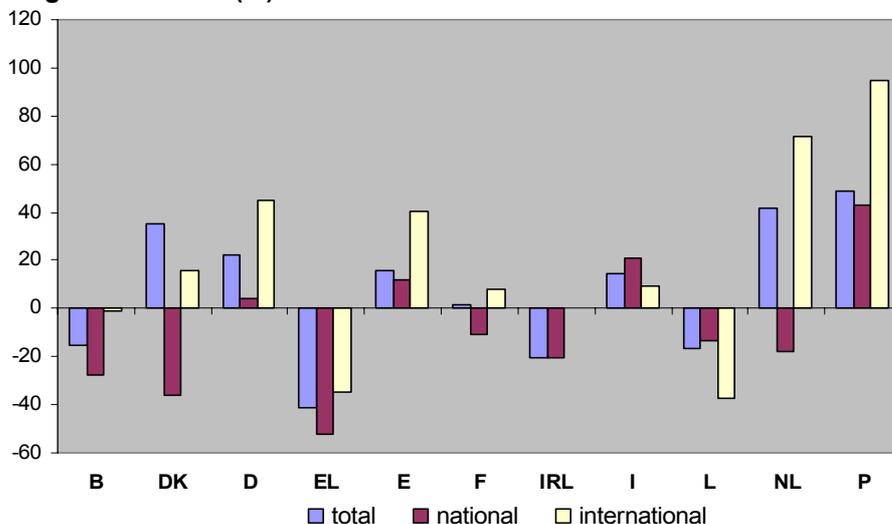


Trends im Eisenbahngüterverkehr 1990-2001

Massimo Lupo

- In der Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs insgesamt von 1990 bis 2001 verzeichnet Griechenland mit -41 % den stärksten Rückgang und Portugal mit +49 % den stärksten Anstieg.
- Im innerstaatlichen Verkehr (Angaben in tkm) ist die allgemeine Entwicklung von 1990 bis 2001 in fast allen Ländern rückläufig.
- Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ergibt sich in den meisten Mitgliedstaaten (EU-12) mit Ausnahme Griechenlands, Belgiens und Luxemburgs ein Zuwachs; die entsprechenden Raten liegen zwischen 9 % (Italien) und 95 % (Portugal).
- In absoluten Zahlen verzeichnet Deutschland mit 74 Mrd. tkm im Jahr 2001 das höchste Güterverkehrsaufkommen.
- In den Niederlanden entfallen 80 %, in Belgien und Griechenland jeweils 71 % des gesamten Verkehrsaufkommens auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Dagegen erreicht in Portugal und Spanien der Binnenverkehr Anteile von 86 % bzw. 83 %.
- Bei einer Aufschlüsselung nach Art der beförderten Waren für 2001 wird deutlich, dass die Gruppe „Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“ (NST/R-Kapitel 9) sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr am stärksten ins Gewicht fällt; an zweiter Stelle folgen die „Metallerzeugnisse“ (NST/R-Kapitel 5).
- Der Anteil des Verkehrsträgers Eisenbahn am Binnengüterverkehr insgesamt ist im Zeitraum 1990-2001 von 19 % auf ungefähr 14 % gesunken.

Schaubild 1: Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs: 2001 im Vergleich zu 1990 (%)



Hinweis: Deutschland: 1991-2001; Irland: 1990-1998

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 – 9/2003

Inhalt

Güterverkehr insgesamt..... 2

Innerstaatlicher Verkehr..... 3

Grenzüberschreitender Verkehr 3

Aufschlüsselung nach Warengruppen (anhand der Kapitel der Systematik NST/R) 4

Transitverkehr 5

Anteile der einzelnen Verkehrsträger 5



Manuskript abgeschlossen: 25.11.2003

ISSN 1562-1332

Katalognummer: KS-NZ-03-009-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2003

Güterverkehr insgesamt

Im Rahmen der Richtlinie 80/1177 haben nur zehn Mitgliedstaaten Daten sowohl für 1990 als auch für 2001 gemeldet (Tabelle 1). Betrachtet man den gesamten Zeitraum, so verzeichnen sechs dieser Länder im Eisenbahnsektor einen Anstieg des Güterverkehrsaufkommens; die Zuwachsraten reichen von 1,5 % (Frankreich) bis zu 48,6 % (Portugal). Für

Deutschland ergibt sich im Zeitraum von 1991 (dem Jahr, als die gemeldeten Daten erstmals auch Angaben für die neuen Bundesländer enthielten) bis 2001 insgesamt ein Rückgang von 1,1 %.

Im Jahresvergleich 2000/2001 weist der Eisenbahngüterverkehr in zehn von dreizehn Ländern einen rückläufigen Trend auf.

Tabelle 1: Eisenbahngüterverkehr insgesamt - in Mio. tkm

	1990	1991	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Veränderung 90-01 (%)	Veränderung 00-01 (%)
Belgien	8333	8126	7602	7243	7465	7600	7392	7674	7081	-15.0	-7.7
Dänemark	1545	1509	1693	1459	1726	1812	1703	2025	2091	35.3	3.3
Deutschland ¹⁾	60886	75074	67818	67214	70546	71207	69127	76030	74260	-1.1 ²⁾	-2.3
Griechenland	647	605	306	350	330	322	347	427	380	-41.3	-11.0
Spanien	10131	9435	9753	9761	10841	11322	11487	11614	11717	15.7	0.9
Frankreich	49578	49264	46355	48270	52575	52612	52059	55282	50345	1.5	-8.9
Irland	589	603	602	570	522	469	:	:	:	-20.4 ³⁾	-10.2 ⁶⁾
Italien	19343	19941	21689	21034	22902	22455	21549	22752	22121	14.4	-2.8
Luxemburg	702	704	:	:	:	:	:	632	585	-16.7	-7.4
Niederlande	3047	3023	3016	3164	3435	3793	3732	4522	4293	40.9	-5.1
Österreich	:	:	13155	13311	14196	14713	15038	16600	16893	28.4 ⁴⁾	1.8
Portugal	1439	1641	2019	1858	2247	2048	2179	2183	2138	48.6	-2.1
Finnland	:	:	9293	8806	9856	9885	9753	10107	9857	6.1 ⁴⁾	-2.5
Schweden ⁵⁾	:	:	19391	18846	19181	19163	19090	20088	19547	0.8 ⁴⁾	-2.7
Vereinigtes Königreich	16271	15382	:	:	:	:	:	:	:	:	:

1) Daten für 1990 ohne Ex-DDR; 2) 1991-2001; 3) 1990-1998; 4) 1995-2001

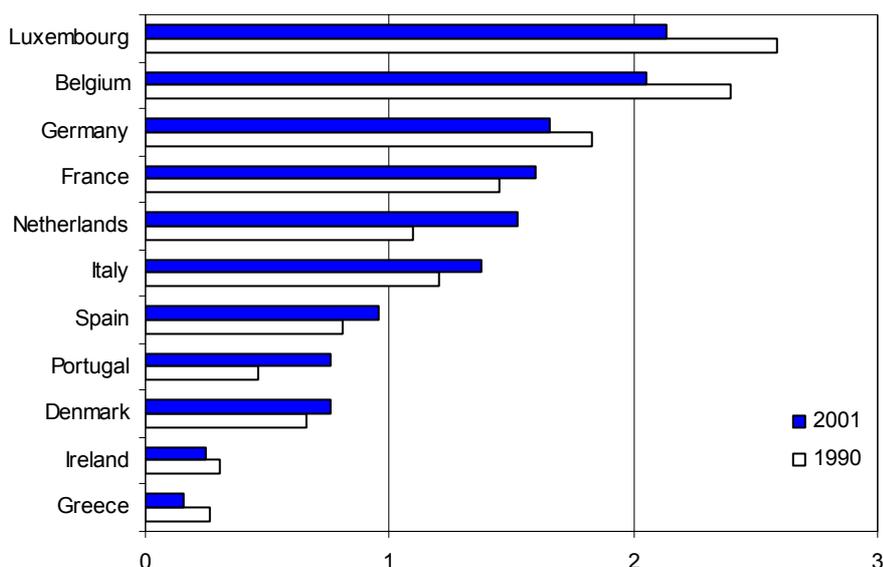
5) Die Daten für Schweden stammen von Banverket; 6) 1997-1998

Untersucht man die absoluten Zahlen für das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene, so steht Deutschland sowohl im Jahr 1990 als auch im Jahr 2001 an der Spitze vor Frankreich und Italien. Zusammen entfallen auf diese drei Länder 67 % des gesamten

Eisenbahnfrachtverkehrs der dreizehn Mitgliedstaaten, die Daten für 2001 gemeldet haben.

Der deutliche Rückgang in Griechenland (-41,3 %) ist auf die Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs infolge der Konflikte in der westlichen Balkanregion zurückzuführen.

Schaubild 2: Streckennetzauslastung 1990 und 2001 (Mio. tkm je Streckenkilometer)



Hinweis: Die Daten für Deutschland beziehen sich auf die Jahre 1991 und 2001; die Daten für Irland auf die Jahre 1990 und 1998.

Der Auslastungsgrad des Bahnstreckennetzes ergibt sich aus dem Güterverkehrsaufkommen (in Mio. tkm) dividiert durch die Länge des Streckennetzes (Schaubild 2). Die entsprechenden Länderwerte für 2001 bewegen sich im Bereich von weniger als 0,2 Mio. tkm/km (Griechenland,

Irland) bis zu mehr als 2 Mio. tkm/km (Luxemburg, Belgien). In sechs von elf Mitgliedstaaten hat sich der Auslastungsgrad des Streckennetzes innerhalb des untersuchten Zeitraums erhöht.

Innerstaatlicher Verkehr

Von den zehn Mitgliedstaaten mit Daten für 1990 und 2001 verzeichnen sieben einschließlich Deutschlands (Basisjahr 1991) rückläufige Zahlen im innerstaatlichen Verkehr (Tabelle 2). Der deutlichste Rückgang ergibt sich für Dänemark (-36,3 %), während Portugal (+42,9 %) hier den höchsten Zuwachs aufweist. In den neuen Mitgliedstaaten Österreich, Finnland und Schweden hat

sich das Frachtaufkommen im innerstaatlichen Verkehr seit 1995 erhöht.

Im Jahresvergleich 2000/2001 verzeichnen alle Meldeländer mit Ausnahme Spaniens und Schwedens im innerstaatlichen Verkehr einen Rückgang des Frachtaufkommens.

Tabelle 2: Innerstaatlicher Eisenbahngüterverkehr - in Mio. tkm

	1990	1991	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Veränderung 90-01 (%)	Veränderung 00-01 (%)
Belgien	2629	2564	2231	2218	2036	2168	2040	2031	1904	-27.6	-6.3
Dänemark	568	547	448	437	484	476	421	456	362	-36.3	-20.6
Deutschland ¹⁾	33092	45102	35710	35241	36961	35764	34627	35038	34556	-23.4 ²⁾	-1.4
Griechenland	236	232	159	156	136	126	103	116	112	-52.5	-3.4
Spanien	8750	8070	7992	7771	8572	9174	9543	9587	9775	11.7	2.0
Frankreich	33482	33194	28797	29647	32249	31380	31009	32815	29874	-10.8	-9.0
Irland	589	603	602	570	522	469	:	:	:	-20.4 ³⁾	-10.2 ⁶⁾
Italien	9088	9058	10606	10415	11518	11435	11096	11789	11019	21.2	-6.5
Luxemburg	113	116	:	:	:	:	:	101	98	-13.3	-3.0
Niederlande	1020	999	721	778	814	763	622	945	839	-17.7	-11.2
Österreich	:	:	3001	2913	3140	3098	3519	3892	3875	29.1 ⁴⁾	-0.4
Portugal	1283	1470	1767	1608	1852	1638	1861	1872	1834	42.9	-2.0
Finnland	:	:	5936	5699	6258	6313	6380	6802	6588	11.0 ⁴⁾	-3.1
Schweden ⁵⁾	:	:	11078	11570	11694	11902	12036	12420	12500	12.8 ⁴⁾	0.6
Vereinigtes Königreich	16078	15190	:	:	:	:	:	:	:	:	:

1) Daten für 1990 ohne Ex-DDR; 2) 1991-2001; 3) 1990-1998; 4) 1995-2001
5) Die Daten für Schweden stammen von Banverket; 6) 1997-1998

Grenzüberschreitender Verkehr

Daten für 1990 und 2001 liegen aus zehn Mitgliedstaaten vor; in sieben Fällen ergibt sich innerhalb dieses Zeitraums ein Zuwachs im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Länder mit dem höchsten relativen Anstieg sind Portugal (+94,9 %) und die Niederlande (+71,3 %), wobei auch zu erwähnen ist, dass Deutschland im grenzüberschreitenden Verkehr von 1991 bis 2001 einen Zuwachs von 9 032 Tonnen (+39,3 %) aufweist und damit bei einem Vergleich der absoluten Zahlen mit sehr

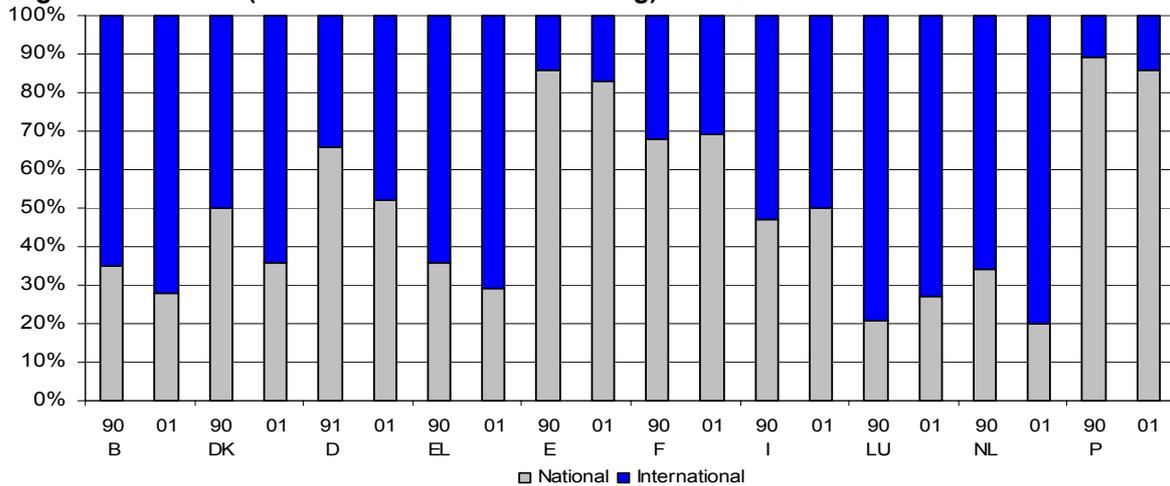
deutlichem Abstand an der Spitze steht. Vergleicht man jedoch die Zahlen für 2000 und 2001, so ergibt sich für fast alle sieben Mitgliedstaaten, die über den gesamten Zeitraum einen Aufwärtstrend verbuchen konnten, eine rückläufige Entwicklung. Die einzige Ausnahme ist Italien, wo der grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehr auch im Jahresvergleich 2000/2001 zugenommen hat.

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Eisenbahngüterverkehr – in Mio. tkm

	1990	1991	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Ch 90-01 (%)	Ch 00-01 (%)
Belgien	4954	4929	4648	4336	4785	4918	4978	5419	4895	-1.2	-9.7
Dänemark	569	630	602	570	706	671	608	699	657	15.5	-6.0
Deutschland ¹⁾	22127	22984	25384	25118	26414	27755	27161	32875	32016	39.3 ²⁾	-2.6
Griechenland	411	373	147	194	194	196	244	311	268	-34.8	-13.8
Spanien	1381	1365	1761	1990	2269	2148	1944	2027	1942	40.6	-4.2
Frankreich	12983	12802	13804	14351	15741	13563	13740	15026	14007	7.9	-6.8
Irland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italien	10141	10840	11065	10607	11370	11006	10435	10946	11091	9.4	1.3
Luxemburg	419	408	:	:	:	:	:	262	263	-37.2	0.4
Niederlande	2016	2017	2295	2386	2621	3030	3110	3577	3454	71.3	-3.4
Österreich	:	:	6884	7159	7769	8025	8067	9096	9191	33.5 ³⁾	1.0
Portugal	156	171	252	250	395	410	318	311	304	94.9	-2.3
Finnland	:	:	3357	3107	3598	3572	3373	3305	3269	-2.6 ³⁾	-1.1
Schweden ⁴⁾	:	:	8313	7276	7487	7261	7054	7668	7047	-15.2 ³⁾	-8.1
Vereinigtes Königreich	193	192	:	:	:	:	:	:	:	:	:

1) Daten für 1990 ohne Ex-DDR; 2) 1991-2001; 3) 1995-2001
4) Die Daten für Schweden stammen von Banverket.

Schaubild 3: Anteil des innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehrs am Güterverkehr insgesamt: 2001 im Vergleich zu 1990 (auf der Basis der tkm-Leistung) – in %



Hinweis: Die Daten für Deutschland beziehen sich auf die Jahre 1991 und 2001

In kleinen Ländern, wie etwa in Belgien, Griechenland, Dänemark, Luxemburg und den Niederlanden, hat der grenzüberschreitende Verkehr (in Tonnenkilometern) einen höheren Anteil am Eisenbahnverkehr insgesamt (Schaubild 3). Im Jahr 2001 lag dieser Anteil in den Niederlanden bei 80 % und in Luxemburg bei 73 %. In Deutschland kommt dem innerstaatlichen und dem grenzüberschreitenden Verkehr jetzt nahezu der gleiche Stellenwert zu: 2001 waren es jeweils ungefähr 50 %, während 1991 der innerstaatliche Verkehr noch 66 % und der grenzüberschreitende Verkehr nur 34 % ausmachte.

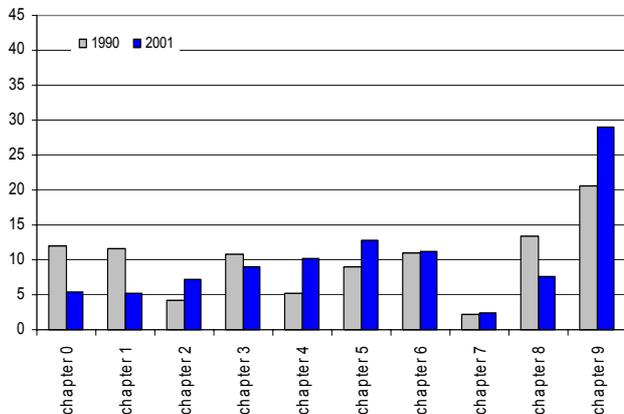
In Portugal und Spanien fällt der grenzüberschreitende Verkehr im Vergleich zum innerstaatlichen Verkehr weniger stark ins Gewicht. So lag im Jahr 2001 der Anteil des innerstaatlichen Verkehrs in Portugal bei 86 % und in Spanien bei 83 %, wobei die relative Bedeutung des grenzüberschreitenden Eisenbahnfrachtverkehrs in beiden Ländern tendenziell ansteigt. Als allgemeiner Trend lässt sich für die erfassten Länder im Zeitraum 1990-2001 ein wachsender Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs feststellen.

Aufschlüsselung nach Warengruppen (anhand der Kapitel der Systematik NST/R)

Die Entwicklung des Eisenbahnfrachtverkehrs steht in engem Zusammenhang mit der Art der beförderten Güter. Entsprechende Aufschlüsselungen liegen für den innerstaatlichen Verkehr aus acht Mitgliedstaaten und für den grenzüberschreitenden Verkehr aus sieben Mitgliedstaaten vor. Untersucht man die Entwicklung der jeweils kumulierten Anteile der verschiedenen Warengruppen, so ergeben sich im Zeitraum 1990-2001 einige bedeutende Veränderungen.

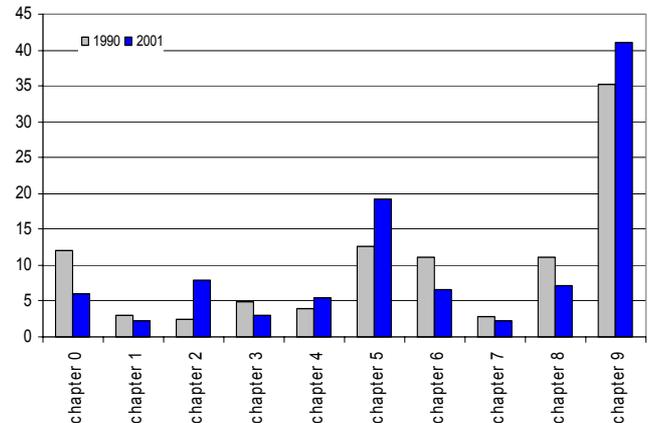
Zu beachten ist hier das sehr hohe Gewicht der Gruppe 24 (besondere Transportgüter) innerhalb des NST/R-Kapitels 9, das möglicherweise damit zusammenhängt, dass nicht näher ausgewiesene Containerware der Gruppe 24 zugeordnet wird. Auf das Kapitel 9 entfallen daher in den Jahren 1990 und 2001 sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr hohe Anteile.

Schaubild 4: Anteil der nach NST/R-Kapiteln aufgeschlüsselten Warengruppen am innerstaatlichen Verkehr: 2001 im Vergleich zu 1990 – in % (Daten für acht Mitgliedstaaten)



Hinweis: auf der Basis von tkm für die folgenden Mitgliedstaaten: B, D, EL, E, F, I, IRL, PT

Schaubild 5: Anteil der nach NST/R-Kapiteln aufgeschlüsselten Warengruppen am grenzüberschreitenden Verkehr: 2001 im Vergleich zu 1990 – in % (Daten für sieben Mitgliedstaaten)



Hinweis: auf der Basis der tkm-Leistung für die folgenden Mitgliedstaaten: B, D, EL, E, F, I, PT

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. Halbzeug)
6	Steine und Erden und Baustoffe
7	Düngemittel
8	Chemische Erzeugnisse
9	Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter

Lässt man den Sonderfall des Kapitels 9 unberücksichtigt, so wird aus dem Schaubild 4 für den innerstaatlichen Verkehr Folgendes deutlich: Während im Jahr 1990 die Beförderung von chemischen Erzeugnissen (Kapitel 8) mit 13 % den höchsten Anteil erreichte, stehen im Jahr 2001 die „Metallerzeugnisse“ (Kapitel 5) mit 13 % an der Spitze. Ein erheblicher Rückgang (-6 Prozentpunkte) im Zeitraum 1990-2001 ergibt sich für den Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse und lebenden Tiere (Kapitel 0), während sich das Gewicht der Erze und Metallabfälle (Kapitel 4) erhöht hat (gegenüber 1990 ein Plus von 5 Prozentpunkten). Im grenzüberschreitenden Verkehr (Schaubild 5) kommt der Beförderung von Metallerzeugnissen (Kapitel 5) sowohl 1990 als auch 2001 mit 13 % bzw. 19 % die höchste relative Bedeutung zu. Außerdem wird deutlich, dass der Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse und lebenden Tiere (Kapitel 0) um mehr als 6 Prozentpunkte gesunken ist, wohingegen sich der Anteil des Kapitels 2, das die Beförderung von Kohle und anderen festen mineralischen

Brennstoffen umfasst, um etwa 6 Prozentpunkte erhöht hat. Bei einem Vergleich zwischen innerstaatlichem und grenzüberschreitendem Verkehr fällt auf, dass im Jahr 1990 das relative Gewicht des NST/R-Kapitels 1 (andere Nahrungs- und Futtermittel) im innerstaatlichen Verkehr 12 %, im grenzüberschreitenden Verkehr aber nur 3 % betrug. Für das Jahr 2001 ergeben sich entsprechende Anteile von 5 % bzw. 2 %. Auf Erdöl und Mineralölerzeugnisse (Kapitel 3) entfallen 2001 im innerstaatlichen Verkehr 9 % gegenüber lediglich 3 % im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Warengruppe Steine und Erden und Baustoffe, die 1990 am grenzüberschreitenden Verkehr noch den gleichen Anteil erreichte wie am innerstaatlichen Verkehr (11 %), fällt im Jahr 2001 im grenzüberschreitenden Verkehr weniger stark ins Gewicht (7 %). Allgemein lässt sich feststellen, dass alle Warengruppen mit Ausnahme des Kapitels 6 (Steine und Erden und Baustoffe) im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr die gleichen Trends aufweisen.

Transitverkehr

Unter Eisenbahn-Transitverkehr versteht man die Beförderung von Waren durch das Gebiet des meldenden Mitgliedstaates, ohne dass diese dort geladen, entladen oder umgeladen werden. In der vorliegenden Veröffentlichung sind die statistischen Daten über den Transitverkehr in den Zahlen für den gesamten Güterverkehr enthalten. Auf EU-Ebene ergibt sich für den Transitverkehr im Jahr 2001 ein Verkehrsaufkommen von

über 22 000 Mio. tkm; es ist hier der gleiche Trend festzustellen wie im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr. Aufgrund der geografischen Lage kommt dem Transitverkehr in den einzelnen Mitgliedstaaten eine unterschiedliche Bedeutung zu. In Irland, in Portugal und im Vereinigten Königreich gibt es keinen Eisenbahn-Transitverkehr

Anteile der einzelnen Verkehrsträger

Die Entwicklung des Eisenbahnfrachtverkehrs sollte im Kontext allgemeinerer Trends für den Verkehrsmarkt in der Europäischen Union untersucht werden. Der Güterverkehr auf der Straße (gemessen in tkm) erhöhte sich im Zeitraum 1990-2001 von 993 Mrd. tkm auf 1 329 Mrd. tkm bei einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von 2,7 %. Diese Entwicklung ging zulasten der Binnenschifffahrt, deren Marktanteil am Binnengüterverkehr rückläufig ist. Das Gleiche gilt auch für die Eisenbahn, auf die 1990 noch 18,6 %, im Jahr 2001 jedoch nur noch etwa 13,6 % des Binnengüterverkehrs (Straße, Schiene,

Binnenwasserstraßen und Rohrfernleitungen) entfielen. Der Anteil des Straßengüterverkehrs stieg dagegen im selben Zeitraum von 68 % auf 74 %. Untersucht man die Anteile der einzelnen Verkehrsträger aufgeschlüsselt nach Warengruppen (Tabelle 4), so zeigt sich, dass die meisten Arten von Waren hauptsächlich im Straßengüterverkehr befördert werden, während der Eisenbahnverkehr beim Transport schwerer Güter, z. B. Kohle und andere feste mineralische Brennstoffe (Kapitel 2) sowie Erz (Kapitel 4), eine vorherrschende Stellung einnimmt. Darüber hinaus spielt die Bahn bei der Beförderung von Metallerzeugnissen (Kapitel 5) eine wichtige Rolle.

Tabelle 4: Anteile der einzelnen Verkehrsträger aufgeschlüsselt nach Warengruppen für EU-15 (% der tkm-Leistung)

(Kapitel der NST/R-Systematik in Klammern)	Straße	Schiene	Andere	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (0,1)	21.6	1.2	10.0	23.5
Kohle und andere feste mineralische Brennstoffe (2)	0.7	1.0	19.0	3.0
Erdöl, Mineralölerzeugnisse (3)	3.0	0.8	19.0	10.1
Erze, Erzabfälle und Stahlschrott (4)	0.7	1.1	5.0	2.2
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug) (5)	4.5	2.1	3.0	6.8
Zement, Baustoffe (6)	11.9	1.2	34.0	15.5
Chemische Erzeugnisse, Düngemittel (7,8)	6.7	1.4	9.0	8.7
Maschinen, Halb- und Fertigwaren (9)	25.3	4.8	2.0	30.2
Alle Waren	74.4	13.6	12.0	100

*Anmerkung: Die Daten beziehen sich vorwiegend auf das Jahr 2001. "Andere" beinhaltet den Verkehr auf Binnenwasserstrassen und in Erdölleitungen für welche die Angaben in TKM pro NST/R Kapitel geschätzt wurden.
Quelle: DG TREN und Eurostat*

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Als Grundlage für die vorliegende Veröffentlichung dienen die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Richtlinie 80/1177/EWG des Rates gemeldeten Statistiken über den Güterverkehr auf den jeweiligen Hauptstreckennetzen. Verwaltungsstrukturereformen im Eisenbahnsektor, die mit einer Verteilung der Zuständigkeiten für den Bahn- und Infrastrukturbetrieb auf unterschiedliche Unternehmen bzw. Behörden und zum Teil auch mit Privatisierungen einhergingen, haben allerdings dazu geführt, dass einige Mitgliedstaaten die betreffenden Daten nicht mehr an Eurostat liefern.

Die meisten Vergleiche zwischen 1990 und 2001 beschränken sich auf EU-12; ab 1995 enthalten die Tabellen jedoch auch Daten aus Österreich, Finnland und Schweden.

Einige Daten stammen aus dem gemeinsamen Fragebogen von Eurostat/UN-ECE¹/EKVM². Die Angaben für Schweden wurden von Banverket zur Verfügung gestellt.

Die Daten sind in der Eurostat-Datenbank NewCronos enthalten: Themenkreis 7, Bereich Eisenbahnverkehr.

Innerstaatlicher Eisenbahnverkehr

Eisenbahnverkehr, bei dem die Güter innerhalb des meldenden Mitgliedstaates geladen und entladen werden, unabhängig von dem vom Eisenbahnfahrzeug benutzten Weg.

Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr

Eisenbahnverkehr, bei dem die Güter in dem meldenden Mitgliedstaat entweder nur geladen oder nur entladen werden, wobei zwischen geladenen und entladenen Gütern zu unterscheiden ist.

Eisenbahn-Transitverkehr

Eisenbahnverkehr, bei dem die Güter durch das Gebiet des meldenden Mitgliedstaates befördert, dort aber weder geladen, entladen noch umgeladen werden.

Eisenbahn-Tonnenkilometer (tkm)

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Gütergewicht mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer.

Auslastungsgrad des Streckennetzes

Der Auslastungsgrad des Bahnstreckennetzes entspricht dem Güterverkehrsaufkommen insgesamt (gemessen in tkm) dividiert durch die Länge des Streckennetzes. Die Angaben für das Güterverkehrsaufkommen insgesamt entsprechen der Summe aus nationalem Verkehr, internationalem Verkehr und Transitverkehr.

NST/R

Die Systematik NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik / revidierte Fassung) beinhaltet 176 Rubriken. Die Klassifizierung der Waren richtet sich so weit als möglich nach der Beschaffenheit, nach der Verarbeitungsstufe, nach den Transportverfahren und nach den beförderten Mengen. Die 176 Rubriken sind in 10 Kapitel und 52 Hauptgruppen unterteilt. Aus praktischen Erwägungen wurde jedoch mit der Richtlinie 78/546 des Rates über die Statistik des Straßengüterverkehrs eine neue Aufgliederung in 24 Gruppen eingeführt. Diese Gruppen erscheinen in allen nachfolgenden Rechtsakten zur Verkehrsstatistik, obwohl sie zu keinem Zeitpunkt Bestandteil der offiziellen Fassung der NST/R waren. Gemäß der Richtlinie 80/1177/EWG des Rates schlüsseln die Mitgliedstaaten die Daten, die sie an Eurostat melden, nach diesen 24 Gütergruppen auf. Es erfolgte dann eine Aggregation dieser Daten auf der Ebene der NST/R-Kapitel.

Der Güterverkehr insgesamt (in tkm) wurde als Summe aus innerstaatlichem Verkehr, grenzüberschreitendem Verkehr und Transitverkehr berechnet; der grenzüberschreitende Verkehr ist die Summe der grenzüberschreitend beförderten Güter, die im Meldeland be- und entladen werden.

Für Deutschland wurden die Veränderungen im Frachtaufkommen innerhalb des Zeitraums 1991-2001 berechnet, da in den Daten für 1990 die neuen Länder (ehemalige DDR) noch nicht enthalten sind.

Im Falle Irlands entspricht das Verkehrsaufkommen insgesamt dem innerstaatlichen Verkehr, da die Verkehrsströme nach/aus Nordirland als innerstaatlicher Verkehr verbucht werden.

Die Daten in dem Kapitel über die Anteile der einzelnen Verkehrsträger stammen aus der Produktionsdatenbank von Eurostat für den Straßengüterverkehr und aus der Datenbank NewCronos (Themenkreis 7, Bereich Binnenschifffahrt). Als Quelle für die Aufschlüsselung der Binnenschifffahrt nach NST/R-Kapiteln dient die von der Europäischen Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, in Zusammenarbeit mit Eurostat veröffentlichte Schrift „EU Transport in figures – Statistical pocketbook 2001“, S.132. (http://europa.eu.int/comm/energy_transport/etif)

¹ Vereinte Nationen – Wirtschaftskommission für Europa

² Europäische Konferenz der Verkehrsminister

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

NewCronos, Thema 7, Bereich: rail

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

DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
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: bib@dst.dk URL: 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 (49) 611 75 94 27 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) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.ine.es/produser/datashop/index.html Member of the MIDAS Net	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 Member of the MIDAS Net	ISTAT Centro di informazione statistica Sede di Roma Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 Roma Tel. (39) 06 46 73 32 28 Fax (39) 06 46 73 31 01/ 07 E-mail: datashop@istat.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html Member of the MIDAS Net
ITALIA – Milano	NEDERLAND	PORTUGAL	SUOMI/FINLAND	SVERIGE
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 URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html Member of the MIDAS Net	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop - Voorburg Postbus 4000 NL-2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31) 70 337 49 00 Fax (31) 70 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl URL: www.cbs.nl/eurodatashop	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	Statistics Finland Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajatu 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/tk/ikk/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 URL: http://www.scb.se/templates/Standard_22884.asp
UNITED KINGDOM	NORGE	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA	UNITED STATES OF AMERICA	
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	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 URL: http://www.ssb.no/bibliotek/datashop/	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 URL: http://www.statistik.zh.ch	Harver 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 URL: http://www.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:

Massimo Lupo, Eurostat / A5, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 35050, Fax (352) 4301 32289,

E-mail: Massimo.Lupo@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 42118 Fax (352) 2929 42709
 URL: <http://publications.eu.int>
 E-mail: info-info-opocec@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 – BALGARJA – CESKÁ 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 1.1.2003 bis 31.12.2003):
 (Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Alle 9 Themenkreise (etwa 200 Ausgaben)

- Papier: 240 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.