

Güterbeförderung durch die Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2006

EU-Verkehr stagniert

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

132/2007

Autor

Luis DE LA FUENTE
LAYOS

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze	1
Überblick über die Binnenschifffahrt in der EU	2
Binnenschiffsverkehr nach Verkehrsströmen und Gütern..	3
Binnenschiffsverkehr nach Schiffstypen	6
Binnenschiffsverkehr in Kroatien.....	6

Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2006 wurden auf den Binnenwasserstraßen der Europäischen Union insgesamt 503 Mio. t Güter befördert (Basis: verladene Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr), was einem durchschnittlichen EU Wachstum von 0,9% von 2005 auf 2006 entspricht.

Die Verkehrsleistung im Binnenschiffsverkehr der EU belief sich 2006 auf 137 712 Mio. tkm; dies entspricht ungefähr dem Wert des Vorjahres.

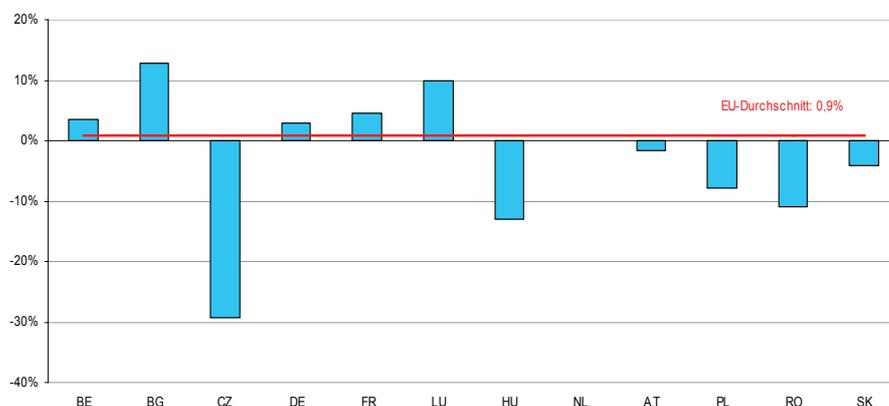
83% der in Europa beförderten Güter (Basis: verladene Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr) entfielen auf die Niederlande, Deutschland und Belgien.

In allen Ländern mit Ausnahme Luxemburgs, Polens und Rumäniens ist der grenzüberschreitende Güterverkehr die wichtigste Verkehrsart. Aufgrund der geografischen Lage ist in Luxemburg der Transitverkehr am wichtigsten, während in Polen und Rumänien der innerstaatliche Verkehr dominiert.

Auch bei den Intra-EU-Verkehrsströmen zwischen den Ländern spielen Belgien, Deutschland und die Niederlande die größte Rolle. Die umfangreichsten Intra-EU-Verkehrsströme waren 2006 mit 110 Mio. t zwischen Deutschland und den Niederlanden zu verzeichnen, gefolgt von den Strömen Belgien-Niederlande und Belgien-Deutschland.

Hauptgütergruppe im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der EU sind Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6 der NST/R), während im Transitverkehr überwiegend Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter (Kapitel 9 der NST/R) befördert werden. Rund drei Viertel aller Güter werden mit Gütermotorschiffen befördert.

Abbildung 1: Wachstumsrate der Güterbeförderung im Binnenschiffsverkehr 2005-2006 nach Mitgliedstaaten (in %; Basis: Beförderungsmenge in Tonnen)



Überblick über die Binnenschifffahrt in der EU

Tabelle 1: Entwicklung des gesamten Güterverkehrs nach Mitgliedstaaten (in 1 000 Tonnen)

		2004	2005	2006	Wachstumsrate 2004-2006	Wachstumsrate 2005-2006
		in 1000 Tonnen			(%)	
Belgien	BE	147 151	160 397	165 855	12,7	3,4
Bulgarien	BG	4 406	5 270	5 947	35,0	12,8
Tschechische Republik	CZ	1 179	1 613	1 141	-3,3	-29,3
Deutschland	DE	235 861	236 765	243 495	3,2	2,8
Frankreich	FR	67 325	68 347	71 448	6,1	4,5
Luxemburg	LU	11 180	10 377	11 395	1,9	9,8
Ungarn	HU	7 356	8 413	7 327	-0,4	-12,9
Niederlande	NL	319 219	317 639	317 853	-0,4	0,1
Österreich ⁽¹⁾	AT	9 072	9 336	9 183	1,2	-1,6
Polen	PL	7 297	7 166	6 609	-9,4	-7,8
Rumänien	RO	29 894	32 845	29 274	-2,1	-10,9
Slowakei	SK	2 725	2 350	2 252	-17,4	-4,2
	EU-25 ⁽²⁾	464 855	467 213	475 204	2,2	1,7
	EU-27 ⁽²⁾	493 169	498 806	503 194	2,0	0,9

(1) Aufgrund fehlender Rechtsvorschriften wurde der Transitverkehr für die zweite Hälfte des Jahres 2004 und die erste Hälfte des Jahres 2005 nicht vollständig erfasst.

(2) Um Doppelzählungen zu vermeiden, wurden die EU-Aggregate durch Addition des innerstaatlichen und des grenzüberschreitenden Verkehrs (verladene Güter) ermittelt.

Die Entwicklung der gesamten Beförderungsmenge im Binnenschiffsverkehr der Europäischen Union ist in Tabelle 1 dargestellt. Zwischen 2005 und 2006 war auf EU-27-Ebene ein Zuwachs von 0,9 % zu verzeichnen. Die gesamte Beförderungsmenge im Binnenschiffsverkehr der EU-27 belief sich 2006 auf 503,2 Mio. t, in der EU-25 dagegen auf 475,2 Mio. t.

Mit Abstand die wichtigste Wasserstraße für die Güterbeförderung im Binnenschiffsverkehr in Europa ist der Rhein. Er bildet mit seinen Nebenflüssen und Verbindungskanälen eine Direktverbindung für den Binnenschiffsverkehr Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Luxemburgs und der Niederlande.

Die zweitwichtigste Achse für die Güterbeförderung im Binnenschiffsverkehr in Europa ist die Donau. Sie

verbindet Bulgarien, Rumänien, Ungarn, die Slowakei, Österreich und Deutschland.

Die beiden übrigen Meldeländer Tschechische Republik und Polen sind über Elbe und Oder mit den Binnenwasserstraßen Deutschlands verbunden.

Die Niederlande, Deutschland und Belgien sind – in dieser Reihenfolge – die wichtigsten Länder für den Binnenschiffsverkehr. In Deutschland und den Niederlanden allein wurden 2006 rund 64 % der gesamten Gütermenge auf EU-Binnenwasserstraßen befördert; wird Belgien dazugerechnet, so beläuft sich der Anteil auf 83 %.

Die höchste Zuwachsrate verbuchte Bulgarien, und zwar sowohl 2005-2006 als auch 2004-2006.

Tabelle 2: Entwicklung des gesamten Güterverkehrs nach Mitgliedstaaten (in Mio. tkm)

		2004	2005	2006	Wachstumsrate 2004-2006	Wachstumsrate 2005-2006
		in Mio. tkm			(%)	
Belgien	BE	8 392	8 566	8 908	6,2	4,0
Bulgarien	BG	697	757	785	12,6	3,7
Tschechische Republik	CZ	48	64	44	-8,1	-30,8
Deutschland	DE	63 667	64 096	63 975	0,5	-0,2
Frankreich	FR	8 420	8 905	9 005	6,9	1,1
Luxemburg	LU	370	342	381	3,1	11,4
Ungarn	HU	1 904	2 110	1 913	0,5	-9,4
Niederlande	NL	43 092	42 225	42 310	-1,8	0,2
Österreich ⁽¹⁾	AT	1 747	1 753	1 837	5,2	4,8
Polen	PL	370	327	289	-21,8	-11,4
Rumänien	RO	6 955	8 436	8 157	17,3	-3,3
Slowakei	SK	91	88	106	17,0	20,7
	EU-25	128 100	128 475	128 769	0,5	0,2
	EU-27	135 753	137 668	137 712	1,4	0,0

(1) Aufgrund fehlender Rechtsvorschriften wurde der Transitverkehr für die zweite Hälfte des Jahres 2004 und die erste Hälfte des Jahres 2005 nicht vollständig erfasst.

Der gesamte Güterverkehr der Binnenschifffahrt in der EU belief sich 2006 auf 137 712 Mio. tkm und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Hier verbuchte Deutschland den höchsten Wert, was auf die Länge des deutschen Binnenwasserstraßennetzes zurückzuführen ist, das die Güterbeförderung über größere Entfernungen ermöglicht.

In Belgien, Bulgarien, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden ist sowohl die Beförderungsmenge in Tonnen als auch die Zahl der Tonnenkilometer angestiegen. Die Tschechische Republik, Ungarn, Polen und Rumänien verbuchten dagegen für beide Größen rückläufige Werte.

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Intra-EU-Güterverkehr nach Verkehrsbeziehungen, 2006 (in 1 000 t)

		Löschländer												Insgesamt
		BE	BG	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	RO	SK	
Ladeländer	BE		0	5	12 911	4 876	240	16	29 374	5	12	0	5	47 444
	BG				199			22		45		235	19	520
	CZ	10			350	0			20					380
	DE	14 991	92	335		2 178	389	109	34 064	717	224	15	21	53 135
	FR	4 456			5 183		73		7 026			0		16 738
	LU	8			105	1			115					229
	HU	27	32		567	2			422	489		545	2	2 086
	NL	38 138		20	76 500	4 317	321	201		810	4		22	120 333
	AT	95	43		499	1		396	70			59	153	1 316
	PL	18		0	1 788	1			18					1 825
	RO		464	5	31			174	4	452			25	1 155
	SK	3	52		329			7	72	1 095		33		1 591
Insgesamt	57 746	683	365	98 462	11 376	1 023	925	71 185	3 613	240	887	247	246 752	

Tabelle 3 gibt Aufschluss über das Verhältnis zwischen allen zwölf EU-Ländern, zwischen denen Güter im Binnenschiffsverkehr befördert werden, und zwar aus der Sicht des Meldelandes, das hier das Beladeland ist. Deutschland ist das einzige Land, das Waren in die/aus den anderen elf EU-Mitgliedstaaten exportiert/importiert, während die Tschechische Republik und Luxemburg nur in vier andere EU-Länder Güter versenden.

Rund 90 % aller für den Transport innerhalb der EU verladenen Güter entfallen auf Deutschland, Belgien

und die Niederlande, mehr als die Hälfte davon auf die Niederlande. Die umfangreichsten Intra-EU-Verkehrsströme waren 2006 mit über 110 Mio. t zwischen Deutschland und den Niederlanden zu verzeichnen, gefolgt von den Strömen Belgien-Niederlande und Belgien-Deutschland. Diese drei Länder waren auch die Hauptbestimmungsländer für Ausfuhren anderer EU-Länder, wobei die meisten Güter von Deutschland importiert wurden, gefolgt von den Niederlanden und Belgien.

Binnenschiffsverkehr nach Verkehrsströmen und Gütern

Abbildung 2: Aufgliederung des gesamten Güterverkehrs nach Art der Verkehrsströme, 2006 (in %, Basis: Beförderungsmenge in Tonnen)

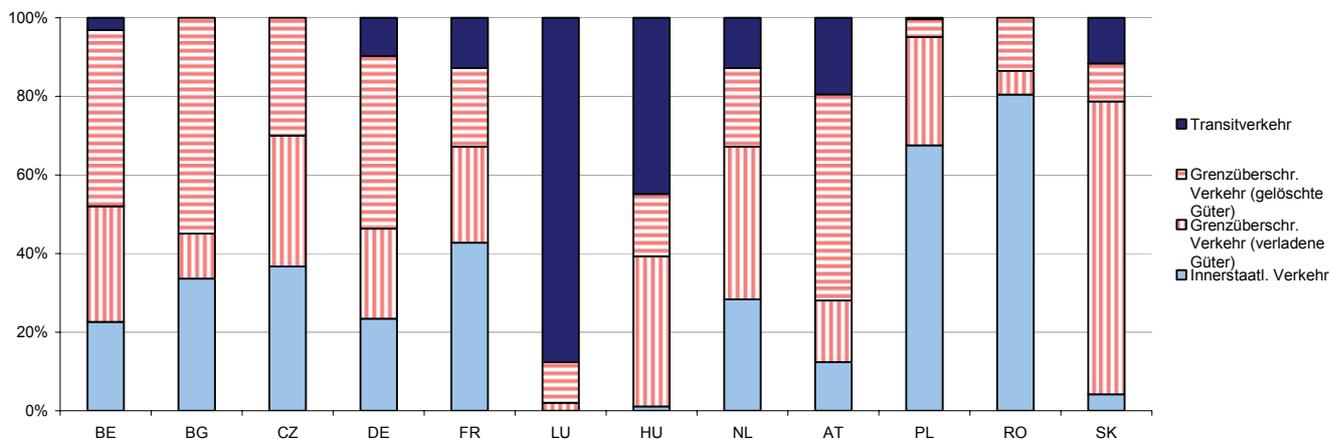


Abbildung 2 gibt Aufschluss über die Aufgliederung des gesamten Güterverkehrs nach Art der Verkehrsströme. Die größte Rolle spielte der innerstaatliche Verkehr in Rumänien mit rund 81 % und in Polen mit rund 68 %

des gesamten Güterverkehrs, während der grenzüberschreitende Verkehr mit einem Anteil von über 50 % des gesamten Güterverkehrs für Belgien, Bulgarien, die Tschechische Republik, Deutschland,

Ungarn, die Niederlande, Österreich und die Slowakei die wichtigste Verkehrsart war. Das einzige Land, in dem der Transitverkehr mehr als 50 % des Gesamtverkehrs ausmachte, ist Luxemburg, und zwar bedingt durch seine geografische Lage. Unterscheidet man zwischen verladenen und gelöschten Gütern im grenzüberschreitenden Güterverkehr, so wird deutlich, dass die Länder mit dem höchsten Anteil verladener Güter einen relativ kleinen Anteil gelöschter Güter ausweisen, während Länder mit hohem Anteil

gelöschter Güter einen relativ geringen Anteil verladener Güter verbuchen. Den höchsten Anteil verladener Güter weist die Slowakei aus (75 %), während Bulgarien und Österreich die höchsten Prozentsätze für gelöschte Güter verbuchten (55 % bzw. 52 %). Eine Ausnahme bilden die Tschechische Republik und Frankreich, wo sich im grenzüberschreitenden Verkehr verladene und gelöschte Güter in etwa die Waage halten.

Tabelle 4: 2006 gemeldeter grenzüberschreitender Güterverkehr (verladene und gelöschte Güter) nach NST/R-Kapiteln (in 1 000 Tonnen)

		NST/R-Kapitel									Insgesamt	Anteil am Gesamtwert (in %)	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8			9
BE	Insgesamt	3 430	4 158	8 500	20 863	6 462	7 396	30 144	3 843	13 414	24 929	123 139	23,2
	Verladen	964	1 525	3 829	7 877	1 338	3 268	10 077	1 497	7 117	11 254	48 747	9,2
	Gelöscht	2 465	2 633	4 670	12 986	5 124	4 129	20 067	2 345	6 297	13 675	74 392	14,0
BG	Insgesamt	235	149	1 377	260	563	828	355	18	12	151	3 947	0,7
	Verladen	199	8	0	90	45	230	44	9	6	52	682	0,1
	Gelöscht	36	141	1 377	170	518	599	311	9	6	99	3 265	0,6
CZ	Insgesamt	232	241	0	0	16	33	65	71	31	32	722	0,1
	Verladen	152	72	0	0	0	31	6	66	24	28	380	0,1
	Gelöscht	80	168	0	0	16	2	59	5	7	4	342	0,1
DE	Insgesamt	4 910	9 405	24 430	21 019	31 067	10 699	29 459	4 216	14 174	13 272	162 652	30,7
	Verladen	2 645	2 990	1 101	4 531	2 267	5 389	20 452	1 640	6 198	8 550	55 763	10,5
	Gelöscht	2 265	6 415	23 329	16 489	28 801	5 311	9 007	2 576	7 975	4 722	106 889	20,1
FR	Insgesamt	6 124	2 604	4 388	2 361	2 451	2 101	7 794	1 043	1 290	1 612	31 768	6,0
	Verladen	5 935	2 172	62	1 080	456	1 040	5 144	132	272	1 143	17 436	3,3
	Gelöscht	189	431	4 326	1 280	1 995	1 061	2 650	911	1 019	469	14 332	2,7
LU	Insgesamt	2	1	65	500	338	176	250	74	:	:	1 405	0,3
	Verladen	2	1	:	:	29	155	44	1	:	:	233	0,0
	Gelöscht	:	:	65	500	309	21	205	72	:	:	1 171	0,2
HU	Insgesamt	1 662	612	124	805	41	418	39	183	1	77	3 961	0,7
	Verladen	1 659	280	52	498	22	260	21	:	:	8	2 801	0,5
	Gelöscht	3	332	72	307	19	158	18	183	1	69	1 161	0,2
NL	Insgesamt	5 267	10 089	22 551	32 662	32 676	5 806	32 150	2 810	16 770	26 207	186 988	35,2
	Verladen	835	6 303	21 290	24 904	31 236	3 481	12 402	2 085	9 687	11 053	123 274	23,2
	Gelöscht	4 431	3 786	1 261	7 759	1 441	2 325	19 748	725	7 083	15 154	63 714	12,0
AT	Insgesamt	447	337	117	917	2 839	396	440	732	13	16	6 254	1,2
	Verladen	127	22	:	439	11	169	146	516	2	8	1 441	0,3
	Gelöscht	320	314	117	478	2 828	227	295	215	11	8	4 813	0,9
PL	Insgesamt	38	28	1 055	:	255	301	182	197	48	21	2 125	0,4
	Verladen	29	25	1 054	:	207	87	180	195	37	10	1 824	0,3
	Gelöscht	9	4	1	:	48	214	1	2	11	11	300	0,1
RO	Insgesamt	2 681	20	761	203	1 152	219	359	237	8	81	5 721	1,1
	Verladen	266	1	247	194	523	101	178	224	:	23	1 756	0,3
	Gelöscht	2 416	18	513	10	629	117	181	14	8	58	3 965	0,7
SK	Insgesamt	109	40	77	678	574	103	46	230	26	15	1 897	0,4
	Verladen	102	17	77	583	566	58	27	214	26	10	1 679	0,3
	Gelöscht	7	23	:	96	8	45	20	15	:	4	218	0,0
Insgesamt		25 137	27 682	63 444	80 269	78 434	28 478	101 282	13 653	45 788	66 412	530 579	
Anteil am Gesamtwert (in %)		4,7	5,2	12,0	15,1	14,8	5,4	19,1	2,6	8,6	12,5		100

In den Tabellen 4, 5 und 6 werden die Beförderungsmengen nach Gütergruppen in den einzelnen Mitgliedstaaten im innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Transitverkehr ausgewiesen. Die EU-Gesamtwerte wurden durch Addition der gemeldeten Werte ermittelt, so dass die Tabellen 4 und 6 Doppelzählungen enthalten.

Die Gesamtbeförderungsmenge der EU im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr ist mehr als doppelt so groß wie die im innerstaatlichen Verkehr und mehr als fünfmal so groß wie die im Transitverkehr.

Größte Gütergruppen im grenzüberschreitenden Verkehr auf EU-Ebene (Tabelle 4) waren 2006 Steine, Erden und Baustoffe (Kapitel 6 der Gütersystematik

NST/R), Erdöl und Mineralölerzeugnisse (Kapitel 3) und Erze und Metallabfälle (Kapitel 4). Im innerstaatlichen Verkehr wurden überwiegend Güter des Kapitels 6 befördert, gefolgt von Erdöl und Mineralölerzeugnissen (Kapitel 3). Im EU-Transitverkehr war eine gleichmäßigere Verteilung auf alle Gütergruppen zu beobachten mit dem höchsten Wert für Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter (Kapitel 9).

Im grenzüberschreitenden Verkehr verbuchten fünf wichtige Gütergruppen rund ein Drittel aller in mindestens einen Mitgliedstaat beförderten Güter oder mehr. Dies bestätigt für einige Länder einen gewissen Grad der Spezialisierung auf eine einzelne

Gütergruppe, die sich auch auf die in diesen Ländern verwendeten Schiffstypen auswirkt. Diese Gütergruppen sind land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere (Kapitel 0) in der Tschechischen Republik mit 32 %, in Ungarn mit 42 % und in Rumänien mit 47 %, andere Nahrungs- und Futtermittel (Kapitel 1) in der Tschechischen Republik mit 33 %, feste mineralische Brennstoffe (Kapitel 2) mit 50 % in Polen, Erdöl und Mineralölzeugnisse

(Kapitel 3) mit jeweils 36 % in Luxemburg und der Slowakei und Erze und Metallabfälle (Kapitel 4) mit 45 % in Österreich und 30 % in der Slowakei. Der hohe Anteil der einzelnen Gütergruppen ist darauf zurückzuführen, dass entweder Aus- oder Einfuhren dieser Erzeugnisse vorherrschen und keine gleichmäßige Verteilung auf verladene und gelöschte Güter besteht.

Tabelle 5: 2006 gemeldeter innerstaatlicher Güterverkehr nach NST/R-Kapiteln (in 1 000 Tonnen)

	NST/R-Kapitel										Insgesamt	Anteil am Gesamtwert (in %)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE	537	1 286	3 742	7 478	1 728	2 192	12 224	1 585	2 315	4 456	37 543	15,2
BG	0	0	39	0	0	0	1 961	0	0	0	2 000	0,8
CZ	1	1	0	0	0	0	414	1	1	0	419	0,2
DE	2 348	3 565	7 324	14 246	3 065	1 385	17 397	1 012	5 297	1 518	57 156	23,1
FR	2 753	562	1 557	3 988	180	273	18 127	107	963	2 045	30 555	12,4
LU	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
HU	4	:	:	22	:	2	40	:	:	12	80	0,0
NL	1 370	6 364	2 721	19 702	1 425	1 271	38 681	1 049	4 994	12 605	90 182	36,5
AT	4	:	1	600	0	91	438	1	:	:	1 137	0,5
PL	2	14	728	14	106	40	3 207	74	255	19	4 460	1,8
RO	653	203	2 371	9	9 817	1 537	8 580	287	59	36	23 552	9,5
SK	4	:	:	:	:	:	90	:	:	:	94	0,0
Insgesamt	7 678	11 994	18 483	46 059	16 322	6 790	101 160	4 116	13 885	20 692	247 178	
Anteil am Gesamtwert (in %)	3,1	4,9	7,5	18,6	6,6	2,7	40,9	1,7	5,6	8,4		100

Auf nationaler Ebene (Tabelle 5) waren in mindestens einem Mitgliedstaat drei große Gütergruppen deutlich vorherrschend, nämlich Mineralölzeugnisse (Kapitel 3; sie spielten die größte Rolle im innerstaatlichen Verkehr Österreichs), Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6; sie spielten in allen Ländern außer Österreich die größte Rolle) und Fahrzeuge,

Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter (Kapitel 9; sie waren in Belgien, Ungarn und den Niederlanden von relativ großer Bedeutung). In Luxemburg gibt es keinen innerstaatlichen Verkehr, da das Land nur über einen Hafen verfügt.

Tabelle 6: 2006 gemeldeter Transit-Güterverkehr nach NST/R-Kapiteln (in 1 000 Tonnen)

	NST/R-Kapitel										Insgesamt	Anteil am Gesamtwert (in %)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE	1 653	312	371	71	294	549	630	819	409	64	5 173	5,5
BG	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
CZ	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
DE	3 532	1 671	4 255	3 873	1 832	1 745	2 893	543	615	2 728	23 687	25,2
FR	288	289	269	3 000	169	883	2 098	178	729	1 223	9 125	9,7
LU	2 055	1 023	3 929	63	1 271	770	620	177	72	10	9 990	10,6
HU	190	113	148	29	1 285	725	248	158	132	257	3 286	3,5
NL	1 118	1 554	3 385	5 630	1 596	4 847	5 354	1 750	5 874	9 575	40 683	43,3
AT	433	370	34	104	2	407	52	185	22	183	1 792	1,9
PL	13	1	:	:	6	1	:	:	:	2	24	0,0
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
SK	28	21	34	87	:	77	8	5	:	2	261	0,3
Insgesamt	9 308	5 355	12 426	12 857	6 455	10 005	11 903	3 814	7 852	14 044	94 021	
Anteil am Gesamtwert (in %)	9,9	5,7	13,2	13,7	6,9	10,6	12,7	4,1	8,4	14,9		100

Die Beförderung von Gütern im Transitverkehr verteilt sich im Allgemeinen gleichmäßiger auf die verschiedenen Gütergruppen als die im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (Tabelle 6).

Die Anteile der einzelnen Gütergruppen an der Gesamtbeförderungsmenge in der EU weisen eine geringere Bandbreite auf als im grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Güterverkehr.

Binnenschiffsverkehr nach Schiffstypen

Tabelle 7: Gesamtverkehr nach Schiffstypen im Jahr 2006 (in 1 000 Tonnen)

Schiffstyp	BE	BG	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	RO	SK
Gütermotorschiffe	136 505	336	377	193 545	56 630	10 601	2 126	256 070	4 026	514	54	402
Tankmotorschiff	35 238	:	:	52 764	3 037	559	338	69 016	624	14	18	:
Sonstige Gütermotorschiffe	101 268	336	:	140 781	53 593	10 042	1 788	187 055	3 402	500	36	:
Güterschleppkähne	222	:	436	499	111	:	516	838	1 642	22	:	1 059
Tankschleppkähne	0	:	:	14	:	:	96	:	:	:	:	:
Sonstige Güterschleppkähne	222	:	:	485	111	:	421	838	1 642	22	:	:
Güterschubleichter	29 122	218	:	49 451	14 707	793	4 684	60 919	3 515	6 073	29 206	246
Tankschubleichter	2 154	:	:	1 556	2 099	:	600	3 776	989	:	115	:
Sonstige Güterschubleichter	26 969	218	:	47 895	12 608	793	4 082	57 143	2 526	6 073	29 091	:
Sonstige Güterbinnenschiffe	6	5 396	311	:	:	:	0	26	0	:	14	545
Insgesamt	165 855	5 950	1 124	243 495	71 448	11 395	7 327	317 853	9 183	6 609	29 274	2 252

Für die Güterbeförderung auf den Binnenwasserstraßen der EU werden verschiedene Schiffstypen eingesetzt. Der Tabelle 7 ist die auf die einzelnen Schiffstypen entfallende Beförderungsmenge zu entnehmen. Den höchsten Anteil am gesamten Güterverkehr auf EU-Ebene verbuchen Gütermotorschiffe. 2006 entfielen auf diesen Schiffstyp rund 76 % der insgesamt beförderten Tonnen, gefolgt von Güterschubleichtern mit 23 %. Eine nur marginale Rolle spielten mit jeweils 1 % Güterschleppkähne und sonstige Schiffe. Luxemburg, Bulgarien und Rumänien haben keine Schleppkähne gemeldet, während in der

Tschechischen Republik keine Güter mit Schubleichtern befördert wurden.

Über dem EU-Durchschnitt lag der Anteil der Gütermotorschiffe in Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden. Mit Ausnahme Frankreichs und Luxemburgs entfielen in diesen Ländern rund ein Viertel aller mit Gütermotorschiffen beförderten Güter auf Tankmotorschiffe. Die Güterbeförderung mit Güterschleppkähnen spielte in der Tschechischen Republik und der Slowakei die größte Rolle, während Güterschubleichter in Ungarn, Polen und Rumänien der wichtigste Schiffstyp waren.

Binnenschiffsverkehr in Kroatien

Tabelle 8: Entwicklung des gesamten Güterverkehrs nach Verkehrsarten in Kroatien

	1000 Tonnes			Mio. tkm		
	2005	2006	Wachstumsrate 2005-2006 (in %)	2005	2006	Wachstumsrate 2005-2006 (in %)
Innerstaatlicher Verkehr	195	189	-3,0%	39	39	-1,9%
Grenzüberschreitender Verkehr	1 251	1 320	5,5%	79	78	-2,0%
Transitverkehr	:	:	:	:	:	:
Insgesamt	1 446	1 509	4,4%	119	116	-2,0%

In Kroatien, dem einzigen Kandidatenland, das Daten über den Binnenschiffsverkehr gemeldet hat, erhöhte sich der gesamte innerstaatliche Güterverkehr in Tonnen zwischen 2005 und 2006 um 4,4 % auf insgesamt 1,5 Mio. t. Dies ist auf eine Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs zurückzuführen, die den Rückgang im innerstaatlichen Verkehr wettmachte. Gemessen in Tonnenkilometern gingen dagegen sowohl der innerstaatliche als auch der grenzüberschreitende Verkehr um einen ähnlich hohen Prozentsatz zurück. Die Güterbinnenschiffe verkehren

auf der Save, die in Belgrad (Serbien) in die Donau fließt.

Dabei ist für 2006 folgende Verteilung auf die Güterarten zu beobachten: Auf Erze und Metallabfälle (Kapitel 4) entfielen 51 % der gesamten Beförderungsmenge in Tonnen, gefolgt von Mineralölerzeugnissen (Kapitel 3) und chemischen Erzeugnissen (Kapitel 8) mit 12 % bzw. 10 %. Im innerstaatlichen Verkehr Kroatiens wurden zu 90 % Mineralölerzeugnisse befördert.

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die Daten in dieser Veröffentlichung stammen aus der Binnenschiffahrtsdatenbank von Eurostat. Sie enthält statistische Daten über den innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Transitverkehr der Mitgliedstaaten, die im Rahmen der Richtlinie 80/1119/EWG des Rates erhoben wurden. Folgende 12 Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben Daten vorgelegt: Belgien (BE), Bulgarien (BG), Tschechische Republik (CZ), Deutschland (DE), Frankreich (FR), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), die Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Rumänien (RO) und die Slowakei (SK). Gemäß Artikel 2 der Richtlinie sind Mitgliedstaaten, in denen die Gütermenge, die jährlich im grenzüberschreitenden Verkehr oder im Transitverkehr auf Binnenwasserstrassen befördert wird, insgesamt eine Million Tonnen nicht überschreitet, nicht verpflichtet, die in dieser Richtlinie geforderten Angaben zu liefern. Auch ein Kandidatenland, nämlich Kroatien (HR), legt Daten gemäß der Richtlinie vor.

Datenverfügbarkeit

Österreich: Aufgrund fehlender Rechtsvorschriften wurde der Transitverkehr für die zweite Hälfte des Jahres 2004 und die erste Hälfte des Jahres 2005 nicht vollständig erfasst.

Polen: Die Daten beziehen sich nur auf Beförderungen durch Schiffe, die in Polen registriert sind, und erfassen daher keine Beförderungen durch ausländische Schiffe auf polnischen Binnenwasserstraßen.

Zeichen

„-“ nicht verfügbar/nicht zutreffend

„0“ weniger als 500 t, aus diesem Grund auf Null abgerundet

Definitionen

EU-Aggregate:

- In Abbildung 1 und Tabelle 1 umfasst der gesamte Güterverkehr in der EU in Tonnen den von den Mitgliedstaaten gemeldeten innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (geladene Güter). Gelöschte Güter im grenzüberschreitenden Verkehr sind daher nicht erfasst, da es auf europäischer Ebene zu Doppelzählungen kommt.
- In Tabelle 2 umfasst der gesamte EU-Güterverkehr in tkm den innerstaatlichen, den grenzüberschreitenden und den Transitverkehr, da diese Verkehrsarten von den einzelnen Ländern in ihrem Hoheitsgebiet erfasst und gemeldet werden.
- Die EU-Gesamtwerte in den Tabellen 4, 5 und 6 wurden durch Addition der gemeldeten einzelstaatlichen Werte ermittelt, so dass die Tabellen 4 und 6 Doppelzählungen enthalten.

Innerstaatlicher Binnenschiffsverkehr: Binnenschiffsverkehr zwischen zwei Häfen (Lade- und Löschhafen) in ein- und demselben Land, unabhängig davon, in welchem Land das Binnenschiff registriert ist.

Grenzüberschreitender Binnenschiffsverkehr:

Binnenschiffsverkehr zwischen zwei Häfen (Lade- und Löschhafen) in zwei verschiedenen Ländern.

Transitverkehr auf Binnenwasserstraßen:

Binnenschiffsverkehr zwischen zwei ausländischen Häfen (Lade- und Löschhafen), wobei ein Drittland auf Binnenwasserstraßen ohne Laden und Löschen durchfahren wird.

Gütermotorschiff: Güterbinnenschiff mit eigenem mechanischem Antrieb.

Tankmotorschiff: Gütermotorschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Güterschleppkahn: geschlepptes Güterbinnenschiff ohne eigenen mechanischen Antrieb.

Tankschleppkahn: geschlepptes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Güterschubleichter: geschobenes Güterbinnenschiff ohne eigenen mechanischen Antrieb.

Tankschubleichter: geschobenes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Aufschlüsselung nach Gütergruppen

Die Systematik NST/R (Gütersystematik für die Verkehrsstatistik/revidierte Fassung) umfasst 24 Gütergruppen. Aus Platzgründen können nicht alle 24 Gruppen separat aufgeführt werden. Die Daten wurden zu NST/R-Kapiteln aggregiert. Zur besseren Lesbarkeit werden die jeweiligen NST/R-Kapitel im entsprechenden Abschnitt des Kommentars angegeben.

NST/R-Kapitel

0:	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere
1:	Andere Nahrungs- und Futtermittel
2:	Feste mineralische Brennstoffe
3:	Erdöl, Mineralölerzeugnisse
4:	Erze und Metallabfälle
5:	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halberzeugnisse)
6:	Steine und Erden und Baustoffe
7:	Düngemittel
8:	Chemische Erzeugnisse
9:	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Virginie Attivissimo (Layout), Manuel da Silva (Tabellen und Abbildungen) und Volker Stabernak (Text) erstellt.

Weitere Informationsquellen:

Daten:

Verkehr

-  **Binnenschifffahrt**
-  Binnenschifffahrt - Verkehrsinfrastruktur
-  Binnenschifffahrt - Transportmittel
-  Binnenschifffahrt - Unternehmen, wirtschaftliche Leistung und Beschäftigung
-  Binnenschifffahrt - Verkehrsleistung

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408
Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@ec.europa.eu

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:

<http://ec.europa.eu/eurostat/>

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>
E-mail: info@publications.europa.eu
