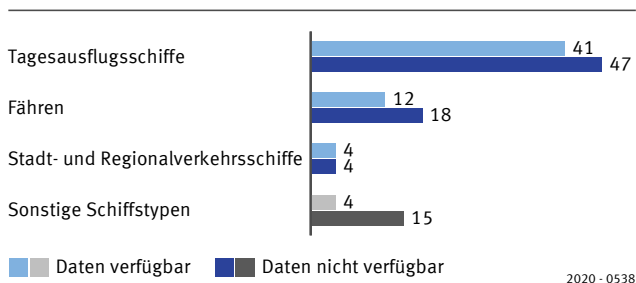
Im Zuge der Pilotstudie wurden die Unternehmen befragt, ob ihnen die notwendigen Informationen zur Berechnung der Fahrgastkilometer vorliegen oder ob sie diese ermitteln können.

Nur gut zwei Fünftel (42 %) der Unternehmen können nach eigenen Angaben die für die Berechnung notwendigen Angaben komplett bereitstellen. Knapp drei Fünf-

tel der Unternehmen (58%) können dies nicht. Besonders hoch ist dieser Anteil im Bereich der sonstigen Schiffstypen (79%). Bei den anderen Marktsegmenten liegen die entsprechenden Anteile zwischen 50 und 60%. Damit ist bei jedem Schiffstyp nicht einmal die Hälfte der Unternehmen in der Lage, die notwendigen Informationen zur Berechnung der Fahrgastkilometer zu liefern. [↪ Grafik 5](#)

Grafik 5

Datenverfügbarkeit zur Berechnung der Fahrgastkilometer nach Marktsegmenten



Auch hier hat das Statistische Bundesamt die Unternehmen kontaktiert und um nähere Erläuterungen gebeten.

- › Rückfragen bei Fähren ergaben, dass die Länge der Strecke grundsätzlich bekannt ist, die für die Anwendung des Schätzmodells notwendigen Informationen zur Anzahl der Fahrten und zum Fahrgastaufkommen aber nicht. Die Unternehmen haben darauf hingewiesen, dass die Anzahl der Fahrten teilweise vom Fahrgastaufkommen abhängt und daher nicht immer bekannt ist. Auch Angaben zur Fahrgastzahl sind nicht immer vorhanden (siehe oben).
- › Bei Tagesausflügen gibt es das Problem, dass die Fahrgäste bei Linienfahrten teilweise die Route unterbrechen und mit dem nächsten Schiff weiterfahren können. Allerdings gibt es hier einen Start- und Zielpunkt, weil das Ticket für eine bestimmte Strecke gekauft wird. Dieser „gekaufte“ Reiseverlauf könnte als Näherungswert erfasst werden.
- › Im Regionalverkehr stellt sich verstärkt das Problem der Monats- und Sammelkarten (siehe oben).
- › Die Gliederung „Sonstige Schiffstypen“ umfasst sehr verschiedene Angebote, beispielsweise auch Charterfahrten mit historischen Schiffen. Für diese Angebote gibt es zum Teil überhaupt keine Aufzeichnungen in der benötigten Form.

Fazit

Für die im Bereich der Passagierschifffahrt interessierenden Merkmale und Dimensionen stehen keine (administrativen) Quellen zur Verfügung, mit denen die notwendigen Angaben gewonnen werden können und somit eine Erhebung verzichtbar würde. Daher wäre eine Befragung der Unternehmen notwendig.

Die Pilotstudie hat gezeigt, dass ein Teil der zu befragenden Unternehmen nicht über alle Informationen in der gewünschten Gliederung verfügt. Die Probleme bei der Bereitstellung der Daten betreffen insbesondere drei Punkte:

1. Im Falle der Schiffscharter stehen den Eignern der Schiffe nicht alle Informationen zur Verfügung.
2. Bei spezifischen Fahrkartenangeboten fehlen Informationen zur Zahl der Fahrgäste, zum Teil auch zu den Routen.
3. Es fehlen Informationen von ausländischen Unternehmen, die Fahrgastschifffahrt im Inland anbieten.

Für diese Probleme sind auf europäischer Ebene Lösungsansätze zu entwickeln. Um den Meldeaufwand insbesondere hinsichtlich der Erfassung der Fahrgastkilometer zu begrenzen und der eingeschränkten Datenverfügbarkeit zu begegnen, käme zum Beispiel ein vereinfachter methodischer Ansatz infrage. Dieser müsste auf die gesamte Schiffsreise abstellen und keine Zu- und Ausstiege von Fahrgästen während der Fahrt berücksichtigen.⁵ Damit einher geht natürlich ein Verlust an detaillierter Information.

Eine weitere Möglichkeit zur Begrenzung von Berichtspflichten ist, kleinere Unternehmen von der Erfassung auszunehmen. Der Pilotstudie lag als untere Erfassungsgrenze eine Schiffskapazität von zwölf Fahrgästen zugrunde. Knapp 4% der in Deutschland registrierten Schiffe haben eine Fahrgastkapazität von 12 bis maximal 20 Fahrgästen, weitere rund 17% eine von 21 bis 50 Fahrgästen. Bei Fähren liegen die entsprechenden Anteile erheblich höher (gut 9 beziehungsweise 37%). Gleiches gilt grundsätzlich für Personenbarkassen. Auch wenn damit keine Aussage zur Größe der dahinterste-

⁵ Der vereinfachte methodische Ansatz geht beispielsweise bei einer Rundreise davon aus, dass alle Passagiere die Standardroute zurücklegen, also die volle Strecke. Er berücksichtigt nicht, dass nicht alle Passagiere die gesamte Strecke zurücklegen, sondern unterwegs beziehungsweise aussteigen.

henden Unternehmen getroffen wird, wäre zu bedenken, diese kleinen Schiffe von der Erhebung zu befreien.

Besonderes Augenmerk ist auf die Erfassung ausländischer Unternehmen zu legen, die im Inland Passagierdienstleistungen anbieten. Für die vollständige Darstellung der inländischen Passagierschifffahrt ist deren Einbeziehung relevant, wirft aber Erhebungsprobleme auf. Sollen die von ausländischen Unternehmen erbrachten Verkehrsleistungen einbezogen werden, sind auf europäischer Ebene Lösungsansätze zu deren Erfassung zu entwickeln.¹⁶

3.3 Datenbedarf zum Schiffsbestand

Hinsichtlich der Datenanforderung zum Schiffsbestand (Anzahl der in einem Land registrierten Schiffe nach Schiffstyp, Schiffskapazität und Schiffsalter; [↘ Übersicht 5](#)) hat das Statistische Bundesamt Kontakt mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes aufgenommen. Diese führt die Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei, die unter anderem technisches Hilfsmittel für die Fortschreibung der deutschen Binnenflotte ist.

Übersicht 5

Datenanforderungen zum Schiffsbestand

Gliederung/Merkmal	Ausprägung/Einheit
Schiffstyp	1 = Flusskreuzfahrtschiff 2 = Tagesausflugsschiff 3 = Fähre 4 = Stadt- und Regionalverkehrsschiff 5 = Sonstiger Schiffstyp
Passagierkapazität	1 = 12 – 20 Passagiere 2 = 21 – 50 Passagiere 3 = 51 – 200 Passagiere 4 = > 200 Passagiere
Schiffsalter	1 = 0 bis 5 Jahre 2 = 6 bis 10 Jahre 3 = 11 bis 20 Jahre 4 = 21 bis 30 Jahre 5 = älter als 30 Jahre 6 = unbekannt
Schiffe	Anzahl

Binnenschiffe, die in Deutschland registriert werden sollen, werden zunächst in Binnenschiffsregister eingetragen, welche von den Amtsgerichten geführt werden.

⁶ Zum Beispiel durch den Aufbau eines europaweiten Registers von Unternehmen, die Personenbeförderung (auch) in anderen Mitgliedstaaten anbieten, und auf das die Mitgliedstaaten bei der Statistikerstellung zugreifen könnten.

Diese Registereinträge sind die Basis für die Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ergänzt weitere Eintragungen, die sie beim Eigentümer des Schiffs erfragt.

Genau geregelt ist, welche Schiffe in den Binnenschiffsregistern zu erfassen sind. So können Personenschiffe eingetragen werden, deren Wasserverdrängung bei größter Eintauchung mindestens fünf Kubikmeter beträgt. Ab einer Wasserverdrängung von zehn Kubikmetern ist die Eintragung verpflichtend. Schiffe im Eigentum der öffentlichen Hand müssen nicht zur Eintragung angemeldet werden.

Die in der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei registrierten Schiffe können inländischen oder ausländischen Eignern gehören. Enthalten sind auch Schiffe, die zwar in Deutschland registriert sind, aber nicht auf deutschen Binnenwasserstraßen fahren. Umgekehrt sind nicht alle auf deutschen Binnenwasserstraßen fahrenden Binnenschiffe enthalten, nämlich dann, wenn sie im Ausland registriert sind. Auf den Nachweis der im Inland verkehrenden Schiffe stellt dieser Teil der Datenanforderungen aber auch nicht ab.

Die Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei ist damit geeignet, den spezifischen Datenbedarf abzudecken, eine Unternehmensbefragung ist nicht notwendig.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wertet die Veränderung des Schiffsbestands der deutschen Binnenflotte regelmäßig statistisch aus und publiziert sie.¹⁷ So hat sich im Fortschreibungszeitraum 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2018 der Schiffsbestand der in der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei erfassten fortschreibungspflichtigen Binnenflotte auf 4 500 Binnenschiffe erhöht. Zum Jahresende 2018 gab es in der Personenschifffahrt 1 005 Fahrgastschiffe, 184 Personenbarkassen und 267 Fähren. Einen Teil des Datenangebots zeigt [↘ Tabelle 1](#).

⁷ www.gdws.wsv.bund.de

Tabelle 1

Schiffsbestand in der Personenschifffahrt am 31. Dezember 2018

	Schiffe je Schiffsgattung				
	zusammen	Flusskreuzfahrt	Tagesausflug	Fähren	Stadt- und Regionalverkehr
Alter des Schiffs					
0 bis 5 Jahre	54	10	29	15	0
6 bis 10 Jahre	61	16	39	6	0
11 bis 20 Jahre	173	18	111	42	2
21 bis 30 Jahre	222	8	156	49	9
älter als 30 Jahre	942	8	607	155	172
Alter unbekannt	4	0	3	0	1
Insgesamt	1 456	60	945	267	184

3.4 Unfälle auf Binnenwasserstraßen

Schiffsunfälle auf Binnenwasserstraßen werden in Deutschland von den Wasserschutzpolizeien der Länder erfasst. Es gibt aber aktuell keine zentrale Datenbank, in der die von den Wasserschutzpolizeien ermittelten Informationen digitalisiert, strukturiert und harmonisiert erfasst wären. Gesetzlich beschlossen ist der Aufbau einer bundesweiten Schiffsunfalldatenbank; sie soll detaillierte und relevante Daten zu den Schiffsunfällen enthalten und nach aktueller Planung bis Ende 2021 fertiggestellt sein.¹⁸ Mit dem Aufbau ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt beauftragt.

Die zentrale Schiffsunfalldatenbank HAVARIS wird nach ihrer Inbetriebnahme die geeignete Quelle zur Erfüllung der in den Tabellen D1 bis D3 formulierten Datenanforderungen sein. ➤ **Übersichten 6 bis 8** Sie wird detaillierte Informationen enthalten über

- › Besatzungsmitglieder, Bordpersonal, Lotsen, Be- und Entlader der an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge,
- › die Position und Fahrtrichtung der an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge,
- › den Unfall (Unfallzeitpunkt, Unfallort, Unfallart, Verkehrssituation, äußere Bedingungen, insbesondere Wetterlage, Unfallursachen, Unfallfolgen) und
- › die an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge.

¹⁸ Rechtsgrundlage ist das Schiffsunfalldatenbankgesetz von 2013.

Übersicht 6

Für Tabelle D1 formulierte Datenanforderungen

Gliederung/Merkmal	Ausprägung/Einheit
Schweregrad des Unfalls	1 = Sehr schwerer Unfall 2 = Schwerer Unfall
Art des Unfalls	1 = Kollision mit einem anderen Wasserfahrzeug 2 = Kollision mit einem festen Objekt 3 = Auf Grund gelaufen 4 = Feuer oder Explosion 5 = Wassereintritt 6 = Gekentert 7 = Sonstiger Unfall 8 = Unbekannt
Beteiligte Schiffe	1 = Frachtschiff 2 = Passagierschiff 3 = Frachtschiffe 4 = Passagierschiffe 5 = Fracht- und Passagierschiffe 6 = Sonstige
Unfälle	Anzahl

Dies ermöglicht, das Unfallgeschehen auf Bundeswasserstraßen vollständig und kohärent darzustellen. Die Bundeswasserstraßen sind abzugrenzen von den Binnenwasserstraßen der Länder, die ebenfalls eine allgemeine, meist aber nachgeordnete Verkehrsfunktion

Übersicht 7

Für Tabelle D2 formulierte Datenanforderungen

Gliederung/Merkmal	Ausprägung/Einheit
Schweregrad des Unfalls	1 = Sehr schwerer Unfall 2 = Schwerer Unfall
Unfallgrund	1 = Menschlicher Fehler 2 = Technisches Problem 3 = Wetter- oder Wasserbedingungen 4 = Sonstiger Grund 5 = Unbekannt
Gefahrgut	1 = Gefahrgut transportiert 2 = Gefahrgut ausgetreten 3 = Unbekannt 4 = Kein Gefahrgut transportiert
Unfälle	Anzahl

Übersicht 8

Für Tabelle D3 formulierte Datenanforderungen

Gliederung/Merkmal	Ausprägung/Einheit
Schweregrad der Verletzung	1 = Personen getötet 2 = Personen verletzt
Personentyp	1 = Passagier 2 = Crew-Mitglied 3 = Sonstige Person 4 = Unbekannt
Personen	Anzahl

erfüllen können. Als Lücke verbleiben damit aus aktueller Sicht Unfälle auf Landeswasserstraßen, weil sie nicht im Anwendungsbereich von HAVARIS enthalten sind.

4

Kosten

In der Pilotstudie hat das Statistische Bundesamt versucht, den Aufwand für die Unternehmen und die Verwaltung (statistisches Amt und datenzuliefernde Verwaltung) grob abzuschätzen. Das geschah für die Abschätzung der Unternehmensbelastung auf Basis von erfragten Informationen zum benötigten Zeitaufwand und zur Qualifikation der Person, die den Erhebungsbogen in einem potenziellen Echtbetrieb ausfüllen würde.

Danach ergäben sich bei einer jährlichen Erhebung für die Unternehmen grob geschätzt Kosten in Höhe von rund 100 000 Euro pro Jahr. Die tatsächlichen Kosten hängen dabei stark von der verwendeten Methodik und der Fähigkeit der Unternehmen ab, die Daten entsprechend zu melden. Die grob geschätzten Kosten stehen damit unter einer schwer einzuschätzenden Unsicherheit.

Für die Verwaltung ergäben sich grob geschätzt insgesamt einmalige Kosten in Höhe von rund 740 000 Euro und laufende jährliche Kosten in Höhe von rund 155 000 Euro.

5

Fazit und Ausblick

Die Pilotstudie führte für die verschiedenen Datenanforderungen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Zum Teil sind bereits in der Verwaltung vorliegende Daten verwendbar beziehungsweise stehen in absehbarer Zeit als Datenquelle bereit; in diesen Fällen ist eine Unternehmensbefragung durch die statistischen Ämter verzichtbar. Zu einem anderen Teil sind Erhebungen notwendig, wobei einige der geforderten Angaben den Unternehmen nicht vorliegen.

Für die im Bereich der Passagierschifffahrt interessierenden Merkmale (insbesondere Anzahl der Fahrgäste, Fahrgastkilometer) und Dimensionen (zum Beispiel Ein- und Ausstiegsregion) stehen keine (administrativen) Quellen zur Verfügung. Die Informationen müssten daher über eine Befragung der Unternehmen gewonnen werden.

Einige Unternehmen haben in der Befragung zur Datenverfügbarkeit darauf hingewiesen, dass ihnen im Falle der Schiffscharter nicht alle Informationen vorliegen. Das trifft im Falle spezifischer Fahrkartenangebote auch auf die Informationen zur Zahl der Fahrgäste und zum Teil zu den Routen zu. Fahrgastzählungen sind unserer Kenntnis nach im Bereich der Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen nicht in größerem Umfang etabliert. Drei Fünftel der Unternehmen verfügen nicht über die notwendigen Informationen für die Berechnung der Fahrgastkilometer (Anzahl der Fahrten im Jahr, die durchschnittliche Auslastung in Prozent und die Länge der Route).

Die benötigten Angaben liegen den Unternehmen zum Teil also nicht vor. Daher müssten die Unternehmen mit Schätzungen und Annahmen arbeiten, was sich auf die Qualität der Angaben auswirken wird. Die hinter der Ermittlung der Informationen stehenden Annahmen wären von den Unternehmen regelmäßig zu überprüfen und anzupassen. Das bedeutet Aufwand für die Unternehmen und es ist fraglich, ob dies regelmäßig geschehen würde. Daher ist in den statistischen Gremien und mit den Nutzenden zu diskutieren, ob für die Deckung des Datenbedarfs – zumindest teilweise (Datenanforderungen A2, B1) – eine Erfassung in mehrjährigen Abständen ausreicht. Zur Diskussion steht auch die notwendige sachliche und regionale Gliederungstiefe der

Ergebnisse, ebenso die Spezifikation einer Methodik, die den Unternehmen die Meldungen erleichtert. Eine vereinfachte Methodik zur Begrenzung der Unternehmensbelastung ist gegenüber Nutzeranforderungen an feineren Daten abzuwägen. Der Datenbedarf ist umso stärker zu rechtfertigen, je größer die Meldeprobleme der Unternehmen sind. Die europäischen statistischen Gremien sind der geeignete Rahmen, die notwendigen Diskussionen zu führen.

Etwaige Datenanforderungen müssen ferner die Problematik der von ausländischen Unternehmen erbrachten Verkehrsleistungen im Inland berücksichtigen. Dazu gehört die Festlegung einer Methodik (Erfassung aller oder ausschließlich inländischer Unternehmen) und gegebenenfalls der Aufbau eines europäischen Registers von Unternehmen, die Passagierbeförderung in den EU-Mitgliedstaaten betreiben.

Für die formulierten Datenanforderungen zum Schiffsbestand (siehe Abschnitt 3.3) stehen mit der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei Verwaltungsdaten zur Verfügung, der die Informationen in der benötigten Tiefe entnommen werden können.

Um die Datenanforderungen zu den Schiffsunfällen (siehe Abschnitt 3.4) zu erfüllen, wird die im Aufbau befindliche zentrale Schiffsunfalldatenbank HAVARIS nach ihrer Inbetriebnahme die geeignete Quelle sein.

Die Europäische Kommission wird dem Europäischen Parlament und dem Rat bis Dezember 2020 in einem Bericht die Ergebnisse der Pilotstudien über die Durchführbarkeit einer neuen Datenerhebung, ihre Kosten für die Mitgliedstaaten und ihre statistische Qualität darlegen. Abhängig von diesem Bericht wird die Kommission gegebenenfalls einen Vorschlag zur Anpassung der geltenden Verordnung (EU) 2018/974 in Bezug auf die statistische Erfassung des Personenverkehrs und der Unfälle auf Binnenwasserstraßen vorlegen. [📄](#)

LITERATURVERZEICHNIS

EMSA – European Maritime Safety Agency. *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2017*. [Zugriff am 21. Oktober 2020]. Verfügbar unter: [emsa.europa.eu](https://www.emsa.europa.eu)

Statistisches Bundesamt. *Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008*. Verfügbar unter: www.destatis.de

RECHTSGRUNDLAGEN

Gesetz über die Statistik für Bundeszwecke (Bundesstatistikgesetz – BStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Oktober 2016 (BGBl. I Seite 2394), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 10. Juli 2020 (BGBl. I Seite 1648) geändert worden ist.

Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (Amtsblatt der EU Nr. L 260, Seite 13).

Schiffsunfalldatenbankgesetz (SchUnfDatG) vom 7. August 2013 (BGBl. I Seite 3118), das zuletzt durch Artikel 150 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I Seite 1626) geändert worden ist.

Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (Amtsblatt der EU Nr. L 154, Seite 1).

Verordnung (EU) 2018/974 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen (Amtsblatt der EU Nr. L 179, Seite 14).

Herausgeber

Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden

Schriftleitung

Dr. Daniel Vorgrimler

Redaktionsleitung: Juliane Gude

Redaktion: Ellen Römer

Ihr Kontakt zu uns

www.destatis.de/kontakt

Erscheinungsfolge

zweimonatlich, erschienen im Dezember 2020

Das Archiv älterer Ausgaben finden Sie unter www.destatis.de

Artikelnummer: 1010200-20006-4, ISSN 1619-2907

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.