

Opfermann, Rainer

Article

Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen

WISTA - Wirtschaft und Statistik

Provided in Cooperation with:

Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden

Suggested Citation: Opfermann, Rainer (2024) : Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen, WISTA - Wirtschaft und Statistik, ISSN 1619-2907, Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden, Vol. 76, Iss. 5, pp. 62-70

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/305183>

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 leitet das Referat „Güterverkehr, Luftverkehr“ des Statistischen Bundesamtes. Zu seinem Arbeitsgebiet gehören die Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt und die Seeverkehrsstatistik.

PERSONENBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRASSEN

Rainer Opfermann

➤ **Schlüsselwörter:** Binnenschifffahrt – Fahrgastschifffahrt – Flusskreuzfahrt – Schiffsbestand – Verkehrsstatistik

ZUSAMMENFASSUNG

Zum Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen besteht auf europäischer Ebene ein Informationsbedarf, für den in der deutschen amtlichen Statistik derzeit keine Daten vorliegen. Wie und mit welchem Aufwand solche Informationen gewonnen werden können, hat das Statistische Bundesamt mit einer zweiten von der Europäischen Kommission geförderten Pilotstudie untersucht. Der Beitrag beschreibt Methodik, Durchführung und Ergebnisse dieser Pilotstudie, deren Resultate in die weitere europäische Diskussion über den Aufbau einer europaweiten Statistik über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen einfließen werden.

➤ **Keywords:** inland waterways transport – inland waterway passenger transport – river cruises – vessel stock – transport statistics

ABSTRACT

At European level, information is required about passenger transport by inland waterways which is currently not available from German official statistics. The Federal Statistical Office has conducted a second pilot study with funds from the European Commission to investigate how such information can be obtained and what effort this would entail. The article describes the methodology, implementation and findings of this pilot study, the results of which will feed into the ongoing European discussion on the development of Europe-wide statistics on passenger transport by inland waterways.

1

Einleitung

Das Europäische Parlament und die Europäische Kommission haben für die Europäische Union (EU) einen Bedarf an Informationen über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen festgestellt. Zu den interessierenden Marktsegmenten gehören Flusskreuzfahrten, die Tagesausflugsschiffahrt, die Fährschiffahrt sowie der Stadt- und Regionalverkehr. Relevante Daten in diesem Zusammenhang sind die Anzahl der Fahrten und der Fahrgäste nach EU-Mitgliedstaaten und Marktsegmenten. Hinzu kommt der Informationsbedarf über die Flottenstruktur.

Die Marktsegmente umfassen sowohl Verkehrsangebote, die primär touristischen Zwecken dienen (Flusskreuzfahrten, Tagesausflüge), als auch Angebote, die als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für alltägliche Mobilitätsbedürfnisse genutzt werden (Stadt- und Regionalverkehr). Die Grenzen sind dabei teilweise fließend.

Die deutsche amtliche Statistik erhebt diese Daten derzeit nicht. Die EU-Verordnung über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen sieht die Durchführung von Pilotstudien über die Verfügbarkeit statistischer Daten über den Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen vor. Eurostat, das Statistische Amt der Europäischen Union, hat in Zusammenarbeit mit den EU-Mitgliedstaaten eine Methodik für eine entsprechende Statistik entworfen, die in einer ersten Runde von Pilotstudien in den Jahren 2019 und 2020 in sieben Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, getestet wurde (Opfermann, 2020). Die Pilotstudien haben die unterschiedlichen Ausgangssituationen in den Mitgliedstaaten beleuchtet und verschiedene Ansätze zur Datenerhebung und potenzielle Datenquellen untersucht. Sie haben aber auch die Schwierigkeiten aufgezeigt, die eine Unternehmensbefragung mit sich bringt, wenn keine geeigneten externen (administrativen) Quellen zur Verfügung stehen, so wie das für Deutschland der Fall ist. Die Europäische Kommission kommt in ihrem Bericht über die Ergebnisse der Pilotstudien an das Europäische Parlament zu dem Schluss, dass es möglich wäre, solche Daten in gewissem Umfang zu erheben [COM(2021) 59 final]. Es müsse jedoch ein Gleichgewicht zwischen dem

Bedarf an Daten, der Verfügbarkeit von Informationen und dem Aufwand für die Befragten gefunden werden.

Basierend auf den Ergebnissen der ersten Pilotstudien hat Eurostat gemeinsam mit den EU-Mitgliedstaaten die Datenanforderungen und die Methodik überarbeitet. Das Statistische Bundesamt hat im Jahr 2023 die modifizierte Methodik in einer zweiten, ebenfalls von der Europäischen Kommission geförderten Pilotstudie untersucht. Sie wird im zweiten Kapitel vorgestellt. Kapitel 3 beschreibt die Durchführung der Pilotstudie, Kapitel 4 befasst sich mit den Kosten einer Erhebung des Personenverkehrs auf Binnenwasserstraßen. Der Beitrag schließt mit einem Fazit und einem Ausblick.

2

Methodische Grundlagen der Pilotstudie

Eurostat hat die Methodik und die Datenanforderungen auf der Grundlage der Ergebnisse der ersten Runde von Pilotstudien und der Ergebnisse von Konsultationen mit weiteren Ländern gemeinsam mit den EU-Mitgliedstaaten überarbeitet. Im Ergebnis wurden die Datenanforderungen reduziert und die Methodik insgesamt vereinfacht. Die Datenanforderungen sind in vier Tabellen spezifiziert:

- › Tabelle 1: Anzahl der beförderten Fahrgäste, ausgenommen Flusskreuzfahrtpassagiere, nach Einschiffsregion, Ausschiffsregion und Reisearten
- › Tabelle 2: Flusskreuzfahrten – Anzahl der Passagiere nach Einschiffsregion
- › Tabelle 3: Flusskreuzfahrten – Anzahl der Fahrten, die im Berichtsland starteten
- › Tabelle 4: Anzahl der in einem Land registrierten Schiffe nach Schiffstyp, Schiffskapazität und Schiffsalter

➤ **Übersicht 1** zeigt die aktuelle Abgrenzung ausgewählter Begriffe.

Übersicht 1

Definition ausgewählter Begriffe zur Passagierschiffahrt auf Binnenwasserstraßen

Anzahl der Fahrgäste:

Als Fahrgast zählt jede Person, die eine „Reise“ an Bord eines Fahrgastschiffes unternimmt. Servicepersonal zählt nicht dazu.

Reisearten:

Flusskreuzfahrten, Tagesausflugsschiffahrt, Fährschiffahrt, Stadt- und Regionalverkehr, Sonstige.

Einschiffungs-/Ausschiffungsregion:

Darzustellen nach Regierungsbezirken (NUTS 2) oder Landkreisen und kreisfreien Städten (NUTS 3).

Schiffskapazität:

Anzahl der Fahrgäste, die ein Schiff aufnehmen kann.

Vergleicht man die Datenanforderungen 2022 mit denen der ersten Pilotstudien der Jahre 2019/2020, so fällt auf, dass sowohl das Merkmal Fahrgastkilometer¹ als auch die Ermittlung des entferntesten Punktes der Reise bei den Flusskreuzfahrten weggefallen sind. Dies entlastet die meldenden Unternehmen, denn die ersten Pilotstudien hatten gezeigt, dass gerade die Lieferung dieser Informationen häufig schwierig ist. Die neue Methodik sieht stattdessen vor, die Transporte auf einer tieferen regionalen Ebene zu erfassen; dieses Vorgehen soll die nachgelagerte Berechnung der Fahrgastkilometer durch Eurostat ermöglichen.

Die Datenanforderungen beschränken sich auf den gewerblichen Verkehr zu reinen Transport- oder touristischen Zwecken ohne den Sport- und Freizeitverkehr auf Flüssen und Seen. Erfasst werden Schiffe mit einer Kapazität von mehr als zwölf Passagieren. Die Daten sind für alle Schiffe zu erheben, die in nationalen Gewässern verkehren, unabhängig davon, in welchem Land das Schiff registriert ist.

1 Maßeinheit für die Beförderungsleistung; wird durch Multiplikation der Zahl der Fahrgäste mit deren tatsächlichen Reiseweiten in Kilometern errechnet.

3

Durchführung der zweiten Pilotstudie

3.1 Konzeption der Datenermittlung

Die Recherchen für die erste Pilotstudie haben gezeigt, dass mit Ausnahme der Informationen zum Schiffsbestand (siehe Abschnitt 3.3) die Informationen bei den Unternehmen erfragt werden müssen. Um die in Datenanforderung 1 (siehe Kapitel 2) beschriebenen Informationen zu erhalten, wurden die Unternehmen befragt, die Personenbeförderung in der Binnenschiffahrt betreiben. Dies entspricht der Vorgehensweise in der ersten Pilotstudie. Im Unterschied dazu wurden für das Segment der Flusskreuzfahrten (Datenanforderungen 2 und 3) jedoch nicht die Personenbeförderung betreibenden Unternehmen befragt, sondern die Veranstalter von Flusskreuzfahrten. Zudem waren in der aktuellen Studie konkrete Werte gefragt, während die erste Pilotstudie lediglich klären sollte, ob die Unternehmen die Informationen bereitstellen könnten.

Vor Beginn der Erhebung wurde noch einmal eingehend geprüft, ob die befragten Unternehmen die gewünschten Informationen überhaupt bereitstellen können. Dazu diente auch eine Reihe von Expertengesprächen. Im Ergebnis wurde die Fragestellung an einigen Stellen angepasst. So sieht die europäische Methodik für das Segment der Flusskreuzfahrten vor, dass Fahrgäste, die in anderen Ländern als dem Ausgangsland der Fahrt zusteigen, von diesen Ländern gemeldet werden. Für das Merkmal „Anzahl der Fahrten“ hingegen soll nur das Land, in dem die Reise beginnt, die Fahrt melden. Dieses Vorgehen soll Doppelzählungen bei der Zahl der Fahrten vermeiden. Was aus methodischer Sicht auf den ersten Blick einleuchtet, bedeutet im Erhebungsfall jedoch, dass die Unternehmen die Daten nach zwei Methoden ermitteln müssten. Dies erschwert die Verständlichkeit der Fragen und ist für die Unternehmen aufwendig und fehleranfällig. Daher wird nun nach der Zahl der in Deutschland startenden Flusskreuzfahrten und nach der Zahl aller transportierten Fahrgäste gefragt. In den Expertengesprächen wurde darauf hingewiesen, dass das Ein- und Ausschiffen während der Reise bei Flusskreuzfahrten von untergeordneter Bedeutung ist.

Aufbau des Berichtskreises

Es gibt kein Register, das alle Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen betreibende Unternehmen enthält. Für den Erhebungsteil der Datenanforderung 1 wurde der Berichtskreis zunächst analog zur ersten Pilotstudie 2020 auf Basis des statistischen Unternehmensregisters² gebildet (Opfermann, 2020). Ausgewählt wurden damit Unternehmen, deren Haupttätigkeit dem Wirtschaftszweig 50.30 „Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt“ der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008) zugeordnet ist beziehungsweise die über eine diesem Wirtschaftszweig zugeordnete Niederlassung verfügen. Für die Bereiche Fährverkehr sowie Stadt- und Regionalverkehr ergänzte eine Internetrecherche den Berichtskreis um fehlende Unternehmen. Der öffentliche Personennahverkehr umfasst nicht nur Busse und Bahnen, sondern mancherorts auch Fähren. In verschiedenen deutschen Städten, beispielsweise in Hamburg und Berlin, sind die Fährlinien in das ÖPNV-System der örtlichen Verkehrsbetriebe integriert. Für die recherchierten Städte wurden die Anbieter der Personenschifffahrt (häufig öffentliche Unternehmen in kommunaler Trägerschaft) ermittelt.

Der Grad der Untererfassung, das heißt der Anteil der Unternehmen, die aufgrund einer Tätigkeit in der Fahrgastschifffahrt hätten befragt werden müssen, aber wegen der beschriebenen Einschränkungen in der Informationslage nicht identifiziert werden konnten, lässt sich nicht genau beziffern. Potenziell fehlen können Unternehmen, die Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt als Nebentätigkeit anbieten und bei denen diese Nebentätigkeit nicht in mindestens einer Niederlassung die wirtschaftliche Haupttätigkeit ist. Ausländische Unternehmen, die Fahrgastschifffahrt auf deutschen Binnenwasserstraßen betreiben, können ebenfalls fehlen. Sie sind im deutschen statistischen Unternehmensregister nicht enthalten. Allerdings wurde die Bedeutung ausländischer Unternehmen für den eher lokalen Markt der Fahrgastschifffahrt (ohne Flusskreuzfahrten) in den vorgelagerten Expertengesprächen als gering eingeschätzt.

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

Im Gegensatz zur ersten Pilotstudie 2019/2020 wurde für das Marktsegment der Flusskreuzfahrten (Datenanforderungen 2 und 3) eine separate Erhebung bei den im Internet recherchierten Anbietern von Flusskreuzfahrten durchgeführt. Das Vorgehen orientierte sich an den Erkenntnissen aus der ersten Pilotstudie und an Experteninterviews. Im Ergebnis umfasste der Berichtskreis 17 Unternehmen, darunter zwei ausländische Unternehmen mit Sitz in der Schweiz.

Datengewinnung und Rücklauf

Im November 2023 wurden 486 Unternehmen angeschrieben und gebeten, den elektronischen Fragebogen zur Personenbeförderung im Binnenschiffsverkehr (Datenanforderung 1) für das Jahr 2022 auszufüllen. Das Informationsschreiben sollte die Unternehmen motivieren, an der freiwilligen Erhebung teilzunehmen. Um die Zielsetzung besser zu verstehen, bekamen die Unternehmen einen Internet-Link zu den Ergebnissen der ersten Piloterhebung.

Geantwortet haben 130 Unternehmen. Allerdings gaben 36 dieser Unternehmen an, keine Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt zu betreiben. Sie waren in der Auswahlgrundlage falsch klassifiziert. Im Ergebnis liegen somit 94 Unternehmensantworten mit Angaben zur Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt vor. Tendenziell war die Rücklaufquote bei den größeren Unternehmen höher als bei den kleineren. So hat rund ein Viertel der Kleinstunternehmen (weniger als 10 Beschäftigte) den Erhebungsbogen ausgefüllt. Bei den Kleinunternehmen (10 bis 49 Beschäftigte) waren es rund 33%, rund 36% bei den mittleren Unternehmen (50 bis 249 Beschäftigte) und 80% bei den Großunternehmen (250 und mehr Beschäftigte). Die Kleinstunternehmen stellen mit mehr als zwei Dritteln die mit Abstand größte Teilmenge dar. ➡ Tabelle 1 auf Seite 66

Im Befragungsteil Flusskreuzfahrten haben trotz Erinnerung und telefonischer Nachfassaktion nur zwei Reiseveranstalter an der Befragung teilgenommen. Dies liegt vermutlich daran, dass die Auskunftserteilung freiwillig war und die Unternehmen dieses Marktsegmentes bereits im Rahmen einer jährlichen Verbandsumfrage zu gleichartigen Sachverhalten Auskunft geben.

Tabelle 1

Rücklaufquoten der zweiten Pilotstudie zur Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt für das Berichtsjahr 2022 nach Beschäftigtengrößenklassen

	Angeschriebene Unternehmen	Darunter: meldende Unternehmen	
	Anzahl		%
Beschäftigtengrößenklasse unbekannt	31	7	22,6
unter 10 tätige Personen	332	79	23,8
10 bis 49 tätige Personen	93	31	33,3
50 bis 249 tätige Personen	25	9	36,0
250 und mehr tätige Personen	5	4	80,0
Insgesamt	486	130	26,7

3.2 Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Bei diesen Rücklaufquoten ist es nicht möglich, veröffentlichungsfähige Ergebnisse zu erstellen. Für eine Hochrechnung fehlen Informationen über den Umfang der erbrachten Verkehrsleistungen und damit darüber, ob die Meldungen der Unternehmen, die an der Pilotstudie teilgenommen haben, repräsentativ sind. Außerdem können Verzerrungen auftreten, weil Unternehmen, denen die Ermittlung der erforderlichen Informationen besondere Schwierigkeiten bereitet, auf die Teilnahme an der freiwilligen Erhebung verzichten konnten. Die Unternehmen, die zur Datenanforderung 1 gemeldet haben, repräsentieren jeweils rund ein Viertel des Umsatzes und der Beschäftigten der Branche. Die 94 Unternehmen, die eine Meldung abgegeben haben, haben für das Berichtsjahr 2022 insgesamt rund 24,5 Millionen beförderte Fahrgäste gemeldet. Davon entfallen knapp vier Fünftel (79,0%) auf den Fährverkehr und weitere 13,2% auf den Tagesausflugsverkehr. Im Stadt- und Regionalverkehr waren nur 0,8% und in der Randklasse „Sonstige“ knapp 6,9% der Fahrgäste unterwegs.

Trotz der nicht repräsentativen Ergebnisse lieferte die Unternehmensbefragung Erkenntnisse zur Eignung der Methodik und Qualität der Meldungen. Dies war das vorrangige Ziel der Piloterhebungen.

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

1. Die Unternehmen sind überwiegend in wenigen Marktsegmenten tätig und meist auf regional begrenzten Strecken unterwegs.

2. Die Informationen lassen sich für die Gliederungsebene NUTS 3 (Landkreise und kreisfreie Städte) gewinnen. In der Regel machen die Unternehmen sogar regional tiefer gehende Angaben.

3. Auf die Reiseart „Stadt- und Regionalverkehr“ sollte verzichtet werden. Es fehlt eine praxistaugliche Definition, um sie von anderen Reisearten abzugrenzen. Zudem ist der Begriff den Unternehmen fremd. Ihre Schiffe sind als Fährschiffe oder als Tagesausflugschiffe registriert und die Unternehmen melden die Fahrten entsprechend. So ordnen die drei größten Unternehmensmeldungen die insgesamt mehr als 12 Millionen gemeldeten Fahrgäste für das Jahr 2022 dem Fährverkehr zu. Nachgelagerte Recherchen ergaben, dass die Fähren teilweise im ÖPNV der jeweiligen Städte eingesetzt werden oder im Falle der Flussquerung eine fehlende Brückeninfrastruktur zwischen zwei dicht besiedelten Regionen ersetzen (Autofähre). Für den Stadt- und Regionalverkehr liegen dagegen insgesamt nur sieben Unternehmensmeldungen mit nicht ganz 200 000 Fahrgästen vor. Die Beispiele zeigen anschaulich, dass die Abgrenzung nicht praktikabel ist.

4. Der europäische Ansatz bezieht Schiffe ein, die mehr als zwölf Passagiere befördern können. Diese Grenze sollte für die Fährschifffahrt angehoben werden. Anderenfalls wäre eine Vielzahl von Kleinfähren in die Statistik aufzunehmen, was im Hinblick auf die Relevanz für die Personenbeförderung vernachlässigbar erscheint.

Abgesehen von der Problematik der eigenständigen Reiseart Stadt- und Regionalverkehr belegt die Pilotstudie die Eignung des gewählten Erhebungsdesigns

und zeigt, dass es den Unternehmen grundsätzlich möglich ist, die Daten zu liefern.

Trotz des sehr geringen Rücklaufs für das Segment der Flusskreuzfahrten bestätigen die übermittelten Daten und insbesondere die im Zuge der Studie durchgeführten Experteninterviews den gewählten methodischen Ansatz. Die Unternehmen haben hinsichtlich der angebotenen Fahrten vollständig gemeldet, was Prüfungen bestätigt haben.

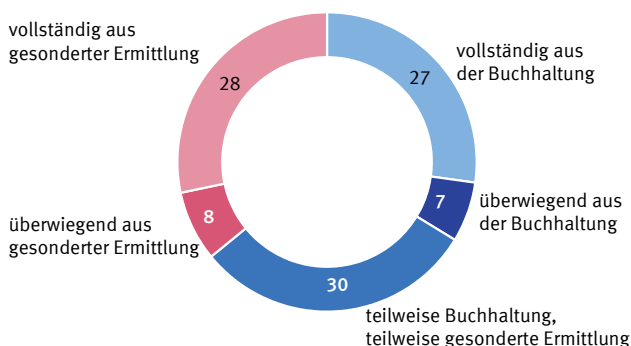
Datenherkunft

Eine weitere Frage an die Unternehmen war, aus welcher Quelle sie die Angaben zusammengestellt haben. Grundsätzlich ist von einer höheren Qualität der Melde-daten auszugehen, wenn sie aus der Buchhaltung abgeleitet werden können. Zudem ist der Erhebungsaufwand für die Unternehmen geringer.

In 34 % der Fälle stammen die Daten vollständig oder überwiegend aus der Buchhaltung. Knapp 36 % der Unternehmen haben die Daten überwiegend oder vollständig gesondert ermittelt. Sowohl auf die Buchhaltung als auch auf gesonderte Ermittlungen haben 30 % der Unternehmen zurückgegriffen. [↗ Grafik 1](#)

Grafik 1

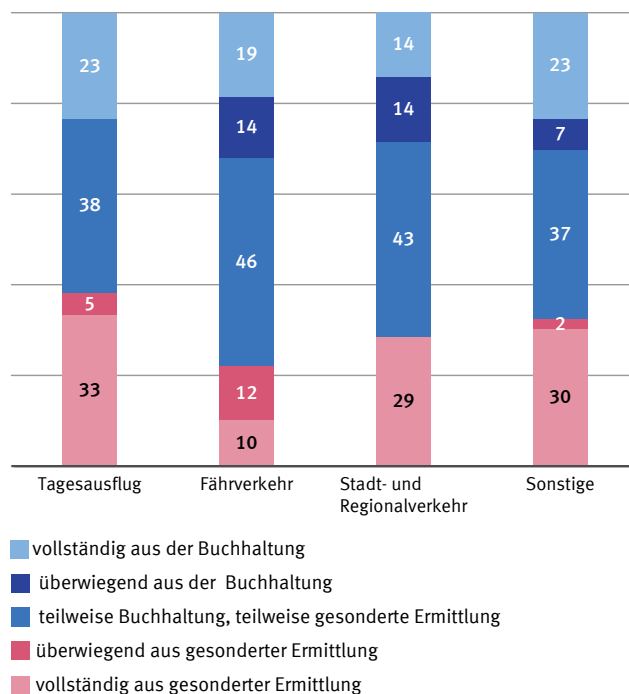
Herkunft der Daten der Pilotstudie zur Personenbeförderung im Binnenschiffsverkehr nach Kategorien 2022
in %



Die Herkunft der Daten unterscheidet sich je nach Reiseart. Bei den Unternehmen der Fährschiffahrt werden die Daten relativ häufiger aus der Buchhaltung oder zumindest teilweise aus der Buchhaltung gewonnen (78 %) als bei den Unternehmen der Tagesausflugsschiffahrt (62 %). [↗ Grafik 2](#)

Grafik 2

Herkunft der Daten der Pilotstudie zur Personenbeförderung im Binnenschiffsverkehr nach Reisearten 2022
in %



3.3 Datenbedarf zum Schiffsbestand

Die Datenanforderungen zur Anzahl der in einem Land registrierten Schiffe haben sich im Vergleich zur ersten Pilotstudie verringert. So wären diese Daten nach der neuen Methodik nur noch alle zwei Jahre zu ermitteln (vorher jährlich). Die Gliederung nach Schiffstypen kennt außerdem nur noch drei Ausprägungen: mit Schlafplätzen, ohne Schlafplätze, unbekannt. Die Ausprägungen der anderen Dimensionen (Schiffskapazität und Schiffsalter) bleiben unverändert.

Die benötigten Informationen zur Anzahl der in einem Land registrierten Schiffe nach Schiffstyp, Kapazität und Schiffsalter können der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes entnommen werden. Über die Eignung dieser Quelle wurde bereits ausführlich berichtet (Opfermann, 2020).

↘ **Tabelle 2** zeigt den Schiffsbestand nach Schiffsalter und Schiffstyp für das Berichtsjahr 2022.¹³ Die gewünschten Informationen sind damit für Deutschland verfügbar und können bereitgestellt werden.

Tabelle 2
Schiffe nach Schiffsalter und Schiffstyp 2022

	Mit Kabinen	Ohne Kabinen
0 bis 5 Jahre	5	35
6 bis 10 Jahre	10	38
11 bis 20 Jahre	22	113
21 bis 30 Jahre	3	205
Älter als 30 Jahre	11	956
Alter unbekannt	0	3
Insgesamt	51	1 350

4

Kosten

Wie schon in der ersten Pilotstudie wurden die Unternehmen auch bei dieser Pilotstudie um Informationen zum Aufwand für die Erhebung gebeten. Bis auf zwei Unternehmen haben alle meldenden Unternehmen Angaben zum Zeitaufwand und zur Qualifikation der Person, die den Erhebungsbogen ausgefüllt hat, gemacht.

Danach ergäben sich bei einer jährlichen Erhebung für die Unternehmen grob geschätzt Kosten von rund 100 000 Euro jährlich. Für die Verwaltung ergäben sich einmalige Kosten in Höhe von etwa 640 000 Euro sowie laufende jährliche Kosten von etwa 130 000 Euro.

5

Fazit und Ausblick

Das Statistische Bundesamt hat eine weitere Pilotstudie durchgeführt, um die überarbeitete Methodik zur Ermittlung von Daten über die Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt zu untersuchen. Im Gegensatz zur ersten Studie hat diese auch Ist-Daten zu den abgefrag-

ten Merkmalen erhoben. Die Ergebnisse der Methodendiskussion, die Vorgehensweise bei der Unternehmensbefragung und die Datengewinnung zur Flotte der in Deutschland registrierten Binnenschiffe lassen sich zu den folgenden Punkten zusammenfassen:

1. Die in den Datenanforderungen 1 bis 3 (siehe Kapitel 2) beschriebenen Daten zur Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt können in Deutschland nur ermittelt werden, indem die Unternehmen befragt werden.
2. Für die Fahrgastschifffahrt (ohne Flusskreuzfahrten) sind im Wesentlichen die Unternehmen zu befragen, die dem Wirtschaftszweig 50.30 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt zuzuordnen sind. Für den Aufbau des Berichtskreises sind statistikinterne Quellen (statistisches Unternehmensregister) durch Recherchen in externen Quellen zu ergänzen. Der Berichtskreis ist durch kleine und mittlere Unternehmen geprägt. Großunternehmen (250 Beschäftigte und mehr) fehlen fast vollständig. Gut 70 % der Unternehmen haben weniger als zehn Beschäftigte.
3. Für das Segment der Flusskreuzfahrten bietet sich eine Befragung der entsprechenden Reiseveranstalter an. Es handelt sich um eine überschaubare Anzahl von Unternehmen, die grundsätzlich über die notwendigen Informationen verfügen.
4. Die Meldung der Fahrgastzahlen war für die an der Piloterhebung teilnehmenden Unternehmen möglich, teilweise durch Schätzung. Die in die Piloterhebung integrierte Aufwandsermittlung – bezogen auf eine vollständige Teilnahme aller Unternehmen – ergibt eine jährliche Belastung der Unternehmen von grob geschätzt 100 000 Euro.
5. Aus rechtlichen Gründen konnte die Erhebung nur auf freiwilliger Basis durchgeführt werden. Dies führte zu einer niedrigen Rücklaufquote, insbesondere im Bereich der Flusskreuzfahrten.
6. Aufgrund der geringen Rücklaufquote ist es nicht möglich, Ergebnisse zu veröffentlichen. Um dennoch Aussagen über die Bedeutung der Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt treffen zu können, wurde auf Basis der Umsatz- und Beschäftigtenanteile der meldenden Unternehmen für den Bereich Personenbeförderung ohne Flusskreuzfahrten sowie externer Daten für die Flusskreuzfahrten ein maximales Auf-

¹³ Auf die Untergliederung nach der Schiffskapazität (13 bis 20 Fahrgäste, 21 bis 50 Fahrgäste, 51 bis 200 Fahrgäste, 201 Fahrgäste und mehr) wird aus Gründen der Übersichtlichkeit in dieser Darstellung verzichtet.

kommen abgeschätzt. Im Vergleich zu über 10,6 Milliarden Fahrgästen in Bussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen 2022⁴ würde der Personentransport in der Binnenschifffahrt nicht einmal 1 % dieses Wertes ausmachen.

7. Für Informationen über die Binnenschiffsflotte kann auf eine administrative Quelle zurückgegriffen werden. Für das Berichtsjahr 2022 werden 1401 in Deutschland registrierte Binnenschiffe ausgewiesen, darunter 51 Fahrgastkabinenschiffe.

Die nun getestete Methodik (Datenanforderungen, Definitionen) ist gegenüber der Methodik, die der ersten Pilotstudie 2019/2020 zugrunde lag, deutlich vereinfacht. Dies trägt den Hinweisen der EU-Mitgliedstaaten aus der ersten Pilotstudie Rechnung und verringert den Aufwand für die meldenden Unternehmen. Insbesondere der Verzicht auf die Erhebung der Fahrgastkilometer wirkt sich entlastend aus. Allerdings ist die Statistik gefordert, ein adäquates Schätzmodell zu entwickeln, um den diesbezüglichen Datenbedarf zu decken.

Vor allem an drei Stellen sollte die Methodik weiter optimiert werden:

1. Am wichtigsten wäre ein Verzicht auf die Reiseart „Stadt- und Regionalverkehr“. Es fehlt eine praktikable Definition, die diese Verkehre eindeutig und überschneidungsfrei speziell zum Fährverkehr abgrenzt. Die Befragung zeigt deutlich, dass die Unternehmen die Abgrenzung nicht verstanden und daher auch nicht entsprechend gemeldet haben. Mit dem Verzicht auf die Reiseart „Stadt- und Regionalverkehr“ gehen keine Daten verloren. Die Fahrgastzahlen würden grundsätzlich unter der Reiseart „Fahren“ gemeldet.
2. Es wird empfohlen, die Merkmale „Anzahl der Fahrten“ und „Anzahl der Fahrgäste“ im Bereich der Flusskreuzfahrten nach einer einheitlichen Methodik zu erheben. Dies bedeutet, dass das Land, in dem die Reise beginnt, die Fahrten und alle Fahrgäste meldet – auch diejenigen, die in einem anderen Land zugezogen sind. Ein solches Vorgehen entlastet die meldenden Unternehmen.

3. Fahren sollten erst ab einer Kapazität von 51 Personen und mehr erfasst werden, da ansonsten auch lokale touristische Angebote von Kleinfähren sowie Museumsfähren in den Berichtskreis einbezogen werden. Dadurch wären diese Unternehmen unnötig belastet und der Erhebungsaufwand wäre deutlich erhöht. Im Hinblick auf die Relevanz für den Personenverkehr erscheint der Verzicht auf die Klein- und Museumsfähren gerechtfertigt.

Statistiken auf der Grundlage der neuen Methodik würden die Bereitstellung regionaler Daten ermöglichen. Diese könnten für die Verkehrsplanung genutzt werden sowie um die wirtschaftlichen Auswirkungen des Tourismus im Rahmen von Kosten-Nutzen-Analysen für Investitionen in die Binnenschifffahrt zu bewerten. Die geplante nachgelagerte Berechnung von länderspezifischen und qualitätsgesicherten Fahrgastkilometern durch Eurostat ist dabei ein wichtiger Aspekt.

Unabhängig von der vereinfachten Methodik und den formulierten Nutzerbedürfnissen belasten die Erhebungen jedoch die Unternehmen, was vor dem Hintergrund der Relevanz der Daten zu rechtfertigen ist. Die Fahrgastzahlen der Binnenschifffahrt bleiben deutlich hinter denen von Bus, Straßenbahn und Eisenbahn zurück. Für den Nahverkehr sind sie allenfalls von regionaler Bedeutung.

Die Ergebnisse der zweiten Runde der nationalen Pilotstudien werden in die weitere fachliche Diskussion der Arbeitsgruppen auf europäischer Ebene einfließen. Dies ist auch der geeignete Rahmen, um über die Schaffung und Ausgestaltung verbindlicher europäischer Datenanforderungen zu diskutieren. 

⁴ Siehe www.destatis.de

LITERATURVERZEICHNIS

Opfermann, Rainer. *Personenbeförderung und Unfälle auf Binnenwasserstraßen*. In: WISTA Wirtschaft und Statistik. Ausgabe 6/2020, Seite 82 ff.

Statistisches Bundesamt. *Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008*. Wiesbaden 2008.

Statistisches Amt der Europäischen Union (Eurostat). *NUTS – Systematik der Gebiets-einheiten für die Statistik*. [Zugriff am 1. August 2024]. Verfügbar unter: ec.europa.eu

RECHTSGRUNDLAGEN

Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Ergebnisse der von Mitgliedstaaten durchgeführten Pilotstudien zu Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/974 [COM(2021) 59 final] vom 12. Februar 2021. [Zugriff am 12. August 2024]. Verfügbar unter: eur-lex.europa.eu

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).

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

Herausgeber
Statistisches Bundesamt (Destatis), Wiesbaden

Schriftleitung
Dr. Daniel Vorgrimler
Redaktion: Ellen Römer

Ihr Kontakt zu uns
www.destatis.de/kontakt

Erscheinungsfolge
zweimonatlich, erschienen im Oktober 2024
Ältere Ausgaben finden Sie unter www.destatis.de sowie in der [Statistischen Bibliothek](#).

Artikelnummer: 1010200-24005-4, ISSN 1619-2907

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.