



Fachbereich WD 5

Statistische Daten zu Bundeswasserstraßen

Statistische Daten zu Bundeswasserstraßen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 089/25
Abschluss der Arbeit: 04.12.2025
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Klima

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Trimodale Binnenhäfen und Güterverkehrszentren in Deutschland	4
2.1.	Trimodale Binnenhäfen	4
2.2.	Trimodale Güterverkehrszentren	8
3.	Transportaufkommen	10
3.1.	Güterbeförderung	10
3.1.1.	Binnenschifffahrt	10
3.1.2.	Seeschifffahrt	11
3.2.	Personenbeförderung	12
4.	Erwerbstätige in der Binnenschifffahrt	16
5.	Freie Kapazitäten in der Binnenschifffahrt	16
6.	Entwicklung der Güterbeförderung	17

1. Einleitung

Der Sachstand umfasst statistische Angaben zu den Bundeswasserstraßen. Betrachtet werden dabei die Anzahl der trimodalen¹ Binnenhäfen und Güterverteilzentren in Deutschland, Daten zum Transportaufkommen sowie zur Personenschifffahrt, die Beschäftigtenzahlen und die verfügbaren Transportkapazitäten in der Binnenschifffahrt sowie die Entwicklung des Transportvolumens auf deutschen Wasserstraßen.

Das Netz der Bundeswasserstraßen umfasst Seewasserstraßen mit einer Fläche von ca. 23.000 km² und Binnenwasserstraßen mit einer Länge von ca. 7.300 km.²

2. Trimodale Binnenhäfen und Güterverkehrszentren in Deutschland

2.1. Trimodale Binnenhäfen

Ein **trimodaler Binnenhafen** stellt eine zentrale Logistikkreuzung dar und verknüpft die drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße miteinander. Er ermöglicht damit intermodale Transporte, bei denen verschiedene Verkehrsmittel kombiniert werden.³

Die Angaben zur Anzahl trimodaler Einrichtungen entlang deutscher Bundeswasserstraßen variiert jedoch in Abhängigkeit der Definition.⁴ Eine amtliche Statistik wird hierzu nicht geführt.⁵

Abweichungen in der Kategorisierung können auf **verschiedene Ursachen** zurückgeführt werden. Sie ergeben sich unter anderem aus der jeweiligen Fragestellung oder Darstellungsweise. So werden Häfen teilweise als trimodal eingestuft, wenn **grundsätzlich** die Möglichkeit zu Umschlägen auf die Verkehrsträger Schiene, Straße und Binnenschiff besteht – unabhängig davon, ob dieser in **einem** Terminal oder **an mehreren Stellen** im Hafen erfolgt. Eine **wesentliche** Eigenschaft eines trimodalen Terminals ist jedoch, dass der Umschlag zwischen allen drei Verkehrsträgern innerhalb einer **einzigen** Anlage möglich ist. Zudem kann ein solches Terminal für unterschiedliche Güterarten genutzt werden. So existiert beispielsweise im Hafen Bamberg ein trimodales Terminal für Agrarprodukte, jedoch nicht für den Umschlag von Containern.⁶ Der Hafen Bamberg wird in der folgenden Tabelle als trimodal aufgeführt, in der „Intermodal Map“⁷ der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr aber als bimodal ausgewiesen.

1 Hier können Güter zwischen drei verschiedenen Verkehrsträgern umgeschlagen werden.

2 Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 30, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile.

3 Trimodale Häfen als Binnenhäfen, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/297936/>.

4 Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) vom 03.11.2025.

5 Auskunft des Statistischen Bundesamtes vom 04.11.2025.

6 Auskunft des BMV vom 03.11.2025.

7 <https://www.intermodal-map.com/>.

Die im Folgenden dargestellte Auflistung ermöglicht einen Hinweis auf die Anzahl trimodaler Binnenhäfen für den Güterumschlag in Deutschland.

Tabelle 1: Trimodale Binnenhäfen in Deutschland nach Bundesländern⁸

Bundesland	Binnenhafen	Fluss-Kanal
Baden-Württemberg	Hafen Heilbronn	Neckarkanal
	Hafen Mannheim	Rhein
	Hafen Stuttgart	Neckar
	Hafen Weil	Rhein
	Neckarhafen Plochingen	Neckar
	Ölhafen Karlsruhe	Rhein
	Rheinhafen Karlsruhe	Rhein
	Rheinhafen Kehl	Rhein
	Wertheim Mainhafen	Main
Bayern	Bayernhafen Aschaffenburg	Main
	Bayernhafen Bamberg	Main-Donau-Kanal
	Bayernhafen Nürnberg	Main-Donau-Kanal
	Bayernhafen Passau	Donau
	Bayernhafen Regensburg	Donau
	Hafen Deggendorf	Donau
	Hafen Erlangen	Main-Donau-Kanal
	Hafen Kelheim	Donau
	Hafen Schweinfurt	Main-Donau-Kanal
	Hafen Straubing-Sand	Rhein-Main-Donau
	Hafen Würzburg	Main
Berlin	Behala-Hafen Neukölln	Neuköllner Schifffahrtskanal
	Behala-Südhafen	Havel
	Behala-Westhafen	Westhafenkanal
Brandenburg	Binnenhafen Eberswalde	Oder-Havel-Kanal
	ElbePort Wittenberge	Elbe

⁸ Eigene Darstellung nach Angaben von Explortal-Logistics: Binnenhäfen in Deutschland, Stand: 28.09.2024, <https://www.explortal-logistics.net/logistische-knoten/binnenhaefen>.

Bundesland	Binnenhafen	Fluss-Kanal
	Hafen Brandenburg	Havel
	Hafen Eisenhüttenstadt	Oder-Spree-Kanal
	Hafen Königs Wusterhausen	Dahme-Wasserstraße
	Hafen Rüdersdorf	Stichkanal Langerhans Kanal
	Schwedter Hafen	Oder
Hessen	Hafen Frankfurt – Gutleuthafen	Main
	Hafen Frankfurt – Osthafen 1	Main
	Hafen Frankfurt – Osthafen 2	Main
	Hafen Hanau	Main
Mecklenburg-Vorpommern	Binnenhafen Anklam	Peene
Niedersachsen	Eurohafen Emsland	Dortmund-Ems-Kanal
	Hafen Braunschweig	Mittellandkanal
	Hafen Dörpen	Stichkanal Dörpen
	Hafen Hannover – Brinker Hafen	Mittellandkanal
	Hafen Hannover – Lindener Hafen	Stichkanal Hannover-Linden
	Hafen Hannover – Misburger Hafen	Stichkanal
	Hafen Hannover – Nordhafen	Mittellandkanal
	Hafen Hildesheim	Zweigkanal Hildesheim
	Hafen Leer	Leda
	Hafen Lüneburg	Elbeseitenkanal
	Hafen Oldenburg	Hunte
	Hafen Osnabrück	Stichkanal Osnabrück
	Hafen Papenburg	Ems
	Hafen Peine	Mittellandkanal
	Hafen Salzgitter	Salzgitter Stichkanal
	Hafen Spelle-Venhaus	Dortmund-Ems-Kanal
	Hafen Uelzen	Elbe-Seitenkanal
	Hafen Wittingen	Mittellandkanal
Nordrhein-Westfalen	Dortmunder Hafen	Dortmund-Ems-Kanal
	Hafen Dormagen	Rhein
	Hafen Duisburg – Duisburg	Rhein

Bundesland	Binnenhafen	Fluss-Kanal
	Hafen Duisburg – Hochfeld (Kultushafen / Südhafen)	Rhein
	Hafen Duisburg – logport II	Rhein
	Hafen Duisburg – Rheinhausen	Rhein
	Hafen Duisburg – Ruhrort	Hafenkanal
	Hafen Düsseldorf	Rhein
	Hafen Düsseldorf Reisholz	Rhein
	Hafen Emmelsum	Wesel-Datteln-Kanal
	Hafen Emmerich	Rhein
	Hafen Essen	Rhein-Herne-Kanal
	Hafen Gelsenkirchen	Rhein-Herne-Kanal
	Hafen Hamm	Datteln-Hamm-Kanal
	Hafen Herne	Rhein-Herne-Kanal
	Hafen Ibbenbüren	Mittellandkanal
	Hafen Köln – Deutz	Rhein
	Hafen Köln – Godorf	Rhein
	Hafen Köln – Niehl I	Rhein
	Hafen Köln – Niehl II	Rhein
	Hafen Marl	Wesel-Datteln-Kanal
	Hafen Minden	Mittellandkanal
	Hafen Neuss	Rhein
	Rheinhafen Krefeld	Rhein
	Rheinhafen Orsoy	Rhein
	Stadthafen Lünen	Datteln-Hamm-Kanal
	Stadthafen Wesel	Rhein
Rheinland-Pfalz	Hafen Andernach	Rhein
	Hafen Koblenz	Rhein
	Hafen Ludwigshafen – Nordhafen	Rhein
	Hafen Ludwigshafen – Stromhafen	Rhein
	Hafen Ludwigshafen – Luitpoldhafen/Ölhafen/Kaiserwörthhafen	Rhein
	Hafen Mainz	Rhein

Bundesland	Binnenhafen	Fluss-Kanal
	Hafen Speyer	Rhein
	Hafen Trier	Mosel
	Hafen Worms	Rhein
	Landeshafen Wörth	Rhein
	Rheinhafen Bendorf	Rhein
	Rhein-Hafen Germersheim	Rhein
	Rhein-Ruhr Hafen Mülheim	Ruhr
Saarland	Hafen Saarlouis/Dillingen	Saar
Sachsen	Hafen Riesa	Elbe
	Hafen Torgau	Elbe
Sachsen-Anhalt	Hafen Aken	Elbe
	Hafen Rosslau	Elbe
	Magdeburger Hafen	Elbe

2.2. Trimodale Güterverkehrszentren

Güterverkehrszentren (GVZ) sind logistische Knotenpunkte, an denen Güter zwischen verschiedenen Verkehrsträgern – Straße, Schiene, Wasser und Luft – umgeschlagen, zu Sendungen gebündelt und für den Weitertransport vorbereitet werden. Bieten solche Logistikdrehscheiben im Rahmen des „Kombinierten Verkehrs“⁹ die Anbindung an drei unterschiedliche Verkehrsträger, so werden sie in der Fachsprache als **trimodal** bezeichnet.¹⁰

Auch hier gibt es – entsprechend den Ausführungen in Abschnitt 2.1. – unterschiedliche Klassifizierungen. Die folgende Tabelle basiert auf Informationen der Deutschen GVZ-Gesellschaft mbH.

9 Was ist Kombinierte Verkehr und wie wird er durchgeführt?, Bundesamt für Logistik und Mobilität, <https://www.balm.bund.de/SharedDocs/FAQs/DE/Gueterkraftverkehr/KombinierterVerkehr.html>.

10 Güterverkehrszentren, <https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr-logistik/gueterverkehrszentren/#>.

Tabelle 2: Trimodale Güterverkehrszentren (GVZ) in Deutschland¹¹

Bundesland	GVZ
Baden-Württemberg	GVZ Weil am Rhein
Bayern	GVZ Nürnberg
	GVZ Regensburg
Berlin	GVZ Berlin City Westhafen
	GVZ Berlin West Wustermark
	GVZ Schönefelder Kreuz
Bremen	GVZ Bremen
Mecklenburg-Vorpommern	GVZ Rostock
Niedersachsen	GVZ Emden
	GVZ Emsland
	GVZ JadeWeserPort (Wilhelms- haven)
	GVZ Wolfsburg
Nordrhein-Westfalen	GVZ Herne-Emscher
Rheinland-Pfalz	GVZ Koblenz
	GVZ Trier
Sachsen	GVZ Dresden
Sachsen-Anhalt	GVZ Magdeburg
Schleswig-Holstein	GVZ Kiel

Explortal-Logistics führt als trimodale GVZ zusätzlich die Güterverteilzentren Europark Coevorden-Emlichheim, Osnabrück und Salzgitter auf, jedoch nicht das GVZ Emden.¹²

¹¹ Eigene Darstellung nach Angaben der Deutschen GVZ-Gesellschaft mbH vom 30.10.2025.

¹² Explortal-Logistics: Güterverkehrszentren in Deutschland, <https://www.explortal-logistics.net/logistische-knoten/gueterverkehrszentren>.

3. Transportaufkommen

3.1. Güterbeförderung

3.1.1. Binnenschifffahrt

Im Folgenden wird die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen für die Berichtsjahre 2020 bis 2025¹³ dargestellt.

Tabelle 3: Güterbeförderung nach Güterabteilungen und Berichtsjahren (in 1.000 Tonnen)¹⁴

Güterabteilungen	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (Jan-Jul)
Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	14.796	14.410	13.361	12.652	12.843	7.341
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	16.874	22.945	25.698	18.524	15.199	9.364
Erze, Steine und Erden u.ä.	49.399	51.077	46.930	46.434	44.858	23.643
Nahrungs- und Genussmittel	8.521	7.815	7.175	6.912	7.557	4.407
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	120	104	126	140	106	75
Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	2.811	3.012	2.511	1.707	1.970	1.020
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	34.101	34.099	32.720	33.399	34.591	19.584
Chemische Erzeugnisse etc.	21.165	21.327	17.976	17.380	19.559	11.398
Sonstige Mineralerzeugnisse	3.025	2.762	2.379	2.064	2.192	1.276
Metalle und Metallerzeugnisse	8.545	9.407	9.200	8.746	9.372	5.612
Maschinen und Ausrüstungen u.ä.	641	869	783	721	651	312
Fahrzeuge	1.101	877	880	881	837	481
Möbel, Musikinstrumente, Sportgeräte u.ä.	491	147	131	111	104	58
Sekundärrohstoffe, Abfälle	11.504	11.017	9.180	10.018	11.116	6.660
Post, Pakete	-	-	-	-	1	17

¹³ Die Angaben für das Jahr 2025 umfassen die Monate Januar bis Juli 2025.

¹⁴ Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 30.10.2025.

Güterabteilungen	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (Jan-Jul)
Geräte und Material für die Güterbeförderung	1.347	1.354	1.148	1.117	1.165	687
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0	1	1	2	0	0
Sammelgut	51	103	79	47	72	66
Nicht identifizierbare Güter	13.519	13.684	12.128	10.793	11.534	7.096
Sonstige Güter (anderweitig nicht genannt)	11	10	42	41	50	85
Insgesamt	188.022	195.021	182.448	171.689	173.778	99.183

3.1.2. Seeschifffahrt

Die folgende Tabelle enthält Angaben zur Güterbeförderung in der Seeschifffahrt, gegliedert nach Güterabteilungen. Sie umfasst die Berichtsjahre 2020 bis 2023 sowie die prognostizierten Werte für 2024, 2025 und 2028 (kursiv).

Tabelle 4: Güterbeförderung nach Güterabteilungen und Berichtsjahren im Seeverkehr (in Mio. Tonnen)¹⁵

Güterabteilungen	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2028
Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	18,7	18,4	16,9	15,9	14,8	14,4	13,3
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	29,6	32,5	36,8	38,5	41,0	40,6	38,3
Erze, Steine und Erden, Bergbau	29,9	32,5	31,1	29,6	30,5	30,5	30,2
Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren ¹⁶	35,7	36,3	36,1	33,4	31,7	31,6	31,5

15 Eigene Darstellung nach „Verkehr in Zahlen 2024/2025“, S. 273, Seeverkehr der Häfen des Bundesgebietes ohne Eigengewichte der Reise- und Transportfahrzeuge, Container, Trailer, Trägerschiffsleichter, ohne Binnen-See-Verkehr für die Jahre **2020 bis 2023**, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen24-25-pdf.pdf?__blob=publicationFile sowie „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“, Mittelfristprognose Winter 2024/25, Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), Februar 2024, für die Jahre **2024 bis 2028 (Prognosewerte)**, S. 81, https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsprognose/Mittelfristprognose_Winter_2024_2025.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

16 Nahrungs- und Genussmittel, Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren, Holzwaren, Papier, Pappe, Druck-erzeugnisse.

Güterabteilungen	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2028
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	16,8	17,5	15,1	16,1	15,0	15,0	15,0
Chemische und Mineralerzeugnisse	25,2	27,1	25,0	23,5	22,8	22,5	22,6
Metalle und Metallerzeugnisse	8,0	10,1	9,2	9,4	8,0	8,0	7,9
Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter ¹⁷	15,7	19,0	18,9	20,2	25,1	25,6	26,9
Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,4	3,5	3,4	2,6	2,5	2,3	1,9
Sonstige Produkte ¹⁸	89,0	88,0	82,4	74,1	80,0	80,5	87,7
Insgesamt	272,1	284,8	274,9	263,3	271,4	271,1	275,4

3.2. Personenbeförderung

Dem Statistischen Bundesamt liegen für die Binnenschifffahrt keine Daten zur Personenbeförderung vor. Laut VerkStatG § 3¹⁹ werden nur die in der Seeschifffahrt beförderten Personen erfasst.²⁰

Es finden sich aber Daten in der im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (heute: Bundesministerium für Verkehr) erstellten „Verkehrsprognose 2040“. Hierzu wird ausgeführt:²¹

„Erstmals in einer Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose des Bundes sollte im Rahmen der Verkehrsprognose 2040 auch der Personenverkehr auf Wasserstraßen Berücksichtigung finden. Ziel dieser Erweiterung der Datenbasis ist es, die Planungsgrundlagen für die Bundeswasserstraßen und Seehäfen über den Güterverkehr hinaus zu vervollständigen. [...] Auch wenn aufgrund der lückenhaften Datenlage und der besonderen Charakteristik dieses „Verkehrsmittels“ die Ermittlung der Verkehrsverflechtungen auf Wasserstraßen zu einem

17 Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte, Fahrzeuge, Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte.

18 Post, Pakete, Geräte und Material für die Güterbeförderung, Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter, Sammelgut, unbekannte Güterarten.

19 Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs, § 3 Schifffahrtsstatistik, https://www.gesetze-im-internet.de/verkstatg/_3.html.

20 Auskunft des Statistischen Bundesamtes vom 31.10.2025.

21 Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E: Verkehrsentwicklungsprognose Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ (Ergebnisse), Stand: 24.10.2024, S. 104 f, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-band-6-1-e-verkehrsentwicklungsprognose-prognosefall-1-basisprognose-2040-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile.

größeren Teil als bei den anderen Verkehrsmitteln auf der Basis von Hochrechnungen und Schätzungen erfolgen musste, dürften die vorliegenden, in diesem Bericht zusammengefassten Ergebnisse die wohl **erste umfassende, systematische Zusammenstellung für den Personenverkehr auf Bundeswasserstraßen** überhaupt sein. [...] Gemäß der Zuständigkeit des Bundes (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes WSV) beschränkt sich die Erfassung der Verkehrsverflechtungen im Personenverkehr auf dem Wasser auf die Binnenschifffahrt auf Bundeswasserstraßen und die Seeschifffahrt auf Seeschifffahrtsstraßen im deutschen Hoheitsgebiet (im Folgenden gesamthaft als Bundeswasserstraßen bezeichnet). Der Personenverkehr auf sonstigen Gewässern im Inland und auf Seeschifffahrtsstraßen, die vollständig außerhalb des Hoheitsgebietes der Bundesrepublik Deutschland liegen, war nicht Gegenstand der Untersuchung.“²²

Berücksichtigt wurden:

- See- und Fluss-Kreuzfahrten,
- Ausflugs-Schifffahrt,
- See- und Fluss-Fähren,
- individueller-Bootsverkehr im Küstengebiet und auf Bundeswasserstraßen mit Motorbooten und -jachten sowie mit Segelbooten und -jachten,
- individueller Bootsverkehr (im Küstengebiet und) auf Bundeswasserstraßen mit Ruder- und Paddelbooten („muskeltreibender Bootsverkehr“) und sonstigen nichtmotorisierten Wassersportgeräten.

Insgesamt wurde für den Personenverkehr auf Bundeswasserstraßen im Jahr 2019 ein Aufkommen von 190,2 Mio. Personenfahrten ermittelt.²³ Laut Prognose steigt das Verkehrsaufkommen im Wasser-Personenverkehr auf Bundeswasserstraßen einschließlich Küstengebieten bis zum Jahr 2040 geringfügig auf 192,6 Mio. an.²⁴

22 Fettaufstellung durch den Verfasser des Sachstands.

23 Zu Grundlagen und Methodik der Analyse des Personen-Wasserverkehrs auf Bundeswasserstraßen siehe: Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose – Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ (Ergebnisse), S. 109 ff, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-band-6-1-e-verkehrsentwicklungsprognose-prognosefall-1-basisprognose-2040-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile.

24 Ebenda, S. 162.

Tabelle 5: Personenverkehrsaufkommen auf Bundeswasserstraßen für die Jahre 2019 und 2040 (Prognose) in 1.000 Personenfahrten pro Jahr nach Segmenten²⁵

Segment	2019	Prognose 2040	Veränderung in %
See-Kreuzfahrten	2.464	4.713	91,3%
Fluss-Kreuzfahrten (Etappenfahrten)	3.062	4.836	57,9%
Ausflugsschiffahrt	22.469	24.434	8,7%
Flussfähren (einschl. ähnliche Fähren in Küstennähe wie Kieler Förde, Warnow, Hiddensee usw.)	46.288	49.208	6,3%
Seefähren (Fähren zu/von den Nordseeinseln, internationale Ostseefähren)	19.633	15.053	-23,3%
Summe gewerblicher Verkehr	93.916	98.244	4,6%
Verkehr mit Motorbooten/Motorjachten	48.710	41.415	-15,0%
Verkehr mit Segelbooten/Segeljachten	15.493	15.735	1,6%
Muskelbetriebener Verkehr (Ruder-/Paddelboote, Stand Up Paddeln, Windsurfen etc.)	32.031	37.161	16,0%
Summe individueller Verkehr (einschl. Verkehr mit gemieteten Booten)	96.234	94.311	-2,0%
Gesamtsumme	190.150	192.555	1,3%

In einer weiteren Analyse wurde differenziert nach gewerblichem Verkehr (See- und Fluss-Kreuzfahrten, Fährverkehr, Ausflugsschiffahrt) sowie dem motorisierten individuellen Wasser-Personenverkehr (Motorboote und -jachten) und dem nichtmotorisierten individuellen Wasser-Personenverkehr (Segelboote und -jachten sowie sonstiger nichtmotorisierter Bootsverkehr) Personenverkehr auf Bundeswasserstraßen nach den **Gebieten** der Wasserstraßen- und Schifffahrts-ämter (WSA) in Deutschland untersucht.

25 Eigene Darstellung nach Angaben von Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose – Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ (Ergebnisse), S. 163, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-band-6-1-e-verkehrsentwicklungsprognose-prognosefall-1-basisprognose-2040-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile.

Tabelle 6: Personenverkehr auf Bundeswasserstraßen für das Jahr 2019 nach den Gebieten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSA) in Deutschland (in 1.000 Personenfahrten)²⁶

WSA	Gewerblicher Verkehr	Individueller motorisierter Verkehr	Individueller nichtmotorisierter Verkehr	Gesamtverkehr
Ems-Nordsee	5.688	2.091	524	8.303
Weser-Jade-Nordsee (mit Bremen)	6.704	1.907	854	9.465
Elbe-Nordsee (mit Hamburg)	17.781	4.136	2.398	24.315
Nord-Ostsee-Kanal	2.684	239	113	3.036
Ostsee	20.053	13.964	10.523	44.540
Rhein	17.515	4.487	1.782	23.784
Oberrhein	5.936	2.781	652	9.369
Mosel-Saar-Lahn	2.397	1.395	1.206	4.998
Neckar	1.226	409	405	2.040
Main	1.244	980	1.011	3.235
Donau, Main-Donau-Kanal	2.045	1.034	347	3.426
Westdeutsche Kanäle	121	646	475	1.242
Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal	117	520	463	1.100
Weser	867	1.303	3.046	5.216
Elbe	4.212	4.454	6.820	15.486
Spree-Havel	4.915	6.378	14.229	25.522
Oder-Havel	411	1.985	2.675	5.071
Insgesamt	93.916	48.709	47.523	190.148

26 Eigene Darstellung nach Angaben von Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose – Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ (Ergebnisse), S. 118, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-band-6-1-e-verkehrsentwicklungsprognose-prognosefall-1-basisprognose-2040-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile.

Prognosewerte für das Jahr 2040 finden sich hierzu in der „Verkehrsprognose 2040“ auf Seite 165.

4. Erwerbstätige in der Binnenschifffahrt

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die Anzahl der Erwerbstätigen in der deutschen Binnenschifffahrt in den Jahren 2020 bis 2023.

Tabelle 7: Anzahl der Erwerbstätigen in der deutschen Binnenschifffahrt²⁷

	2020	2021	2022	2023
Fahrendes Personal	4.294	4.486	4.635	4.358
Landpersonal	1.537	1.538	1.550	1.548
Insgesamt	5.831	6.024	6.185	5.905

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) hat in einem jährlichen Bericht (Stand: Dezember 2024) die Ausbildungs- und Arbeitsmarktsituation sowie die Arbeitsbedingungen u. a. von Binnenschifferinnen und -schiffern näher analysiert.²⁸

5. Freie Kapazitäten in der Binnenschifffahrt

In der amtlichen Statistik liegen keine Angaben zu freien Transportkapazitäten in der Binnenschifffahrt vor.²⁹

Nach Einschätzung des **Bundesverbandes der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt e.V. (BDS)** könnte die deutsche Binnenschifffahrt jährlich bis zu 25 % mehr Tonnage transportieren. Gründe hierfür seien zum einen die derzeit schwache Konjunktur und zum anderen die unzureichende Auslastung der Frachträume je Auftrag. Die durch Niedrigwasser bedingten Einschränkungen der Ladevolumina seien dabei noch nicht berücksichtigt. Zudem würden weitere ungenutzte Kapazitäten zur Verfügung stehen.³⁰

27 Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 30.10.2025.

28 Siehe hierzu: Marktbeobachtung Güterverkehr, Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2024 – Fahrerberufe, Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), Dezember 2024, https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte_Arbeitsbedingungen/AGL_2024.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

29 Auskunft des Statistischen Bundesamtes vom 30.10.2025.

30 Auskunft des BDS vom 13.11.2025.

6. Entwicklung der Güterbeförderung

Das Statistische Bundesamt hat zu der Frage der Entwicklung der Güterbeförderung auf deutschen Wasserstraßen die folgenden Daten bereitgestellt. Die einzelnen Wasserstraßenpositionen können aufgrund von Doppelzählung jedoch nicht addiert werden.

Tabelle 8: Güterbeförderung nach Wasserstraßen und Berichtjahren in regionaler Gliederung (in 1.000 Tonnen)³¹

Wasserstraßen	2020	2021	2022	2023	2024
Elbegebiet:					
Elbe bis Magdeburg	2.799	2.757	2.249	2.597	2.598
Saale, Halle-Trotha bis Elbe	3	1	1	5	1
Saale, Bad Dürrenberg bis Halle-Trotha	–	–	–	–	–
Elbe, Magdeburg bis Schnackenburg	764	923	798	764	785
Elbe-Havel-Kanal	2.558	2.632	2.046	1.878	1.919
Pareyer-Verbindungskanal	283	256	186	217	189
Untere Havel Wasserstraße	3.098	3.290	2.679	2.407	2.549
Havel-Kanal	379	412	328	369	415
Potsdamer Havel	1.123	1.415	1.001	902	842
Emster Gewässer	–	–	–	–	–
Beetzsee-Riewendsee	–	–	–	–	–
Hohennauener Wasserstraße	–	–	–	–	–
Gölper See	–	–	–	–	–
Niegripper Verbindungskanal	290	221	92	92	138
Rothenseer Verbindungskanal	2.889	2.917	2.435	2.782	2.670
Elbe, Schnackenburg bis Hamburg	6.262	5.642	5.945	5.306	4.412
Müritz-Elde-Wasserstraße	10	3	9	4	7
Störwasserstraße	–	–	–	–	–
Elbe-Lübeck-Kanal	298	239	279	245	125
Untertrave	38	49	80	41	7
Elbe-Seitenkanal	6.357	5.618	5.828	5.298	4.464

31 Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 30.10.2025; Klassifizierung nach Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt - Fachserie 8 Reihe 4, Güterbeförderung und Güterumschlag in regionaler Gliederung, Download unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Publikationen/Downloads-Schifffahrt/binnenschifffahrt-monat-2080400221054.pdf>.

Wasserstraßen	2020	2021	2022	2023	2024
Ilmenau	–	–	–	–	–
Krückau-Pinnau-Verbindungskanal	–	–	–	–	–
Elbe, Hamburg bis Seegrenze	9.250	8.894	9.431	8.730	7.352
Este	–	–	–	–	–
Lühe	–	–	–	–	–
Schwinge	366	368	213	157	37
Pinnau	–	–	–	–	–
Krückau	–	–	–	–	–
Stör / Elbe	160	184	177	184	177
Oste	–	–	–	1	2
Hadelner Kanal, Bederkesa-Geeste-Kanal	711	788	673	530	478
Nord-Ostsee-Kanal	3.052	3.155	3.369	3.630	2.943
Gieselaukanal, Eider	18	1	-	2	2
Schlei-Fahrwasser	–	–	–	–	–
Wesergebiet:					
Weser, Hann. Münden bis Minden	257	240	816	686	713
Weser, Minden bis Bremen	3.258	3.134	3.329	3.016	2.907
Aller, Celle bis Hademstorf	–	–	–	–	–
Aller, Hademstorf bis Weser	–	–	–	–	–
Weser, Bremen bis Seegrenze	5.783	6.549	6.033	5.283	4.880
Hunte	2.845	3.152	2.683	2.346	2.412
Geeste	711	788	673	530	478
Mittellandkanalgebiet:					
Mittellandkanal, Bergeshövede bis Minden	11.528	12.312	11.462	10.548	11.015
Stichkanal Osnabrück	413	312	424	403	371
Nördlicher Mindener Verbindungskanal	1.461	1.570	1.664	1.589	1.453
Südlicher Mindener Verbindungskanal	142	152	244	198	160
Mittellandkanal, Minden bis Braunschweig	12.591	13.124	12.204	12.147	12.419
Stichkanal Hannover bis Linden	91	74	143	141	139

Wasserstraßen	2020	2021	2022	2023	2024
Stichkanal Misburg	–	–	–	–	–
Stichkanal Hildesheim	404	392	440	460	449
Stichkanal Salzgitter	2.227	2.699	2.672	2.484	2.392
Mittellandkanal, Braunschweig bis Elbe	12.177	11.882	10.948	10.481	10.152
Westdeutsches Kanalgebiet:					
Ruhrwasserstraße	765	746	708	523	552
Rhein-Herne-Kanal	13.214	13.623	12.372	10.697	12.215
Wesel-Datteln-Kanal	16.992	19.059	17.901	16.226	15.601
Datteln-Hamm-Kanal	4.548	4.787	5.480	4.537	4.441
Dortmund-Ems-Kanal, Dortmund bis Datteln	15.623	17.321	16.379	14.676	15.133
Dortmund-Ems-Kanal, Datteln bis Bergeshövede	10.260	11.716	10.231	9.304	9.870
Dortmund-Ems-Kanal, Bergeshövede bis Herbrum	7.487	7.873	7.264	5.776	5.659
Dortmund-Ems-Kanal, Herbrum bis Emden, Unterems	3.668	3.645	3.496	2.572	2.598
Dortmund-Ems-Kanal, Emden bis Seegrenze, Ems	4.517	4.410	4.202	3.273	3.427
Ems-Vechte-Kanal	–	–	–	–	–
Haren-Rütenbrocker-Kanal	–	–	–	–	–
Küsten-Kanal	3.893	4.341	3.836	3.021	2.849
Ems-Jade-Kanal	101	87	57	74	26
Jadebusen - Ost (Wesermarsch)	–	–	–	–	–
Jadebusen - West (Friesland)	101	87	53	71	26
Rheingebiet, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar:					
Rhein, Rheinfelden bis Straßburg	9.191	8.911	7.798	9.446	10.133
Rhein, Straßburg bis Neuburgweier	21.531	20.915	18.316	18.765	20.735
Rhein, Neuburgweier bis Mannheim	43.764	43.930	40.580	37.878	39.951
Rhein, Mannheim bis Bingen	53.462	53.024	48.609	46.203	48.461
Rhein, Bingen bis Lülldorf	58.760	60.558	54.997	51.797	54.442
Lahn	–	–	–	–	–
Mosel	6.806	7.414	6.980	6.006	6.190

Wasserstraßen	2020	2021	2022	2023	2024
Saar, Völklingen bis Güdingen (Grenze)	68	74	94	23	4
Saar, Mosel bis Völklingen	2.041	2.704	2.983	2.769	2.871
Rhein, Lülldorf bis Orsoy	123.395	130.502	119.704	113.091	117.755
Rhein, Orsoy bis niederländische Grenze	128.138	138.998	128.741	122.081	123.833
Schifffahrtsweg Rhein-Kleve	–	–	–	–	–
Main, Mündung des Main-Donau-Kanals bis Würzburg	4.767	4.306	3.553	3.177	4.006
Main, Würzburg bis Aschaffenburg	5.668	5.132	4.594	4.288	5.080
Main, Aschaffenburg bis Offenbach	7.468	6.663	6.086	5.734	6.632
Main, Offenbach bis zum Rhein	14.664	13.686	12.500	12.319	12.407
Neckar, Heilbronn bis zum Rhein	5.017	4.977	4.346	3.822	3.835
Neckar, Stuttgart bis Heilbronn	2.252	1.928	1.621	1.461	1.568
Neckar, Plochingen bis Stuttgart	525	499	434	319	542
Donaugebiet:					
Main-Donau-Kanal	3.534	3.392	2.818	2.530	3.150
Donau, Kelheim bis Regensburg	3.768	3.477	2.902	2.625	3.208
Donau, Regensburg bis Vilshofen	3.250	2.916	2.451	2.245	2.852
Donau, Vilshofen bis österreichische Grenze	3.166	2.590	2.243	2.125	2.574
Gebiet Berlin:					
Berliner Havel	1.305	1.405	1.309	1.038	1.053
Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (Hohenzollernkanal)	189	171	205	121	196
Spree-Oder Wasserstraße (Untere-, Berliner- und Treptow Spree)	1.566	1.521	1.425	1.069	1.160
Spree-Oder Wasserstraße (Dahme, Langer See, Oder-Spree-Kanal)	938	1.133	812	720	754
Teltow-Kanal	1.106	1.364	1.045	944	881
Britzer Zweigkanal	220	178	172	122	94
Wannsee, Griebnitzkanal	123	191	183	147	138
Westhafenkanal	414	232	351	269	299
Charlottenburger Verbindungskanal	–	0	2	–	1
Landwehrkanal	0	1	–	–	–

Wasserstraßen	2020	2021	2022	2023	2024
Neuköllner Schifffahrtskanal	218	218	197	152	169
Müggelspree	160	31	55	36	61
Dahme in Berlin	246	278	203	199	111
Wernsdorfer Seenkette	0	–	–	2	–
Seddinsee, Gosener Kanal und Rüdersdorfer Gewässer	–	2	–	9	0
Brandenburg u. Binnengebiet Mecklenburg-Vorpommern:					
Havel-Oder-Wasserstraße	647	667	576	646	651
Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße	323	250	244	289	246
Schwedter Querfahrt	114	65	67	88	75
Oranienburger Kanal	–	2	–	–	2
Veltener Stichkanal	29	12	3	4	6
Ruppiner Gewässer	–	–	–	–	–
Tornowsee, Rottstiefließ	–	–	–	–	–
Fehrbelliner-Wasserstraße	–	–	–	–	–
Obere Havel-Wasserstraße	11	3	10	4	9
Müritz-Havel-Wasserstraße	10	3	9	4	7
Rheinsberger Gewässer	–	–	–	–	–
Zechliner Gewässer	–	–	–	–	–
Lychener Gewässer	–	–	–	–	–
Templiner Gewässer	–	–	–	–	–
Wentow Gewässer	–	–	–	–	–
Finowkanal	–	–	–	–	–
Werbelliner Gewässer	–	–	–	–	–
Spree-Oder-Wasserstraße	684	851	608	520	644
Dahme in Brandenburg	246	278	203	201	111
Teupitzer Gewässer	–	–	–	–	–
Storkower Gewässer	–	–	–	–	–
Nottekanal	246	278	203	201	111
Rüdersdorfer Gewässer	160	33	55	45	61
Rüdersdorfer Gewässer, Flussstrecke Löcknitz	–	–	–	–	–

Wasserstraßen	2020	2021	2022	2023	2024
Obere Spree-Wasserstraße	–	–	–	–	–
Schwielochsee	–	–	–	–	–
Oder	458	515	377	345	443
Küstengebiet Mecklenburg-Vorpommern:					
Oderhaff (Kleines Haff)	28	16	15	9	12
Peenestrom	–	4	5	1	4
Ücker	–	–	–	–	–
Randow	–	–	–	–	–
Peene	8	12	7	8	7
Ryckfluss	–	–	3	7	3
Recknitz	–	–	–	–	–
Fahrt durch die Bodden	–	–	–	–	–
Warnow	2	2	5	1	–
Bützow-Güstrow-Kanal	–	–	–	–	–
Greifswalder Bodden	0	4	8	8	7
Östliches Stralsunder Fahrwasser	0	3	3	7	3
Westliches Stralsunder Fahrwasser	0	3	3	7	3
Nördliches Stralsunder Fahrwasser	–	1	–	–	–
Innere Gewässer Rügen	–	–	–	–	–
Wismarbucht	–	–	–	–	–
