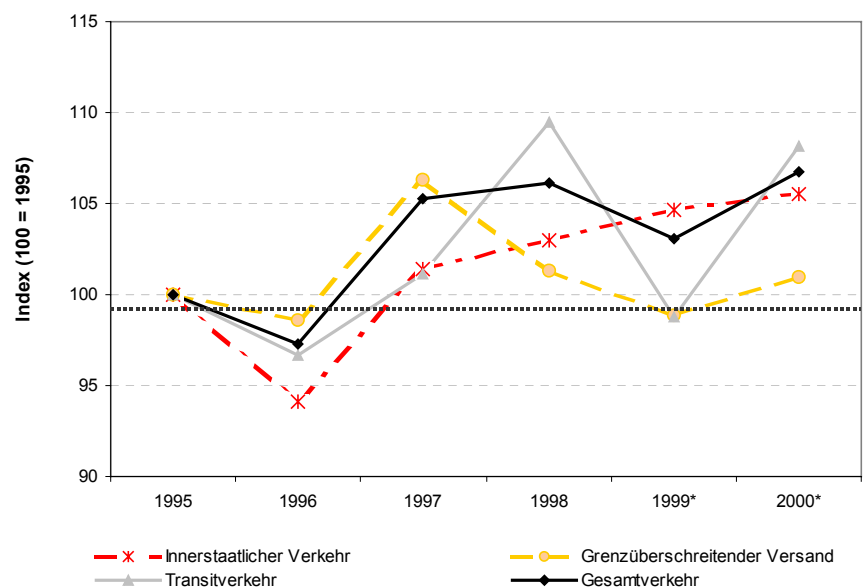


Güterbeförderung der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union 1995-2000

*Beförderungsvolumen der Binnenschifffahrt in fünf
Jahren um 7 % gestiegen*

Franz Justen

Das Wichtigste in Kürze



* : geschätzte Daten für L und B

Abbildung 1: Entwicklung des Beförderungsvolumens (Basis: 1995=100) in t

Die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt macht 7 % des gesamten Binnenverkehrs aus, während auf den Güterkraftverkehr, den Eisenbahnverkehr und den Transport in Rohrfernleitungen 75 %, 13 % bzw. 5 % entfallen.

1998 belief sich das Gesamtbeförderungsvolumen dieses Verkehrszweigs in der Europäischen Union auf 739 Mio. t. Dabei entfielen auf den innerstaatlichen Verkehr 28 %, auf den grenzüberschreitenden Verkehr 61 % und auf den Transitverkehr 11 %.

Den größten Beitrag zu dieser Beförderungstätigkeit leisten Deutschland und die Niederlande. Im Jahr 2000 entfielen auf diese beiden Länder nahezu 75 % der in Europa beförderten Güter (fehlende Daten wurden geschätzt).

Die Binnenwasserstraßen werden in zunehmendem Maße für die Güterbeförderung genutzt. In Frankreich ist die beförderte Gütermenge seit 1995 um 28 % gestiegen.

Auf nationaler Ebene sind nahezu die Hälfte der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter Steine und Erden und Baustoffe.

78 % der Güter werden mit Gütermotorschiffen befördert.

Bei 54 % der Güter betrug die Transportweite zwischen 150 und 499 km. 81 % dieser Transporte erfolgten auf deutschem und niederländischem Gebiet.

Statistik
kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 –8/2002

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze..... 1

Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Verkehrsart 2

Art der in der Binnenschifffahrt beförderten Güter 4

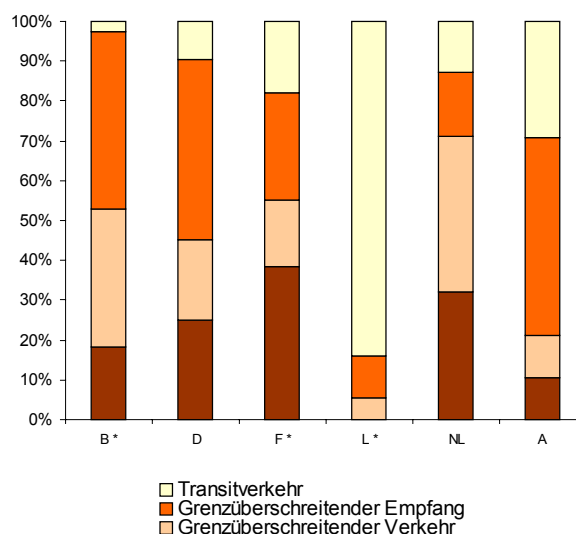
Schiffstypen und Transportweite.. 5



Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Verkehrsart

Die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt spielt eine entscheidende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union. Daher ist die Kenntnis ihrer Besonderheiten von wesentlicher Bedeutung. In Rahmen der Ratsrichtlinie 80/1119/EWG werden Daten über die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt von sechs Mitgliedstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und Österreich) erhoben.

Die Daten für Deutschland und die Niederlande verdeutlichen, welch große Rolle die Rhein-Achse für die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt spielt. Auf diese beiden Länder entfallen drei Viertel der in diesem Verkehrszweig in Europa beförderten Güter. Frankreich und Belgien verbuchen 20 % des Beförderungsvolumens. Mit einem Anteil von nur 3 % werden in Luxemburg und Österreich relativ wenig Güter auf Binnenwasserstraßen befördert.



* : Daten für 1998

Abbildung 2: Beförderungsvolumen nach Verkehrsarten in 1000 t, 2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Wachstumsrate (in %)			
	1000 t											(1990/2000)	(1995/2000)	(1997/2000)	
B	99 438	94 382	88 915	:	:	:	106 764	:	103 740	:	:	:	:	:	:
D	231 574	229 967	229 924	218 331	235 007	237 884	227 019	233 455	236 365	229 136	242 223	4,6	1,8	3,8	
F	66 086	70 695	70 900	64 865	62 522	55 055	46 688	58 131	62 010	65 508	70 669	6,9	28,4	21,6	
L	10 846	10 707	10 895	10 223	10 149	10 484	9 705	10 271	10 604	:	:	:	:	:	
NL	286 147	273 800	261 145	262 464	296 145	286 070	289 332	318 817	316 063	311 267	313 708	9,6	9,7	-1,6	
A	:	:	:	:	7 706	8 790	9 303	9 204	10 236	9 987	10 980	:	24,9	19,3	
INSGESAMT	694 091	679 551	661 779	:	:	:	688 811	:	739 018	:	:				
	Mio. tkm														
B	5 389	5 177	5 018	2 343	:	:	5 715	:	6 006	:	:	:	:	:	
D	54 803	55 973	57 239	57 559	61 772	63 982	61 291	62 153	64 267	62 692	66 465	21,3	3,9	6,9	
F	7 581	8 347	8 631	7 684	7 235	6 630	6 027	7 058	7 936	8 478	9 110	20,2	37,4	29,1	
L	336	338	338	323	317	338	321	356	369	:	:	:	:	:	
NL	35 661	34 755	33 530	32 058	36 011	35 457	35 513	40 986	40 683	41 428	41 271	15,7	16,4	0,7	
A	:	:	:	:	1 820	2 046	2 101	2 087	2 280	2 231	2 444	:	19,4	17,1	
INSGESAMT	103 770	104 590	104 756	99 967	:	:	110 968	:	121 541	:	:				

Tabelle 1: Entwicklung des Gesamtbeförderungsvolumens nach Mitgliedstaaten

Es gibt drei Verkehrsarten, den innerstaatlichen, den grenzüberschreitenden und den Transitverkehr. Auf europäischer Ebene entfallen auf sie 28 %, 61 % bzw. 11 % der gesamten Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen. Hinter diesen Gesamtwerten verbergen sich jedoch große Unterschiede zwischen den sechs Mitgliedstaaten. Aus Abbildung 2 geht hervor, dass in Luxemburg keine innerstaatliche Güterbeförderung mit diesem Verkehrszweig erfolgt. Angesichts der Größe des Landes ist dies nicht verwunderlich. In Frankreich, den Niederlanden und Deutschland entfällt dagegen ein erheblicher Teil der Güterbeförderung der Binnenschifffahrt auf den innerstaatlichen Verkehr (die Werte betragen 38 %, 32 % bzw. 25 %). Die Prozentsätze für Belgien und Österreich liegen bei 18 % bzw. 10 %. In Belgien, Deutschland und Österreich spielt dieser Verkehrszweig mit nahezu 50 % der gesamten

Beförderungsmenge eine entscheidende Rolle für die Einfuhr. In den Niederlanden werden 40 % dieses Verkehrszweigs für Ausfuhren genutzt. Den größten Umfang hat der Transitverkehr in Luxemburg mit einem Anteil von 84 % des Binnenschiffsverkehrs.

Tabelle 1 vermittelt einen Eindruck von der Entwicklung der Beförderungsmengen seit 1990. Schätzt man fehlende Daten, so ergibt sich seit 1995 insgesamt ein Anstieg von 7 %. Der stärkere Rückgriff auf diesen Verkehrszweig in Europa während der letzten Jahre ist auf verschiedene Umstände zurückzuführen. Zum Wachstum der Binnenschifffahrt haben die vollständige Liberalisierung des EU-Marktes seit Januar 2000 sowie die Modernisierung und Umstrukturierung der Flotte beigetragen. Dieser Verkehrszweig hat wichtige Vorteile: Er ist umweltfreundlich bei relativ niedrigen Kosten

und er bietet ein hohes Maß an Sicherheit; er ist ferner wirtschaftlich unter dem Aspekt der nicht-erneuerbaren Energien und trägt zur Entlastung des überlasteten Autobahnnetzes in Nordwesteuropa bei. Darüber hinaus eignet sich wie bereits erwähnt die Infrastruktur auf dem europäischen Festland relativ gut.

Auch hinter der globalen Zunahme verbergen sich Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern. Aus Tabelle 1 geht hervor, dass sich in den beiden Ländern, die die höchsten Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt ausweisen, nämlich den Niederlanden und Deutschland, die Zahl der beförderten Tonnen in den letzten 10 Jahren nicht einheitlich entwickelt hat. In den Niederlanden sind die

Beförderungsmengen schneller angestiegen als in Deutschland. Die Wachstumsraten 1990-2000 und 1995-2000 betragen in den Niederlanden jeweils nahezu 10 %, während sie in Deutschland unter 5 % liegen. Die Niederlande waren zudem das einzige Land, in dem die Beförderungsmengen zwischen 1997 und 2000 konstant blieben. In Frankreich hat der Gütertransport der Binnenschifffahrt seit 1996 weiter zugenommen. Nicht nur die Menge der beförderten Güter, sondern auch die Transportweite ist angestiegen. Die Zahl der beförderten Tonnen hat sich seit 1995 um mehr als ein Drittel ihres ursprünglichen Wertes erhöht. Betrachtet man die Entwicklung der Tonnenkilometer, die seit 1995 um nahezu 50 % zugenommen haben, so wird diese Entwicklung noch deutlicher.

Ladeland \ Löschland	Ladeland						TOTAL
	B	D	F	L	NL	A	
B*	18 977	10 311	3 159	38	32 419	2	64 906
D	12 679	60 859	8 337	308	81 898	589	164 670
F*	2 955	1 799	23 755	3	5 635	33	34 180
L*	83	496	45	0	386	-	1 010
NL	19 433	25 703	4 276	85	100 683	154	150 334
A	74	440	18	-	1 256	1 146	2 934
INSGESAMT	54 201	99 608	39 590	434	222 277	1 924	418 034

* Daten für 1998

Tabelle 2: Intra-EU-Güterbeförderung nach Verkehrsbeziehungen, 2000 (in 1000 t)

Insbesondere im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist es interessant zu untersuchen, zwischen welchen Ländern hauptsächlich Waren befördert werden. Die Menge der zwischen einzelnen Ländern beförderten Güter hängt von kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Aspekten, aber auch von der Struktur des transeuropäischen Netzes ab. Das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz besteht im Wesentlichen aus vorhandenen Becken und Kanälen und deren Verbindungen. Dazu zählen die Rhein-Achse, die Nord-Süd-Achse, die die Niederlande, Belgien und Frankreich verbindet, die Ost-West-Achse, die Norddeutschland mit den belgischen und niederländischen Häfen im Westen und den Flüssen Elbe und Oder im Osten verbindet. Die Ost-West-Süd-Achse umfasst im Wesentlichen die Donau. Im Juli 1996 hat die EU die Leitlinien für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes angenommen. Ziel ist der Aufbau eines beständigen, interoperablen und wirtschaftlich wie ökologisch gesunden Binnenwasserstraßennetzes auf der Grundlage vorhandener Wasserwege. Dieses neue Netz sollte die Möglichkeit bieten, die vorhandenen Wasserwege als kostengünstigen, sicheren und umweltfreundlichen Verkehrszweig optimal zu nutzen.

Tabelle 2 gibt Aufschluss über die 2000 zwischen den sechs Mitgliedstaaten beförderten Gütermengen. Meldeland ist das Land, in dem die Güter gelöscht werden. 86 % des grenzüberschreitenden Verkehrs auf Binnenwasserstraßen werden von den Niederlanden, Deutschland und Belgien

abgewickelt. Speziell zwischen den Niederlanden und Deutschland werden 51 % der Güter befördert. Der Anteil der Ausfuhren aus den Niederlanden nach Deutschland beträgt 39 %. Bei annähernd einem Viertel des grenzüberschreitenden Verkehrs handelt es sich um Beförderungen zwischen den Niederlanden und Belgien.

Interessant ist, dass Deutschland das europäische Land mit den höchsten Einfuhren in diesem Verkehrszweig ist (165 Mio. t eingeführter Güter). Seine wichtigsten Partner sind die Niederlande und Belgien. Zwischen Deutschland und diesen beiden Ländern werden über Binnenwasserstraßen 131 Mio. t Güter befördert, das sind 91 % des gesamten deutschen Binnenschiffsverkehrs. Bei den Ausfuhren ist Deutschland wichtigstes Bestimmungsland für alle Mitgliedstaaten. Die Anteile betragen 76 % für Österreich, 67 % für die Niederlande, 53 % für Frankreich und 36 % für Belgien. Das Land mit dem weitaus größten Exportvolumen sind die Niederlande.

Dabei ist zu beachten, dass die Niederlande verglichen mit Frankreich und Deutschland ein kleines Land sind. Auf sie entfallen dennoch 36 % aller auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter (Basis: 2000). Dies ist im Wesentlichen auf die Geschichte und die Infrastruktur des Landes zurückzuführen. Die Häfen von Rotterdam und Amsterdam spielen eine entscheidende Rolle für die Güterbeförderung in Europa.

Art der in der Binnenschifffahrt beförderten Güter

Die Analyse der Untergliederung nach Gütergruppen bringt weitere interessante Ergebnisse. Aus Abbildung 3 geht hervor, dass es sich auf nationaler Ebene bei nahezu der Hälfte der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter um Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6) handelt. 20 % entfallen auf Mineralölzeugnisse (Kapitel 3). Die Jahre 1995 und 1998 weisen eine ähnliche Untergliederung nach der Art der Güter auf. Auch auf internationaler Ebene verbuchen Steine und Erden und Baustoffe die höchsten Beförderungsmengen. Allerdings beträgt der Anteil hier nur ein Viertel aller beförderten Güter, so dass der Abstand nicht ganz so deutlich

ist. 1995 verbuchten Steine und Erden und Baustoffe den gleichen Anteil wie Erze und Metallabfälle (Kapitel 4). Mineralölzeugnisse machen nahezu 20 % der beförderten Güter aus. Im innerstaatlichen Verkehr war die Verteilung 1995 und 1998 fast identisch. Der wesentliche Unterschied zwischen dem innerstaatlichen und dem grenzüberschreitenden Verkehr besteht darin, dass auf internationaler Ebene mehr Erze und Metallabfälle befördert werden (auf nationaler Ebene verbucht diese Gütergruppe lediglich 5 % der Beförderungsmengen).

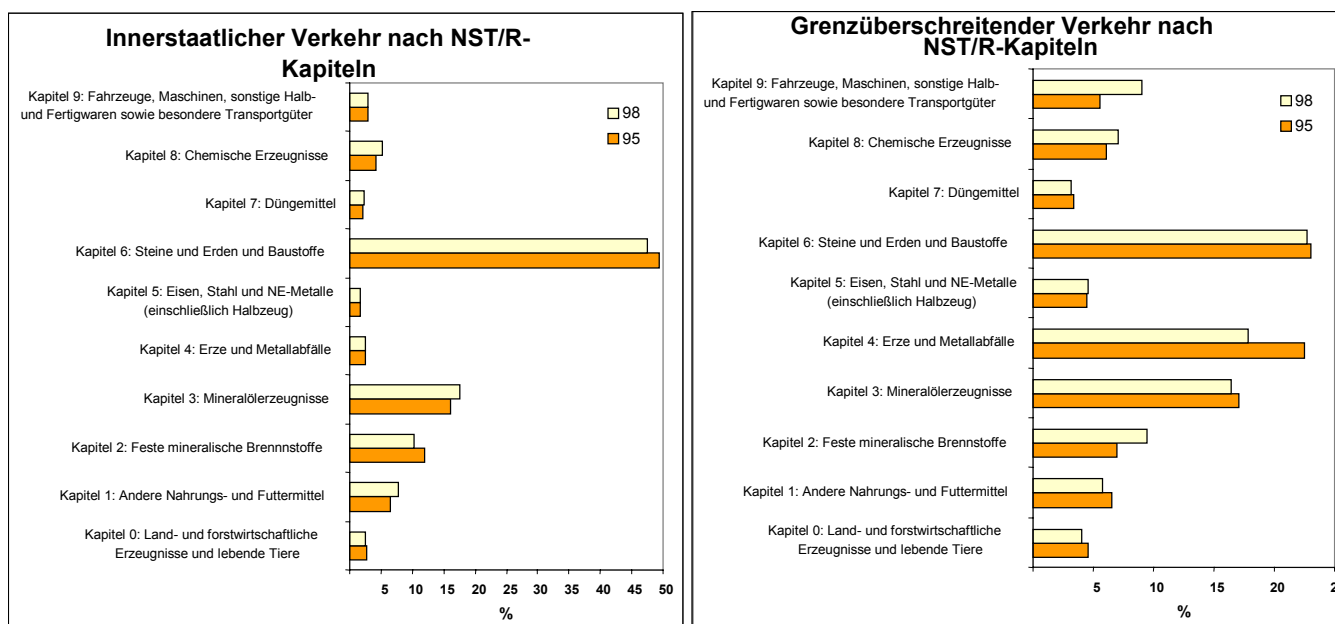


Abbildung 3: Anteile der Gütergruppen am innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr nach NST/R-Kapiteln (Basis: 1000 t)

Abbildung 3 macht auch deutlich, dass land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere (Kapitel 0) und andere Nahrungs- und Futtermittel (Kapitel 1) verglichen mit dem Gesamtwert selten auf Binnenwasserstraßen befördert werden. Düngemittel und chemische Erzeugnisse (Kapitel 7 bzw. 8) werden ebenfalls nicht sehr häufig mit Binnenschiffen befördert.

Die Tabellen 3, 4 und 5 geben Aufschluss über die Beförderungsmengen nach Gütergruppen in den einzelnen

Mitgliedstaaten bzw. im innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Transitverkehr. Im innerstaatlichen Verkehr unterscheidet sich Österreich insofern von den anderen europäischen Ländern, als in diesem Land hauptsächlich Mineralölzeugnisse (Kapitel 3) befördert werden. Auf diese Gütergruppe entfallen 71 % der Beförderungsmengen. Demgegenüber sind nur 12 % der auf nationaler Ebene beförderten Güter Steine und Erden und Baustoffe.

Innerstaatlicher Verkehr	NST/R-Kapitel										INSGESAMT (in %)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
B	263	1 150	2 146	4 120	1 571	665	6 385	951	1 457	270	9,3
D	1 545	2 734	11 931	14 420	2 645	1 379	21 589	1 604	5 132	929	31,3
F	2 176	360	1 912	3 255	285	301	14 503	46	578	341	11,6
L	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
NL	1 272	11 398	4 951	13 573	568	709	54 340	1 891	3 352	4 277	47,2
A	0	1	0	681	0	164	116	0	0	2	0,5
INSGESAMT (in	2,6	7,7	10,3	17,7	2,5	1,6	47,5	2,2	5,2	2,9	100

Tabelle 3: Innerstaatlicher Güterverkehr (in 1000 t) nach NST/R-Kapiteln, 1998

NST/R-Kapitel

Grenzüberschreitender Verkehr	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	INSGESAMT (in %)
B	2 762	2 792	4 027	15 178	3 123	3 006	25 700	3 531	7 851	14 020	18,1
D	4 706	10 168	17 144	23 390	34 815	9 738	27 861	5 370	11 527	6 721	33,5
F	4 931	2 607	2 739	2 275	2 165	1 647	8 051	935	974	715	6,0
L	1	0	237	261	521	26	569	76	5	0	0,4
NL	5 213	10 382	18 338	31 998	37 324	6 077	39 926	4 094	11 478	19 299	40,7
A	398	245	89	1 113	2 776	294	647	476	95	99	1,4
INSGESAMT (in	4,0	5,8	9,4	16,4	17,8	4,6	22,7	3,2	7,1	9,0	100

Tabelle 5: Grenzüberschreitender Güterverkehr (in 1000 t) nach NST/R-Kapiteln, 1998

NST/R-Kapitel

Transitverkehr	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	INSGESAMT (in %)
B	593	451	260	26	345	288	264	221	286	37	3,4
D	2 774	1 398	2 649	4 616	2 199	2 056	2 588	568	232	1 936	25,5
F	279	270	169	3 756	128	1 338	3 652	128	458	1 038	13,6
L	1 756	1 078	2 421	84	1 660	847	746	241	13	62	10,8
NL	1 883	1 490	2 460	5 885	1 416	3 704	5 772	2 541	4 357	6 098	43,1
A	217	983	35	183	45	896	94	288	67	234	3,7
INSGESAMT (in	9,1	6,9	9,7	17,6	7,0	11,1	15,9	4,8	6,6	11,4	100

Tabelle 4: Transitverkehr (in 1000 t) nach NST/R-Kapiteln, 1998

Allerdings sind die Beförderungsmengen in 1000 t in Österreich verglichen mit den anderen Ländern sehr niedrig. Im innerstaatlichen Verkehr fällt die Aufteilung auf die einzelnen Gütergruppen in Belgien und Deutschland sehr ähnlich aus. In Belgien und Deutschland handelt es sich bei nahezu einem Drittel der beförderten Güter um Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6). In Frankreich und den Niederlanden spielen diese Güter mit einem Anteil von 60 % eine sehr viel vorherrschendere Rolle. In Belgien und Deutschland verbuchten dagegen chemische Erzeugnisse, Mineralölerzeugnisse und feste mineralische Brennstoffe (Kapitel 8, 3 bzw. 2) einen höheren Anteil an den Beförderungsmengen.

Weniger leicht lassen sich im grenzüberschreitenden Verkehr (Tabelle 4) Länderprofile anhand der Gütergruppen erstellen. Die Mitgliedstaaten befördern die verschiedensten Arten von Gütern in unterschiedlichen Proportionen. Frankreich weist mit

18 % der beförderten Güter den höchsten Anteil von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und lebenden Tieren (Kapitel 0) aus. In Luxemburg handelt es sich bei den beförderten Gütern im Wesentlichen um Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6) sowie Erze und Metallabfälle (Kapitel 4); auf diese beiden Gruppen entfallen nahezu zwei Drittel des Beförderungsvolumens.

Die Untergliederung nach Gütergruppen im Transitverkehr (Tabelle 5) ergibt einen sehr viel höheren Prozentsatz für land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere als im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (auf Kapitel 0 entfallen im Transitverkehr 9 %, im innerstaatlichen Verkehr 3 % und im grenzüberschreitenden Verkehr 4 %). In Frankreich, Deutschland und den Niederlanden wurden größere Mengen an Mineralölerzeugnissen (Kapitel 3) im Binnenschiffsverkehr befördert (33 %, 22 % bzw. 17 %).

Schiffstypen und Transportweite

Die Zahl der Schiffe ist seit einigen Jahren deutlich zurückgegangen, was das Ergebnis einer Reihe von Verschrottungsprogrammen auf Gemeinschaftsebene ist. Die Bedeutung der einzelnen Schiffstypen im Binnenschiffsverkehr ist Tabelle 6 zu entnehmen. Gütermotorschiffe sind europaweit bei weitem die am häufigsten im Güterverkehr eingesetzten Schiffe. Im Jahr

2000 wurden nahezu 80 % aller Güter mit diesen Schiffen befördert. Schubleichter beförderten rund 20 % der Güter. Der Anteil für Schleppkähne war mit 0,3 % nur marginal. Allerdings weist auch hier jeder Mitgliedstaat seine eigenen Besonderheiten auf. Luxemburg verbuchte keinen Einsatz von Schleppkähnen.

Schiffstyp	B*	D	F	L*	NL	A	INSGESAMT
Gütermotorschiff	82 477	192 239	61 113	9 606	249 363	4 949	599 747
Tankmotorschiff	25 571	51 218	3 233	9 210	68 988	1 002	159 222
Anderes Gütermotorschiff	56 906	141 021	57 880	396	180 375	3 947	440 525
Güterschleppkahn	348	681	136	-	1 005	2 372	4 542
Tankschleppkahn	-	16	4	-	-	17	37
Anderer Güterschleppkahn	348	665	132	-	1 005	2 355	4 505
Güterschubleichter	20 912	49 303	13 568	997	63 287	3 658	151 725
Tanschubleichter	2 609	2 346	1 760	-	5 478	906	13 099
Anderer Güterschubleichter	18 303	46 957	11 808	997	57 809	2 752	138 626
Andere Güterschiffe	3	-	-	-	53	:	56
INSGESAMT	103 740	242 223	74 817	10 603	313 708	10 979	756 070

* Daten für 1998

Tabelle 6: Gesamtverkehr nach Schiffstypen (in 1000 t), 2000

In den anderen Mitgliedstaaten variiert der Anteil von Tankmotorschiffen erheblich. In Frankreich entfällt auf diesen Schiffstyp lediglich ein marginaler Anteil von weniger als 5 %, während Tankmotorschiffe in den anderen Ländern mindestens 25 % aller Gütermotorschiffe ausmachen. Schleppkähne kommen am meisten in Österreich zum Einsatz.

Die Aufgliederung der Transportweite gibt Aufschluss über die Nutzung der Binnenwasserstraßen für den Güterverkehr. Es wurde in vier Entfernungsklassen untergliedert: unter 50 km, 50-149 km, 150-499 km und schließlich 500 km und darüber (siehe Abbildung 4). Demnach wurden im innerstaatlichen Binnenschiffsverkehr in Tonnenkilometern 54 % der Güter über eine Entfernung von 150-499 km befördert.

Ein Viertel der Güter wurden über eine Entfernung von 50-149 km befördert, 15 % über mehr als 500 km und 5 % über weniger als 50 km. Der innerstaatliche Güterverkehr über Entfernungen von mehr als 500 km wurde im Wesentlichen auf deutschem Hoheitsgebiet geleistet. Die Daten sind in großem Maße von der Infrastruktur und der Größe der einzelnen Länder abhängig. Allerdings spielen auch andere Faktoren eine Rolle, z. B. politische oder Zollaspekte.

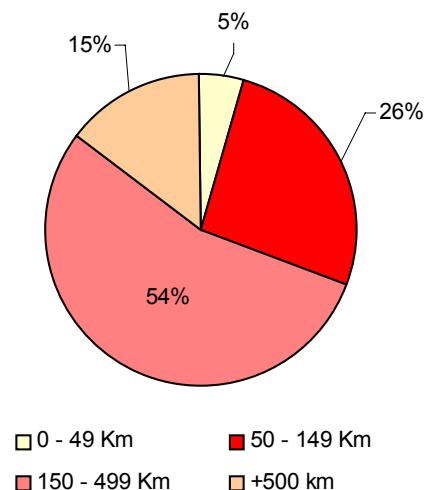


Abbildung 4: Innerstaatlicher Verkehr nach Entfernungsklassen (Basis: Mio. tkm), 1998

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Diese Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ ist die erste, in der es um den Güterverkehr der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union geht. Die Daten stammen aus der Binnenschifffahrtsdatenbank von Eurostat, die Statistiken über den innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und den Transitverkehr enthält, die im Rahmen der Ratsrichtlinie 80/1119/EWG erhoben wurden. Für sechs EU-Mitgliedstaaten werden Daten erhoben; dies sind Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und Österreich. Gemäß Artikel 2 der Richtlinie sind Mitgliedstaaten, in denen die Gütermenge, die im grenzüberschreitenden Verkehr oder im Durchgangsverkehr auf Binnenwasserstrassen jährlich befördert wird, insgesamt eine Million Tonnen nicht überschreitet, nicht verpflichtet, die von dieser Richtlinie geforderten Angaben zu liefern.

Datenverfügbarkeit

Obwohl sich in letzter Zeit Verfügbarkeit und Qualität der Daten verbessert hat, liegen einige Daten immer noch nicht vor. Speziell für Belgien und Luxemburg wurden für die Jahre 1999 und 2000 Schätzungen vorgenommen. Daher basiert Abbildung 1 auf geschätzten Daten für Belgien und Luxemburg. Aufgrund fehlender Daten für Belgien, Luxemburg und Frankreich für das Jahr 2000 sind einige der in den Tabellen 2 und 6 aufgeführten Gesamtwerte geschätzt.

Definition der verschiedenen Arten von Binnenschiffsverkehr

Innerstaatlicher Binnenschiffsverkehr: Binnenschiffsverkehr zwischen zwei inländischen Orten (Lade- und Löschort), unabhängig davon, in welchem Land das Binnenschiff registriert ist.

Grenzüberschreitender Binnenschiffsverkehr: Binnenschiffsverkehr zwischen zwei Orten (Lade- und Löschort) in zwei verschiedenen Ländern.

Transitverkehr auf Binnenwasserstraßen: Binnenschiffsverkehr zwischen zwei ausländischen Orten (Lade- und Löschort), wobei ein Drittland auf Binnenwasserstraßen ohne Laden und Löschen durchfahren wird.

Gütermotorschiff: Güterbinnenschiff mit eigenem mechanischen Antrieb.

Tankmotorschiff: Gütermotorschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Güterschleppkahn: Geschlepptes Güterbinnenschiff ohne eigenen Antrieb.

Tankschleppkahn: Geschlepptes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen ohne eigenen Antrieb.

Güterschubleichter: Geschobenes Güterbinnenschiff ohne eigenen Antrieb.

Tankschubleichter: Geschobenes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen ohne eigenen Antrieb.

Untergliederung nach Gütergruppen

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

NST/R-Kapitel

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

An dieser Veröffentlichung hat Frau Sandrine Cipponeri, mitgewirkt.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos, Bereich Binnenschifffahrt

Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen oder an unseren Veröffentlichungen, Datenbanken oder Auszügen daraus interessiert sind, wenden Sie sich bitte an einen unserer **Data Shops**:

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brüssel Planistat Belgique Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@planistat.be URL: http://www.datashop.org/	DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrøgade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: lib@dst.dk Internet: http://www.dst.dk/bibliotek	STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888 644 94 27/28 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datashop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 91 583 91 67/91 583 95 00 Fax (34) 91 583 03 57 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.datashop.org/	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it	Eurostat Data Shop Luxembourg 46A, avenue J.F. Kennedy BP 1452 L-1014 LUXEMBOURG Tel. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu URL: http://www.datashop.org/	STATISTICS NETHERLANDS Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch Internet: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA		
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2.Kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop@stat.fi URL: http://www.tilastokeskus.fi/ttk/uk/datashop/	STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se Internet: http://www.scb.se/info/datashop/leudatashop.asp	Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport South Wales NP10 8XG United Kingdom Tel. (44-1633) 81 33 69 Fax (44-1633) 81 33 33 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com		

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):

Bech Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Auskünfte zur Methodik:

Franz Justen, Eurostat/C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 34313, Fax (352) 4301 32600, E-mail: franz.justen@cec.eu.int
 ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ Dort finden Sie weitere Informationen.

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim **Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

2 rue Mercier – L-2985 Luxembourg
 Tel. (352) 2929 42455 Fax (352) 2929 42758
 URL: <http://publications.eu.int>
 E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË – DANMARK – DEUTSCHLAND – GREECE/ELLADA – ESPAÑA – FRANCE – IRELAND – ITALIA – LUXEMBOURG – NEDERLAND – ÖSTERREICH
 PORTUGAL – SUOMI/FINLAND – SVERIGE – UNITED KINGDOM – ISLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARIE – ČESKÁ REPUBLIKA – CYPRUS
 EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÂNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA
 ISRAËL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA

Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurz gefasst“ abonnieren (vom 1.1.2002 bis 31.12.2002):
 (Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Paket 1: Alle 9 Themenkreise (etwa 180 Ausgaben)

Papier: 360 EUR
 Gewünschte Sprache: DE EN FR

Paket 2: 1 oder mehrere der folgenden 9 Themenkreise:

- Themenkreis 1 „Allgemeine Statistik“
- Themenkreis 6 „Außenhandel“
- Themenkreis 7 „Vehrfkehr“
- Themenkreis 9 „Wissenschaft und Technologie“
- Papier: 42 EUR
- Themenkreis 2 „Wirtschaft und Finanzen“
- Themenkreis 3 „Bevölkerung und soziale Bedingungen“
- Themenkreis 4 „Industrie, Handel und Dienstleistungen“
- Themenkreis 5 „Landwirtschaft, Fischerei“
- Themenkreis 8 „Umwelt und Energie“
- Papier: 84 EUR
- Gewünschte Sprache: DE EN FR

Statistik kurz gefasst kann von der Eurostat Web-Seite kostenlos als pdf-Datei heruntergeladen werden. Sie müssen sich lediglich dort eintragen. Für andere Lösungen wenden Sie sich bitte an Ihren Data Shop.

Bitte schicken Sie mir ein Gratisexemplar des „Eurostat Minikatalogs“ (er enthält eine Auswahl der Produkte und Dienste von Eurostat)
 Gewünschte Sprache: DE EN FR

Ich möchte das Gratisabonnement von „Statistische Referenzen“
 (Kurzinformationen zu den Produkten und Diensten von Eurostat)
 Gewünschte Sprache: DE EN FR

Herr Frau
 (bitte in Großbuchstaben)

Name: _____ Vorname: _____

Firma: _____ Abteilung: _____

Funktion: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: _____

Tel.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Zahlung nach Erhalt der Rechnung vorzugsweise:

durch Banküberweisung

Visa Eurocard

Karten-Nr.: _____ gültig bis: ____/____/____

Ihre MwSt.-Nr. f.d. innergemeinschaftlichen Handel:

Fehlt diese Angabe, wird die MwSt. berechnet. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.