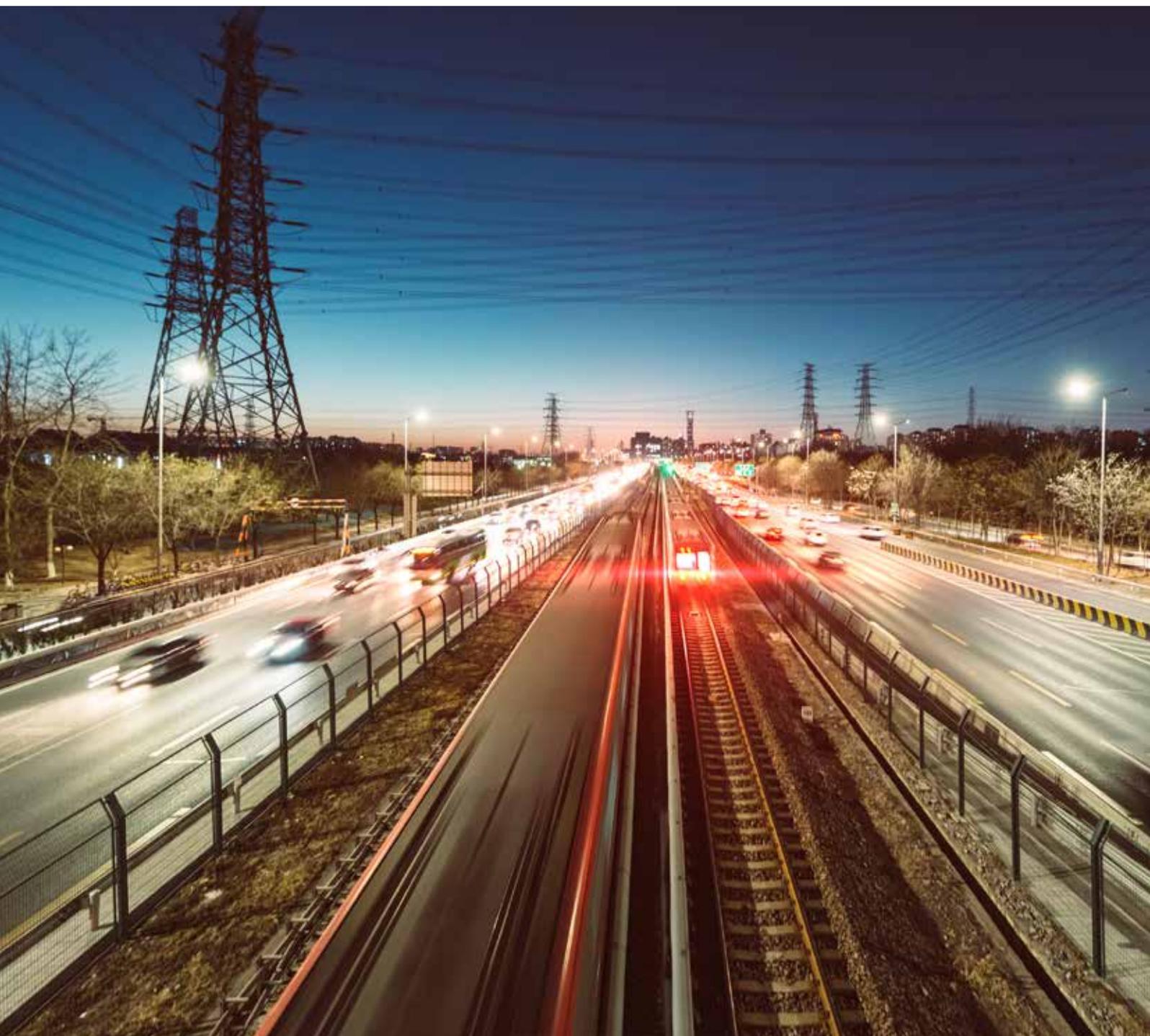


Glossar für die Verkehrsstatistik

5. AUSGABE

2019



Glossar für die Verkehrsstatistik

5. AUSGABE

2019

Gedruckt von imprimerie Bietlot in Belgien

Manuskript abgeschlossen im Dezember 2018

Weder die Europäische Kommission noch Personen, die in deren Namen handeln, sind für die Verwendung der nachstehenden Informationen verantwortlich.

Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2019

© Europäische Union / Vereinte Nationen / ITF / OECD, 2019

Diese Arbeit wird gemeinsam von der Europäischen Union, den Vereinten Nationen und dem Internationalen Verkehrsforum der OECD veröffentlicht. Nachdruck nur mit Quellenangabe und zu nichtkommerziellen Zwecken gestattet.

Die Weiterverwendung von Dokumenten der Europäischen Kommission ist durch den Beschluss 2011/833/EU (ABl. L 330 vom 14.12.2011, S. 39) geregelt.

Copyright für Fotos: @Wenjie Dong/Getty Images; @TungCheung/shutterstock; @Kev Gregory/shutterstock; @James Kirkikis/shutterstock; @Joseph Sohm/shutterstock; @Andrij Vatsyk/shutterstock; @ArliftAtoz2205/shutterstock; @Tupungato/shutterstock; @L.F/shutterstock; @TungCheung/shutterstock; @Tim Roberts Photography/shutterstock; @torstengrieger/shutterstock; @Milos Muller/shutterstock; @VGstockstudio/shutterstock; @Eviart/shutterstock; @brickrena/shutterstock; @Hennadii Tantsiura/shutterstock; @Milosz Maslanka/shutterstock; @Tonko Oosterink/shutterstock; @pjhpix/shutterstock; @Silo/shutterstock; @Palto/shutterstock; @Hennadii H/shutterstock; @Travelerpix/shutterstock; @Dirk1983/shutterstock; @NAN728/shutterstock; @Teun van den Dries/shutterstock; @Zoltan Major/shutterstock; @Carlo Emanuele Barbi/shutterstock; @RMIKKA/shutterstock; @rontav/shutterstock; @Tim Roberts Photography/shutterstock.

Alle anderen Bilder sind gemeinfrei von Wikimedia Commons.

Für die Benutzung oder den Nachdruck von Fotos, die nicht dem Copyright der EU unterstellt sind, muss eine Genehmigung direkt bei den Inhabern des Copyrights eingeholt werden.

Weitere Informationen erhalten Sie von: <https://ec.europa.eu/eurostat/about/policies/copyright>

Die hier geäußerten Meinungen sind nur die der Autoren und sollten nicht als repräsentativ für die offizielle Position der Europäischen Kommission, der Vereinten Nationen, des Internationalen Verkehrsforums oder der OECD oder ihrer Mitgliedsländer angesehen werden.

Themenbereich: Verkehr

Sammlung: Handbücher und Leitlinien

Print ISBN 978-92-76-06205-9 doi:10.2785/464215 KS-GQ-19-004-DE-C

PDF ISBN 978-92-76-06206-6 doi:10.2785/578890 KS-GQ-19-004-DE-N



Vorwort

Mit dem Glossar für die Verkehrsstatistik, das erstmals 1994 veröffentlicht wurde, sollen die Mitgliedstaaten bei der Datenerfassung zur Verkehrsstatistik anhand des von UNECE, ITF und Eurostat entwickelten Gemeinsamen Fragebogens unterstützt werden. Das Glossar wurde seitdem weiterentwickelt, sodass es alle Bereiche der Verkehrsstatistik umfasst.

Die vorliegende fünfte Ausgabe ist das Ergebnis einer dauerhaften und fruchtbaren Zusammenarbeit der drei genannten Organisationen, die im Rahmen der Interinstitutionellen Arbeitsgruppe für Verkehrsstatistik (IWG. Trans.) um die Harmonisierung der Verkehrsstatistik auf europäischer und internationaler Ebene bemüht sind. Die Interinstitutionelle Arbeitsgruppe hat in Bezug auf fehlende Definitionen, veraltete Terminologie und Definitionen, die umformuliert oder geklärt, überarbeitet und illustriert werden sollten, einen wertvollen Beitrag geleistet.

Die neue, fünfte Ausgabe des Glossars enthält 744 Definitionen und dient als Referenz für alle, die mit der Verkehrsstatistik befasst sind. Durch die Leitlinienfunktion der Definitionen wird ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Datenqualität und -vergleichbarkeit geleistet.

Für diese Ausgabe wurden die Kapitel über den Eisenbahnverkehr, den Straßenverkehr, die Binnenschifffahrt, den Seeverkehr, den Luftverkehr und den intermodalen Verkehr gründlich überarbeitet. Darüber hinaus wurde in das Kapitel „Seeverkehr“ ein völlig neuer Abschnitt über Unfälle aufgenommen.

Mit dem neu eingeführten Abschnitt „Energieverbrauch“ wurden die bisherigen einschlägigen Abschnitte in den Kapiteln über den jeweiligen Verkehrsträger kombiniert und harmonisiert. Die intermodalen Definitionen für jeden Verkehrsträger wurden aus allen Kapiteln herausgenommen und in das aktualisierte Kapitel zum intermodalen Verkehr eingefügt.

Die Erstellung dieser Veröffentlichung wurde koordiniert von:

WIRTSCHAFTSKOMMISSION FÜR EUROPA DER VEREINTEN NATIONEN (UNECE)

Alexander Blackburn

Palais des Nations CH-1211 Genf 10

Email: blackburna@un.org

Internet: www.unece.org/trans/

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM

Mario Barreto

2 rue André Pascal F-75016 Paris

Email: Mario.Barreto@itf-oecd.org

Internet: www.itf-oecd.org

Der Titel von Abschnitt III wurde von „Unternehmen, wirtschaftliche Leistung und Beschäftigung“ in „Unternehmen, Investitionen und Instandhaltung“ geändert. Die Definitionen für „Unternehmen“, „Beschäftigung“ und „Umsatz“ wurden aus allen Kapiteln gestrichen, da es sich hierbei um allgemeine und nicht um verkehrsspezifische Begriffe handelt. Die neuen Kapitel „Umweltauswirkungen des Verkehrs“ und „Mobilität der Fahrgäste“ wurden erarbeitet und dem Glossar hinzugefügt. Der neue Anhang „Symbole und Abkürzungen“ umfasst alle Symbole, Abkürzungen, Organisationen und Einheiten, die in der fünften Ausgabe des Glossars genannt werden.

Die vorgeschlagenen Definitionen wurden ausführlich diskutiert und mit Beiträgen einer Gruppe von Fachleuten, den zuständigen internationalen Gremien, Agenturen und Mitgliedstaaten umgesetzt. Das Fachwissen und die Erfahrungen der EU-Agenturen waren hilfreich, um die im Abschnitt „Unfälle“ der einzelnen Verkehrsträger enthaltenen Definitionen zu verbessern und zu vervollständigen. In jedem speziellen Bereich wurden die jüngsten europäischen Rechtsvorschriften berücksichtigt.

Die fünfte illustrierte Ausgabe wurde in alle Amtssprachen der Europäischen Union übersetzt. Nach dem Motto „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“ enthält die Ausgabe Abbildungen, um den Nutzern eine bessere Vorstellung von den Konzepten zu vermitteln, die den Definitionen zugrunde liegen.

Im Glossar sind die für den internationalen Vergleich empfohlenen Maßeinheiten angegeben. Einige Länder möchten vielleicht für den nationalen Gebrauch Daten in anderen Einheiten erheben und angeben.

Hinweis:

Die kursiv gedruckten Erläuterungen sind in manchen Fällen unter den Definitionen zu deren besseren Verständnis angegeben und sollen das Ausfüllen der Fragebogen erleichtern. Die Erläuterungen sind nicht Teil der Definitionen selbst.

EUROSTAT

Nikolaos Roubanis

Referat E-3 Verkehrsstatistik

5, rue Alphonse Weicker L-2712 Luxembourg

Email: Nikolaos.Roubanis@ec.europa.eu

Internet: <https://ec.europa.eu/eurostat>



Danksagung

Die vorliegende fünfte Ausgabe des Glossars für die Verkehrsstatistik wurde von der Interinstitutionellen Arbeitsgruppe für Verkehrsstatistik (IWG.Trans) ausgearbeitet, der Alexander Blackburn (UNECE), Nathan Menton (UNECE), Mario Barreto (ITF), Nikolaos Roubanis (Eurostat) und Hans Strelow (Eurostat) angehören. Im Zuge des Überarbeitungsprozesses wurden wichtige Beiträge beigesteuert von Paolo Bolsi (GD MOVE), Stephane Floch (EMSA), Vojtech Eksler (ERA), Ernest Godward (ERA), Maria Melkersson (TRAFA Sweden), Vidar Lund (Statistics Norway), Michael Scrim (Statistics Canada) und Artemis Information Management – Luxemburg (Eleonora Heidorn, Knut Utvik, Mario Colantonio, Virginie Attivissimo, Marie-Noelle Dietsch, Richard Butchart und Christian Wampera).

Zu den einzelnen Kapiteln wurden zahlreiche nationale Experten und Mitarbeiter von internationalen Organisationen und Nichtregierungsorganisationen konsultiert. Sie stammten aus Österreich, Kanada (Koordinatoren der Arbeiten zum Kapitel über den Eisenbahnverkehr), Kroatien,

Tschechien, Estland, Irland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Lettland, Norwegen (Koordinatoren der Arbeiten zum Kapitel über den Seeverkehr), Polen, Portugal, der Russischen Föderation, Serbien, Slowenien, Spanien, Schweden (Koordinatoren der Arbeiten zum Kapitel über den Straßenverkehr), der Schweiz, der Türkei, dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland und den Vereinigten Staaten von Amerika oder waren u. a. für den Internationalen Straßenverband, den Internationalen Eisenbahnverband (UIC), die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und die Donaukommission tätig. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Europäische Agentur für Flugsicherheit waren als einschlägig tätige EU-Agenturen eingebunden. Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission lieferte während des gesamten Prozesses wichtige Beiträge. Die Mitglieder der UNECE-Arbeitsgruppe Verkehrsstatistik (WP.6) haben auf der Sitzung im Juni 2018 die Überarbeitung geprüft und genehmigt.



Contents

| | |
|--|------------|
| A. Eisenbahnverkehr | 9 |
| A.I INFRASTRUKTUR | 9 |
| A.II VERKEHRSMITTEL (FAHRZEUGE) | 15 |
| A.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG | 21 |
| A.IV VERKEHR | 22 |
| A.V VERKEHRSLAISTUNG | 25 |
| A.VI UNFÄLLE | 30 |
| B. Straßenverkehr | 37 |
| B.I INFRASTRUKTUR | 37 |
| B.II VERKEHRSMITTEL (FAHRZEUGE) | 40 |
| B.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG | 51 |
| B.IV VERKEHR | 53 |
| B.V VERKEHRSLAISTUNG | 55 |
| B.VI UNFÄLLE | 60 |
| C. Binnenschiffsverkehr | 65 |
| C.I INFRASTRUKTUR | 65 |
| C.II TRANSPORTMITTEL (SCHIFFE) | 68 |
| C.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG | 71 |
| C.IV VERKEHR | 72 |
| C.V VERKEHRSLAISTUNG | 74 |
| C.VI UNFÄLLE | 79 |
| D. Transport in Rohrfernleitungen | 85 |
| D.I/II INFRASTRUKTUR / TRANSPORTMITTEL | 85 |
| D.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG | 87 |
| D.IV/V VERKEHR / VERKEHRSLAISTUNG | 88 |
| E. Seeverkehr | 93 |
| E.I INFRASTRUKTUR | 93 |
| E.II TRANSPORTMITTEL (SCHIFFE) | 96 |
| E.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG | 101 |
| E.IV VERKEHR | 103 |
| E.V VERKEHRSLAISTUNG | 105 |
| E.VI UNFÄLLE | 110 |
| F. Luftverkehr | 115 |
| F.I INFRASTRUKTUR | 115 |
| F.II TRANSPORTMITTEL (LUFTFAHRZEUG) | 117 |
| F.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG | 118 |
| F.IV VERKEHR | 120 |
| F.V VERKEHRSLAISTUNG | 125 |
| F.VI UNFÄLLE | 130 |



| | |
|---|------------|
| G. Intermodaler Verkehr | 135 |
| G.I EINLEITUNG | 135 |
| G.II TRANSPORTMITTEL | 137 |
| H. Energieverbrauch | 145 |
| H.I ENERGIEEINHEITEN | 145 |
| H.II ENERGIEQUELLEN | 145 |
| H.III ENERGIEVERBRAUCH IM VERKEHRSSSEKTOR | 147 |
| I. Umweltauswirkungen des Verkehrs | 151 |
| I.I TREIBHAUSGASEMISSIONEN | 151 |
| I.II LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN | 151 |
| I.III LÄRM | 152 |
| I.IV LANDSCHAFTSZERSCHNEIDUNG | 153 |
| J. Fahrgastmobilität | 157 |
| J.I STÄDTISCHE MOBILITÄT UND KURZSTRECKENMOBILITÄT (Bis zu 300 km) | 157 |
| J.II MITTEL- UND LANGSTRECKENREISE MIT ÜBERNACHTUNG | 158 |
| J.III STADTGEBIET UND STÄDTISCHE MOBILITÄT | 159 |
| Symbole und Abkürzungen | 161 |
| INTERNATIONALE ORGANISATIONEN | 163 |
| KLASSIFIKATIONEN UND NOMENKLATUREN | 163 |
| ABKÜRZUNGEN | 163 |
| EINHEITEN | 164 |

A

Eisenbahnverkehr



A. Eisenbahnverkehr

A.I INFRASTRUKTUR

A.I-01 GLEIS

Schienenpaar, über das Schienenfahrzeuge fahren können und das von einem Fahrwegbetreiber unterhalten wird. Innerstädtische Untergrundbahn-, Tram-, Stadt- und S-Bahnlinien sind ausgeschlossen.

Im EU-Kontext bleibt bei der Meldung der Gesamtlänge der Zugleise Folgendes ebenfalls unberücksichtigt:

- Eisenbahnstrecken, die nur zu Tourismus- oder Nostalgiezwecken betrieben werden;
- Eisenbahnstrecken, die ausschließlich bergbaulichen, land- und forstwirtschaftlichen oder industriellen Zwecken dienen und nicht für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen;
- private Eisenbahnstrecken, die für den öffentlichen Verkehr gesperrt sind und funktional getrennte (d. h. unabhängige) Netze;
- private Eisenbahnstrecken, die für die eigene Güterbeförderung oder für den nichtgewerblichen Personenverkehr genutzt werden und Stadtbahn-/S-Bahngleise, die gelegentlich für Verbindungs- oder Durchfuhrzwecke von schweren Schienenfahrzeugen genutzt werden.



A.I-01.1 HAUPT-/GLEISSTRECKE

Ein Gleis, das eine durchgehende Verbindung zwischen zwei Punkten bildet und für den Einsatz von Zügen zwischen Bahnhöfen oder Orten konzipiert ist, die in Fahrplänen, Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Dienstplänen oder sonstigen Hinweisen/Veröffentlichungen als unabhängige Ankunfts- oder Abfahrtsstellen für die Personen- oder Güterbeförderung ausgewiesen sind.

A.I-01.2 SONSTIGE GLEISE

Alle anderen Gleise als die Haupt-/Gleisstrecken:

- Gleise, die vom Fahrwegbetreiber unterhalten, aber nicht betrieben werden;
- Gleise in Serviceeinrichtungen, die nicht für den Einsatz von Zügen verwendet werden, einschließlich Nebengleisen.

Ausgeschlossen sind Gleise in Serviceeinrichtungen, die nicht für den Zugverkehr verwendet werden. Die Grenze der Serviceeinrichtung ist die Stelle, die das die Serviceeinrichtung verlassende Eisenbahnfahrzeug nicht überqueren kann, ohne die Genehmigung zum Zugang zur Hauptstrecke oder zu einem ähnlichen Gleis zu haben. Diese Stelle wird üblicherweise durch ein Signal gekennzeichnet.

Serviceeinrichtungen sind Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Anlagen; Güterterminals; Rangierbahnhöfe und Zugsbildungseinrichtungen, einschließlich Rangiereinrichtungen; Abstellgleise; Wartungseinrichtungen; andere technische Einrichtungen, einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen; Anlagen in See- und Binnenhäfen, die im Zusammenhang mit Schienenverkehrsaktivitäten stehen; Ausgleichseinrichtungen; Einrichtungen für die Betankung und die Belieferung dieser Einrichtungen mit Brennstoff.

A.I-02 EISENBAHNLINIE

Aus Schienen bestehender Verkehrsweg, der ausschließlich für die Nutzung durch Schienenfahrzeuge vorgesehen ist und für den Zugverkehr unterhalten wird.

Eine Linie besteht gemäß der Definition A.I-01 (Gleis) und den entsprechenden Ausschlusskriterien aus einem oder mehr Gleisen.

Ausgeschlossen sind:

Abschnitte von Straßen oder Wasserstraßen, auch wenn Eisenbahnfahrzeuge darauf befördert werden, z. B. nach Verladen auf Lkw-Auflieger oder Fähren.

**A.I-02.1 HAUPTSEISENBAHNLINIEN**

Eisenbahnlinien, die für den Zugverkehr unterhalten und betrieben werden.

Die Gesamtlänge der Haupteisenbahnlinien im Hoheitsgebiet eines Landes entspricht seinem Eisenbahnstreckennetz.

A.I-02.2 SONSTIGE LINIEN

Alle anderen Linien außer den Hauptlinien, die für eine mögliche zukünftige Nutzung unterhalten, aber nicht betrieben werden.

A.I-03 KONVENTIONELLE EISENBAHNLINIE

Eine Haupteisenbahnlinie, die nicht als Schnellfahrstrecke eingestuft wird.

A.I-04 SCHNELLFAHRSTRECKE

Eine Haupteisenbahnlinie, deren wichtigste Streckenabschnitte auf aufgerüsteten Linien mit Geschwindigkeiten von 200 km/h oder mehr und von 250 km/h auf speziell gebauten Linien befahren werden können.

**A.I-04.1 HOCHGESCHWINDIGKEITSLINIE**

Eine speziell für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute Strecke, deren wichtigste Streckenabschnitte mit Geschwindigkeiten von 250 km/h oder mehr befahren werden können.

Hochgeschwindigkeitslinien gehen bisweilen in Anschlussgleise, insbesondere zu Innenstadt-Bahnhöfen, über, auf denen die Fahrgeschwindigkeiten eventuell den lokalen Gegebenheiten angepasst werden müssen.

Dazu gehören Linien, bei denen neue Gleise zu bestehenden Gleisen hinzugefügt wurden, die nicht aufgerüstet sind.

A.I-04.2 **AUFGERÜSTETE HOCHGESCHWINDIGKEITSLINIE**

Eine konventionelle Strecke, die so ausgebaut ist, dass ihre wichtigsten Abschnitte mit Geschwindigkeiten von 200 km/h oder mehr befahren werden können.

Für manche dieser speziell aufgerüsteten Hochgeschwindigkeitsstrecken gelten geografische oder städtebauliche Einschränkungen, die dazu führen, dass die Geschwindigkeit den jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden muss.

A.I-05 **UNTERGRUNDBAHN**

Elektrifizierte Bahnlinie, die in erster Linie für den innerstädtischen Verkehr mit hohem Verkehrsaufkommen und sehr kurzen Abfahrtsintervallen konzipiert ist. Untergrundbahnen zeichnen sich ferner durch kurze Entfernungen zwischen den Haltestellen aus.

Weitere Bezeichnungen: U-Bahn (Kurzform), „Subway“ (USA), „Metro“ (Paris), „Underground“ (London). Diese Untergrundbahnen sind von Gleisen und Linien ausgeschlossen.



A.I-06 **STADT- UND S-BAHN**

Vor allem für den städtischen und innerstädtischen Personenverkehr konzipierte, häufig elektrifizierte Bahnlinie. Verglichen mit einer konventionellen Eisenbahnlinie ist sie durch eine geringere Fahrtgeschwindigkeit und häufigere Halte charakterisiert.

Stadt- und S-Bahnen sind im Vergleich zu Untergrundbahnen leichter gebaut, für ein geringeres Verkehrsaufkommen konzipiert und meistens langsamer. Normalerweise erfolgt die Stromversorgung über eine elektrische Oberleitung per Stangen-, Halbscheren- oder Scherenstromabnehmer. Manchmal ist eine klare Unterscheidung zwischen Stadt- bzw. S-Bahnen einerseits und Straßenbahnen andererseits schwierig; Straßenbahnen fahren im Allgemeinen nicht getrennt vom Straßenverkehr, während Stadtbahnen/S-Bahnen getrennt von anderen Verkehrssystemen betrieben werden können.

Stadt- und S-Bahnen sind von Gleisen und Linien ausgeschlossen.



A.I-07 **TRAMBAHN (STRASSENBAHN)**

Meistens im städtischen Straßensystem verlaufende und gut in dieses integrierte Bahnlinie. Straßenbahnen werden entweder mit Strom oder mit Dieselmotor betrieben, was insbesondere für spezielle schienengebundene Straßenfahrzeuge gilt.

Weitere Bezeichnungen: „Tram“ (Kurzform) oder „Tramway“ (Österreich).



A.I-08 NEBENGLEISE

Vom Hauptgleis/der Hauptlinie abzweigende Gleise.

Die Länge der Nebengleise wird in die Länge der Strecke einbezogen, wenn die Nebengleise öffentlich zugänglich sind und vom Fahrwegbetreiber verwaltet werden; private Nebengleise sind ausgenommen.

A.I-09 PRIVATES NEBENGLEIS

Privat betriebene Abschnitte der Schieneninfrastruktur, die Verladeeinrichtungen (normalerweise Industrieanlagen oder sonstige Produktionsstätten) mit dem öffentlichen Schienennetz verbinden.

A.I-10 RANGIERBAHNHOF

Anlage, die speziell mit einer Reihe von Gleisen oder anderen Einrichtungen zum Rangieren (Umstellen) von Zügen ausgestattet ist.

Manchmal auch als Verschiebebahnhof bezeichnet.

**A.I-11 HALTESTELLE**

Haltepunkt, der in der Regel nur für den Personenverkehr zugänglich und normalerweise nicht mit Personal besetzt ist.

Manchmal auch als Bedarfshalt bezeichnet.

**A.I-12 BAHNHOF**

Eisenbahneinrichtung, die für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen und/oder das Auf- und Abladen von Gütern, das Zusammenstellen, die Abfertigung, Aufnahme und das befristete Abstellen von Zügen und/oder das Abstellen und Rangieren von Eisenbahnfahrzeugen verwendet wird.

Haltestellen sind ausgenommen.

Manchmal auch als Bahnstation bezeichnet.



A.I-12.1 PERSONENBAHNHOF

Bahnhof für den Personenverkehr, der mit speziellen Anlagen für den Zugang der Fahrgäste und die Bereitstellung entsprechender Dienstleistungen ausgestattet ist.



A.I-12.2 UMSCHLAGPLATZ FÜR BAHNFRACHT

Bahnhof, der ausschließlich oder vorrangig für das Auf- und Abladen von Gütern, das Zusammenstellen, die Abfertigung, Aufnahme und das befristete Abstellen von Zügen und/oder das Abstellen und Rangieren von Eisenbahnfahrzeugen verwendet wird.

A.I-13 TERMINAL FÜR DEN INTERMODALEN VERKEHR

Siehe G.I-10.

A.I-14 BAHNÜBERGANG

Schienenngleiche Kreuzung zwischen einer Straße und einer Gleisstrecke, die vom Fahrwegbetreiber genehmigt und für den öffentlichen oder privaten Straßenverkehr freigegeben ist.

Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.

Manchmal auch als schienengleicher Bahnübergang bezeichnet.

A.I-14.1 AKTIV GESICHERTER BAHNÜBERGANG

Bahnübergang, an dem die Bahnübergangsbenuer bei Annäherung eines Zuges durch Aktivierung von Einrichtungen geschützt oder gewarnt werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

Zum Schutz durch Einsatz physischer Einrichtungen gehören

- Halb- oder Vollschranken,
- Tore, Gatter.

Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen:

- sichtbare Einrichtungen: Lichtsignale,
- hörbare Einrichtungen: Glocken, Hupen, Sirenen usw.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- a) *Manuell: ein Bahnübergang, an dem der benutzerseitige Schutz oder die Warnung manuell durch einen Bahnangestellten aktiviert wird.*
- b) *Automatisch mit benutzerseitiger Warnung: ein Bahnübergang, an dem die benutzerseitige Warnung automatisch zugesteuert aktiviert wird.*
- c) *Automatisch mit benutzerseitigem Schutz: ein Bahnübergang, an dem der benutzerseitige Schutz automatisch zugesteuert aktiviert wird. Dazu gehört ein Bahnübergang mit sowohl benutzerseitigem Schutz als auch benutzerseitiger Warnung.*
- d) *Bahnseitiger Schutz: ein Bahnübergang mit einem Signal oder einem anderen Zugsicherungssystem, an dem ein Zug nur dann weiterfahren darf, wenn der Bahnübergang benutzerseitig vollständig geschützt und frei von Hindernissen ist.*

Manchmal auch als aktiv gesicherter schienengleicher Bahnübergang bezeichnet.

A.I-14.2 PASSIV GESICHERTER BAHNÜBERGANG

Ein Bahnübergang ohne Schutz- und/oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

Manchmal auch als passiv gesicherter schienengleicher Bahnübergang bezeichnet.

**A.I-15 ELEKTRIFIZIERTE STRECKE**

Mit einer Oberleitung oder Stromschiene versehene Strecke zum elektrischen Betrieb von Eisenbahnen. Gebräuchliche Stromspannungen:

- AC 25 000 V, 50 Hz
- 15 000 V, 16 2/3 Hz
- DC 3000 V
- 1500 V
- 750 V
- 660 V
- 630 V

**A.I-15.1 ELEKTRIFIZIERTE LINIE**

Eine elektrifizierte Linie, bei der mindestens ein Gleis elektrifiziert ist.

A.I-16 SPURWEITE

Spurweite: Der schmalste Abstand zwischen einem Schienenpaar, gemessen zwischen den Innenoberflächen der Schienenköpfe.

Bei der Spurweite wird unterschieden zwischen Breitspur (mehr als 1435 mm), Regelspur (1435 mm) und Schmalspur (weniger als 1435 mm).

**A.I-17 LADELEHRE**

Vorrichtung, durch die die Schienenfahrzeuge und ihre Ladung zur Ermittlung des Lademaßes fahren müssen. Dabei werden Tunneln und Hindernisse neben dem Gleis berücksichtigt.

A.II VERKEHRSMITTEL (FAHRZEUGE)

A.II-01 EISENBAHNFahrZEUG

Sich ausschließlich auf Schienen bewegendes Transportmittel mit Eigenantrieb (Triebfahrzeug) oder von anderen Fahrzeugen fortbewegtes Transportmittel (Personenwagen, Beiwagen, Gepäck- und Güterwagen).

Folgende Fahrzeuge werden in der Statistik für ein Eisenbahnunternehmen erfasst:

- *Alle Eisenbahnfahrzeuge, die dem Eisenbahnunternehmen gehören, von diesem gemietet sind und ihm tatsächlich zur Verfügung stehen, einschließlich derjenigen, die sich in Reparatur befinden oder vor der Reparatur stehen, die in betriebsbereitem oder nicht betriebsbereitem Zustand gelagert werden, sowie ausländische Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und Fahrzeuge des Unternehmens, die sich vorübergehend im normalen Auslandsverkehr befinden.*
- *Eisenbahnwagen von Privateigentümern, d. h. solche, die nicht dem Eisenbahnunternehmen gehören, jedoch unter bestimmten Bedingungen unter dessen Namen betrieben werden dürfen, sowie Eisenbahnwagen, die vom Eisenbahnunternehmen an Dritte vermietet sind und von diesen als Privatwagen betrieben werden.*
- *Die Statistik für ein Eisenbahnunternehmen schließt die Fahrzeuge aus, die nicht zur Verfügung stehen, d. h.*
- *ausländische Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die nicht dem Eisenbahnunternehmen gehören, jedoch im Streckennetz verkehren;*
- *Fahrzeuge, die an andere Eisenbahnunternehmen vermietet sind oder diesen anderweitig zur Verfügung stehen;*
- *Fahrzeuge, die ausschließlich für Dienstfahrten vorgesehen sind oder verkauft, ausgeschlachtet oder verschrottet werden sollen.*

A.II-02 HOCHGESCHWINDIGKEITS-EISENBAHNFahrZEUG

Ein Eisenbahnfahrzeug, das so konstruiert ist, dass es auf Hochgeschwindigkeitsstrecken mit einer Reisegeschwindigkeit von mindestens 250 km/h fahren kann.

A.II-03 KONVENTIONELLES SCHNELLFAHR-EISENBAHNFahrZEUG

Ein Eisenbahnfahrzeug, das nicht eigens für den Betrieb auf speziellen Hochgeschwindigkeitslinien oder auf aufgerüsteten Hochgeschwindigkeitslinien konstruiert wurde, aber dennoch eine maximale Reisegeschwindigkeit von rund 200 km/h erreicht.

A.II-04 ZUGEinHEIT

Operationell unteilbare Einheit aus (einem oder mehreren) Triebwagen und (einem oder mehreren) Beiwagen oder Lokomotive(n) und (einem oder mehreren) Personenwagen.

A.II-05 TRIEBWAGENZUG

Einheit aus (einem oder mehreren) Triebwagen und (einem oder mehreren) Beiwagen oder Lokomotive(n) und (einem oder mehreren) Personenwagen, die von einem einzigen Fahrer gesteuert werden kann, wenn sie an einen anderen Triebwagenzug angekuppelt wird.

A.II-06 TRIEBFAhrZEUG

Von einer Kraftmaschine und einem Motor (oder einem Motor allein) angetriebenes Eisenbahnfahrzeug, das entweder zum Fortbewegen von anderen Fahrzeugen (Lokomotive) oder sowohl zum Fortbewegen von anderen Fahrzeugen als auch zur Beförderung von Fahrgästen und/oder Gütern (Triebwagen) vorgesehen ist.

A.II-07 LOKOMOTIVE

Ein Eisenbahn-Triebfahrzeug, das zur Fortbewegung von Eisenbahnfahrzeugen genutzt wird, aber nicht für die Aufnahme einer Nutzlast ausgelegt ist und im normalen Betrieb von einem Zug abgekuppelt werden kann.

Lokomotivtypen:

- Elektrische Lokomotive:

Lokomotive mit einem oder mehreren Elektromotoren, denen die Energie in erster Linie über eine Oberleitung, eine Stromschiene oder Akkumulatoren zugeführt wird.

Zu den elektrischen Lokomotiven werden auch Lokomotiven gerechnet, die zusätzlich mit einem Verbrennungsmotor (Dieselmotor oder anderer) ausgerüstet sind, der den Elektromotor mit Strom versorgt, wenn kein Strom aus Oberleitungen oder einer Stromschiene bezogen werden kann.

- Diesellokomotive:

Lokomotive mit Dieselmotor als Hauptantriebsaggregat, unabhängig von der Art der Kraftübertragung.

Dieselektrische Lokomotiven, die Energie aus einer Oberleitung oder einer Stromschiene beziehen, aber auch mit einem Dieselmotor ausgerüstet sind (Bi-mode-Lokomotiven) werden jedoch den elektrischen Lokomotiven zugerechnet.

Dieselektrische Lokomotiven, die von Elektromotoren angetrieben werden und Energie aus einem Dieselgenerator beziehen, werden den Diesellokomotiven zugerechnet.

- Dampflokomotive:

Von einer Dampfmaschine oder -turbine angetriebene Lokomotive, unabhängig von der eingesetzten Primärenergie.

A.II-08 RANGIERLOK

Triebfahrzeug, das für den ausschließlichen Einsatz in Rangierbereichen, auf Bahnhöfen und in Depots ausgelegt ist

Manchmal auch als Rangierlokomotive bezeichnet.



A.II-09 TRIEBWAGEN

Eisenbahn-Triebfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen oder Gütern auf der Schiene.

Die Definition der verschiedenen Kategorien von Lokomotiven (elektrisch, Diesel) gilt ähnlich auch für Kategorien von Triebwagen.

Einheiten aus Triebwagen und Beiwagen gelten als

- „Triebwagenzüge“, wenn sie modular sind, und als
- „Zugseinheiten“, wenn sie fest miteinander verbunden sind.

In der Kraftfahrzeugstatistik wird jeder Triebwagen einer unteilbaren Einheit getrennt erfasst; in der Statistik der Personen- und Güterbeförderung werden nur die der Personen- oder Güterbeförderung dienenden Fahrzeuge (Triebwagen und nicht angetriebene Wagen) als Einheiten erfasst. Unabhängig davon, ob Führerstände vorhanden sind oder nicht, muss jede angetriebene Einheit als Triebfahrzeug eingestuft werden. Bei zwei Triebwagen mit einem gemeinsamen, angetriebenen Drehgestell werden beide Einheiten als Triebfahrzeuge eingestuft.

A.II-10 PERSONENWAGEN

Eisenbahnfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen, auch wenn es ein oder mehrere Abteile oder Bereiche enthält, die speziell für Gepäck, Pakete, Post usw. vorgesehen sind.

Zu diesen Fahrzeugen zählen auch Sonderfahrzeuge wie Schlafwagen, Salonwagen, Speisewagen, Sanitätswagen sowie Wagen, die begleitete Pkw befördern. Die einzelnen Wagen einer unteilbaren Einheit zur Personenbeförderung werden zu den Personenwagen gerechnet. Auch für den Personentransport bestimmte Triebwagen gelten als Personenwagen.

A.II-11 U-BAHNFAHRZEUG

Elektrisch betriebenes Bahnfahrzeug für den Einsatz auf Untergrundbahnlinien.

Die Energieversorgung erfolgt in der Regel über eine Stromschiene.

A.II-12 STRASSENBAHN

Schienengebundenes Straßenpersonen- oder Straßengüterfahrzeug zur Beförderung von mehr als neun sitzenden Fahrgästen (einschließlich Fahrer) oder von Gütern, das über eine Fahrleitung mit Strom versorgt wird oder von einem Dieselmotor angetrieben wird. Die Straßenbahnstrecke ist in der Regel in das städtische Straßennetz integriert.

Auch in der Definition B.II-18 genannt.

A.II-13 TRAM-TRAIN

Personenwagen, der für die kombinierte Nutzung sowohl auf Stadt- und S-Bahnlinien als auch auf Eisenbahnlinien entwickelt wurde.

A.II-14 STADT- UND S-BAHNEN

Für den Einsatz auf Stadt- und S-Bahnlinien konstruiertes Eisenbahnfahrzeug.

A.II-15 BEIWAGEN

An ein oder mehrere Triebwagen angehängter Personenwagen ohne Eigenantrieb.

Fahrzeuge für den Güterverkehr gelten auch dann als Güterwagen, wenn sie von einem Triebwagen gezogen werden.

A.II-16 REISEZUGWAGEN

Ein anderer Personenwagen als ein Triebwagen oder ein Beiwagen.



A.II-17 FAHRGASTBEFÖRDERUNGSKAPAZITÄT: SITZ- UND LIEGEPLÄTZE

Die Anzahl der Sitz- und/oder Liegeplätze in einem Personenwagen bei dessen bestimmungsgemäßem Einsatz.

Nicht mitgerechnet werden Sitzplätze in Speisewagen und -abteilen.

A.II-18 FAHRGASTBEFÖRDERUNGSKAPAZITÄT: STEHPLÄTZE

Die Anzahl der in einem Personenwagen bei dessen bestimmungsgemäßem Einsatz zugelassenen Stehplätze.

A.II-19 GEPÄCKWAGEN

Antriebsloses Eisenbahnfahrzeug als Teil von Personen- oder Güterzügen zur Beförderung von Reisegepäck, Postsendungen, Fahrrädern, begleiteten Pkw usw. und zur Unterbringung des Zugbegleitpersonals.

Fahrzeuge mit einem oder mehreren Fahrgastabteilen werden nicht zu den Gepäckwagen, sondern zu den Personenwagen gerechnet. Postwagen werden als Gepäckwagen erfasst, wenn sie kein Fahrgastabteil enthalten.

Manchmal auch als Packwagen bezeichnet.

**A.II-20 GÜTERWAGEN**

Gewöhnlich der Güterbeförderung dienendes Eisenbahnfahrzeug.

Manchmal auch als Güterwaggon bezeichnet.

**A.II-21 GÜTERWAGEN IM BESITZ EINES EISENBAHNUNTERNEHMENS**

Güterwagen, der einem Eisenbahnunternehmen gehört.

Nicht darunter fallen Güterwagen in Privatbesitz.

Manchmal auch als Eisenbahngüterwagen bezeichnet.

A.II-22 GÜTERWAGEN IN PRIVATBESITZ

Güterwagen, der einem Eisenbahnunternehmen zwar nicht gehört, diesem jedoch zur Verfügung steht und unter bestimmten Bedingungen von ihm betrieben werden darf, oder Güterwagen, der vom Eisenbahnunternehmen an Dritte vermietet wird.

Manchmal auch als Privatgüterwagen bezeichnet.

A.II-23 GEDECKTER GÜTERWAGEN

Güterwagen, der durch seine geschlossene Bauweise mit Dach und vollständig geschlossenen Seiten charakterisiert ist und der sich abschließen und/oder verplomben lässt.

Hierzu gehören auch Güterwagen mit beweglichem Dach sowie Thermos-, Heiz- und Kühlwagen.

Manchmal auch als bedeckter Güterwagen oder Kastenwagen bezeichnet.

A.II-24 THERMOSWAGEN

Gedeckter Wagen, dessen Wände, Türen, Boden und Dach zur Verringerung des Wärmeaustauschs zwischen dem Wageninneren und der Umgebung isoliert sind. Entsprechend der allgemeinen Wärmedurchgangszahl (K-Koeffizient) wird die Isolierausrüstung einer der beiden folgenden Kategorien zugeordnet:

- IN = normal isolierende Ausrüstung: K-Koeffizient $\leq 0,7 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$
- IR = hoch isolierende Ausrüstung: K-Koeffizient $\leq 0,4 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$

Wagen für verderbliche Frachtgüter (Fleisch, Fisch, Öl, Gemüse, Früchte usw.). Es gibt je nach der eingesetzten Kühl- und Heizmethode mechanisch gekühlte Güterwagen (mechanische Kühlung und elektrische Heizung) und gekühlte Güterwagen (Wassereiskühlung oder Salzeiskühlung und Heizung in Form von zeitweilig eingesetzten Öfen).

Manchmal auch als Wärmeschutzwagen bezeichnet.

A.II-24.1 KÜHLWAGEN

Thermoswagen mit Kühlanlage, z. B. unter Verwendung von:

- Natureis mit und ohne Salzzugabe;
- Speicherplatten; Trockeneis mit oder ohne Sublimationsschutz;
- Flüssiggas mit oder ohne Verdampfungsschutz usw. Keine mechanischen Einheiten oder „Absorptions“-Einrichtungen.

In solch einem Wagen kann bei einer mittleren Außentemperatur von $+30 \text{ }^\circ\text{C}$ die Innentemperatur des leeren Wagens mithilfe geeigneter Kühlmittel und Ausrüstungsteile auf folgende Temperaturen gesenkt und anschließend gehalten werden:

- maximal $+7 \text{ }^\circ\text{C}$ bei Wagen der Klasse A,
- maximal $-10 \text{ }^\circ\text{C}$ bei Wagen der Klasse B,
- maximal $-20 \text{ }^\circ\text{C}$ bei Wagen der Klasse C,
- maximal $0 \text{ }^\circ\text{C}$ bei Wagen der Klasse D.

A.II-24.2 MECHANISCH GEKÜHLTER GÜTERWAGEN

Thermoswagen, der entweder über eine eigene Kühlvorrichtung verfügt oder zusammen mit anderen Einheiten über ein externes Kühlsystem gekühlt wird. Folgende Kühlvorrichtungen kommen zum Einsatz:

- mechanische Kompressoren
- Absorptionskühlaggregate.

In solch einem Wagen kann bei einer mittleren Außentemperatur von $+30 \text{ }^\circ\text{C}$ die Innentemperatur des leeren Wagens mithilfe geeigneter Kühlmittel und Ausrüstungsteile auf die Temperaturen entsprechend den folgenden Normen gesenkt und anschließend konstant gehalten werden:

- Klasse A. Die Innentemperatur des Wagens sollte zwischen $+12 \text{ }^\circ\text{C}$ und $0 \text{ }^\circ\text{C}$ einschließlich gehalten werden.
- Klasse B. Die Innentemperatur des Wagens sollte zwischen $+12 \text{ }^\circ\text{C}$ und $-10 \text{ }^\circ\text{C}$ einschließlich gehalten werden.
- Klasse C. Die Innentemperatur des Wagens sollte zwischen $+12 \text{ }^\circ\text{C}$ und $-20 \text{ }^\circ\text{C}$ einschließlich gehalten werden.

Manchmal auch als mechanischer Kühlwagen bezeichnet.

A.II-24.3 HEIZBARER GÜTERWAGEN

Thermoswagen mit Heizanlage.

- Klasse A. Heizanlage zur Verwendung bei einer durchschnittlichen Außentemperatur von $-10 \text{ }^\circ\text{C}$.
- Klasse B. Heizanlage zur Verwendung bei einer durchschnittlichen Außentemperatur von $-20 \text{ }^\circ\text{C}$.

A.II-25 OFFENER HOCHBORDIGER GÜTERWAGEN

Güterwagen ohne Dach, mit festen Seitenwänden, die höher als 60 cm sind.

Manchmal auch als Hochbordwagen bezeichnet.

A.II-26 FLACHWAGEN

Offener Güterwagen ohne Seitenwände oder mit Seitenwänden, die nicht höher als 60 cm sind, sowie normale oder spezielle Kippwagen.

Manchmal auch als Flachgüterwagen bezeichnet.

A.II-27 BEHÄLTERWAGEN

Eisenbahnwagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Güter.

Manchmal auch als Kesselwagen bezeichnet.

A.II-28 SILOWAGEN

Eisenbahnwagen zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw.

A.II-29 GÜTERWAGEN FÜR DEN INTERMODALEN VERKEHR

Siehe G.II-12.

Manchmal auch als Intermodalwagen bezeichnet.

**A.II-30 GÜTERWAGENNUTZLAST**

Zulässige Höchstnutzlast eines Güterwagens.

A.II-31 ALTER DES EISENBAHNFahrzeugs

Seit der Erstzulassung eines Eisenbahnfahrzeugs verstrichene Zeit in Jahren, unabhängig vom Land der Zulassung.

A.II-32 MAGLEV

Magnetschwebbahn, die mithilfe von Magneten angetrieben wird, die die Stabilität und Geschwindigkeit des Zugs kontrollieren.

A.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG

A.III-01 EISENBAHNUNTERNEHMEN

Privates oder öffentliches Unternehmen, das hauptsächlich als Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber oder integriertes Unternehmen tätig ist.

Unternehmen, die nicht hauptsächlich im Eisenbahnbereich tätig sind, sollten eingeschlossen werden, wenn sie einen beträchtlichen Marktanteil in diesem Bereich vorweisen. Nur Geschäftstätigkeiten im Bereich Eisenbahn sollten berücksichtigt werden.

A.III-02 BETREIBER IM EISENBAHNVERKEHR/EISENBAHNUNTERNEHMEN

Zugelassenes öffentliches oder privates Unternehmen, das Dienstleistungen im Bereich Güter- oder Personenverkehr auf der Schiene anbietet.

Dazu gehören sämtliche Unternehmen, die über Zugkraft verfügen bzw. diese zur Verfügung stellen. Ausgenommen sind Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich oder hauptsächlich innerhalb industrieller oder ähnlicher Anlagen einschließlich Häfen tätig sind, und Eisenbahnen, die hauptsächlich lokale Dienstleistungen für Touristen erbringen, z. B. historische Dampfeisenbahnen.

Manchmal auch als die Bahn bezeichnet.

A.III-03 FAHRWEGBETREIBER

Jedes Unternehmen oder jede Stelle, welche(s) insbesondere für Aufbau, Verwaltung und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur zuständig ist, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung.

Manchmal auch als Betreiber bezeichnet.

A.III-04 INTEGRIERTES UNTERNEHMEN

Eisenbahnunternehmen, das zugleich als Fahrwegbetreiber tätig ist.

A.III-05 FAHRPREIS UND EINNAHMEN AUS DEM GÜTERTRANSPORT

Alle Entgelte, die für die Bereitstellung von Schienentransportleistungen im Berichtszeitraum erhoben werden; andere Einnahmen, zum Beispiel aus Verpflegungsdienstleistungen und aus Dienstleistungen am Bahnhof oder im Zug, sind ausgenommen.

A.III-06 EISENBAHNINFRASTRUKTURINVESTITIONEN

Investitionsausgaben für die Neuerrichtung oder Erweiterung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur einschließlich Ausbau, Erneuerung (umfassendere Ersetzungsarbeiten an der bestehenden Infrastruktur ohne Veränderung der Gesamtleistung) und Modernisierungen (umfangreiche Änderungsarbeiten, die die ursprüngliche Leistung oder Kapazität der Infrastruktur verbessern).

Zur Infrastruktur zählen Grundstücke, Gleise, Gebäude, Brücken und Tunnel sowie damit verbundene ortsfeste Anlagen (Signalanlagen, Telekommunikationseinrichtungen, Fahrleitungen, Unterwerkwerke usw.) im Gegensatz zum Fahrzeugbestand.

A.III-07 INVESTITIONEN IN DEN FAHRZEUGBESTAND

Investitionsausgaben für den Erwerb neuer Eisenbahnfahrzeuge oder die Modernisierung bestehender.

**A.III-08 AUSGABEN FÜR DIE INSTANDHALTUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR**

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben zur Erhaltung des ursprünglichen Zustands und der ursprünglichen Kapazität der bestehenden Eisenbahninfrastruktur.

A.III-09 AUSGABEN FÜR DIE INSTANDHALTUNG DES FAHRZEUGBESTANDS

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Eisenbahnfahrzeuge ohne Verbesserung ihrer Leistung oder Kapazität.

A.III-10 EISENBAHNKAPITALSTOCK

Geschätzter Geldwert, der die aktuellen Vermögenswerte der physischen Eisenbahntransportinfrastruktur widerspiegelt.

Für statistische Zwecke wird die Verwendung des Nettokapitalwerts empfohlen, der die Abschreibung berücksichtigt.

Es gibt verschiedene Methoden zur Darstellung des Nettovermögenswerts, wie die „Wiederbeschaffungskosten-Methode“ oder die „Perpetual-Inventory-Methode“.

A.IV VERKEHR**A.IV-01 EISENBAHNVERKEHR**

Alle Bewegungen von Eisenbahnfahrzeugen auf Betriebslinien.

Beim Transport eines Eisenbahnfahrzeugs auf einem anderen Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktive Beförderungsart) berücksichtigt.

A.IV-02 EISENBAHNVERKEHR AUF NATIONALEM HOHEITSGEBIET

Alle Bewegungen von Eisenbahnfahrzeugen auf Linien, die auf nationalem Hoheitsgebiet betrieben werden, unabhängig von dem Land, in dem diese Fahrzeuge registriert sind.

A.IV-03 RANGIEREN

Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen oder Zügen innerhalb von Bahnhöfen oder anderen Eisenbahneinrichtungen (Depot, Werkstatt, Rangierbahnhof usw.).

A.IV-04 EISENBAHNFAHRT

Jede Bewegung eines Eisenbahnfahrzeugs von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Zielpunkt.

Eine Fahrt kann in Streckenabschnitte oder Teilstrecken unterteilt werden.

A.IV-05 ZUG

Ein oder mehrere Eisenbahnfahrzeuge, die von einer oder mehreren Lokomotiven bzw. einem oder mehreren Triebwagen bewegt werden und unter einer bestimmten Nummer oder Bezeichnung zwischen einem bestimmten Ausgangspunkt und einem bestimmten Zielpunkt verkehren, einschließlich einer Leerlokomotive, d. h. einer Lokomotive, die alleine verkehrt.

A.IV-06 ZUGARTEN

Hauptkategorien:

- a) Güterzug: Zug zur Güterbeförderung, der aus einem oder mehreren Güterwagen und ggf. Gepäckwagen besteht, die leer oder beladen bewegt werden.
- b) Personenzug: Zug bestehend aus einem oder mehreren Personenwagen und ggf. Gepäckwagen, die leer oder beladen bewegt werden.
- c) Kombiniertes Zug: Aus Personen- und Güterwagen zusammengesetzter Zug.
- d) Dienstzug: Zug für innerbetriebliche Zwecke des Eisenbahnunternehmens, nicht für den gewerblichen Verkehr.

Zu den Unterkategorien von Personenzügen zählen:

- Züge für Tourismuszwecke: Zug für die Personenbeförderung, bei dem es nicht vorrangig um die Beförderung geht, sondern um touristische Zwecke, Vergnügungs- und/oder Bildungszwecke. Dazu zählen auch Züge für Nostalgiefahrten.
- Züge für Nostalgiefahrten: Als Museum oder als Attraktion für touristische Zwecke, Vergnügungs- und/oder Bildungszwecke konzipiert.

A.IV-07 ZUGKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Zugs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

A.IV-08 TRIEBFAHRZEUGKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Triebfahrzeugs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Leer (also ohne Ladung) fahrende Triebfahrzeuge sind eingeschlossen. Rangierbewegungen sind auszuschließen.

A.IV-09 ZUGWAGENKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Zugwagens über eine Entfernung von einem Kilometer.

Triebwagenfahrten sind eingeschlossen. Rangierbewegungen sind auszuschließen.

A.IV-10 ANGEBOTENER TONNENKILOMETER

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Nutzlast in einem Güterwagen im Rahmen von Leistungen ihrer hauptsächlichen Zweckbestimmung über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung. Rangierbewegungen u. ä. sind ebenfalls ausgeschlossen.

A.IV-11 GÜTERWAGENKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines leeren oder beladenen Güterwagens über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung (jedes Land erfasst die in seinem Hoheitsgebiet gefahrenen Kilometer). Rangierbewegungen u. ä. sind ebenfalls ausgeschlossen. Alle Güterwagenfahrten werden unabhängig von den Eigentumsverhältnissen berücksichtigt.

A.IV-12 ANGEBOTENER SITZPLATZKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Sitzplatzes, der in einem Personenwagen im Rahmen der Leistung seiner hauptsächlichen Zweckbestimmung bereitgestellt wird, über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung. Rangierbewegungen u. ä. sind ebenfalls ausgeschlossen.

**A.IV-13 BRUTTO-BRUTTOLEISTUNGSTONNENKILOMETER**

Maßeinheit für die Bewegung einer Tonne Zuggewicht einschließlich Triebfahrzeuggewicht über eine Entfernung von einem Kilometer.

Einschließlich des Gewichts des Triebfahrzeugs, des bewegten Eisenbahnfahrzeugs und seiner Ladung. Fahrgäste und ihr Gepäck sind ausgeschlossen. Rangierbewegungen u. ä. sind ebenfalls ausgeschlossen.

A.IV-14 BRUTTOLEISTUNGSTONNENKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung einer Tonne Zuggewicht ohne Triebfahrzeuggewicht über eine Entfernung von einem Kilometer.

Das Gewicht von Triebwagen ist eingeschlossen, das Gewicht von Lokomotiven jedoch ausgeschlossen. Fahrgäste und ihr Gepäck sind ausgeschlossen. Rangierbewegungen u. ä. sind ebenfalls ausgeschlossen.

A.V VERKEHRSLLEISTUNG

A.V-01 EISENBAHNVERKEHR

Jegliche Beförderung von Gütern und/oder Fahrgästen mit Eisenbahnfahrzeugen in einem gegebenen Eisenbahnnetz.

Beim Transport eines Eisenbahnfahrzeugs auf einem anderen Eisenbahnfahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktive Beförderungsart) berücksichtigt.

A.V-02 INNERSTAATLICHER EISENBAHNVERKEHR

Eisenbahnverkehr zwischen zwei Orten (Verlade- bzw. Einstiegsort und Entlade- bzw. Ausstiegsort) im selben Land.

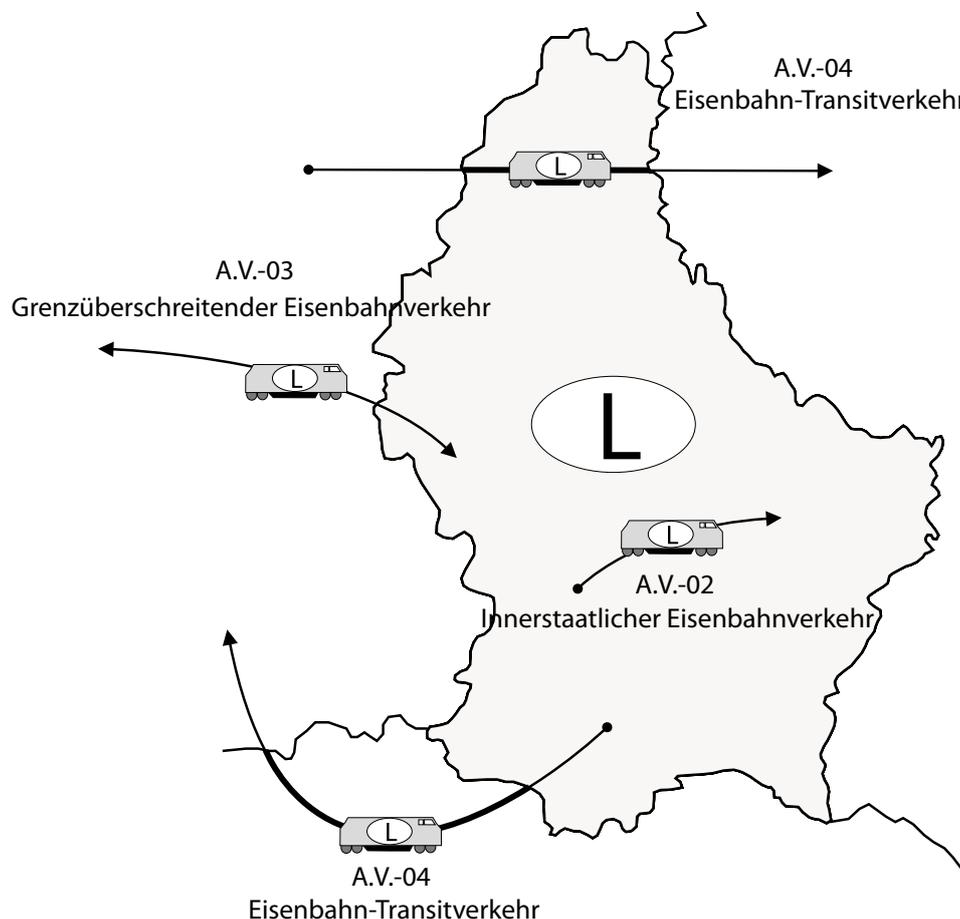
Dabei kann auch ein anderes Land durchfahren werden.

Manchmal auch als inländischer Eisenbahnverkehr bezeichnet.

A.V-03 GRENZÜBERSCHREITENDER EISENBAHNVERKEHR

Eisenbahnverkehr zwischen zwei Orten (Verlade- bzw. Einstiegsort und Entlade- bzw. Ausstiegsort) in zwei verschiedenen Ländern.

Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden. Zur Vermeidung von Doppelzählungen zählt jedes Land nur die auf seinem Hoheitsgebiet geleisteten pkm oder tkm. Die Fahrgastzahl oder das Frachtgewicht werden in jedem Land gezählt.



A.V-04 EISENBAHN-TRANSITVERKEHR

Eisenbahnverkehr, bei dem ein Zug auf der Fahrt zwischen zwei Orten im Ausland (Verlade- bzw. Einstiegsort und Entlade- bzw. Ausstiegsort) das Meldeland (Transitland) durchfährt.

Vorgänge mit Wechsel zwischen zwei Spurbreiten in einem Land gelten als Transitverkehr und nicht als Ent- und Verladevorgang.

Ausgeschlossen sind Güterwagen, die an der Grenze des Transitlands wegen eines Wechsels des Verkehrszweigs be- oder entladen werden, beispielsweise in Häfen wegen eines Umschlags von der Schiene aufs Wasser.

A.V-05 EISENBAHN-FAHRGAST

Mit einem Eisenbahnfahrzeug reisende Person, außer Zugpersonal.

Ausgeschlossen sind Fahrgäste, die ausschließlich mit Fähren oder Bussen reisen, die vom Eisenbahnunternehmen betrieben werden.

Ebenfalls eingeschlossen sind Fahrgäste, für deren Beförderung ein Eisenbahnunternehmen kein Entgelt erhält.

Blinde Passagiere oder unbefugt Mitreisende in Güterzügen und Zugsurfer in Personenzügen sind ausgeschlossen.

A.V-06 EISENBAHN-PERSONENKILOMETER (PKM)

Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer.

Berücksichtigt werden sollte die von einem Fahrgast im betreffenden Streckennetz tatsächlich zurückgelegte Strecke. Zur Vermeidung von Doppelzählungen sollte jedes Land nur die auf seinem Hoheitsgebiet geleisteten pkm berücksichtigen. Liegt diese Information nicht vor, sollte man von der berechneten oder geschätzten Entfernung ausgehen.

A.V-07 EINGESTIEGENER FAHRGAST

Fahrgast, der ein Eisenbahnfahrzeug besteigt, um befördert zu werden.

Das direkte Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes gilt, auch beim Wechsel des Eisenbahnunternehmens, nicht als Ausstieg/Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Eisenbahnfahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Eisenbahnfahrzeug.

A.V-08 AUSGESTIEGENER FAHRGAST

Fahrgast, der ein Eisenbahnfahrzeug verlässt, nachdem er befördert wurde.

Das direkte Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes gilt, auch beim Wechsel des Eisenbahnunternehmens, nicht als Ausstieg/Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Eisenbahnfahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Eisenbahnfahrzeug.

A.V-09 EISENBAHN-REISE

Die von den Eisenbahn-Fahrgästen zurückgelegte Strecke zwischen Einstiegsort und Ausstiegsort, unabhängig vom im Streckennetz zurückgelegten Reiseweg.

A.V-10 EINSTIEGORT

Ort, an dem der Fahrgast das Eisenbahnfahrzeug besteigt, um sich befördern zu lassen.

Das direkte Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes gilt, auch beim Wechsel des Eisenbahnunternehmens, nicht als Ausstieg/Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Eisenbahnfahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Eisenbahnfahrzeug.

A.V-11 AUSSTIEGSORT

Ort, an dem der Fahrgast das Eisenbahnfahrzeug verlässt, nachdem er befördert wurde.

Das direkte Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes gilt, auch beim Wechsel des Eisenbahnunternehmens, nicht als Ausstieg/Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrsweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Eisenbahnfahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Eisenbahnfahrzeug.

A.V-12 SENDUNG

Gesamtheit von Gütern, die mit demselben Versanddokument gemäß den geltenden Bestimmungen und Tarifen (sofern vorhanden) befördert werden.

A.V-13 ARTEN VON SENDUNGEN

Hauptkategorien:

- a) Vollständige Zugladung: Sendung, die aus einem Zug mit einer oder mehreren Wagenladungen besteht, die ohne Veränderung der Zugzusammenstellung zusammen für einen Versender zwischen einem einzigen Verladepunkt und einem einzigen Entladepunkt befördert werden.

Manchmal auch als Ganzzug oder Blockzug bezeichnet.

- b) Vollständige Wagenladung: Sendung, die in einem gesonderten Güterwagen befördert werden muss, unabhängig davon, ob dessen Ladefähigkeit voll ausgenutzt wird. Güterwagen in einer vollständigen Zugladung sind auszuschließen.

Manchmal auch als Komplettladung (FCL) bezeichnet.

- c) Kleinsendung/Kleinladung: Alle anderen Sendungen außer vollständigen Zugladungen oder vollständigen Wagenladungen.

Manchmal auch als Teilladung (LCL) bezeichnet.

A.V-14 MIT DER EISENBAHN BEFÖRDERTE GÜTER

Alle mit Eisenbahnfahrzeugen beförderten Güter.

Dazu gehören auch alle Verpackungs- und Transportmittel wie intermodale Transporteinheiten (ITE) und Paletten oder auf der Schiene beförderte Straßengüterfahrzeuge.

Manchmal auch als Bahn- oder Schienenfracht bezeichnet.

A.V-15 BRUTTO-BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Darin sind das Gütergesamtgewicht, alle Verpackungen sowie das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter, Paletten und auf der Schiene beförderte Straßengüterfahrzeuge) enthalten.

Dieses Gewicht ist für die Erstellung von Eisenbahnverkehrsstatistiken maßgeblich.

A.V-16 BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Gütergesamtgewicht einschließlich der Verpackung, jedoch ohne das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter, Warenpaletten sowie auf der Schiene beförderte, beladene Straßengüterfahrzeuge).

A.V-17 TARAGEWICHT

Gewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern sowie auf der Schiene beförderte, beladene Straßengüterfahrzeuge) vor dem Beladen.

A.V-18 TONNENKILOMETER (TKM)

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

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung im entsprechenden Netz. Zur Vermeidung von Doppelzählungen sollte jedes Land nur die auf seinem Hoheitsgebiet geleisteten tkm berücksichtigen. Liegt diese Information nicht vor, sollte man von der berechneten oder geschätzten Entfernung ausgehen.

A.V-19 GÜTERGRUPPEN IM EISENBAHNVERKEHR

Die beförderten Güter lassen sich nach der Art der Güter klassifizieren.

Mögliche Klassifikationen sind die NST 2007 (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik), die an die Stelle der CSTE-Systematik (Internationales Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – UNECE) tritt, sowie die NST/R (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/ revised – Eurostat).

A.V-20 FORM DER LADUNG

Die beförderten Güter können anhand der UNECE-Empfehlung Nr. 21 „Codes for types of cargo, packages and packaging materials“ (Codes für Ladeeinheiten, Verpackungsarten und Verpackungsmaterialien), Genf, März 1986, klassifiziert werden. Es gibt folgende Klassen:

- Flüssiggut;
- Schüttgut;
- Großcontainer;
- sonstige Container;
- palettierte Güter;
- gebündelte Güter;
- mobile, selbstfahrende Einheiten;
- sonstige mobile Einheiten;
- sonstige Formen der Ladung.

A.V-21 TEU-KILOMETER

Maßeinheit zur Darstellung der Beförderung einer TEU über eine Entfernung von einem Kilometer.

A.V-22 GEFÄHRLICHE GÜTER

Die auf der Schiene beförderten gefährlichen Güter werden nach den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter klassifiziert.

- a) Klasse 1: Explosive Stoffe
- b) Klasse 2: Gase
- c) Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe
- d) Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die mit Wasser entzündliche Gase bilden
- e) Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische Peroxide
- f) Klasse 6: Giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe
- g) Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- h) Klasse 8: Ätzende Stoffe
- i) Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände, einschließlich umweltgefährdender Stoffe

A.V-23 VERLADENE GÜTER

Auf ein Eisenbahnfahrzeug verladene und mit der Eisenbahn beförderte Güter.

Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug entladen, auf ein anderes Verkehrsmittel verladen und anschließend wieder auf ein anderes Eisenbahnfahrzeug verladen werden, so gilt dies als Entladen vom ersten Eisenbahnfahrzeug und anschließendes Verladen auf das zweite.

A.V-24 ENTLADENE GÜTER

Nach dem Bahntransport von einem Eisenbahnfahrzeug abgeladene Güter.

Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug entladen, auf ein anderes Verkehrsmittel verladen und anschließend wieder auf ein anderes Eisenbahnfahrzeug verladen werden, so gilt dies als Entladen vom ersten Eisenbahnfahrzeug und anschließendes Verladen auf das zweite.

A.V-25 GRENZÜBERSCHREITENDER EISENBAHNGÜTERVERKEHR – BELADEN (INS AUSLAND)

Transport von Gütern mit der Eisenbahn von einem Beladeort (auf ein Eisenbahnfahrzeug) im Meldeland zu einem Entladeort (von einem Eisenbahnfahrzeug) in einem anderen Land.

Nicht eingeschlossen sind Güter, die ausschließlich im Transitverkehr transportiert werden. In einem Streckennetz beladene Güterwagen, die anschließend per Fähre in ein ausländisches Streckennetz transportiert werden, sind eingeschlossen.

A.V-26 GRENZÜBERSCHREITENDER EISENBAHNGÜTERVERKEHR ZUR ENTLADUNG (AUS DEM AUSLAND)

Transport von Gütern mit der Eisenbahn von einem Beladeort (auf ein Eisenbahnfahrzeug) im Ausland zu einem Entladeort (von einem Eisenbahnfahrzeug) im Meldeland.

Nicht eingeschlossen sind Güter, die ausschließlich im Transitverkehr transportiert werden. In einem ausländischen Streckennetz beladene Güterwagen, die anschließend per Fähre in das Streckennetz des Meldelands befördert werden, sind eingeschlossen.

A.V-27 TRANSITGÜTER IM EISENBAHNVERKEHR

Güter, die mit der Eisenbahn durch das Meldeland transportiert werden, deren Ver- und Entladeort jedoch außerhalb des Meldelands liegt.

Eingeschlossen sind Güterwagen, die das inländische Eisenbahnnetz mit der Fähre erreichen bzw. verlassen.

A.V-28 VERKEHRSVERBINDUNG IM EISENBAHNGÜTERVERKEHR

Die Verbindung zwischen Beladeort und Entladeort der mit der Eisenbahn beförderten Güter, unabhängig von der gewählten Strecke.

Orte werden unter Verwendung internationaler Klassifikationssysteme wie NUTS (Gemeinsame Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik – Eurostat) definiert.



A.V-29 BELADEORT

Ort, an dem die Güter zur Beförderung auf ein Eisenbahnfahrzeug verladen werden.

Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug entladen, auf ein anderes Verkehrsmittel verladen und anschließend wieder auf ein anderes Eisenbahnfahrzeug verladen werden, so gilt dies als Entladen vom ersten Eisenbahnfahrzeug und anschließendes Verladen auf das zweite.

A.V-30 ENTLADEORT

Ort, an dem die Güter nach der Beförderung von einem Eisenbahnfahrzeug abgeladen werden.

Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug entladen, auf ein anderes Verkehrsmittel verladen und anschließend wieder auf ein anderes Eisenbahnfahrzeug verladen werden, so gilt dies als Entladen vom ersten Eisenbahnfahrzeug und anschließendes Verladen auf das zweite.

A.VI UNFÄLLE

A.VI-01 UNFALL

Unerwünschtes oder unbeabsichtigtes, unvermittelt eintretendes Ereignis oder spezifische Kette solcher Ereignisse (während des Zugbetriebs) mit nachteiligen Auswirkungen.

A.VI-02 VORFALL

Ein Ereignis außer einem Unfall, das mögliche Sicherheitsbeeinträchtigungen im Eisenbahnbetrieb aufzeigt.
Manchmal auch als Vorzeichen eines Unfalls oder Beinahe-Unfall bezeichnet.

A.VI-03 SCHWERER UNFALL

Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird, oder bei dem das Eisenbahnfahrzeug, die Gleise, andere Anlagen oder die Umwelt schwer be-/geschädigt werden, oder der zu umfangreichen Verkehrsstörungen führt. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind auszuschließen.

Diese Definition wird von der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) verwendet.

A.VI-04 SCHWERE BESCHÄDIGUNG VON EISENBAHNFahrZEUGEN, GLEISEN ODER ANDEREN ANLAGEN ODER SCHWERE SCHÄDIGUNG DER UMWELT

Schaden, der einen international vereinbarten Grenzwert überschreitet.

Der von der UIC übernommene Grenzwert für eine schwere Beschädigung wurde 2007 auf 150 000 EUR festgelegt.

A.VI-05 UMFANGREICHE VERKEHRSTÖRUNGEN

Umfangreiche Verkehrsstörungen treten dann ein, wenn die Zugverbindungen auf mindestens einer Eisenbahnhauptverkehrsstrecke länger als sechs Stunden unterbrochen sind.

A.VI-06 UNFALL MIT PERSONENSCHADEN

Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder verletzt wird. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind auszuschließen.

Diese Definition umfasst auch Unfälle mit Leichtverletzten und entspricht in etwa der für die Straßenverkehrsunfallstatistiken verwendeten.

A.VI-07 UNFALL MIT SCHWERVERLETZTEN

Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind auszuschließen.

Diese Definition wird vom UIC normalerweise für Eisenbahnunfälle verwendet und schließt Unfälle mit Leichtverletzten aus. Die im Rahmen dieser Definition erfassten Zahlen lassen sich nicht direkt mit den Daten über Straßenverkehrsunfälle vergleichen, weil diese Leichtverletzte einschließen.

A.VI-08 VERUNGLÜCKTER

Person, die infolge eines Unfalls mit Personenschaden getötet oder verletzt wird; ausgenommen Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

A.VI-09 GETÖTETER

Person, die unmittelbar infolge eines Unfalls mit Personenschaden oder innerhalb von 30 Tagen danach stirbt, ausgenommen Personen, die Selbstmord begangen haben.

Eingeschlossen sind Fahrgäste, Mitarbeiter und andere konkret genannte oder nicht konkret genannte Beteiligte an einem Eisenbahnunfall.

Ausgenommen sind Getötete, wenn die zuständige Stelle als Todesursache Selbstmord feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbsttötung. Für Länder, die die Frist von 30 Tagen nicht anwenden, werden Umrechnungskoeffizienten geschätzt, sodass Vergleiche auf der Basis der 30-Tage-Definition vorgenommen werden können.

A.VI-10 VERLETZTER

Jede Person, die nach einem Unfall nicht unmittelbar getötet wurde oder nicht innerhalb von 30 Tagen gestorben ist, sondern eine Verletzung davongetragen hat, die normalerweise ärztlicher Behandlung bedarf; ausgeschlossen sind Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

Zu Verletzungen zählen Schnittwunden, Frakturen, Verstauchungen, Amputationen, ohne darauf beschränkt zu sein.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden oder Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

Ausgenommen sind Verletzte, wenn die zuständige Stelle als Ursache der Verletzung einen Selbstmordversuch feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbstverletzung ohne Todesfolge.

A.VI-11 SCHWERVERLETZTER

Verletzter, der aufgrund eines Unfalls länger als 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus behandelt wird; ausgenommen sind Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

**A.VI-12 LEICHTVERLETZTER**

Verletzter, der normalerweise eine medizinische Behandlung benötigt und nicht als Schwerverletzter eingestuft wird. Selbstmordversuche sind ausgeschlossen.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden oder Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

A.VI-13 KOLLISIONEN

- Kollisionen zwischen zwei oder mehr Eisenbahnfahrzeugen

Frontalzusammenstöße oder Auffahrunfälle oder (seitlicher) Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und einem Teil eines anderen oder einem Eisenbahnfahrzeug oder Eisenbahnfahrzeugen, die rangiert werden.

- Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils

Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und feststehenden Objekten oder zeitweilig am oder neben dem Gleis befindlichen Objekten (ausgenommen sind Objekte, die von überquerenden Fahrzeugen oder Benutzern an Bahnübergängen verloren werden) einschließlich Zusammenstöße mit der Oberleitung.

A.VI-14 ENTGLEISUNG

Vorfall, bei dem mindestens ein Rad eines Zugs aus den Schienen springt.

Entgleisungen aufgrund von Kollisionen sind ausgeschlossen. Diese werden als Kollisionen eingestuft.

A.VI-15 UNFÄLLE AUF BAHNÜBERGÄNGEN

Unfall an einem Bahnübergang, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Übergang überquerende Fahrzeug(e), andere Straßenverkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger oder andere zeitweilig am oder neben dem Gleis befindliche Objekte beteiligt ist/sind.

Manchmal auch als Unfall auf einem schienengleichen Bahnübergang bezeichnet.

A.VI-16 DURCH IN BEWEGUNG BEFINDLICHE EISENBAHNFahrzeuge VERURSACHTE UNFÄLLE MIT PERSONENSCHÄDEN

Unfälle mit mindestens einer Person, die entweder von einem Eisenbahnfahrzeug oder einem Teil desselben erfasst oder von einem an diesem befestigten oder sich von diesem lösenden Gegenstand getroffen wird. Personen, die aus Eisenbahnfahrzeugen heraus- bzw. von solchen herabfallen, sowie Personen, die während der Zugfahrt fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden, sind eingeschlossen.

A.VI-17 BRÄNDE IN EISENBAHNFahrzeugen

Brände und Explosionen in Eisenbahnfahrzeugen (auch von darin beförderten Ladungen) während der Fahrt zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof, auch nach dem Halten im Abfahrts- oder Zielbahnhof oder an dazwischen liegenden Haltestellen sowie beim Rangieren.

A.VI-18 IN DER EISENBAHNUNFALLSTATISTIK VERWENDETE PERSONENKATEGORIEN

- Eisenbahn-Fahrgast: Mit einem Eisenbahnfahrzeug reisende Person, außer Zugpersonal. Für die Unfallstatistik sind auch Fahrgäste eingeschlossen, die versuchen, in einen fahrenden Zug einzusteigen/aus einem fahrenden Zug auszusteigen.
- Mitarbeiter oder Auftragnehmer: Personen, die in Verbindung mit der Eisenbahn beschäftigt und zum Zeitpunkt des Unfalls im Dienst sind. Eingeschlossen sind auch das Zugpersonal und Personen, die mit Eisenbahnfahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen umgehen.
- Benutzer von Bahnübergängen: Personen, die mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß eine Bahnlinie an einem Bahnübergang überqueren.
- Unbefugter (Unbefugte auf Eisenbahngelände): Personen, die sich verbotenerweise auf einem Eisenbahngelände befinden. Ausgenommen hiervon sind Benutzer von Bahnübergängen.
- Sonstige:
 - Sonstige Person auf Bahnsteig: Person auf dem Bahnsteig, die nicht als „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, „sonstige Person nicht auf Bahnsteig“ oder „Unbefugter“ definiert wird.
 - Sonstige Person nicht auf Bahnsteig: Nicht auf dem Bahnsteig befindliche Person, die nicht als „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, „sonstige Person auf Bahnsteig“ oder „Unbefugter“ definiert wird.

A.VI-19 UNFÄLLE MIT GEFAHRGUTTRANSPORTEN

Unfall oder Vorfall, der gemäß der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter meldepflichtig ist.

A.VI-20 SELBSTMORD

Vorsätzliche Verletzung der eigenen Person mit Todesfolge gemäß Aufzeichnung und Klassifizierung der zuständigen nationalen Behörde.

A.VI-21 SELBSTMORDVERSUCH

Vorsätzliche Verletzung der eigenen Person mit daraus resultierender schwerer Verletzung, nicht jedoch dem Tod, der Person gemäß Aufzeichnung und Klassifizierung der zuständigen nationalen Behörde.

B

Straßenverkehr





B. Straßenverkehr

B.I INFRASTRUKTUR

B.I-01 STRASSE

Öffentlich zugänglicher Verkehrsweg (Fahrbahn) mit befestigtem Untergrund, außer Schienenstrecken und Rollbahnen, in erster Linie für Kraftfahrzeuge.

Dazu gehören asphaltierte Straßen und andere Straßen mit befestigtem Untergrund, z. B. Schotterstraßen. Zu den Straßen zählen auch Brücken, Tunnel, Tragkonstruktionen, Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkte sowie gebührenpflichtige Straßen. Ausgeschlossen sind Fahrradspuren.

B.I-02 ASPHALTIERTE STRASSE

Straße, die mit Asphaltmakadam, Beton oder Pflastersteinen belegt ist.



B.I-03 NICHT ASPHALTIERTE STRASSE

Straße mit befestigtem Untergrund, die nicht mit Asphaltmakadam, Beton oder Pflastersteinen belegt ist.



B.I-04 STRASSENNETZ

Alle Straßen eines gegebenen Gebietes.

Das Straßennetz kann nach dem Straßenbelag klassifiziert werden in

- a) asphaltierte Straßen;
- b) nicht asphaltierte Straßen.

B.I-05 STRASSENKATEGORIEN

Straßen sind in drei Kategorien untergliedert, die auf internationaler Ebene vergleichbar sind:

- a) Autobahn;
- b) Straße innerhalb geschlossener Ortschaften;
- c) Straße außerhalb geschlossener Ortschaften (Schnellstraßen, Straßen im 2+1-System und sonstige Straßen).

B.I-06 AUTOBAHN

Speziell für den Kraftverkehr ausgelegte Straße ohne Zugang zu angrenzenden Grundstücken, die

- a) außer an besonderen Stellen oder vorübergehend getrennte Fahrbahnen für beide Verkehrsrichtungen hat, die entweder durch einen unbefahrbaren Mittelstreifen oder, in Ausnahmefällen, anderweitig getrennt sind;
- b) keine niveaugleichen Straßen, Gleise oder Gehwege kreuzt;
- c) speziell als Autobahn beschildert und besonderen Klassen von Kraftfahrzeugen vorbehalten ist.



Eingeschlossen sind Auffahrten und Ausfahrten, unabhängig vom Aufstellungsort der Hinweisschilder.

Eingeschlossen sind ferner Stadtautobahnen.

B.I-07 SCHNELLSTRASSE

Speziell für den Kraftverkehr ausgelegte Straße ohne Zugang zu angrenzenden Grundstücken, die

- a) nur von Einmündungen oder Kreuzungen mit Verkehrsregelung zugänglich ist;
- b) speziell als Schnellstraße beschildert und besonderen Klassen von Kraftfahrzeugen vorbehalten ist;
- c) so ausgelegt ist, dass das Halten oder Parken auf der Fahrbahn verboten ist.

Eingeschlossen sind Auffahrten und Ausfahrten, unabhängig vom Aufstellungsort der Hinweisschilder,

sowie innerstädtische Schnellstraßen.

B.I-08 STRASSE IM 2+1-SYSTEM

Straße, die wechselseitig in eine bzw. zwei Fahrbahnen unterteilt ist, wobei typischerweise alle paar Kilometer gewechselt wird, sodass in beide Richtungen regelmäßig überholt werden kann.

Diese Art Straße kann mit einer Mittelleitplanke ausgestattet und als Schnellstraße klassifiziert sein.

B.I-09 STRASSE INNERHALB GESCHLOSSENER ORTSCHAFTEN

Straße innerhalb der Grenzen einer geschlossenen Ortschaft, die an den Ein- und Ausfahrten als solche beschildert ist.

Ausgenommen sind Autobahnen, Schnellstraßen und andere Straßen, auf denen höhere Geschwindigkeiten zulässig sind, die eine geschlossene Ortschaft durchqueren, sofern sie nicht als Straße innerhalb geschlossener Ortschaften beschildert sind.

B.I-10 STRASSE AUSSERHALB GESCHLOSSENER ORTSCHAFTEN

Straße außerhalb der Grenzen einer geschlossenen Ortschaft, die an den Ein- und Ausfahrten als solche beschildert ist.

Autobahnen sind ausgeschlossen.

B.I-11 EUROPASTRASSE

Das internationale Europastraßennetz ist ein System von Fernstraßen, das im Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (Genf, 15. November 1975) und dessen Änderungen festgelegt ist.

Hauptstraßen (Europastraßen der Klasse A) haben zweistellige Nummern, abzweigende, verbindende und anschließende Straßen (Europastraßen der Klasse B) haben dreistellige Nummern.

**B.I-12 FAHRBAHN**

Für die Benutzung hauptsächlich durch Kraftfahrzeuge bestimmter Teil der Straße. Nicht zur Fahrbahn gehören die Teile der Straße, die ein Bankett für die Ober- und Unterschichten der Straßendecke bilden, sowie jene Teile der Straße, die zum Parken von Kraftfahrzeugen bestimmt sind, selbst wenn diese in Notfällen gelegentlich von Kraftfahrzeugen befahren werden.

**B.I-13 FAHRSPUR**

Teil einer Fahrbahn, der durch Längsmarkierungen gekennzeichnet sein kann und der breit genug ist für eine Schlange von Motorfahrzeugen, außer Motorrädern.

**B.I-14 BUSSPUR**

Teil einer Fahrbahn, der für Busse bestimmt ist und der durch Längsmarkierungen von der übrigen Fahrbahn abgesetzt ist.

Eine Busspur kann auch von Taxis und in einigen Fällen von Kraftwagen, die mit mehreren Fahrgästen besetzt sind, oder von schadstoffarmen Fahrzeugen benutzt werden. In einigen Fällen kann die Nutzung auch anderen Fahrzeugen gestattet werden.

**B.I-15 TRAMBAHN**

Aus einem Schienenpaar bestehende Verkehrsverbindung für die ausschließliche Nutzung durch Straßenbahnen. Dabei können die Gleise auf der von anderen Kraftfahrzeugen benutzten Straße oder davon getrennt verlaufen.

B.I-16 FAHRRADSPUR

Teil einer Fahrbahn, der für Fahrräder bestimmt ist und der durch Längsmarkierungen von der übrigen Fahrbahn abgesetzt ist.

Bei Fahrradspuren kann unterschieden werden zwischen Fahrradspuren mit und ohne Benutzungspflicht und zwischen Fahrradspuren, die ausschließlich für Fahrräder vorgesehen sind und solchen, die von anderen Kraftfahrzeugen befahren werden dürfen.

Auf einigen Fahrradspuren dürfen Fahrradfahrer in Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung fahren (Fahren gegen die Einbahnstraße).

Eine Fahrradspur kann auch von bestimmten Typen Kleinkrafträdern benutzt werden. Einige Fahrradspuren können sowohl Bussen als auch Fahrradfahrern zur Verfügung stehen (gemeinsame Bus-/Fahrradspuren).

**B.I-17 FAHRRADWEG**

Unabhängiger Weg oder Teil einer Straße, der für Fahrräder bestimmt und als solcher beschildert ist. Ein Fahrradweg ist durch bauliche Maßnahmen von anderen Straßen oder anderen Teilen derselben Straße getrennt.

Ein Fahrradweg kann auch von bestimmten Typen Kleinkrafträdern benutzt werden.

**B.I-18 LÄNGE EINER STRASSE**

Die Länge einer Straße ist die Entfernung zwischen ihrem Beginn und ihrem Ende.

Ist die Fahrbahn in eine Richtung länger als in die andere, so ist die Länge der Straße gleich der Summe der Hälfte der Entfernung in jede Richtung gemessen von der ersten Einfahrt bis zur letzten Ausfahrt.

B.II VERKEHRSMITTEL (FAHRZEUGE)**B.II-01 STRASSENFAHRZEUG**

Sich auf Rädern fortbewegendes Fahrzeug für den Straßenverkehr.

B.II-02 BESTAND AN STRASSENFAHRZEUGEN

Anzahl der zu einem gegebenen Zeitpunkt in einem Land angemeldeten und für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassenen Straßenfahrzeuge.

Eingeschlossen sind Straßenfahrzeuge, für die keine jährlichen Steuern oder Zulassungsgebühren zu entrichten sind, sowie eingeführte Gebrauchtwagen und sonstige Fahrzeuge entsprechend den nationalen Gepflogenheiten. Militärfahrzeuge sind von der Statistik ausgeschlossen.

B.II-03 INLÄNDISCHES STRASSENFAHRZEUG

Straßenfahrzeug, das im Meldeland angemeldet ist, dessen Kennzeichen trägt oder einer gesonderten Anmeldung unterliegt (Straßenbahnen, Oberleitungsbusse usw.).

In Ländern ohne Anmeldepflicht gelten diejenigen Fahrzeuge als inländische Straßenfahrzeuge, die einer Person oder einem Unternehmen mit steuerlichem Sitz in diesem Land gehören oder von ihr/ ihm gemietet sind.



B.II-04 AUSLÄNDISCHES STRASSENFAHRZEUG

Straßenfahrzeug, das in einem anderen Land als dem Meldeland angemeldet ist und Kennzeichen dieses anderen Landes trägt.

B.II-05 KRAFTFAHRZEUG

Straßenfahrzeug, dessen einziger Antrieb ein Motor ist und das normalerweise für die Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße oder für das Ziehen von Personen- oder Güterfahrzeugen auf der Straße bestimmt ist.

B.II-06 STRASSENPERSONENFAHRZEUG

Ausschließlich oder vorrangig für die Personenbeförderung bestimmtes Straßenfahrzeug.

Fahrzeuge für die Beförderung von Personen und Gütern sind entweder den Straßenpersonenzugehörigen oder den Straßengüterfahrzeugen zuzuordnen, entsprechend ihrem durch die technischen Merkmale oder die Steuerklasse bestimmten Haupteinsatzzweck.

B.II-07 FAHRRAD

Im Allgemeinen durch menschliche Muskelkraft, insbesondere über ein Pedalsystem oder Hebel bewegtes Straßenfahrzeug mit wenigstens zwei Rädern (z. B. Zweiräder, Dreiräder, Vierräder und Rollstühle).

Eingeschlossen sind Fahrräder mit Hilfsmotor (z. B. E-Bikes, Pedelecs).

B.II-08 PERSONENKRAFTFAHRZEUG

Ausschließlich oder vorrangig für die Beförderung einer oder mehrerer Personen bestimmtes Kraftfahrzeug.

Unter Kraftfahrzeuge fallen

- a) Krafträder;
- b) Kleinkrafträder;
- c) Personenkraftwagen;
- d) Omnibusse, Reisebusse und Kleinbusse;
- e) Straßenbahnen.

Ausgenommen sind kleine Straßengüterfahrzeuge (siehe Definition B.II-21).

B.II-09 KLEINKRAFTRAD

Zwei-, drei- oder vierrädriges Kraftfahrzeug mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³, dessen Höchstgeschwindigkeit entsprechend den nationalen Vorschriften begrenzt ist. Sind hinsichtlich des Hubraums keine Einschränkungen anwendbar, gilt möglicherweise eine Beschränkung in Bezug auf die Motorleistung. Es handelt sich um Fahrzeuge der Klassen L₁ und L₂ der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

Eingeschlossen sind angemeldete und nicht angemeldete Kleinkrafträder, die genutzt werden, unabhängig davon, ob sie ein amtliches Kennzeichen haben oder nicht. In einigen Ländern sind nicht alle Kleinkrafträder anzumelden.



B.II-10 KRAFTRAD

Zwei-, drei- oder vierrädriges Kraftfahrzeug mit einem Leergewicht von höchstens 400 kg. Eingeschlossen sind alle derartigen Fahrzeuge mit einem Hubraum von 50 cm³ und darüber sowie Krafträder mit einem Hubraum von unter 50 cm³, die nicht als Kleinkrafträder gelten. Es handelt sich um Fahrzeuge der Klassen L₃, L₄, L₅, L₆ und L₇ der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).





B.II-11 PERSONENKRAFTWAGEN

Kraftfahrzeuge, außer Kleinkrafträdern und Motorrädern, die für die Personenbeförderung vorgesehen sind und bis zu neun Personen (einschließlich Fahrer) Sitzplätze bieten. Es handelt sich um Fahrzeuge der Klasse M₁ der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

Hierunter fallen:

- a) *Personenkraftwagen;*
- b) *vorrangig für die Beförderung von Fahrgästen ausgelegte und genutzte Kleintransporter;*
- c) *Taxis;*
- d) *Mietwagen;*
- e) *Krankenwagen;*
- f) *Wohnmobile;*
- g) *spezielle Personenkraftwagen (Polizeiautos, Feuerwehrautos).*

Ausgenommen sind kleine Güterfahrzeuge (siehe Definition B.II-21) sowie Reisebusse und Omnibusse (siehe Definition B.II-14 und B.II-15) und Kleinbusse (siehe Definition B.II-16).

„Personenkraftwagen“ schließen Kleinkraftwagen (für die kein Führerschein erforderlich ist oder für die dieselben Anforderungen wie für Kleinkrafträder gelten) sowie Taxis und Mietwagen ein, sofern sie weniger als zehn Sitzplätze haben.



B.II-12 TAXI

Personenkraftwagen, der aufgrund einer Lizenz mit Fahrer vermietet wird und dessen Route vorher nicht festgelegt ist.

Das Mieten erfolgt in der Regel

- a) durch Handzeichen, wenn das Taxi auf der Straße verkehrt;
- b) durch Zusteigen an einem speziellen Taxistand;
- c) durch Bestellung per Telefon oder andere elektronische Mittel.

B.II-13 WOHNWAGEN

Ein für Wohnzwecke ausgelegtes Straßenfahrzeug, das von einem Kraftfahrzeug gezogen wird.

Ein Wohnwagen ist hauptsächlich für Freizeitwecke bestimmt. Er wird nicht zur Personen- oder Güterbeförderung genutzt. Ausgenommen sind Zeltanhänger mit eingebautem Zelt: Sie gelten als Anhänger für die Güterbeförderung.

B.II-14 OMNIBUS

Kraftfahrzeug zur Beförderung von mehr als 24 Personen (einschließlich Fahrer), das über Einrichtungen zur Beförderung von stehenden und sitzenden Fahrgästen verfügt. Es handelt sich um Fahrzeuge der Unterklassen I und II der Klassen M₂ und M₃ der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

Je nach Bauart der Fahrzeuge können besondere Bereiche für stehende Fahrgäste vorgesehen sein, um häufige Fahrgastbewegungen zu ermöglichen, oder es kann die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang erlaubt sein.

Oberleitungsbusse sind ausgeschlossen.

**B.II-15 REISEBUS**

Kraftfahrzeug zur Beförderung von mindestens 24 Personen (einschließlich Fahrer), das nur über Sitzplätze verfügt. Es handelt sich um Fahrzeuge der Unterklasse III der Klassen M₂ und M₃ der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

Oberleitungsbusse sind ausgeschlossen.





B.II-16 KLEINBUS

Kraftfahrzeug zur Beförderung von 10 bis 23 sitzenden oder stehenden Personen (einschließlich Fahrer). Es handelt sich um Fahrzeuge der Unterklassen A und B der Klassen M₂ und M₃ der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

Je nach Bauart können ausschließlich sitzende Fahrgäste oder sowohl sitzende als auch stehende Fahrgäste befördert werden.

Oberleitungsbusse sind ausgeschlossen.



B.II-17 OBERLEITUNGSBUS

Straßenpersonenfahrzeug zur Beförderung von mehr als 9 sitzenden Fahrgästen (einschließlich Fahrer), das über eine Fahrleitung mit Strom versorgt wird und das nicht schienengebunden ist.

Dazu gehören auch Fahrzeuge mit eigenem Motor, die auch unabhängig von der Fahrleitung als Oberleitungsbusse oder Omnibusse betrieben werden können.



B.II-18 STRASSENBAHN (AUCH A.II-11)

Schienengebundenen Straßenpersonen- oder Straßengüterfahrzeug zur Beförderung von mehr als neun sitzenden Fahrgästen (einschließlich Fahrer) oder von Gütern, das über eine Fahrleitung mit Strom versorgt wird oder von einem Dieselmotor angetrieben wird. Die Straßenbahnstrecke ist in der Regel in das städtische Straßennetz integriert.

B.II-19 FAHRGASTKAPAZITÄT VON REISEBUSSEN, OMNIBUSSEN UND OBERLEITUNGSBUSSEN

Anzahl der im normalen Dienstbetrieb verfügbaren Sitz-/Liegeplätze und Stehplätze (einschließlich Fahrersitz).

Im Zweifelsfall ist die Höchstzahl der verfügbaren Sitz-/Liegeplätze zu berücksichtigen.

B.II-20 STRASSENGÜTERFAHRZEUG

Ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmte Straßenfahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge der Klassen N und O der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

Hierunter fallen:

- a) *ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung oder für die Nutzung durch Handwerker bestimmte leichte Straßengüterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3500 kg, z. B. Kleintransporter und Pick-ups sowie zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge;*
- b) *ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmte schwere Straßengüterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg;*
- c) *Zugmaschinen;*
- d) *Anhänger und Sattelanhänger;*
- e) *für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassene Ackerschlepper.*

B.II-21 LEICHTES STRASSENGÜTERFAHRZEUG

Ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmte Straßengüterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3500 kg, einschließlich Fahrzeuge der Klasse N₁ der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

Eingeschlossen sind Kleintransporter sowie zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3500 kg, die ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmt sind.

B.II-22 SCHWERES STRASSENGÜTERFAHRZEUG

Ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmtes Straßengüterfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg. Es handelt sich um Fahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

B.II-23 ARTEN DER AUFBAUTEN VON STRASSENGÜTERFAHRZEUGEN

Klassifizierung der Straßengüterfahrzeuge nach Aufbau.

Es gilt folgende Einteilung:

- a) Gewöhnlicher offener Kasten:
 - mit Abdeckung;
 - Großpalette (Flat);
- b) Kipper;
- c) Tankwagen:
 - Schüttgut;
 - Flüssiggut;
- d) Kasten mit Temperaturregelung;
- e) sonstiger geschlossener Kasten;
- f) Transporter für Gitter- und Wechselbehälter;
- g) Viehtransporter;
- h) Sonstige.

B.II-24 STRASSENGÜTERKRAFTFAHRZEUG

Sammelbegriff für einfache Güterkraftfahrzeuge (z. B. Lastkraftwagen) und kombinierte Güterkraftfahrzeuge (z. B. Lastzug aus LKW und Anhänger(n), Sattelzug aus Sattelschlepper mit oder ohne Auflieger und ggf. zusätzlichem Anhänger).

B.II.25 LASTKRAFTWAGEN

Ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmtes starres Kraftfahrzeug.





B.II-26 ZUGMASCHINE (SATTELSCHLEPPER)

Ausschließlich oder vorrangig zum Ziehen von nichtmotorisierten Anhängern, insbesondere Sattelaufliegern, bestimmtes Straßenkraftfahrzeug.

Ackerschlepper sind ausgeschlossen.



B.II-27 ACKERSCHLEPPER

Ausschließlich oder vorrangig für landwirtschaftliche Zwecke bestimmtes Kraftfahrzeug, unabhängig davon, ob es für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassen ist oder nicht.

B.II-28 ANHÄNGER

Durch ein Kraftfahrzeug fortbewegtes Straßengüterfahrzeug. Es handelt sich wie bei den Sattelaufliegern (siehe B.II-30) um Fahrzeuge der Klasse O der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

Ausgeschlossen sind landwirtschaftliche Anhänger und Wohnwagen.



B.II-29 LANDWIRTSCHAFTLICHER ANHÄNGER

Ausschließlich oder vorrangig für landwirtschaftliche Zwecke bestimmter von einem Ackerschlepper fortbewegter Anhänger, unabhängig davon, ob er für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassen ist oder nicht.

B.II-30 SATTELANHÄNGER

Straßengüterfahrzeug ohne Vorderachse, das so konstruiert ist, dass ein Teil des Fahrzeugs und ein wesentlicher Teil seines Ladegewichtes auf der Zugmaschine aufliegen. Es handelt sich wie bei den Anhängern (siehe B.II-28) um Fahrzeuge der Klasse O der UN-Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).



B.II.31 SATTELKRAFTFAHRZEUG

Straßenzugmaschine, an die ein Sattelanhänger angekoppelt ist.



B.II-32 LASTZUG

Straßengüterkraftfahrzeug, an das ein Anhänger angekoppelt ist.

Eingeschlossen sind Sattelkraftfahrzeuge mit zusätzlichem Anhänger.

**B.II-33 SONDERFAHRZEUG**

Straßenfahrzeug für besondere Zwecke außer zur Beförderung von Personen oder Gütern. Es kann sich um ein Fahrzeug der Klassen M, N oder O der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) handeln.

Diese Kategorie umfasst:

- a) Feuerwehrfahrzeuge;
- b) Kranwagen;
- c) selbstfahrende Straßenwalzen;
- d) Bulldozer mit Metallrädern oder Kette;
- e) Übertragungswagen für Film, Hörfunk und Fernsehen;
- f) Fahrbüchereien;
- g) Abschleppwagen;
- h) sonstige Sonderfahrzeuge.

B.II-34 AUTOMATISIERTE FAHRZEUGE (AUTONOMIESTUFEN NACH SAE J3016™)

Straßenfahrzeuge, die so konzipiert sind, dass sie Verkehrsinformationen in Echtzeit nutzen, untereinander, mit der Verkehrsinfrastruktur und mit schutzbedürftigen Straßennutzern vernetzt sind und mit diesen kooperieren und schrittweise Fahraufgaben übernehmen, um die Straßensicherheit, die Verkehrseffizienz und den Komfort zu verbessern. Automatisierte Fahrzeuge sollen vollständig in die bestehenden Flotten eingebunden werden, bestehende Straßennetze nutzen und nahtlos mit öffentlichen Verkehrssystemen zusammenarbeiten.

Basierend auf den Autonomiestufen nach SAE J3016™ können automatisierte Fahrzeuge wie folgt eingestuft werden:

Stufe 0 – Keine Automatisierung: Die durchgängige Ausführung aller Aspekte der dynamischen Fahraufgabe durch den menschlichen Fahrer, auch wenn unterstützende Warn- oder Interventionssysteme eingesetzt werden.

Stufe 1 – Fahrerassistenz: Die fahrmodusspezifische Ausführung von Lenk- oder Beschleunigungs-/Bremsvorgängen durch ein Fahrerassistenzsystem unter Verwendung von Informationen über die Fahrumgebung. Es wird erwartet, dass der menschliche Fahrer alle verbleibenden Aspekte der dynamischen Fahraufgabe ausführt.

Stufe 2 – Teilautomatisierung: Die fahrmodusspezifische Ausführung sowohl von Lenk- als auch von Beschleunigungs-/Bremsvorgängen durch ein oder mehrere Fahrerassistenzsysteme unter Verwendung von Informationen über die Fahrumgebung. Es wird erwartet, dass der menschliche Fahrer alle verbleibenden Aspekte der dynamischen Fahraufgabe ausführt.

Stufe 3 – Bedingte Automatisierung: Die fahrmodusspezifische Ausführung aller Aspekte der dynamischen Fahraufgabe durch ein automatisiertes Fahrsystem. Es wird erwartet, dass der menschliche Fahrer angemessen reagiert, wenn er von dem System zum Handeln aufgefordert wird.

Stufe 4 – Hohe Automatisierung: Die fahrmodusspezifische Ausführung aller Aspekte der dynamischen Fahraufgabe durch ein automatisiertes Fahrsystem, selbst wenn der menschliche Fahrer nicht angemessen reagiert, wenn er von dem System zum Handeln aufgefordert wird.

Stufe 5 – Vollständige Automatisierung: Die durchgängige Ausführung aller Aspekte der dynamischen Fahraufgabe durch ein automatisiertes Fahrsystem unter allen Straßen- und Umweltbedingungen, die von einem menschlichen Fahrer bewältigt werden können.

**B.II-35 NUTZLAST**

Von der Zulassungsstelle des betreffenden Landes festgesetztes maximales Ladegewicht.

Handelt es sich bei dem Straßengüterfahrzeug um einen Lastzug aus einem Lastkraftwagen mit Anhänger, ist die Nutzlast des Lastzugs die Summe der Nutzlasten des Lastkraftwagens und des Anhängers.

B.II-36 LADEVOLUMEN

Maximales für die Güterbeförderung verfügbares Ladegewicht (z. B. gemessen in Kubikmetern).

B.II-37 BODENFLÄCHE INNERHALB DES FAHRZEUGAUFBAUS

Maximale innerhalb des Fahrzeugaufbaus für die Güterbeförderung verfügbare Bodenfläche (z. B. gemessen in Quadratmetern).

B.II-38 ZULÄSSIGES GESAMTGEWICHT

Von der Zulassungsstelle des betreffenden Landes festgesetztes zulässiges Gewicht eines stehenden, betriebsbereiten Fahrzeugs (bzw. von entsprechenden gekoppelten Fahrzeugen) einschließlich Ladung.

Eingeschlossen ist das Gewicht des Fahrers und aller Personen, die gleichzeitig befördert werden dürfen.

B.II-39 ALTER DES STRASSENFAHRZEUGS

Anzahl der Jahre seit der Erstzulassung des Straßenfahrzeugs unabhängig vom Zulassungsland.

B.II-40 HUBRAUM

Der von der zuständigen Stelle im Zulassungsland bescheinigte Hubraum des Motors.

B.II-41 LEERGEWICHT DES FAHRZEUGS

Von der Zulassungsstelle des betreffenden Landes festgesetztes Gewicht eines stehenden, betriebsbereiten Fahrzeugs (bzw. von entsprechenden gekoppelten Fahrzeugen) ohne Ladung.

Je nach der Praxis in dem betreffenden Land kann das Leergewicht das Gewicht von Fahrer und Kraftstoff einschließen oder nicht.

B.II-42 ANTRIEBSENERGIE DES MOTORS

Von der Zulassungsstelle des betreffenden Landes bescheinigte Hauptantriebsenergie des Motors.

Die folgenden Klassen von Kraftfahrzeugen sind eingeschlossen:

- a) Benzinfahrzeug: Kraftfahrzeug, das mit Benzin mit einem Anteil von bis zu zehn Prozent Bioethanol (wie E₅ bis E₁₀) betrieben wird.
- b) Hybridfahrzeug mit Benzin-/Elektroantrieb: Kraftfahrzeug, das mit Benzin betrieben wird und zusätzlich über mindestens einen Elektromotor für den Antrieb verfügt. Der/die Elektromotor(en) wird/ werden von einer Antriebsbatterie angetrieben, die durch einen von dem Benzinmotor angetriebenen Generator aufgeladen wird. Plug-in-Hybridfahrzeuge mit Benzin-/Elektroantrieb sind ausgenommen.
- c) Plug-in-Hybridfahrzeug mit Benzin-/Elektroantrieb: Hybridfahrzeug mit Benzin-/Elektroantrieb, dessen Antriebsbatterie zusätzlich über eine externe Stromquelle (wie eine Steckdose) aufgeladen werden kann. Hybridfahrzeuge mit Benzin-/Elektroantrieb sind ausgenommen.
- d) Dieselfahrzeug: Kraftfahrzeug, das mit Diesel mit einem Anteil von bis zu sieben Prozent Biodiesel (wie B₂, B₅, B₇) betrieben wird.
- e) Hybridfahrzeug mit Diesel-/Elektroantrieb: Kraftfahrzeug, das mit Diesel betrieben wird und zusätzlich über mindestens einen Elektromotor für den Antrieb verfügt. Der/die Elektromotor(en) wird/ werden von einer

- Antriebsbatterie angetrieben, die durch einen von dem Dieselmotor angetriebenen Generator aufgeladen wird. Plug-in-Hybridfahrzeuge mit Diesel-/Elektroantrieb sind ausgenommen.
- f) Plug-in-Hybridfahrzeug mit Diesel-/Elektroantrieb: Hybridfahrzeug mit Diesel-/Elektroantrieb, dessen Antriebsbatterie zusätzlich über eine externe Stromquelle (wie eine Steckdose) aufgeladen werden kann. Hybridfahrzeuge mit Diesel-/Elektroantrieb sind ausgenommen.
 - g) Rein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug: Kraftfahrzeug, dessen elektrischer Antriebsmotor aus Batterien gespeist wird.
 - h) Erdgasfahrzeug: Kraftfahrzeug, das mit Erdgas betrieben wird, und zwar entweder mit komprimiertem Erdgas (CNG) oder mit Flüssigerdgas (LNG).
 - i) Flüssiggasfahrzeug: Kraftfahrzeug, das mit Flüssiggas (LPG) betrieben wird.
 - j) Wasserstofffahrzeug: Kraftfahrzeug, das mit Wasserstoff betrieben wird. Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzelle sind eingeschlossen.
 - k) Mit Biokraftstoff betriebenes Fahrzeug: Kraftfahrzeug, das mit Bioethanol oder Biodiesel betrieben wird.
 - l) Mit Bioethanol betriebenes Fahrzeug: Kraftfahrzeug, das mit einem zehn Prozent übersteigenden Anteil Bioethanol betrieben wird. Fahrzeuge, die einen Anteil von bis zu zehn Prozent verwenden, sind als Benzinfahrzeuge zu bezeichnen.
 - m) Mit Biodiesel betriebenes Fahrzeug: Kraftfahrzeug, das mit einem sieben Prozent übersteigenden Anteil Biodiesel betrieben wird. Fahrzeuge, die einen Anteil von bis zu sieben Prozent verwenden, sind als Dieselfahrzeuge zu bezeichnen.
 - n) Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb: Kraftfahrzeug mit einem einzigen Motor, der entweder Diesel oder Benzin und einen der folgenden Kraftstoffe für den Antrieb verwendet: CNG, LNG, LPG oder Wasserstoff.

Bei Hybridfahrzeugen oder Fahrzeugen, die für zwei Kraftstoffe ausgelegt sind (d. h. bei Fahrzeugen, die mehr als eine Antriebsenergie nutzen, z. B. Flüssiggas und Benzin oder Strom und Diesel), sollte die Hauptantriebsenergie ein alternativer Kraftstoff sein.

B.II-43 ALTERNATIVER KRAFTSTOFF

Eine andere Art von Antriebsenergie als die konventionellen Kraftstoffe Benzin und Diesel.

Zu alternativen Kraftstoffen zählen Strom, LPG, Erdgas (LNG oder CNG), Alkohole, Gemische aus Alkoholen mit anderen Kraftstoffen, Wasserstoff, Biokraftstoffe (wie Biodiesel) usw. (Diese Liste ist nicht erschöpfend). Bleifreies Benzin, reformuliertes Benzin oder schwefelarmer Dieselmotorkraftstoff („Staddiesel“) zählen nicht zu den alternativen Kraftstoffen.

B.II-44 DATUM DER ERSTZULASSUNG DES KRAFTFAHRZEUGS

Das Datum der Erstzulassung eines Kraftfahrzeugs ist der Tag, an dem das Fahrzeug zum ersten Mal als Neufahrzeug in ein Kraftfahrzeugregister eingetragen wurde, unabhängig vom Land, in dem das Register geführt wird.

Beim Tag der Zulassung handelt es sich um das Datum, an dem die Zulassung beim Kraftfahrzeugregister schriftlich festgehalten wurde. Die Zulassung eines importierten Gebrauchtwagens ist keine Erstzulassung, sondern ist als Neuzulassung anzusehen.



B.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG

B.III-01 GEWERBLICHER VERKEHR

Entgeltliche Beförderung von Personen oder Gütern auf Rechnung Dritter.

B.III-02 WERKVERKEHR

Beförderung für eigene Zwecke.

Eine derartige Transportleistung besteht in der Beförderung von Mitarbeitern oder Fracht des eigenen Unternehmens ohne entsprechende finanzielle Abgeltung. Eine solche Leistung kann zwar auch von Einzelpersonen erbracht werden, dies ist hier jedoch nicht eingeschlossen.

B.III-03 VERKEHRSUNTERNEHMEN

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten unter Einsatz von Straßenfahrzeugen Verkehrsleistungen erbringt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, im Straßentransport liegt.

Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- a) ISIC Rev. 4: Abteilung 49, Gruppe 492: Sonstiger Landverkehr
 - Klasse 4921: Personennahverkehr
 - Klasse 4922: Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr
 - Klasse 4923: Güterbeförderung im Straßenverkehr
- b) NACE Rev. 2: Abteilung 49, Gruppe 49.3: Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr
 - Klasse 49.31: Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis)
 - Klasse 49.32: Betrieb von Taxis
 - Klasse 49.39: Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr a. n. g.
- c) NACE Rev. 2: Abteilung 49, Gruppe 49.4: Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte
 - Klasse 49.41: Güterbeförderung im Straßenverkehr
 - Klasse 49.42: Umzugstransporte.

Es werden auch Unternehmen ohne Angestellte erfasst. Nur solche Einheiten, die während des Bezugszeitraums tatsächlich eine Tätigkeit ausüben, sind zu berücksichtigen. Ausgeschlossen sind „ruhende“ Einheiten oder solche, die ihre Tätigkeit noch nicht aufgenommen haben.

B.III-04 UNTERNEHMEN DES STRASSENPERSONENVERKEHRS

Verkehrsunternehmen, das Beförderungsleistungen für eine Person oder mehrere Personen (Fahrgäste ohne Fahrer) anbietet und durchführt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, die Personenbeförderung auf Straßen ist.

B.III-05 GÜTERKRAFTVERKEHRSUNTERNEHMEN

Verkehrsunternehmen, das die Beförderung von Gütern anbietet und durchführt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, die Güterbeförderung auf Straßen ist.

B.III-06 UNTERNEHMEN DES STÄDTISCHEN STRASSENPERSONENVERKEHRS

Verkehrsunternehmen für die Personenbeförderung innerhalb eines Stadtgebiets oder eines großstädtischen Bereichs im Linien- oder Gelegenheitsverkehr, dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, die Personenbeförderung im Stadtverkehr ist.

B.III-07 UNTERNEHMEN DES ÖFFENTLICHEN STRASSENPERSONENVERKEHRS

Verkehrsunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

B.III-08 INFRASTRUKTURINVESTITIONEN IN DEN STRASSENBAU

Investitionsausgaben für neue Straßeninfrastruktur oder die Erweiterung der bestehenden Straßen, einschließlich Ausbau, Erneuerung (umfassendere Ersetzungsarbeiten an der bestehenden Infrastruktur ohne Veränderung der Gesamtleistung) und Modernisierungen (umfangreiche Änderungsarbeiten, die die ursprüngliche Leistung oder Kapazität der Infrastruktur verbessern).

Zur Infrastruktur zählen Grundstücke, dauerhafte Wegekonstruktionen, Gebäude, Brücken und Tunnel sowie damit verbundene ortsfeste Anlagen (Signalanlagen, Telekommunikationseinrichtungen, Mautsysteme usw.), im Gegensatz zu Straßenfahrzeugen.

B.III-09 INVESTITIONEN IN STRASSENFAHRZEUGE

Investitionsausgaben für den Erwerb von Straßenfahrzeugen oder für die Modernisierung vorhandener Straßenfahrzeuge.

B.III-10 AUSGABEN FÜR DIE INSTANDHALTUNG DER STRASSEN

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Straßeninfrastruktur.

Dazu gehören Wartung, Ausbesserung und laufende Reparaturen der Straßendecke (durch Straßenabnutzung verursachte Arbeiten usw.)

B.III-11 AUSGABEN FÜR DIE WARTUNG DER STRASSENFAHRZEUGE

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Straßenfahrzeuge ohne Verbesserung ihrer Leistung oder Kapazität.

B.III-12 STRASSENKAPITALSTOCK

Geschätzter Geldwert, der die aktuellen Vermögenswerte der physischen Straßeninfrastruktur widerspiegelt.

Für statistische Zwecke wird die Verwendung des Nettokapitalwerts empfohlen, der die Abschreibung berücksichtigt. Es gibt verschiedene Methoden zur Darstellung des Nettovermögenswerts, wie die „Wiederbeschaffungskosten-Methode“ oder die „Perpetual-Inventory-Methode“.



B.IV VERKEHR

B.IV-01 STRASSENVERKEHR

Alle Bewegungen von Straßenfahrzeugen in einem gegebenen Straßennetz.

Bei der Beförderung eines Straßenfahrzeugs durch ein anderes Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktiver Verkehrsträger) berücksichtigt.

B.IV-02 STRASSENVERKEHR AUF NATIONALEM HOHEITSGEBIET

Alle Bewegungen von Straßenfahrzeugen auf nationalem Hoheitsgebiet, unabhängig davon, in welchem Land diese Fahrzeuge zugelassen sind.

B.IV-03 LEERFAHRTEN IM STRASSENVERKEHR

Alle Bewegungen von Straßenfahrzeugen, für die das Brutto-Bruttogewicht einschließlich Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehältern und Paletten gleich Null ist, sowie alle Bewegungen von Reisebussen, Omnibussen, Oberleitungsbussen und Straßenbahnen ohne Fahrgäste.

Bewegungen von Straßenfahrzeugen, die leere Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehälter und Paletten befördern, gelten nicht als Leerfahrt.

B.IV-04 STÄDTISCHER STRASSENVERKEHR

Verkehr von Straßenfahrzeugen in einem Stadtgebiet.

Die Anteile des Durchgangsverkehrs, bei dem städtische Straßen nur über eine relativ kurze Strecke befahren werden, werden nicht als städtischer Verkehr gerechnet.

B.IV-05 STRASSENVERKEHR INNERHALB GESCHLOSSENER ORTSCHAFTEN

Verkehr auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften.

B.IV-06 FAHRT EINES STRASSENFAHRZEUGS

Jede Bewegung eines Straßenfahrzeugs von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Zielpunkt.

Eine Fahrt kann in Streckenabschnitte oder Teilstrecken unterteilt werden.

Straßengüterfahrzeuge können entweder Leerfahrten (es befinden sich keine Güter in dem Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger) oder Lastfahrten unternehmen. Als Lastfahrt eines Straßengüterfahrzeugs gilt die Entfernung zwischen dem ersten Beladeort und dem letzten Entladeort (an dem das Güterkraftfahrzeug vollständig entladen wird).

B.IV-07 BEFÖRDERUNGSVORGÄNGE

Beförderung einer (unter Bezugnahme auf eine bestimmte Ebene einer Systematik definierten) Güterart zwischen dem Beladeort und dem Entladeort.

B.IV-08 ANGEBOTENE FAHRT EINES STRASSENPERSONENFAHRZEUGS

Maßeinheit für die Anzahl der Bewegungen eines gemieteten Straßenpersonenfahrzeugs, das von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Ausstiegsort zur Verfügung steht.

B.IV-09 ANGEBOTENER SITZPLATZKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Sitzplatzes, der in einem gemieteten Straßenpersonenfahrzeug im Rahmen der Leistung seiner hauptsächlichen Zweckbestimmung bereitgestellt wird, über eine Entfernung von einem Kilometer.

B.IV-10 FAHRZEUGKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Straßenfahrzeugs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung. Die Bewegungen leerer Kraftfahrzeuge sind eingeschlossen. Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge gelten dabei als ein Fahrzeug.

B.IV-11 IN EIN LAND EINFAHRENDES STRASSENFAHRZEUG

Beladenes oder unbeladenes Kraftfahrzeug, das auf der Straße in ein Land einfährt.

Fährt ein Kraftfahrzeug über einen anderen Verkehrsträger in das Land ein, wird nur der aktive Verkehrsträger berücksichtigt.

B.IV-12 AUS EINEM LAND AUSFAHRENDES STRASSENFAHRZEUG

Beladenes oder unbeladenes Kraftfahrzeug, das auf der Straße ein Land verlässt.

Verlässt ein Kraftfahrzeug das Land über einen anderen Verkehrsträger, wird nur der aktive Verkehrsträger berücksichtigt.

B.IV-13 TRANSIT EINES STRASSENFAHRZEUGS

Beladenes oder unbeladenes Kraftfahrzeug, das – gleichgültig über welchen Verkehrsträger – in das Land einfährt und es an einer anderen Stelle wieder verlässt, sofern die Durchfahrt auf der Straße und ohne Be- oder Entladen erfolgt.

Eingeschlossen sind Kraftfahrzeuge, die an der Grenze des Transitlandes von einem Verkehrsträger ab- und auf einen anderen aufgeladen werden.

B.IV-14 OMNIBUS- UND REISEBUSVERKEHR NACH FESTEM FAHRPLAN

Fahrten eines gemieteten Straßenpersonenfahrzeugs, die nach einem veröffentlichten Fahrplan oder so regelmäßig oder häufig durchgeführt werden, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist.

Die Beförderung kann von öffentlichen oder privaten Unternehmen bereitgestellt werden.

B.IV-15 GELEGENTLICHER OMNIBUS- UND REISEBUSVERKEHR

Fahrten eines gemieteten Straßenpersonenfahrzeugs, die nicht durch den Linienverkehr abgedeckt sind.

Dies bezieht sich auf den Reisebusverkehr, einschließlich des Fernverkehrs, Nahverkehrs, städtischen und innerstädtischen Verkehrs.

B.IV-16 STÄDTISCHER VERKEHR

Beförderung innerhalb eines Stadtgebiets (ein Stadtzentrum und seine Pendelgebiete).

Siehe J.III-01 für die Definition von Stadtgebiet.

B.IV-17 DURCHSCHNITTLICHER TAGESVERKEHR EINES JAHRES

Die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge, die in beide Richtungen an einem bestimmten Punkt einer Straße während eines Jahres vorbeifahren, dividiert durch 365.

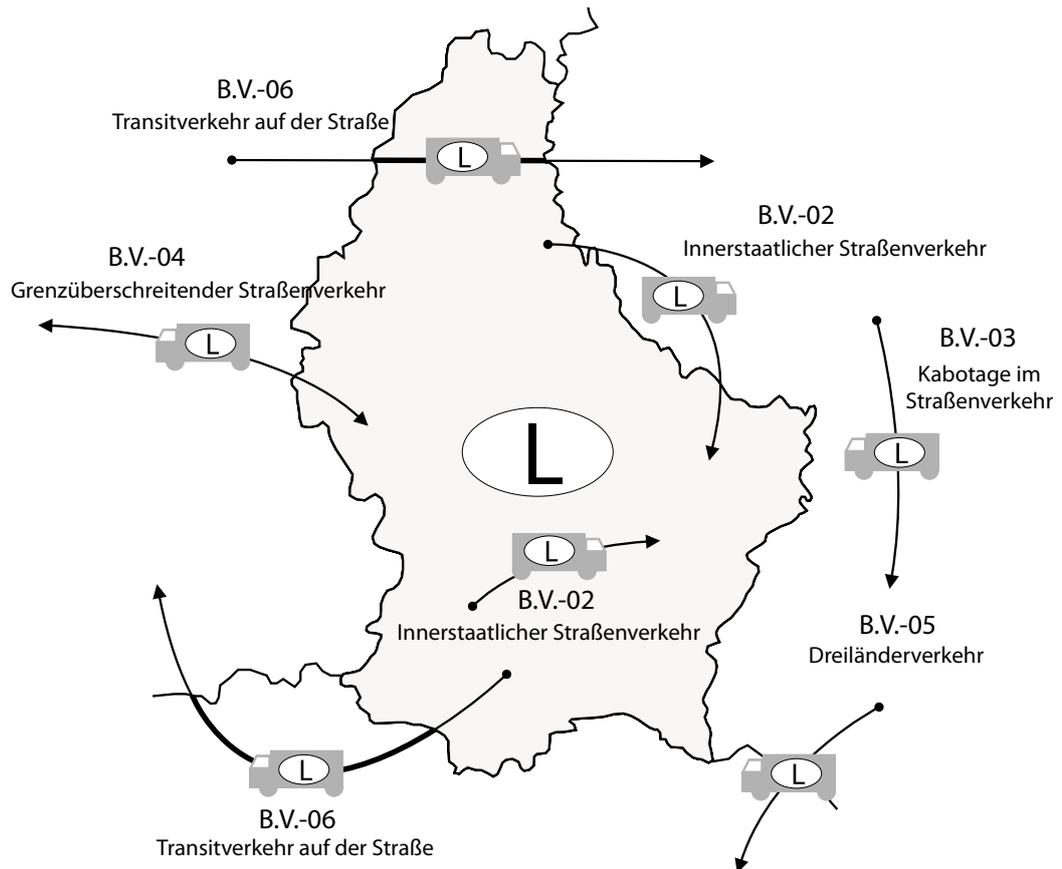
Je nach den analytischen Erfordernissen können auch andere Indikatoren für das Verkehrsaufkommen ermittelt werden. Beispielsweise der im Jahresdurchschnitt ermittelte tägliche Werktagsverkehr, der im Jahresdurchschnitt ermittelte tägliche Wochenendverkehr, das Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten, das nächtliche Verkehrsaufkommen oder das Verkehrsaufkommen zu Ferienzeiten.

B.V VERKEHRSLAISTUNG

B.V-01 STRASSENVERKEHR

Alle Bewegungen von Gütern und/oder Personen unter Benutzung eines Straßenfahrzeugs in einem gegebenen Straßennetz.

Bei der Beförderung eines Straßenfahrzeugs durch ein anderes Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktiver Verkehrsträger) berücksichtigt.



B.V-02 INNERSTAATLICHER STRASSENVERKEHR

Straßenverkehr zwischen zwei inländischen Orten (Belade-/Einstiegsort und Entlade-/Ausstiegsort), unabhängig davon, in welchem Land das Kraftfahrzeug angemeldet ist. Dabei kann auch ein anderes Land durchfahren werden.

Abkuppeln eines Anhängers/Sattelanhängers von einem Kraftfahrzeug und Ankuppeln des Anhängers/Sattelanhängers an ein anderes Kraftfahrzeug ist als Auf- und Abladen der Güter auf den/vom Anhänger/Sattelanhängers zu betrachten.

B.V-03 KABOTAGE IM STRASSENVERKEHR

Straßenverkehr innerhalb eines Landes, das nicht das Meldeland ist, von einem im Meldeland angemeldeten Kraftfahrzeug.

B.V-04 GRENZÜBERSCHREITENDER STRASSENVERKEHR

Straßenverkehr zwischen einem Belade-/Einstiegsort oder einem Entlade-/Ausstiegsort im Meldeland und einem Belade-/Einstiegsort oder Entlade-/Ausstiegsort in einem anderen Land.

Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden.

B.V-05 DREILÄNDERVERKEHR

Straßenverkehr eines in einem Land angemeldeten Kraftfahrzeugs zwischen einem Belade-/Einstiegsort in einem zweiten Land und einem Entlade-/Ausstiegsort in einem Drittland.

Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden.

B.V-06 TRANSITVERKEHR AUF DER STRASSE

Straßenverkehr zwischen zwei ausländischen Orten (Belade-/Einstiegsort und Entlade-/Ausstiegsort), wobei ein drittes Land ausschließlich auf der Straße ohne Be- und Entladen durchfahren wird.

Eingeschlossen sind Kraftfahrzeuge, die an der Grenze des Transitlandes von einem Verkehrsträger ab- und auf einen anderen aufgeladen werden.

B.V-07 STADTVERKEHR

Verkehr auf Stadtstraßen und Straßenbahnstrecken.

Als Stadtverkehr gilt der hauptsächlich oder ausschließlich auf Stadtstraßen durchgeführte Verkehr.

B.V-08 FAHRGAST IM STRASSENVERKEHR

Jede Person, die eine Fahrt in einem Straßenfahrzeug unternimmt, einschließlich Fahrzeugführer von Personenfahrzeugen. Ausgeschlossen sind Taxifahrer sowie Dienstpersonal von Reisebussen, Omnibussen, Oberleitungsbussen, Straßenbahnen und Straßengüterfahrzeugen.

B.V-09 STRASSEN-PERSONENKILOMETER

Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts auf der Straße über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich vom Fahrgast zurückgelegte Entfernung.

B.V-10 STRASSENFAHRT

Bei der Beförderung von Fahrgästen mit einem Straßenfahrzeug die Verbindung zwischen Einstiegsort und Ausstiegsort.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art gilt, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens, nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-11 ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHR

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr umfasst die Beförderung von Fahrgästen mit Omnibussen oder Straßenbahnen im Linienverkehr, unabhängig davon, ob sie durch öffentliche oder private Unternehmen erfolgt.

B.V-12 FAHRT IM ÖFFENTLICHEN STRASSENPERSONENVERKEHR

Bei der Beförderung von Fahrgästen mit dem Omnibus oder der Straßenbahn die Verbindung zwischen Einstiegsort und Ausstiegsort.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art gilt, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens, nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-13 IN EIN FAHRZEUG DES ÖFFENTLICHEN STRASSENPERSONENVERKEHRS EINGESTIEGENER FAHRGAST

Fahrgast, der ein Straßenfahrzeug besteigt, um befördert zu werden.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art gilt, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens, nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-14 AUS EINEM FAHRZEUG DES ÖFFENTLICHEN STRASSENPERSONENVERKEHRS AUSGESTIEGENER FAHRGAST

Fahrgast, der ein Straßenfahrzeug verlässt, nachdem er befördert wurde.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art gilt, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens, nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-15 VERKEHRSVERBINDUNG IM STRASSENPERSONENVERKEHR

Bei der Beförderung von Fahrgästen im Straßenverkehr die Verbindung zwischen Einstiegsort und Ausstiegsort, unabhängig von der gewählten Strecke.

Orte werden unter Verwendung internationaler Klassifikationssysteme wie NUTS (Gemeinsame Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik – Eurostat) definiert.

B.V-16 EINSTIEGSORT

Ort, an dem der Fahrgast das Straßenfahrzeug besteigt, um sich befördern zu lassen.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art sollte, wenn möglich, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg erfasst werden. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-17 AUSSTIEGSORT

Ort, an dem der Fahrgast das Straßenfahrzeug verlässt, nachdem er befördert wurde.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art sollte, wenn möglich, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg erfasst werden. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-18 AUF DER STRASSE BEFÖRDERTE GÜTER

Alle mit Straßengüterfahrzeugen beförderten Güter.

Dazu gehören auch alle Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehälter und Paletten.

B.V-19 BRUTTO-BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Gesamtgewicht der beförderten Güter, aller Verpackungen sowie das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten).

B.V-20 BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Das Gesamtgewicht der beförderten Güter einschließlich Verpackung ausschließlich Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten).

B.V-21 TARAGEWICHT

Das Gewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten) vor dem Beladen.

B.V-22 TONNENKILOMETER IM STRASSENVERKEHR

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Nutzlast auf der Straße über eine Entfernung von einem Kilometer.
Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

B.V-23 TEU-KILOMETER IM STRASSENVERKEHR

Maßeinheit für die Beförderung einer TEU auf der Straße über eine Entfernung von einem Kilometer.
Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

B.V-24 GÜTERGRUPPEN

Die beförderten Güter lassen sich nach der Art der Güter klassifizieren.

Mögliche Klassifikationen sind die NST 2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik), die an die Stelle der CSTE-Systematik (Internationales Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – UNECE) tritt, sowie die NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidierte Fassung – Eurostat).

B.V-25 FORM DER LADUNG

Die beförderten Güter können anhand der UNECE-Empfehlung Nr. 21 „Codes for types of cargo, packages and packaging materials“ (Codes für Ladeeinheiten, Verpackungsarten und Verpackungsmaterialien), Genf, März 1986, klassifiziert werden. Es gibt folgende Klassen:

- Flüssiggut;
- Schüttgut;
- Großcontainer;
- sonstige Container;
- palettierte Güter;
- gebündelte Güter;
- mobile, selbstfahrende Einheiten;
- sonstige mobile Einheiten;
- sonstige Formen der Ladung.



B.V-26 GEFÄHRLICHE GÜTER

Die auf der Straße beförderten gefährlichen Güter werden nach den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter klassifiziert.

- Klasse 1: Explosive Stoffe
- Klasse 2: Gase
- Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe
- Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die mit Wasser entzündliche Gase bilden
- Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische -Peroxide
- Klasse 6: Giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe
- Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- Klasse 8: Ätzende Stoffe
- Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände, einschließlich umweltgefährdender Stoffe

B.V-27 VERLADENE GÜTER

Auf ein Straßenfahrzeug geladene und auf der Straße beförderte Güter.

Das Umladen von einem Straßengüterfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel der Zugmaschine gelten als Verladen nach dem Abladen.

B.V-28 ENTLADENE GÜTER

Nach dem Straßentransport von einem Straßenfahrzeug abgeladene Güter.

Das Umladen von einem Straßengüterfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel der Zugmaschine gelten als Abladen vor dem Wiederverladen.

B.V-29 AUF DER STRASSE INS AUSLAND BEFÖRDERTE GÜTER (AUSSER TRANSITVERKEHR AUSSCHLISSLICH AUF DER STRASSE)

Im Inland auf ein Straßenfahrzeug geladene Güter, die das Land auf der Straße verlassen und im Ausland abgeladen werden.

B.V-30 AUF DER STRASSE AUS DEM AUSLAND EINGETROFFENE GÜTER (AUSSER TRANSITVERKEHR AUSSCHLISSLICH AUF DER STRASSE)

Im Ausland auf ein Straßenfahrzeug geladene Güter, die auf der Straße ins Inland befördert und hier abgeladen werden.

B.V-31 TRANSITGÜTER IM STRASSENVERKEHR

Güter, die auf dem Transport zwischen zwei ausländischen Orten im selben Straßengüterkraftfahrzeug durch das Meldeland befördert werden.

Das Umladen von einem Straßengüterfahrzeug auf ein anderes und das Wechseln der Zugmaschine gelten als Verladen/ Abladen.

B.V-32 VERKEHRSVERBINDUNG IM STRASSENGÜTERVERKEHR

Verbindung zwischen Beladeort und Entladeort der auf der Straße beförderten Güter, unabhängig von der gewählten Strecke.

Orte werden unter Verwendung internationaler Klassifikationssysteme wie NUTS (Gemeinsame Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik – Eurostat) definiert.

B.V-33 BELADEORT

Ort, an dem die Güter auf ein Straßengüterkraftfahrzeug geladen werden oder an dem die Zugmaschine gewechselt wird.

B.V-34 ENTLADEORT

Ort, an dem die Güter von einem Straßengüterkraftfahrzeug abgeladen werden oder an dem die Zugmaschine gewechselt wird.

B.VI UNFÄLLE**B.VI-01 UNFALL MIT PERSONENSCHADEN**

Jeder Unfall mit mindestens einem Straßenfahrzeug, das sich auf einer öffentlichen oder einer privaten, aber öffentlich zugänglichen Straße bewegt, bei dem mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde.

Ein Selbstmord oder ein Selbstmordversuch ist kein Unfall, sondern ein durch eine vorsätzliche Selbsttötung ausgelöster Vorfall. Hat ein Selbstmord oder ein Selbstmordversuch jedoch zur Folge, dass ein anderer Straßenverkehrsteilnehmer verletzt wird, so wird der Vorfall als Unfall mit Personenschaden angesehen.

Hierunter fallen: Kollisionen zwischen Straßenfahrzeugen; von Straßenfahrzeugen mit Fußgängern, von Straßenfahrzeugen mit Tieren oder festen Hindernissen und Unfälle, an denen nur ein Straßenfahrzeug beteiligt ist. Eingeschlossen sind Zusammenstöße zwischen Straßenfahrzeugen und Eisenbahnfahrzeugen. Eine Mehrfachkollision zählt als nur ein Unfall, wenn sie aus Einzelkollisionen besteht, die innerhalb einer sehr kurzen Zeitspanne aufeinanderfolgen. Ausgeschlossen sind Unfälle, bei denen nur Sachschaden entsteht.

Ausgeschlossen sind ferner Terroranschläge.

B.VI-02 TÖDLICHER UNFALL

Unfall mit Personenschaden, bei dem eine Person getötet wird.

B.VI-03 NICHT TÖDLICHER UNFALL

Unfall mit Personenschaden außer einem tödlichen Unfall.

B.VI-04 VERUNGLÜCKTER

Person, die infolge eines Unfalls verletzt oder getötet wird.

B.VI-05 GETÖTETER

Person, die unmittelbar beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen danach an den Unfallfolgen stirbt, ausgenommen Personen, die Selbstmord begangen haben.

Ausgenommen sind Getötete, wenn die zuständige Stelle als Todesursache Selbstmord feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbsttötung. Für Länder, die die Frist von 30 Tagen nicht anwenden, werden Umrechnungskoeffizienten geschätzt, sodass Vergleiche auf der Basis der 30-Tage-Definition vorgenommen werden können.

**B.VI-06 VERLETZTER**

Jede Person, die nach einem Unfall nicht unmittelbar getötet wurde oder nicht innerhalb von 30 Tagen gestorben ist, sondern eine Verletzung davongetragen hat, die normalerweise ärztlicher Behandlung bedarf; ausgeschlossen sind Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden oder Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

Ausgenommen sind Verletzte, wenn die zuständige Stelle als Ursache der Verletzung einen Selbstmordversuch feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbstverletzung ohne Todesfolge.

B.VI-07 SCHWERVERLETZTER

Verletzter, der länger als 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus behandelt wird.

B.VI-08 LEICHTVERLETZTER

Verletzter, mit Ausnahme von Getöteten oder Schwerverletzten.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden oder Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

B.VI-09 MAXIMALE VEREINFACHTE VERLETZUNGSSKALA (MAIS)

Die maximale vereinfachte Verletzungsskala ist eine medizinische Klassifizierung des Schweregrads von Verletzungen.

MAIS 1-2 gelten als leichte und 3-6 als schwere Verletzungen.

Es können andere Klassifizierungen verwendet werden, wenn sie in die MAIS umgewandelt werden können.

B.VI-10 FAHRER BEI EINEM UNFALL MIT PERSONENSCHADEN

Jede an einem Unfall mit Personenschaden beteiligte Person, die zum Unfallzeitpunkt ein Straßenfahrzeug lenkte.

B.VI-11 BEIFAHRER BEI EINEM UNFALL MIT PERSONENSCHADEN

Jede an einem Unfall mit Personenschaden beteiligte Person außer dem Fahrer, die sich entweder in oder auf einem Straßenfahrzeug befand oder gerade in ein Straßenfahrzeug ein- oder aus diesem ausstieg.

B.VI-12 FUSSGÄNGER BEI EINEM UNFALL MIT PERSONENSCHADEN

Jede an einem Unfall mit Personenschaden beteiligte Person außer dem Fahrer und Beifahrer.

Einschließlich Kinder in Kinderwagen, einen Kinderwagen schiebende oder ziehende Personen, Personen in Rollstühlen oder in sonstigen Kleinfahrzeugen ohne Motor. Außerdem Personen, die ein Fahrrad oder Moped schieben, Personen auf Rollschuhen, Skateboards, auf Skiern und Ähnlichem.

B.VI-13 KOLLISION EINES STRASSENFAHRZEUGS MIT EINEM FUSSGÄNGER

Unfall mit Personenschaden, an dem mindestens ein Straßenfahrzeug und mindestens ein Fußgänger beteiligt sind.

Dabei spielt es keine Rolle, ob der Fußgänger zu Beginn oder erst in einer späteren Phase des Unfalls beteiligt war oder ob er auf oder neben der Straße verletzt oder getötet wurde.

B.VI-14 ALLEINUNFALL

Unfall mit Personenschaden, an dem nur ein einziges Straßenfahrzeug beteiligt ist.

Dazu gehören Unfälle, bei denen das Fahrzeug wegen eines Ausweichmanövers von der Straße abkam, oder Kollisionen mit Gegenständen oder Tieren auf der Fahrbahn. Ausgenommen sind Kollisionen mit Fußgängern und parkenden Fahrzeugen.

B.VI-15 MEHRFACHKOLLISION

Unfall mit Personenschaden, an dem zwei oder mehr Straßenfahrzeuge beteiligt sind.

Dazu gehören folgende Unfallarten:

- a) Auffahrunfall: Kollision eines Fahrzeugs mit einem anderen Fahrzeug auf derselben Fahrspur, das sich in dieselbe Richtung bewegt, abbremst oder vorübergehend anhält.

Ausgenommen sind Kollisionen mit parkenden Fahrzeugen.

- b) Frontalzusammenstoß: Kollision eines Fahrzeugs mit einem anderen Fahrzeug auf derselben Fahrspur, das sich in die entgegengesetzte Richtung bewegt, abbremst oder vorübergehend anhält.

Ausgenommen sind Kollisionen mit parkenden Fahrzeugen.

- c) Kollision beim Überqueren der Fahrbahn oder beim Abbiegen: Kollision eines Fahrzeugs mit einem anderen, das sich beim Überqueren, Abbiegen aus oder Einbiegen in eine Straße quer zum ersten Fahrzeug bewegt.

Ausgeschlossen sind Kollisionen mit Fahrzeugen, die anhalten und warten, bis sie abbiegen können. Solche Unfälle sollten unter a) oder b) klassifiziert werden.

- d) Sonstige Kollisionen einschließlich Kollisionen mit geparkten Fahrzeugen: Kollision beim Nebeneinanderfahren, beim Überholen oder beim Fahrspurwechsel oder Kollision mit einem am Fahrbahnrand, auf dem Seitenstreifen, in einer Parklücke, auf einem Fußweg oder einem Parkplatz usw. haltenden oder parkenden Fahrzeug.

B.VI-15 (d) umfasst alle Kollisionen, die nicht unter a, b und c genannt sind. Maßgeblich für die Klassifizierung von Zusammenstößen von Fahrzeugen ist der erste Zusammenprall auf der Fahrspur oder der erste mechanische Stoß gegen das Fahrzeug.

B.VI-16 UNFALL, BEI DEM DER FAHRER UNTER ALKOHOL-, DROGEN- ODER MEDIKAMENTENEINFLUSS STAND

Unfall mit Personenschaden, bei dem mindestens ein Fahrer unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder solchen Medikamenten stand, die gemäß den nationalen Vorschriften die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

B.VI-17 SELBSTMORD

Vorsätzliche Verletzung der eigenen Person mit Todesfolge gemäß Aufzeichnung und Klassifizierung der zuständigen nationalen Behörde.

Der Selbstmord muss von einem Rechtsmediziner, Polizeibeamten oder einer sonstigen Behörde festgestellt werden.

Ausgeschlossen sind Selbstmordversuche, also die vorsätzliche Verletzung der eigenen Person (die nicht zum Tod führt).

Nur der Tod, der Person(en), die Selbstmord begangen hat/haben, wird als Selbstmord gemeldet. Wird also eine Person von einer anderen Person getötet, die Selbstmord begeht oder einen Selbstmordversuch unternimmt, ist dies nicht als Selbstmord zu melden.

B.VI-18 SELBSTMORDVERSUCH (SIEHE A.VI-21)

Vorsätzliche Verletzung der eigenen Person mit daraus resultierender schwerer Verletzung, nicht jedoch dem Tod, der Person gemäß Aufzeichnung und Klassifizierung der zuständigen nationalen Behörde.

C

Binnenschiffsverkehr





C. Binnenschiffsverkehr

C.I INFRASTRUKTUR

C.I-01 WASSERSTRASSE

Fluss, Kanal, See oder anderer Wasserweg, der aufgrund natürlicher Gegebenheiten oder nach technischen Eingriffen schiffbar ist.

Eingeschlossen sind Wasserstraßen mit maritimem Charakter (Wasserstraßen, die vom Meldeland als im Wesentlichen für See-Flussschiffe geeignet bezeichnet werden) sowie Flussmündungen; die Grenze bildet der dem Meer am nächsten gelegene Punkt, an dem der Fluss bei Ebbe weniger als 3 km und bei Flut weniger als 5 km breit ist.

C.I-02 SCHIFFBARE BINNENWASSERSTRASSE

Auf dem Festland gelegenes Gewässer, das aufgrund natürlicher Gegebenheiten oder nach technischen Eingriffen, primär für Binnenschiffe, schiffbar ist. Dieser Begriff bezieht sich auf schiffbare Flüsse, Seen, Kanäle und Flussmündungen.

Die Länge von Flüssen und Kanälen wird in der Mitte der Fahrrinne gemessen. Bei Seen und Lagunen wird die kürzeste schiffbare Verbindung zwischen den entferntesten Punkten gemessen, zwischen denen Transporte durchgeführt werden. Eine Wasserstraße, die eine gemeinsame Grenze zwischen zwei Ländern bildet, wird von beiden Ländern gemeldet.

C.I-03 SCHIFFBARER FLUSS

Für die Schifffahrt freigegebene natürliche Wasserstraße, unabhängig davon, ob sie zu diesem Zweck ausgebaut wurde oder nicht.

C.I-04 SCHIFFBARER SEE

Für die Schifffahrt freigegebene natürliche Wasserfläche.

Eingeschlossen sind Lagunen (vom offenen Meer durch einen Landstreifen abgetrenntes Brackwasser).

C.I-05 SCHIFFBARER KANAL

Primär für die Schifffahrt gebaute Wasserstraße.

C.I-06 NETZ DER BINNENWASSERSTRASSEN

Alle für die öffentliche Schifffahrt freigegebenen Binnenwasserstraßen innerhalb eines Gebiets.

C.I-07 EINTEILUNG DER BINNENWASSERSTRASSEN

Unter Berücksichtigung der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen, Kanäle, schiffbaren Flüsse und Seen von UNECE und EKVM aus dem Jahr 1992 werden die verschiedenen Kategorien wie folgt definiert:

Nach horizontalen Abmessungen der Schiffe und Schubverbände:

| Klasse | (Länge/Breite) |
|-----------|-----------------|
| I bis III | max. 80/9 m |
| IV | 80-85/9,50 m |
| V a | 95-110/11,40 m |
| V b | 172-185/11,40 m |

| | |
|------|---------------------------------------|
| VI a | 95-110/22,80 m |
| VI b | 185-195/22,80 m |
| VI c | 270-280/22,80 oder 195-200/33-34,20 m |
| VII | 285/33-34,20 m und mehr |

In einigen Fällen kann die „Tragfähigkeit von Schiffen“ zur Klassifizierung der schiffbaren Binnenwasserstraßen verwendet werden.

C.I-08 BINNENHAFEN (AUCH E.I-05)

Ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Infrastruktur und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Be- und Entladen, die Lagerung von Gütern, den Empfang und die Lieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, Besatzung oder sonstiger Personen ermöglichen und die sonstige für Verkehrsunternehmer innerhalb des Hafengebiets erforderliche Infrastruktur.

C.I-09 STATISTISCH RELEVANTER BINNENHAFEN (AUCH E.I-06)

Ein statistisch relevanter Hafen besteht aus einem oder mehreren Häfen, die normalerweise von einer einzigen Hafenbehörde oder einem einzigen Hafenamts kontrolliert werden, die/das Bewegungen von Schiffen und Ladung erfassen kann.

C.I-10 UN/LOCODE (AUCH E.I-08)

Fünfstelliger Code, bei dem die zwei Anfangszeichen jene des Ländercodes nach ISO 3166-1 ALPHA-2 sind, die gefolgt sein können von einem Leerzeichen und einem dreistelligen Buchstabencode für Ortsnamen (siehe UNECE-Empfehlung Nr. 16), ergänzt durch Eurostat-Codes für jene Häfen, die noch nicht Teil des UN-Systems sind.

C.I-11 HAFENKAILÄNGEN

Gesamtlänge des Kais in Metern.

C.I-12 RO-RO-ANLEGEPLATZ (AUCH E.I-14)

Ort, an dem ein Ro-Ro-Schiff anlegen kann und Kraftfahrzeuge und sonstige mobile Ro-Ro-Einheiten über Rampen vom Ufer auf das Schiff gefahren oder umgekehrt vom Schiff heruntergefahren werden können.



C.I-13 HAFENKRÄNE NACH HEBEVERMÖGEN (AUCH E.I-15)

Anzahl der Hafenkräne nach Hebevermögen.

Eine mögliche Gliederung des Hebevermögens ist die Folgende:

- a) bis zu 10 Tonnen;
- b) über 10 Tonnen bis einschließlich 20 Tonnen;
- c) über 20 Tonnen bis einschließlich 40 Tonnen;
- d) über 40 Tonnen.



C.I-14 HAFENKRÄNE NACH ART DES KRANS (AUCH E.I-16)

Anzahl der Hafenkranen nach Art des Krans:

- a) mobile Containerkräne;
- b) sonstige Containerkräne;
- c) sonstige Kräne.

C.I-15 VERBINDUNGEN ZU ANDEREN VERKEHRSZWEIGEN

Vorhandensein von Verbindungen zu anderen Verkehrszweigen und deren Entfernung von den Häfen in km:

- a) Seeschifffahrt;
- b) Anbindung an den Personenbahnverkehr;
- c) Anbindung an den Güterbahnverkehr;
- d) Autobahnauffahrt;
- e) Flughafen.

C.I-16 ANLEGEPLATZ

Ort ausschließlich für Schiffe zum Aus- und Einsteigen von Fahrgästen, der nicht Teil eines Binnenhafens ist.

C.I-17 SCHLEUSE

Bauwerk auf einer Binnenwasserstraße mit Toren an beiden Enden, sodass der Wasserpegel erhöht oder gesenkt werden kann, damit Schiffe passieren können. Eingeschlossen sind Schiffshebwerke.

Ein Schiffshebwerk ist eine Vorrichtung zum Befördern von Schiffen zwischen auf zwei unterschiedlichen Ebenen liegenden Gewässern.



C.I-18 PASSAGIERHAFEN

Hafen mit Einrichtungen für das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen. Solche Häfen können auch Dienste wie die Wasser- und Stromversorgung, die Abfallentsorgung usw. anbieten.

C.I-19 ANLEGESTELLE FÜR FAHRGASTSCHIFFE

Anlegestelle für Fahrgastschiffe zum Ein- und/oder Ausschiffen von Fahrgästen unter Nutzung des Verkehrsnetzes.

C.II TRANSPORTMITTEL (SCHIFFE)

C.II-01 BINNENSCHIFF

Wasserfahrzeug, das für die Güterbeförderung oder den öffentlichen Personenverkehr konzipiert ist oder speziell für eine bestimmte gewerbliche Aufgabe ausgestattet wurde und vorwiegend auf schiffbaren Binnenwasserstraßen oder in bzw. in unmittelbarer Nähe von geschützten Gewässern oder in Gebieten verkehrt, die einer Hafenordnung unterliegen.

Eingeschlossen sind in Reparatur befindliche Schiffe sowie für die Binnenschifffahrt geeignete Schiffe, die auch für die Seeschifffahrt zugelassen sind (seetüchtige Binnenschiffe). Ausgeschlossen sind Hafenfahrzeuge, in Seehäfen eingesetzte Leichter und Schlepper, Fähren, Fischereifahrzeuge, Baggerschiffe, Schiffe für hydraulische Arbeiten und Schiffe, die ausschließlich als Lager, schwimmende Werkstätten, Hausboote und zu Freizeit Zwecken genutzt werden.

C.II-02 INLÄNDISCHES BINNENSCHIFF

Zu einem bestimmten Zeitpunkt im Meldeland registriertes Binnenschiff.

In Ländern ohne Registrierungspflicht gilt als inländisches Binnenschiff ein Schiff, das einem Unternehmen mit steuerlichem Sitz in dem betreffenden Land gehört.

C.II-03 AUSLÄNDISCHES BINNENSCHIFF

Zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem anderen Land als dem Meldeland registriertes Binnenschiff.

C.II-04 SEE-/FLUSSSCHIFF

Binnenschiff, das auch für den Betrieb als Seefahrzeug konzipiert ist und mit einer entsprechenden Genehmigung ausgestattet ist.

C.II-05 GÜTERBINNENSCHIFF

Schiff mit einer Tragfähigkeit von mindestens 20 Tonnen für die Güterbeförderung auf schiffbaren Binnenwasserstraßen.

C.II-06 CONTAINERBINNENSCHIFF

Schiff, das mit fest eingebauten oder mobilen Zellführungen hauptsächlich für den Containertransport ausgestattet ist.

C.II-07 FAHRGASTBINNENSCHIFF

Schiff, das speziell für die Beförderung von mehr als 12 zahlenden Fahrgästen auf schiffbaren Binnenwasserstraßen konzipiert ist.

C.II-08 FLUSSKREUZFAHRTSCHIFF

Fahrgastbinnenschiff, das in erster Linie auf Flüssen verkehrt und den Passagieren ein rein touristisches Erlebnis vermittelt. Alle Passagiere sind für die Übernachtung in Kabinen untergebracht. An Bord gibt es Unterhaltungseinrichtungen. Schiffe im Fährbetrieb zählen nicht zu dieser Kategorie. Frachtschiffe mit einigen wenigen Kabinen für Passagiere sind davon ebenfalls ausgeschlossen. Flusskreuzfahrtschiffe halten unterwegs an zahlreichen Häfen und können während der Kreuzfahrt auch auf Seen und Kanälen verkehren.



C.II-09 **BINNENSCHIFF FÜR TAGESAUSFLÜGE**

Fahrgastbinnenschiff für touristische Kurzausflüge. Hierzu zählen Ausflüge bis zu einem Tag, Besichtigungstouren und Mondlichtfahrten. Das Schiff hat keine Passagierkabinen. Eine Bewirtung kann angeboten werden. Bei Mondlichtfahrten befindet sich das Schiff möglicherweise über Nacht außerhalb des Hafens, für die Passagiere stehen jedoch keine Kabinen zur Verfügung.

C.II-10 **BINNENFÄHRE**

Fahrgastbinnenschiff, das für den Personenverkehr über oder entlang von Wasserstraßen konzipiert ist.

Es gibt zwei Hauptarten:

- Querfähre - Beförderung von Personen und möglicherweise Kraftfahrzeugen zwischen zwei Häfen auf beiden Seiten der Wasserstraße.
- Längsfähre - Beförderung von Personen und möglicherweise Kraftfahrzeugen zu einer Reihe von Häfen entlang der Wasserstraße.

C.II-11 **BINNENSCHIFF IN STÄDTEN**

Binnenschiff, das auf Binnenwasserstraßen in der Stadt Verkehrsdienste anbietet.

C.II-12 **WASSERBUS**

Binnenfähre für die Beförderung von Passagieren ausschließlich im Linienverkehr.

In Nordamerika werden sie möglicherweise auch als Wassertaxi bezeichnet.

C.II-13 **WASSERTAXI**

Fahrgastbinnenschiff mit begrenzter Fahrgastkapazität, das auf Abruf im oder um das Stadtgebiet herum und in vergleichbaren Gebieten öffentliche Personenbeförderungsdienste anbietet.

Die Fahrgastkapazität eines Wassertaxis übersteigt selten 20 Personen.

C.II-14 **BESTAND AN BINNENSCHIFFEN**

Alle Binnenschiffe, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem Land eingetragen und für die Benutzung von Binnenwasserstraßen zugelassen sind.

Veränderungen der Flotte betreffen den Gesamtbestand oder einzelne Schiffstypen der Binnenschiffahrtsflotte des Meldelands und ergeben sich aus Neubau, Änderungen von Typ oder Ladegewicht, im Ausland getätigten Käufen oder Verkäufen, Verschrottung, Havarien oder Übertragungen im Schiffsregister.

C.II-15 **GÜTERMOTORSCHIFF**

Sämtliche motorbetriebenen Güterbinnenschiffe, ausgenommen Tankmotorschiffe.

Nur mit einer Hilfsmaschine ausgerüstete Schleppkähne, Schubleichter und Schub-Schleppkähne sind jeweils als solche zu erfassen. Die Tatsache, dass ein Gütermotorschiff zum Schleppen verwendet werden kann, ist ohne Belang.

C.II-16 **TANKMOTORSCHIFF**

Gütermotorschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen in festen Tanks.

Tankschiffe zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw. sind auszuschließen und als Schub-Gütermotorschiff zu erfassen.



C.II-17 SCHUB-GÜTERMOTORSCHIFF

Gütermotorschiff zum Schieben von Schubleichtern oder Schub-Schleppkähnen.

Schub-Gütermotorschiffe können Güter befördern.

C.II-18 GÜTERSCHLEPPKAHN

Geschlepptes Güterbinnenschiff ohne eigenen mechanischen Antrieb.

Die Tatsache, dass ein Güterschleppkahn mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet sein kann, ist ohne Belang.

C.II-19 SCHUB-GÜTERSCHLEPPKAHN

Geschobenes oder geschlepptes Güterbinnenschiff ohne eigenen mechanischen Antrieb.

Die Tatsache, dass ein Schub-Schleppkahn mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet sein kann, ist ohne Belang.

C.II-20 TANKSCHLEPPKAHN

Geschlepptes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Tankschiffe zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw. sind auszuschließen und als Güterschleppkähne zu erfassen.

Die Tatsache, dass ein Güterschleppkahn mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet sein kann, ist ohne Belang.

C.II-21 SCHUB-TANKSCHLEPPKAHN

Geschobenes oder geschlepptes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Tankschiffe zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw. sind auszuschließen und als Schub-Schleppkähne zu erfassen.

C.II-22 SONSTIGES GÜTERSCHIFF

Sonstiges Güterbinnenschiff zur Güterbeförderung, das nicht unter die vorherigen Kategorien fällt.

C.II-23 FLUSSSCHLEPPBOOT

Schiff mit einer Motorleistung von mindestens 37 kW, das zum Manövrieren von Schiffen und Kähnen und zum Schleppen von Schleppkähnen und Flößen dient, nicht jedoch zur Güterbeförderung.

Auch als Schleppschiff oder Schlepper bezeichnet.

Hafen- und Seeschlepper sind ausgeschlossen.

C.II-24 FLUSS-SCHUB-SCHLEPPBOOT

Schiff mit einer Motorleistung von mindestens 37 kW, das zum Schieben von Schleppkähnen dient, nicht jedoch zur Güterbeförderung.

Auch als Schubfahrzeug oder Schiebeboot bezeichnet.

Hafen- und Seeschlepper sind ausgeschlossen.

C.II-25 TRAGFÄHIGKEIT EINES GÜTERBINNENSCHIFFS

Maximal zulässige Zuladung in Tonnen, die ein Schiff transportieren darf.



C.II-26 KAPAZITÄT EINES FAHRGASTBINNENSCHIFFS

Maximal zulässige Anzahl von Fahrgästen, die ein Schiff befördern darf.

C.II-27 LEISTUNG (KW)

Vom Antriebsaggregat eines Schiffs entwickelte mechanische Kraft.

Die Leistung ist in effektiven Kilowatt zu messen (auf die Schiffsschraube übertragene Nutzleistung): 1 kW = 1,36 PS; 1 PS = 0,735 kW

C.II-28 SCHIFFSBAUJAHR

Jahr, in dem ursprünglich der Rumpf gebaut wurde.

C.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG

C.III-01 BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten unter Einsatz von Binnenschiffen Binnenschiffahrtsdienstleistungen erbringt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, in der Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt und damit verbundenen Dienstleistungen besteht.

Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Klasse 50.2 – Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt
- NACE Rev. 2: Klasse 50.3: Personenbeförderung in der Binnenschiffahrt
Klasse 50.4: Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt

C.III-02 ÖFFENTLICH-RECHTLICHES BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN

Binnenschiffahrtunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

C.III-03 BINNENHAFENUNTERNEHMEN

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten Binnenhafendienste zur Verfügung stellt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, in der Erbringung von Binnenhafendienstleistungen besteht. Nicht eingeschlossen sind Freizeithafenunternehmen.

Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Klasse 52.22 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
Klasse 52.24 – Frachturnschlag
- NACE Rev. 2: Klasse 52.22 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
Klasse 52.24 – Frachturnschlag

Anmerkung: ISIC 9329 und NACE 93.29 umfassen auch Freizeithafendienstleistungen.

C.III-04 ÖFFENTLICH-RECHTLICHES BINNENHAFENUNTERNEHMEN

Binnenschiffahrtunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

C.III-05 INFRASTRUKTURINVESTITIONEN IN DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Investitionsausgaben für neue Binnenwasserstraßeninfrastruktur oder für die Erweiterung der bestehenden Binnenwasserstraßen, einschließlich Ausbau, Erneuerung (umfassendere Ersetzungsarbeiten an der bestehenden Infrastruktur ohne Veränderung ihrer Gesamtleistung) und Modernisierungen (umfangreiche Änderungsarbeiten, die die ursprüngliche Leistung oder Kapazität der Infrastruktur verbessern) Erneuerung, Verbesserungen oder größerer Reparaturen (Reparaturen, die die ursprüngliche Leistung oder Kapazität der Infrastruktur verbessern).

Zur Infrastruktur zählen Grundstücke, Kanäle und dauerhafte Wegekonstruktionen, Gebäude, Schleusen, Vertäuausrüstungen, Mautsysteme sowie damit verbundene ortsfeste Anlagen (Signalanlagen, Telekommunikationseinrichtungen usw.), im Gegensatz zu Binnenschiffen.

C.III-06 INFRASTRUKTURINVESTITIONEN IN BINNENSCHIFFE

Investitionsausgaben für den Erwerb von Binnenschiffen oder für die Modernisierung vorhandener Binnenschiffe.

C.III-07 AUSGABEN FÜR DIE WARTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRTSINFRASTRUKTUR

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben zur Erhaltung des ursprünglichen Zustands und der ursprünglichen Kapazität der bestehenden Binnenschiffahrtinfrastruktur.

C.III-08 AUSGABEN FÜR DIE WARTUNG DER BINNENSCHIFFE

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben für die Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Binnenschiffe ohne Verbesserung ihrer Leistung oder Kapazität.

C.III-09 BINNENSCHIFFFAHRTSKAPITALSTOCK

Geschätzter Geldwert, der die aktuellen materiellen Vermögenswerte der physischen Infrastruktur der Binnenschiffahrt widerspiegelt.

Für statistische Zwecke wird die Verwendung des Nettokapitalwerts empfohlen, der die Abschreibung berücksichtigt.

Es gibt verschiedene Methoden zur Darstellung des Nettovermögenswerts, wie die „Wiederbeschaffungskosten-Methode“ oder die „Perpetual-Inventory-Methode“.

C.IV VERKEHR

C.IV-01 BINNENSCHIFFSVERKEHR

Alle Bewegungen von Binnenschiffen auf einem gegebenen Binnenwasserstraßennetz.

Beim Transport eines Schiffs auf einem anderen Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktive Beförderungsart) berücksichtigt.

C.IV-02 BINNENSCHIFFSVERKEHR AUF NATIONALEM HOHEITSGEBIET

Bewegungen von Binnenschiffen auf nationalem Hoheitsgebiet, unabhängig davon, in welchem Land diese Schiffe registriert sind.

C.IV-03 LEERFAHRT IM BINNENSCHIFFSVERKEHR

Bewegung eines Binnenschiffs, für das das Brutto-Bruttoladegewicht einschließlich Verpackungs- und Transportmitteln wie Container, Wechselbehältern und Paletten gleich Null ist; außerdem alle Bewegungen eines Binnenschiffs ohne Fahrgäste.

Bewegungen von Binnenschiffen, die leere Hilfsmittel wie Container, Wechselbehälter und Paletten befördern, gelten nicht als Leerfahrten.



C.IV-04 FÄHRDIENST AUF BINNENWASSERSTRASSEN

Ein Fährdienst ist ein kurzer Liniendienst zwischen zwei Häfen oder Anlegeplätzen mit oder ohne Zwischenstopps und zwar entweder

- i) nach einem veröffentlichten Fahrplan; oder
- ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist.

C.IV-05 BEFÖRDERUNGSDIENST AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN STÄDTEN

Beförderungsdienst auf Binnenwasserstraßen im Linienerkehr für den Pendel- und sonstigen Nahverkehr innerhalb eines Stadtgebiets, der das ganze Jahr angeboten wird.

Hierzu zählen auch Dienstleistungen, die in einem abgegrenzten geografischen Gebiet auf Binnenwasserstraßen die Verbindung zwischen relativ dicht beieinander liegenden Siedlungen aufrechterhalten, wie beispielsweise der Verkehrsdienst im Donaudelta.

Unter Stadtgebiet fallen die Tätigkeiten innerhalb der Stadtgrenzen, während die Grenzen für städteverbindende Verkehrsdienste von Fall zu Fall festzulegen sind.

C.IV-06 BINNENSCHIFFSREISE

Bewegung eines Binnenschiffs von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Zielpunkt.

Eine Reise kann in mehrere Streckenabschnitte oder Teilstrecken unterteilt sein.

C.IV-07 SCHIFFSKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Binnenschiffs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung. Eingeschlossen sind Bewegungen leerer Schiffe. Bei einem Schiffsverband wird jede Einheit als ein Schiff gerechnet.

C.IV-08 BINNENSCHIFFSVERBAND

Ein oder mehrere Binnenschiffe ohne eigenen Antrieb, die von einem oder mehreren motorisierten Binnenschiffen geschleppt oder geschoben werden, einschließlich gekuppelter Zusammenstellungen.



C.IV-09 ANGEBOTENER TONNENKILOMETER

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Nutzlast durch Binnenschiffe im Rahmen von Leistungen ihrer hauptsächlichen Zweckbestimmung über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

C.IV-10 ANGEBOTENER SITZPLATZKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Sitzplatzes, der in einem Fahrgastbinnenschiff im Rahmen von Leistungen seiner hauptsächlichen Zweckbestimmung bereitgestellt wird, über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.



C.IV-11 EINFART EINES BINNENSCHIFFS

Beladenes oder unbeladenes Binnenschiff, das auf einer Binnenwasserstraße in das Land einfährt.

Fährt ein Binnenschiff über einen anderen Verkehrsträger in das Land ein, wird nur die aktive Beförderungsart berücksichtigt.

C.IV-12 AUSFAHRT EINES BINNENSCHIFFS

Beladenes oder unbeladenes Binnenschiff, das das Land auf einer Binnenwasserstraße verlässt.

Verlässt ein Binnenschiff das Land über einen anderen Verkehrsweig, wird nur die aktive Beförderungsart berücksichtigt.

C.IV-13 TRANSIT EINES BINNENSCHIFFS

Beladenes oder unbeladenes Binnenschiff, das – gleichgültig über welchen Verkehrsträger – in das Land einfährt und es an einer anderen Stelle wieder verlässt, sofern die Durchfahrt auf Binnenwasserstraßen ohne Laden oder Löschen erfolgt.

Eingeschlossen sind Binnenschiffe, die an der Grenze des Transitlandes aufgrund des wechselnden Verkehrsweigs beladen oder gelöscht werden.

C.V VERKEHRSLEISTUNG

C.V-01 BINNENSCHIFFFAHRT

Bewegungen von Gütern und/oder Fahrgästen mithilfe von Binnenschiffen, die ganz oder teilweise auf schiffbaren Binnenwasserstraßen durchgeführt werden.

Ausgenommen sind Bunker und Speicher, mit denen Schiffe im Hafen beliefert werden. Bei der Beförderung eines Binnenschiffs durch ein anderes Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktive Beförderungsart) berücksichtigt.

C.V-02 INNERSTAATLICHER BINNENSCHIFFSVERKEHR

Bewegungen von Gütern und/oder Fahrgästen mithilfe eines Binnenschiffs zwischen zwei Orten (Belade-/Einschiffungsort und Entlade-/Ausschiffungsort) innerhalb eines nationalen Hoheitsgebiets ungeachtet des Landes, in dem das Binnenschiff registriert ist. Der innerstaatliche Binnenschiffsverkehr kann auch Transitverkehr durch ein zweites Land umfassen, allerdings muss dieser Verkehr für dieses zweite Land als Transitverkehr verbucht werden.

C.V-03 BINNENVERKEHRSBEWEGUNG

Bewegungen von Gütern und/oder Fahrgästen zu und von Binnenhäfen, die durch Wasserstraßen verbunden sind, welche ggf. durch ein oder mehrere Schleusenbauten schiffbar gemacht wurden.

C.V-04 KABOTAGEVERKEHR IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Innerstaatlicher Binnenschiffsverkehr von im Ausland registrierten Binnenschiffen.

C.V-05 GRENZÜBERSCHREITENDER BINNENSCHIFFSVERKEHR

Binnenschiffsverkehr zwischen zwei Orten (Belade-/Einschiffungsort und Entlade-/Ausschiffungsort) in zwei verschiedenen Ländern. Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden. Für letztere Länder muss dieser Verkehr als Transitverkehr verbucht werden-



C.V-06 CROSS-TRADE-BINNENSCHIFFSVERKEHR

Binnenschifffahrt, die von einem Unternehmen eines Landes zwischen einem Belade-/Einschiffungsort in einem zweiten Land und einem Entlade-/Ausschiffungsort in einem dritten Land durchgeführt wird.

Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden.

C.V-07 SEE-/FLUSSVERKEHR (SIEHE E.V-02)

Verkehr teilweise auf Binnenwasserstraßen und teilweise auf See ohne Umschlag. Dieser kann mit Binnenschiffen oder Seeschiffen durchgeführt werden.

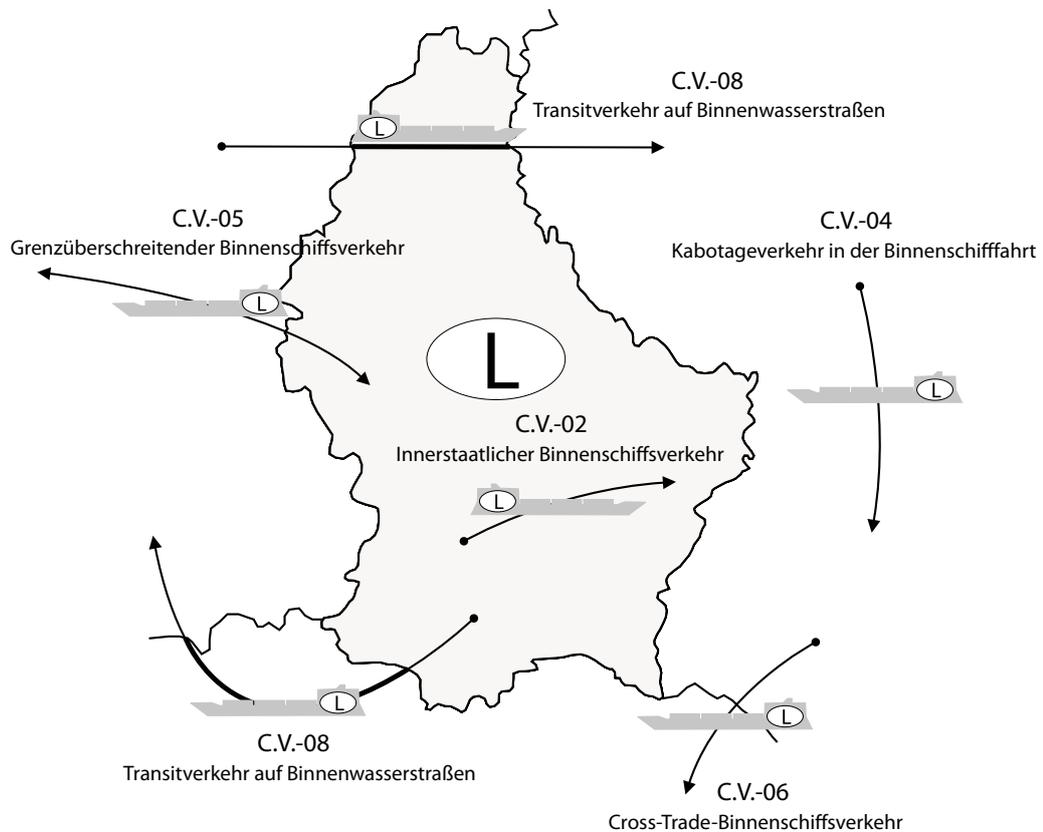
Für Binnenschiffe, die für solchen Verkehr eingesetzt werden, muss die entsprechende Genehmigung für den Betrieb auf See vorliegen.

Im Kapitel über den Seeverkehr auch als Fluss-/Seetransport bezeichnet.

C.V-08 TRANSITVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN

Binnenschiffsverkehr durch ein Land zwischen zwei Orten (Belade-/Einschiffungsort und Entlade-/Ausschiffungsort), die beide in einem anderen Land oder anderen Ländern liegen, vorausgesetzt, dass die gesamte Fahrt innerhalb des Transitlandes auf Binnenwasserstraßen ohne Beladen/Einschiffen und Entladen/Ausschiffen durchgeführt wird.

Eingeschlossen sind Binnenschiffe, die an der Grenze des Transitlandes aufgrund des wechselnden Verkehrszweigs beladen oder gelöscht werden.



C.V-09 BINNENSCHIFFSVERKEHR IN STÄDTEN

Binnenschiffsverkehr innerhalb von Stadtgebieten.

Als Stadtverkehr gilt der hauptsächlich oder ausschließlich auf Binnenwasserstraßen innerhalb von Stadtgebieten durchgeführte Verkehr.



C.V-10 FAHRGAST AUF BINNENSCHIFFEN

Person, die an Bord eines Binnenschiffs reist, ausgenommen Dienstpersonal.

C.V-11 FAHRGASTKILOMETER IM BINNENSCHIFFSVERKEHR

Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts auf Binnenwasserstraßen über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich vom Fahrgast zurückgelegte Entfernung.

C.V-12 EINGESCHIFFTER FAHRGAST

Fahrgast, der an Bord eines Binnenschiffs geht, um befördert zu werden.

Das Wechseln von einem Binnenschiff auf ein anderes gilt als Einschiffen nach dem Ausschiffen.

C.V-13 AUSGESCHIFFTER FAHRGAST

Fahrgast, der von Bord eines Binnenschiffs geht, nachdem er befördert wurde.

Das Wechseln von einem Binnenschiff auf ein anderes gilt als Ausschiffen vor dem Wiedereinschiffen.

C.V-14 VERKEHRSVERBINDUNG IN DER FAHRGASTBINNENSCHIFFFAHRT

Kombination aus Einschiffungs- und Ausschiffungsort des auf Binnenwasserstraßen beförderten Fahrgasts, unabhängig von der gewählten Strecke.

Orte werden unter Verwendung internationaler Klassifikationssysteme wie NUTS (Gemeinsame Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik – Eurostat) definiert.

C.V-15 EINSCHIFFUNGORT

Ort, an dem der Fahrgast an Bord des Binnenschiffs geht, um sich befördern zu lassen.

Das Wechseln von einem Binnenschiff auf ein anderes gilt als Einschiffen nach dem Ausschiffen.

C.V-16 AUSSCHIFFUNGORT

Ort, an dem der Fahrgast von Bord des Binnenschiffs geht, nachdem er befördert wurde.

Das Wechseln von einem Binnenschiff auf ein anderes gilt als Ausschiffen vor dem Wiedereinschiffen.

C.V-17 LANDAUSFLUG VON KREUZFAHRTPASSAGIEREN

Kurzer Besuch einer Touristenattraktion in Hafen-/Anlegeplatznähe durch einen Kreuzfahrtpassagier, unter Beibehaltung der Kabine an Bord.

C.V-18 KREUZFAHRT AUF BINNENWASSERSTRASSEN

Vergnügungsfahrt auf Binnenwasserstraßen hauptsächlich an Bord eines Kreuzfahrtschiffes für Binnenwasserstraßen. Üblicherweise werden verschiedene Häfen angelaufen. Die Kreuzfahrt dauert länger als einen Tag.

C.V-19 EINSCHIFFUNGSHAFEN

Hafen, an dem die Passagiere eingeschiffet werden.

**C.V-20 AUSSCHIFFUNGSHAFEN**

Hafen, an dem die Passagiere ausgeschifft werden.

C.V-21 AUF BINNENWASSERSTRASSEN BEFÖRDERTE GÜTER

Alle mit Binnenschiffen beförderten Güter.

Dazu gehören auch alle Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehälter und Paletten.

C.V-22 BRUTTO-BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien sowie das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern, Lastkraftwagen, die auf dem Schiff befördert werden).

C.V-23 BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Umfasst das Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien, jedoch ohne das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern, Lastkraftwagen, die auf dem Schiff befördert werden).

C.V-24 TARAGEWICHT

Gewicht einer Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern sowie Straßengüterfahrzeuge, die auf dem Schiff befördert werden) vor dem Beladen.

C.V-25 TONNENKILOMETER AUF BINNENWASSERSTRASSEN

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne auf Binnenwasserstraßen über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu berücksichtigen ist die tatsächlich im Meldeland zurückgelegte Strecke.

C.V-26 TEU-KM AUF BINNENWASSERSTRASSEN

Maßeinheit für die Beförderung von Gütern in einem Container der Größe 1 TEU über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zum Melden der TEU-Kilometerleistung muss nur die Strecke berücksichtigt werden, die auf schiffbaren Binnenwasserstraßen in dem Meldeland zurückgelegt wurde.

C.V-27 GÜTERGRUPPEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Die beförderten Güter lassen sich nach der Art der Güter klassifizieren.

Mögliche Klassifikationen sind die NST 2007 (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik), die an die Stelle der CSTE-Systematik (Internationales Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – UNECE) tritt, sowie die NST/R (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/revised – Eurostat).

C.V-28 GEFÄHRLICHE GÜTER

Die auf Binnenwasserstraßen beförderten gefährlichen Güter werden nach den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter klassifiziert.

- Klasse 1: Explosive Stoffe
- Klasse 2: Gase
- Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe
- Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die mit Wasser entzündliche Gase bilden
- Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische Peroxide
- Klasse 6: Giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe
- Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- Klasse 8: Ätzende Stoffe
- Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände, einschließlich umweltgefährdender Stoffe

C.V-29 VERLADENE GÜTER

Auf ein Binnenschiff geladene und auf Binnenwasserstraßen beförderte Güter.

Das Umladen von einem Binnenschiff auf ein anderes und der Wechsel von Schubschlepper oder Schlepper wird als Aufladen nach dem Abladen betrachtet.

C.V-30 GELÖSCHE GÜTER

Nach dem Transport auf Binnenwasserstraßen von einem Binnenschiff abgeladene Güter.

Das Umladen von einem Binnenschiff auf ein anderes und der Wechsel von Schubschlepper oder Schlepper wird als Abladen vor dem neuerlichen Aufladen betrachtet.

C.V-31 VERKEHRSVERBINDUNG IN DER GÜTERBINNENSCHIFFFAHRT

Kombination aus Beladeort und Entladeort der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter, unabhängig von der gewählten Strecke.

Orte werden unter Verwendung internationaler Klassifikationssysteme wie NUTS (Gemeinsame Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik – Eurostat) definiert.

C.V-32 BELADEORT

Ort, an dem die Güter auf ein Güterbinnenschiff geladen oder an dem Schubschlepper oder Schlepper gewechselt wurden.

C.V-33 ENTLADEORT

Ort, an dem die Güter von einem Güterbinnenschiff abgeladen oder an dem Schubschlepper oder Schlepper gewechselt wurden.

C.V-34 BELADE-/EINSCHIFFUNGSLAND/-GEBIET

Land oder Hafengebiet, wo beförderte Güter verladen oder Fahrgäste auf einem Schiff eingeschiffert werden.

C.V-35 ENTLADE-/AUSSCHIFFUNGSLAND/-GEBIET

Land oder Hafengebiet, wo beförderte Güter gelöscht oder Fahrgäste von einem Schiff ausgeschiffert werden.



C.VI UNFÄLLE

C.VI-01 UNFALL

Unfreiwilliges oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis, das einen Schaden hervorruft, oder eine Kette solcher Ereignisse.

C.VI-02 UNFALL AUF EINER BINNENWASSERSTRASSE

Ereignis, das zu einem der folgenden Fälle geführt hat:

1. Tod oder schwere Verletzung einer Person, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs; oder
2. Überbordgehen einer Person, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs; oder
3. Verlust, angenommener Verlust oder Aufgabe eines Binnenschiffs; oder
4. Sachschaden an einem Binnenschiff; oder
5. Strandung oder Außerstandsetzung eines Binnenschiffs oder Beteiligung eines Binnenschiffs an einer Kollision; oder
6. Sachschaden an der Infrastruktur der Binnenwasserstraßen, nicht jedoch an einem Schiff, der die Sicherheit des Schiffes oder eines anderen Schiffes oder einer Person ernsthaft gefährden könnte oder
7. Umweltschaden aufgrund der Beschädigung von Binnenschiffen, verursacht durch den Betrieb von Binnenschiffen oder in Verbindung mit dem Betrieb von Binnenschiffen.

Eingeschlossen ist jeder Unfall im Zusammenhang mit dem normalen Betrieb des Schiffes, auch wenn es im Hafen oder vor Anker liegt.

Terroristische und kriminelle Handlungen sowie Kriegshandlungen sind ausgeschlossen. Selbstmorde sind per Definition ausgeschlossen, da es sich hierbei um vorsätzliche Handlungen handelt. Ausgeschlossen sind Krankheiten, die nicht mit dem Betrieb des Schiffes in Verbindung stehen.

C.VI-03 UNFALL MIT PERSONENSCHADEN

Unfall, an dem mindestens ein auf einer Binnenwasserstraße fahrendes Binnenschiff beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person verletzt oder getötet wird.

Ein Schiff fährt, sobald die letzte Verbindung zur Küste oder zum Ankerplatz gelöst wurde. Das Schiff hört zu fahren auf, sobald die erste Verbindung zur Küste oder zum Ankerplatz hergestellt wurde.

Ein Selbstmord oder ein Selbstmordversuch ist ein durch eine vorsätzliche Selbsttötung ausgelöster Vorfall und gilt folglich nicht als Unfall. Hat ein Selbstmord oder ein Selbstmordversuch jedoch zur Folge, dass eine andere Person auf einem Binnenschiff verletzt wird, wird dies als Unfall mit Personenschaden angesehen.

Ausgeschlossen sind Unfälle, bei denen nur Sachschaden entsteht.

C.VI-04 TÖDLICHER UNFALL

Unfall mit Personenschaden, bei dem eine Person getötet wird.

C.VI-05 NICHT TÖDLICHER UNFALL

Unfall mit Personenschaden außer einem tödlichen Unfall.

C.VI-06 GETÖTETER

Person, die unmittelbar beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen danach an den Unfallfolgen stirbt, ausgenommen Personen, die Selbstmord begangen haben.

Ausgenommen sind Getötete, wenn die zuständige Stelle als Todesursache Selbstmord feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbsttötung.

Für Länder, die die Frist von 30 Tagen nicht anwenden, werden Umrechnungskoeffizienten geschätzt, sodass Vergleiche auf der Basis der 30-Tage-Definition vorgenommen werden können.

C.VI-07 VERLETZTER

Jede Person, die nach einem Unfall mit Personenschaden nicht unmittelbar getötet wurde oder nicht innerhalb von 30 Tagen gestorben ist, sondern eine Verletzung davongetragen hat, die normalerweise ärztlicher Behandlung bedarf; ausgeschlossen sind Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden oder Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

Ausgenommen sind Verletzte, wenn die zuständige Stelle als Ursache der Verletzung einen Selbstmordversuch feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbstverletzung ohne Todesfolge.

C.VI-08 SCHWERE VERLETZUNG

Verletzung, die eine Person bei einem Unglück davongetragen hat und die innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung zu einer mehr als 72 Stunden andauernden Arbeitsunfähigkeit führt.

C.VI-09 SCHWERVERLETZTER

Verletzter, der länger als 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus behandelt wird.

C.VI-10 LEICHTVERLETZTER

Verletzte Person, die keine schweren Verletzungen erlitten hat.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden oder Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

C.VI-11 BINNENSCHIFFSUNGLÜCK

Ereignis, das zu einem der folgenden Fälle geführt hat:

- a) Tod oder schwere Verletzung einer Person, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs oder
- b) Überbordgehen einer Person, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs oder
- c) Verlust, angenommener Verlust oder Aufgabe eines Binnenschiffs oder
- d) Sachschaden an einem Binnenschiff oder
- e) Strandung oder Außerstandsetzung eines Binnenschiffs oder Beteiligung eines Binnenschiffs an einer Kollision oder
- f) Sachschaden, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs oder
- g) Umweltschaden aufgrund der Beschädigung von Binnenschiffen, verursacht durch den Betrieb von Binnenschiffen oder in Verbindung mit dem Betrieb von Binnenschiffen.



C.VI-12 SEHR SCHWERES UNGLÜCK

Unglück in Verbindung mit einem Binnenschiff, das einen Totalschaden des Binnenschiffs, den Tod von Personen oder eine schwere Verschmutzung zur Folge hat.

C.VI-13 SCHWERES UNGLÜCK

Unglück, das zwar nicht als sehr schweres Unglück anzusehen ist, aber folgende Merkmale aufweist:

- Brand, Explosion, Grundberührung, Kontakt, Schwerwetterschaden, Eisschaden, Rissbildung im Rumpf oder mutmaßliche Rumpfbeschädigung usw., was zu Folgendem führt:
- Strukturschaden, durch den das Binnenschiff unbrauchbar wird, wie z. B. Unterwasserschaden am Rumpf, Ausfall der Hauptmaschinen, umfangreiche Schäden an den Unterkunftsräumen usw. oder
- Verschmutzung (ungeachtet der Menge) und/oder
- Panne, die das Abschleppen oder die Hilfe vom Ufer aus erforderlich macht.

C.VI-14 BINNENSCHIFFFAHRTSVORFALL

Vorkommnis oder Ereignis, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs, wodurch das Binnenschiff oder Personen gefährdet werden oder was einen schweren Schaden an dem Binnenschiff, einen Strukturschaden oder einen Umweltschaden zur Folge haben könnte.

C.VI-15 URSACHEN EINES UNFALLS AUF EINER BINNENWASSERSTRASSE

Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse, bestehende oder zuvor bestehende Bedingungen oder eine Kombination der genannten Faktoren, die zu einem Binnenschiffahrtsunglück oder -vorfall geführt haben.

D

Transport in Rohrfernleitungen



D. Transport in Rohrfernleitungen

D.I/II INFRASTRUKTUR / TRANSPORTMITTEL

D.I/II-01 ROHRFERNLEITUNG

Eine geschlossene Rohrleitung mit Pumpen, Ventilen und Steuereinrichtungen zum Transport von Flüssigkeiten, Gasen oder Feststoffteilchen mithilfe von Pumpen oder Verdichtern.

Es sind nur die im Bezugszeitraum tatsächlich in Betrieb stehenden Einheiten zu berücksichtigen. „Ruhende“ Einheiten oder solche, die ihren Betrieb noch nicht aufgenommen haben, sind ausgeschlossen.

D.I/II-02 FERNLEITUNGSANLAGE

Neue und bereits bestehende Rohrleitungen, Wegrechte sowie alle Ausrüstungen, Einrichtungen oder Gebäude, die zum Transport von Gas, gefährlichen Flüssigkeiten oder Kohlendioxid oder zur Behandlung von Gas auf dem Transportweg verwendet werden.

D.I/II-03 FERNLEITUNGSNETZ

Alle Rohrfernleitungen in einem gegebenen Gebiet.

Zu den Rohrfernleitungen des jeweiligen nationalen Gebiets gehören auch die Rohrfernleitungen auf dem Meeresboden des betreffenden Staates.

D.I/II-04 ÖLFERNLEITUNG

Alle Teile einer Fernleitungsanlage, durch die Rohöl oder Mineralölprodukte befördert werden, einschließlich Rohrleitungen, Ventile und sonstige Rohrleitungseinrichtungen, Pumpsysteme und verbundene Bauelemente, Dosier- und Abgabestationen und entsprechende Bauelemente sowie Leckagetanks.

D.I/II-05 ERDGASFERNLEITUNG

Alle Teile der Rohrleitung mit Ausrüstungen wie Ventilen, Verdichterstationen, Kommunikationssystemen und Dosierstationen zur Beförderung von natürlichem und/oder Begleitgas zwischen zwei Punkten, im Allgemeinen von einem Punkt innerhalb oder außerhalb des Fördergebietes oder der Verarbeitungsanlage zu einer anderen Fernleitung oder zu Nutzungspunkten.

D.I/II-06 ÖL- UND GASFERNLEITUNGSTYPEN

Im Allgemeinen können Rohrfernleitungen nach ihrem Hauptverwendungszweck in die folgenden drei Kategorien eingeteilt werden:

1. Sammelleitungen

Gruppe kleinerer, untereinander verbundener Rohrleitungen, die ein komplexes Netz bilden und hauptsächlich dazu dienen, Rohöl oder Erdgas aus mehreren nah beieinander liegenden Öl- oder Gasquellen zu einer Aufbereitungs- oder Verarbeitungsanlage zu leiten.

Rohrleitungen dieser Gruppe sind in der Regel kurz (einige hundert Meter lang) und haben kleine Durchmesser. Auch Unterwasser-Rohrleitungen zur Aufnahme der von Tiefsee-Förderplattformen geförderten Produkte gelten als Sammelleitungssysteme.

2. Transportfernleitungen

Hauptsächlich lange Rohrleitungen mit großem Durchmesser, die Produkte (Öl, Gas, raffinierte Produkte) zwischen Städten, Ländern und Kontinenten befördern. Gasfernleitungsnetze umfassen mehrere Verdichterstationen, Ölfernleitungsnetze Pumpstationen für Rohöl und Mehrprodukt-Fernleitungen.

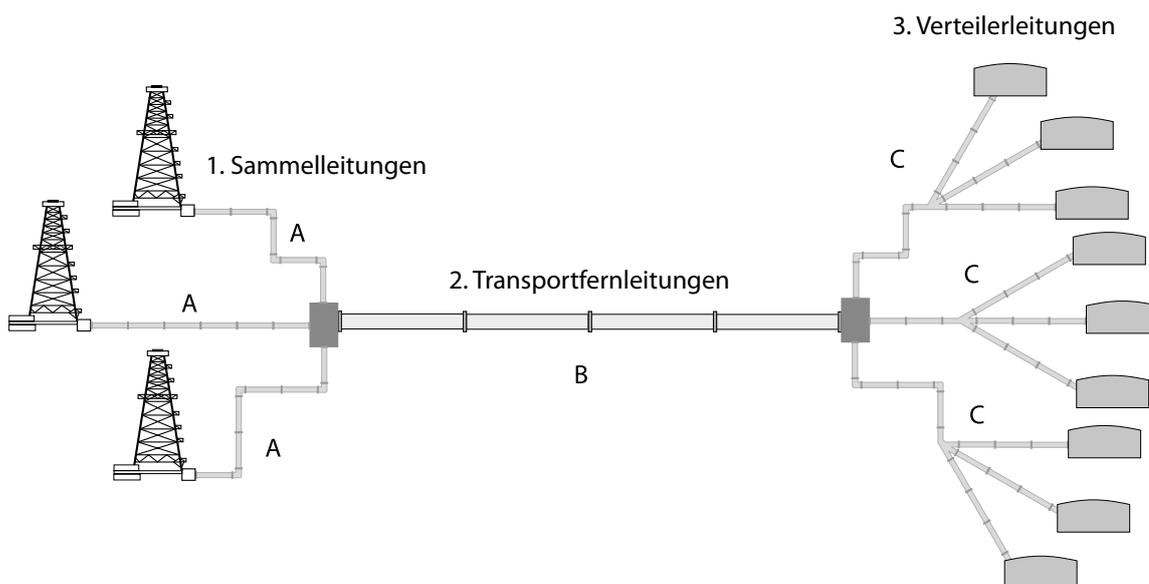
Eingeschlossen sind Nebenleitungen, die die Anforderungen an Transportfernleitungen erfüllen, und Leitungen zwischen Festland und Bohrinseln. Ausgeschlossen sind Leitungen mit einer Gesamtlänge unter 50 km oder Leitungen mit einem Innendurchmesser von weniger als 15 cm sowie Leitungen ausschließlich für militärische Zwecke. Ausgeschlossen sind ferner Leitungen, die innerhalb von Industriegeländen oder ausschließlich im offenen Meer verlegt sind. Eingeschlossen sind grenzüberschreitende Rohrleitungen mit wenigstens 50 km Gesamtlänge, auch wenn der Abschnitt im Meldeland weniger als 50 km lang ist. Aus zwei (oder mehr) parallelen Rohrleitungen bestehende Leitungen werden doppelt (oder mehrfach) gezählt.

3. Verteilerleitungen

Sie bestehen aus mehreren untereinander verbundenen Leitungen mit kleinem Durchmesser, mit denen die Produkte zum Endkunden geleitet werden.

Bezieht sich in erster Linie auf Verteilerleitungen zu privaten Haushalten und nachgelagerten Unternehmen oder Leitungen, in denen die Endprodukte von Terminals zu den Tanks und Speicheranlagen befördert werden.

D.I/II-06 Öl- und Gasfernleitungstypen





D.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG

D.III-01 ROHRFERNLEITUNGSUNTERNEHMEN

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten Tätigkeiten für die Erbringung von Transportleistungen in Öl- oder Gasfernleitungen ausführt und dessen Haupttätigkeit – gemessen an der Wertschöpfung – im Transport mittels Ölfernleitungen besteht.

Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Klasse 4930 – Transport in Rohrfernleitungen
- NACE Rev. 2: Klasse 49.50 – Transport in Rohrfernleitungen

D.III-02 ÖFFENTLICHES ROHRFERNLEITUNGSUNTERNEHMEN

Rohrfernleitungsunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

D.III-03 INFRASTRUKTURINVESTITIONEN IM BEREICH ROHRFERNLEITUNGEN

Investitionsausgaben für die Neuerrichtung oder die Erweiterung der bestehenden Rohrfernleitungsinfrastruktur einschließlich Ausbau, Erneuerung (umfassendere Ersetzungsarbeiten an der bestehenden Infrastruktur ohne Veränderung ihrer Gesamtleistung) und Modernisierungen (umfangreiche Änderungsarbeiten, die die ursprüngliche Leistung oder Kapazität der Infrastruktur verbessern).

Zur Infrastruktur zählen Grundstücke, Rohrfernleitungsstrukturen, Gebäude, Pumpanlagen und Verdichteranlagen sowie damit verbundene ortsfeste Anlagen (Sicherheitssysteme, Telekommunikationseinrichtungen usw.).

D.III-04 AUSGABEN FÜR DIE INSTANDHALTUNG DER ROHRFERNLEITUNGSINFRASTRUKTUR

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben zur Erhaltung des ursprünglichen Zustands und der ursprünglichen Kapazität der bestehenden Rohrfernleitungsinfrastruktur.

D.III-05 ROHRFERNLEITUNGSKAPITALSTOCK

Geschätzter Geldwert, der die aktuellen Bestände an physischen Vermögenswerten im Rohrfernleitungstransport widerspiegelt.

Für statistische Zwecke wird die Verwendung des Nettokapitalwerts empfohlen, der die Abschreibung berücksichtigt. Es gibt verschiedene Methoden zur Darstellung des Nettovermögenswerts, wie die „Wiederbeschaffungskosten-Methode“ oder die „Perpetual-Inventory-Methode“.

D.IV/V VERKEHR / VERKEHRSLEISTUNG

D.IV/V-01 TRANSPORT IN ROHRFERNLEITUNGEN

Jeglicher Transport von Rohöl oder raffinierten flüssigen Erdölprodukten oder Gasen in einem gegebenen Fernleitungsnetz.

D.IV/V-02 INNERSTAATLICHER TRANSPORT IN ÖLFERNLEITUNGEN

Transport in Ölfernleitungen zwischen zwei Orten (Einpumpport und Auspumpport) eines Landes einschließlich zugehöriger Territorialgewässer, wobei die Leitung auch durch weitere Länder führen kann.

D.IV/V-03 INNERSTAATLICHER TRANSPORT IN GASFERNLEITUNGEN

Transport in Gasfernleitungen zwischen zwei Orten (Verdichterstation und Wiederverdampfungsstation) eines Landes einschließlich zugehöriger Territorialgewässer, wobei die Leitung auch durch weitere Länder führen kann.

D.IV/V-04 GRENZÜBERSCHREITENDER TRANSPORT IN ÖLFERNLEITUNGEN

Transport in Ölfernleitungen zwischen zwei Orten (Einpumpport und Auspumpport) in zwei verschiedenen Ländern einschließlich zugehöriger Territorialgewässer, wobei die Leitungen auch durch ein oder mehrere Drittländer führen können.

D.IV/V-05 GRENZÜBERSCHREITENDER TRANSPORT IN GASFERNLEITUNGEN

Transport in Gasfernleitungen zwischen zwei Orten (Verdichterstation und Wiederverdampfungsstation) in zwei verschiedenen Ländern einschließlich zugehöriger Territorialgewässer, wobei die Leitungen auch durch ein oder mehrere Drittländer führen können.

D.IV/V-06 TRANSPORTKAPAZITÄT EINER ROHRFERNLEITUNG

Maximale Menge des Produkts, das in einem gegebenen Zeitraum durch die Rohrfernleitung befördert werden kann.

Im Fall von Mehrprodukt-Rohrfernleitungen ist entweder die durchschnittliche Dichte des Produkts oder die Dichte des Produkts, das vorwiegend durch die Rohrfernleitung befördert wird, für die Berechnung der Transportkapazität zugrunde zu legen. Die Transportleistung wird in der Regel in Barrel oder Kubikmetern pro Zeiteinheit gemessen und in Tonnen umgerechnet.

D.IV/V-07 IN ROHRFERNLEITUNGEN TRANSPORTIERTE GÜTER

Natürliches oder verarbeitetes Erdgas in flüssigem oder gasförmigem Zustand (SITC Abschnitt 34), Rohöl (SITC Gruppe 333) oder raffinierte Erdölprodukte (SITC Gruppe 334), die in Rohrfernleitungen befördert werden.

D.IV/V-08 ROHÖL

Ein hauptsächlich aus Kohlenwasserstoffen bestehendes Gemisch, das in flüssiger Form in natürlichen unterirdischen Lagerstätten vorkommt und das bei atmosphärischem Druck nach Durchlaufen der Destillationsanlagen flüssig bleibt.

D.IV/V-09 RAFFINIERTER MINERALÖLPRODUKTE

Zu den Mineralölprodukten gehören Ottokraftstoffe, Flugturbinentreibstoff, Destillate (einschließlich Heizöl – Industriestandard Nr. 2), Flüssiggas, Bitumen, Schmierstoffe, Dieselmotorenkraftstoffe und Rückstandsöle.

D.IV/V-10 ERDGAS

In unterirdischen Lagerstätten vorkommendes Erdgas, das überwiegend Methan enthält und bei der Förderung von Erdöl, Erdgas oder Steinkohle (Grubengas) freigesetzt wird. Zur leichteren Beförderung kann es durch Abkühlen auf -160 °C bei atmosphärischem Druck verflüssigt werden. Es wird dann zu verflüssigtem Erdgas (LNG).

Die Dichte von LNG beträgt je nach Zusammensetzung 0,44 bis 0,47 Tonnen pro Kubikmeter.

D.IV/V-11 FLÜSSIGGAS (LPG)

Erdölgas setzt sich aus Propan und Butan zusammen und entsteht normalerweise aus Erdgas und beim Raffinieren von Rohöl. Erdölgas kann bei niedrigem Druck (5-10 Atmosphären) verflüssigt werden und wird dann zu LPG.

In Gebieten ohne natürliche Erdgasvorkommen und mit niedrigem Ottokraftstoff-Verbrauch wird Naphtha durch katalytische Reformierung in LPG umgebaut.

D.IV/V-12 ROHRFERNLEITUNGS-TONNENKILOMETER

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Gütergewicht in einer Rohrfernleitung über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

D.IV/V-13 IN ROHRFERNLEITUNGEN INS AUSLAND BEFÖRDERTE GÜTER (AUSSER TRANSITVERKEHR AUSSCHLIESSLICH IN ROHRFERNLEITUNGEN)

Im Inland oder in den zugehörigen Territorialgewässern in eine Rohrfernleitung gepumpte Güter, die das Land in Rohrfernleitungen verlassen und in einem anderen Land ausgepumpt werden.

D.IV/V-14 IN ROHRFERNLEITUNGEN AUS DEM AUSLAND EINGETROFFENE GÜTER (AUSSER TRANSITVERKEHR AUSSCHLIESSLICH IN ROHRFERNLEITUNGEN)

Im Ausland oder in den zugehörigen Territorialgewässern in eine Rohrfernleitung gepumpte Güter, die in Rohrfernleitungen im Inland eintreffen und dort ausgepumpt werden.

D.IV/V-15 TRANSITVERKEHR IN ROHRFERNLEITUNGEN

Güter, die beim Transport in Rohrfernleitungen zwischen zwei verschiedenen ausländischen Orten ausschließlich in Rohrfernleitungen durch das Inland befördert wurden.

Eingeschlossen sind auch Güter, die per Schiff im Inland eintreffen bzw. es verlassen, nachdem sie an der Grenze in eine bzw. aus einer Rohrfernleitung gepumpt wurden.

D.IV/V-16 ROHRFERNLEITUNGSVERBINDUNGEN

Verbindung zwischen der Stelle, an der die Einspeisung der in der Fernleitung transportierten Güter mithilfe von Pumpen oder Verdichtern erfolgt, und dem Lieferort, unabhängig vom Verlauf der Leitungen.

Orte werden unter Verwendung internationaler Klassifikationssysteme wie NUTS (Gemeinsame Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik – Eurostat) definiert.

D.IV/V-17 EINPUMPORT – PUMP- ODER VERDICHTERSTATION

Ort, an dem die Güter erstmals in eine Rohrfernleitung gepumpt oder durch eine Verdichterstation eingespeist wurden.

D.IV/V-18 AUSPUMPORT - LIEFERORT

Ort, an dem die Güter aus einer Rohrfernleitung gepumpt wurden oder Lieferort.

E

Seeverkehr





E. Seeverkehr

E.I INFRASTRUKTUR

E.I-01 KÜSTENGEBIET

Ein Küstengebiet wird normalerweise definiert als ein zusammenhängender Küstenstreifen mit den vorgelagerten Inseln. Es wird entweder als der Bereich einer oder mehrerer Häfen entlang des Küstenstreifens, oder nach den Längen- und Breitengraden eines oder mehrerer Punktpaare an den äußersten Randlagen des Küstengebiets definiert.

Flussufer können mit eingeschlossen sein.

E.I-02 KÜSTENMEER

Ein Küstengewässerstreifen, der sich höchstens 12 Seemeilen (22,2 km; 13,8 Meilen) von der Basislinie (üblicherweise der mittlere Niedrigwasserpegel) eines Küstenstaates ausdehnt.

E.I-03 INTERNATIONALE GEWÄSSER

Alle Meeresgebiete, die nicht zum Küstenmeer oder den Binnengewässern eines Landes gehören und von denen „kein Staat“ rechtsgültig behaupten kann, dass sie zu seinem Hoheitsgebiet gehören.

E.I-04 AUSSCHLIESSLICHE WIRTSCHAFTSZONE

Ein Meeresgebiet, in dem ein Staat besondere Rechte hinsichtlich der Ausbeutung und Nutzung der Meeresressourcen hat, einschließlich der Energieerzeugung aus Wasser und Wind. Sie erstreckt sich von der Basislinie bis 200 Seemeilen vor der Küste.

Der Unterschied zwischen dem Küstenmeer und der ausschließlichen Wirtschaftszone ist, dass das Küstenmeer die vollständige Souveränität über die Gewässer umfasst, während eine ausschließliche Wirtschaftszone lediglich ein „Hoheitsrecht“ ist, welches sich auf die Rechte des Küstenstaates unterhalb der Meeresoberfläche bezieht.

E.I-05 HAFEN (AUCH C.I-08)

Ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Infrastruktur und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Be- und Entladen, die Lagerung von Gütern, den Empfang und die Lieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, Besatzung oder sonstiger Personen ermöglichen und die sonstige für Verkehrsunternehmer innerhalb des Hafengebiets erforderliche Infrastruktur.

E.I-06 STATISTISCH RELEVANTER HAFEN (AUCH C.I-09)

Ein statistisch relevanter Hafen besteht aus einem oder mehreren Häfen, die normalerweise von einer einzigen Hafenbehörde oder einem einzigen Hafenamts kontrolliert werden, die/das Bewegungen von Schiffen, Passagieren und Ladung erfassen kann.

Nicht alle von einer einzigen Hafenbehörde kontrollierten Häfen müssen einem statistisch relevanten Hafen zugeordnet werden.

E.I-07 DREHSCHLEIBENHAFEN

Hafen, der sowohl von Hochsee- als auch von Kurzstrecken-Linienverkehr angefahren wird und an dem umgeladen wird.

E.I-08 UN/LOCODE (AUCH C.I-10)

Fünfstelliger Code, bei dem die zwei Anfangszeichen jene des Ländercodes nach ISO 3166-1 ALPHA-2 sind, die gefolgt sein können von einem Leerzeichen und einem dreistelligen Buchstabencode für Ortsnamen (siehe UNECE-Empfehlung Nr. 16), ergänzt durch Eurostat-Codes für jene Häfen, die noch nicht Teil des UN-Systems sind.

E.I-09 ZUGÄNGLICHKEIT DES HAFENS – SEEVERKEHR

Die folgenden Merkmale definieren die Zugänglichkeit eines Hafens:

- a) Maximale Länge der Schiffe, die im Hafen untergebracht werden können – in Metern;
- b) Maximaler Tiefgang der Schiffe, die im Hafen untergebracht werden können – in Metern;
- c) Breite der Hafenzufahrtsrinne und Höhe über Niedrigwasser – in Metern;
- d) Breite der Hafeneinfahrt und Höhe über Niedrigwasser – in Metern;
- e) Gezeitenfenster in Stunden, während derer Schiffe mit maximalem Tiefgang den Hafen befahren und verlassen können;
- f) Höheneinschränkungen über dem Hochwasserstand – in Metern (durch Brücken);
- g) Tidenhub – in Metern.

E.I-10 LANDSEITIGE HAFENANLAGEN

- a) Landseitige Hafenfläche insgesamt – m²;
- b) Lagerflächen für Rohöl und Erdölzeugnisse – m²;
- c) Sonstige Lager- und Stapelflächen für Massengüter – m²;
- d) Container-Stapelflächen – in m² und TEU;
- e) Sonstige Flächen – m²;
- f) Straßen – m;
- g) Schienenanlagen – m;
- h) Passagier-Terminals – Anzahl sowie Anzahl der Passagierschiffe, die je Terminal untergebracht werden können - Terminalkapazität.

Die Lager- und Stapelflächen für Massengüter umfassen auch Einrichtungen für trockene Massengüter, Holz, Papier, „Halbmassengut“ usw. Die Schienenanlagen umfassen auch Neben- und Verschubgeleise.

E.I-11 HAFENLAGERFLÄCHEN

Lagerfläche in Quadratmetern im Hafen, nach Art der Anlage. Höhe in Metern für überbaute Flächen.

- a) Offen, ohne Absicherung;
- b) Offen, mit Absicherung;
- c) Unter Dach, aber ohne Absicherung;
- d) Unter Dach, mit Absicherung;

Eine abgesicherte Fläche weist Zäune, Mauern und/oder ein Überwachungssystem auf.

E.I-12 HAFEN-KAILÄNGEN NACH VERWENDUNGSZWECK

- a) Gesamtlänge des Kais in Metern;
- b) Kailänge in Metern nach Verwendung:
 - Kais für verschiedene Dienste;
 - Spezialkais:
 - Ro-Ro
 - Container
 - allgemeine Fracht
 - trockene Massengüter
 - flüssige Massengüter
 - Passagiere
 - Fischerei
 - Sonstige



E.I-13 HAFEN-KAILÄNGEN NACH WASSERTIEFE

Kailänge in Metern, die den anliegenden Schiffen zur Verfügung steht, nach Wassertiefe bei Niedrigwasser.

Eine mögliche Gliederung der Wassertiefen für die Datenerfassung ist die Folgende:

- a) bis 4 Meter;
- b) über 4 bis einschließlich 6 Meter;
- c) über 6 bis einschließlich 8 Meter;
- d) über 8 bis einschließlich 10 Meter;
- e) über 10 bis einschließlich 12 Meter;
- f) über 12 bis einschließlich 14 Meter;
- g) über 14 Meter.

E.I-14 RO-RO-ANLEGEPLATZ (AUCH C.I-12)

Ort, an dem ein Ro-Ro-Schiff anlegen kann und Kraftfahrzeuge und sonstige mobile Ro-Ro-Einheiten über Rampen vom Ufer auf das Schiff gefahren oder umgekehrt vom Schiff heruntergefahren werden können.



E.I-15 HAFENKRÄNE NACH HEBEVERMÖGEN (AUCH C.I-13)

Anzahl der Hafenkranen nach Hebevermögen.

Eine mögliche Gliederung des Hebevermögens ist die Folgende:

- a) bis zu 10 Tonnen;
- b) über 10 Tonnen bis einschließlich 20 Tonnen;
- c) über 20 Tonnen bis einschließlich 40 Tonnen;
- d) über 40 Tonnen.

E.I-16 HAFENKRÄNE NACH ART DES KRANS (AUCH C.I-14)

Anzahl der Hafenkranen nach Art des Krans:

- a) mobile Containerkräne;
- b) sonstige Containerkräne;
- c) sonstige Kräne.

E.I-17 REPARATURWERFTEN IM HAFEN

Reparaturwerften im Hafen nach Anzahl und nach maximaler Größe der Schiffe, die untergebracht werden können:

- a) Trockendocks;
- b) Schwimmdocks;
- c) Stapel;
- d) Reparaturkais.

E.I-18 NAVIGATIONSHILFEN UND -DIENSTE IM HAFEN

Verfügbarkeit von Navigationshilfen und -diensten a) im Hafen sowie b) in den Zufahrtsrinnen:

- a) Lotsendienste;
- b) Beleuchtungen und Leuchttürme;
- c) Radarbake und Funkbake;
- d) Hilfsdienste für den Schiffsverkehr (VTS) im Hafen sowie Küsten-Navigationsdienste im Umfeld des Hafens;
- e) Schlepper für das Manövrieren von Schiffen im Hafen – Anzahl;
- f) Begleitschlepper für Tankschiffe – Anzahl;
- g) Bunkereinrichtungen;
- h) Vertauungsdienste.

E.I-19 ANBINDUNG DES HAFENS AN DAS HINTERLAND UND KURZSTRECKENSEEVERKEHR

Bestehen eines Kurzstreckenseeverkehrs sowie Verfügbarkeit und Entfernung zwischen der am nächsten gelegenen Hafeneinfahrt und der Verkehrsinfrastruktur des Hinterlandes, in Kilometern:

- a) Kurzstreckenseeverkehr;
- b) Personenbahnhof;
- c) Frachtbahnhof;
- d) Autobahnauffahrt;
- e) Verbindungen zu Binnenwasserstraßen;
- f) Flughafen.

E.II TRANSPORTMITTEL (SCHIFFE)**E.II-01 SEEFAHRZEUG**

Ein schwimmendes Gerät zur See, das einen oder mehrere Verdrängungskörper aufweist.

Tragflügelboote, Luftkissen-Fahrzeuge (Hovercraft), Katamarane (Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge), Bohrrinseln, Feuerschiffe und seegehende Leichter/Schuten gehören ebenso zu den Seefahrzeugen. Eingeschlossen sind in Reparatur befindliche Schiffe. Nicht zu den Seefahrzeugen zählen Schiffe, die ausschließlich auf Binnenwasserstraßen verkehren oder in sowie nahe bei geschützten Gewässern oder in Gewässern, die Hafenvorschriften unterliegen.

E.II-02 SCHIFFSBAUJAHR

Jahr der Fertigstellung des Seefahrzeugs.

E.II-03 UMBAUJAHR

Das Jahr, in dem das Seefahrzeug zuletzt einer größeren konstruktiven Änderung (Umbau) oder einer Instandsetzung unterzogen wurde.

E.II-04 SEEGEHENDE TROCKENFRACHTLEICHTER/-SCHUTEN

Diese Kategorie umfasst Deckleichter, Leichter mit Hopperraum, Lash-Sea-Leichter, offene Schuten, gedeckte Schuten und sonstige Trockenfrachtleichter.

E.II-05 SCHIFF (BOOT)

Ein Seefahrzeug mit Verdrängungskörper und eigenem Antrieb.

Katamarane (Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge) zählen zu den Schiffen. Tragflügelboote, Luftkissen-Fahrzeuge (Hovercraft), Unterwasserfahrzeuge und U-Boote zählen nicht dazu. Ein seefahrendes Schiff fährt tatsächlich zur See, d. h. es verkehrt außerhalb des Anwendungsbereichs der technischen Sicherheitsvorschriften, die für Binnenwasserstraßen gelten, und zwar dort, wo die Vorschriften über den Seeverkehr anzuwenden sind.

E.II-06 HANDELSCHIFF

Ein für die Beförderung von Frachten, Passagieren oder einen bestimmten anderen Handelszweck ausgelegtes Schiff.

Marineschiffe sowie von staatlichen Stellen und Behörden eingesetzte Schiffe sind ausgenommen. Handelsschiffe untergliedern sich in Frachtschiffe (Trockenfrachtschiffe, Tankschiffe) und Schiffe zur Personenbeförderung sowie Schiffe für sonstige Aktivitäten, die für spezielle Aufgaben ausgerüstet sind. Schiffe für sonstige Aktivitäten umfassen Fischfang- und Fischverarbeitungsschiffe, Schlepper, Schwimmbagger, Forschungs-/Vermessungsschiffe sowie in der Offshore-Produktion und -Versorgung eingesetzte Schiffe.

Nach der Systematik von Eurostat (ICST-COM), die mit der Internationalen Systematik der Schiffstypen (International Classification of Ship Types) der UNCTAD harmonisiert ist, werden die folgenden Schiffstypen unterschieden. Leichter/ Schuten werden getrennt behandelt und zählen nach der Definition nicht zu den Handelsschiffen:

1. Tankschiff für flüssige Massengüter

Diese Kategorie umfasst Öltankschiffe, Chemikalienschiffe, LNG- und LPG-Tankschiffe, Tankleichter, nicht entflammbare Tankschiffe und sonstige Tankschiffe. Tankschiffe sollten ferner untergliedert werden in:

- a) Einhüllentankschiffe;
- b) Doppelhüllentankschiffe.



2. Schüttgutfrachtschiff für trockene Massengüter

Diese Kategorie umfasst kombinierte Schüttgutfrachtschiffe/Öltankschiffe und Schüttgutfrachtschiffe.



3. Containerschiff

Als Vollcontainerschiff mit fest eingebauten oder mobilen Zellführungen ausschließlich für den Containertransport ausgestattetes Schiff.



4. Spezialfrachtschiff

Ein für die Beförderung spezifischer Frachten ausgelegtes Schiff.

Die Kategorie umfasst Fahrzeugtransportschiffe, Viehtransportschiffe, Frachtschiffe zum Transport nuklearer Brennelemente, Leichterträgerschiffe und Chemikalienfrachtschiffe.



5. Allgemeine, nicht für die Beförderung spezifischer Frachten ausgelegte Frachtschiffe (Stückgutfrachtschiff)

Für die Beförderung verschiedenster Güter ausgelegte Schiffe.

Die Kategorie umfasst Kühlschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe, Ro-Ro-Containerschiffe, sonstige Ro-Ro-Frachtschiffe, kombinierte Stückgutfrachtschiffe/Fahrgastschiffe sowie kombinierte Stückgutfrachtschiffe/Containerschiffe.

Die Kategorie sollte ferner untergliedert werden in:

- a) Hochgeschwindigkeits-Stückgutfrachtschiffe, die den Vorschriften nach IMO HSC-Code Absatz 1.4.30 entsprechen;
- b) Allgemeine, nicht für die Beförderung spezifischer Frachten ausgelegte Frachtschiffe (Stückgutfrachtschiff).

6. Trockenfrachtleichter/-schute

Diese Kategorie umfasst Deckleichter, Leichter mit Hopperraum, Lash-Sea-Leichter, offene Schuten, gedeckte Schuten und sonstige Trockenfrachtleichter.

7. Fahrgastschiff

Speziell für die Beförderung von mehr als 12 zahlenden Fahrgästen ausgelegtes Schiff, mit oder ohne Kojen.

Die Kategorie sollte ferner untergliedert werden in:

- a) Hochgeschwindigkeits-Fahrgastschiffe, die den Vorschriften nach IMO HSC-Code Absatz 1.4.30 entsprechen;
- b) Sonstige Fahrgastschiffe.

Ein Fahrgastschiff mit einem Deck oder mehreren Decks, auf dem entweder keine Unterbringung von Passagieren in Kabinen (Kojen) vorgesehen ist oder auf dem, falls Kabinen vorhanden sind, nicht alle Passagiere darin untergebracht werden, wird manchmal als „Fähre“ bezeichnet.

Ro-Ro-Fahrgastschiffe zählen nicht zu dieser Kategorie.



8. Fischerei

Die Kategorie umfasst Fischfang- und Fischverarbeitungsschiffe.

9. Offshore-Aktivitäten

Die Kategorie umfasst Bohr- und Explorationsschiffe sowie Versorgungsschiffe für Offshore-Einrichtungen.

10. Schlepper

Ein für das Schleppen und/oder Verschieben von Schiffen und anderem Schwimmgerät ausgelegtes Schiff. Hafenschlepper sind eingeschlossen.

11. Diverse Schiffe

Die Kategorie umfasst Schwimmbagger, Forschungs-/Vermessungsschiffe und andere Schiffe.

E.II-07 IMO-SCHIFFSNUMMER

Eine feststehende Nummer, die jedem Schiff zu Identifikationszwecken zugewiesen wird. Die Nummer bleibt auch beim Wechsel eines Schiffs von einer Flagge auf eine andere unverändert und wird in die Schiffspapiere eingetragen. Die IMO-Schiffskennnummer setzt sich aus den drei Buchstaben „IMO“ und der siebenstelligen Zahl zusammen, die jedes Schiff bei seinem Bau von Lloyd's Register Fairplay erhält. Hierbei handelt es sich um eine eindeutige, siebenstellige Zahl, die angetriebenen, seegehenden Handelsschiffen mit einem Gewicht ab 100 BRZ bei der Kiellegung erteilt wird. Folgende Schiffe erhalten diese Nummer nicht:

- Seefahrzeuge, die ausschließlich zum Fischfang eingesetzt werden;
- Schiffe ohne mechanischen Antrieb;
- Freizeitjachten;
- Spezialschiffe (z. B. Feuerschiffe, SAR-Schiffe);
- Leichter mit Hopperraum;
- Tragflügelboote, Luftkissenfahrzeuge;
- Schwimmdocks und ähnlich klassifizierte Bauten;
- Kriegsschiffe und Schiffe für den Truppentransport;
- Holzschiffe.

E.II-08 KREUZFAHRTSCHIFF

Ein Fahrgastschiff, das den Passagieren ein rein touristisches Erlebnis vermittelt. Alle Passagiere sind in Kabinen untergebracht. An Bord gibt es Unterhaltungseinrichtungen.

Schiffe im normalen Fährbetrieb zählen nicht zu dieser Kategorie, selbst wenn einige Passagiere die Fahrt als Kreuzfahrt betrachten. Frachtschiffe mit einigen wenigen Kabinen für Passagiere sind ebenfalls ausgeschlossen. Auch ausschließlich für Tagesausflüge vorgesehene Schiffe sind ausgeschlossen.

**E.II-09 FÄHRE**

Ein Seefahrzeug im Fährbetrieb.

Eine Fähre hat normalerweise am Bug oder Heck ein spezielles Tor mit starken und dicht geschlossenen Schotten, damit Passagiere, Zugwaggons oder Autos an Bord genommen werden können.

E.II-10 STAAT, IN DEM DAS SEEFahrZEUG REGISTRIERT IST (FLAGGENSTAAT)

Land und/oder Gebiet, das ein Seefahrzeug zur Registrierung zulässt.

Ein Seefahrzeug unterliegt in Bezug auf vorgeschriebene Besatzung, Sicherheitsnormen und konsularische Vertretung des Flaggenstaates im Ausland den Seefahrtsvorschriften. Einige Länder, wie z. B. Norwegen und Dänemark, führen „internationale“ oder „offene“ Register, die anderen Erfordernissen unterliegen als das „nationale“ Register.

E.II-11 FLAGGENSTAAT BEI SCHIFFEN IM EIGENTUM EINER MUTTERGESELLSCHAFT

Befindet sich ein Schiff im Eigentum einer Muttergesellschaft, entspricht der Flaggenstaat des Schiffs der Nationalität des Unternehmens, das eine Mehrheitsbeteiligung am direkten Eigentümer hat.

E.II-12 LAND DES WIRTSCHAFTLICHEN EIGENTÜMERS

Ist eine Bank oder ein Finanzinstitut der eingetragene Eigentümer eines Schiffes, wird statt der Bank oder dem Finanzinstitut das Land der „wirtschaftlichen Eigentümergruppe“ verwendet. „Wirtschaftliche Eigentümergruppe“ ist die Gesellschaft mit der Mehrheitsbeteiligung an dem Schiff.

E.II-13 SEEFahrZEUG UNTER NATIONALER FLAGGE

Seefahrzeug, das im berichtenden Land registriert ist.

E.II-14 SEEFahrZEUG UNTER FREMDER FLAGGE

Seefahrzeug, das in einem anderen als dem berichtenden Land registriert ist.

E.II-15 HANDELSFLOTTE

Anzahl der Handelsschiffe über 100 BRZ (Bruttoreaumzahl), die zu einem Stichtag in einem Land registriert sind.

Veränderungen der Flotte beziehen sich auf Änderungen (Gesamtzahl oder innerhalb eines Schiffstyps) der seefahrenden Flotte des berichtenden Landes, die sich aus Neubauten, Änderungen des Schiffstyps oder des Aufnahmevermögens, Wechsel des Flaggenstaates, Verschrottung, Havarie oder Zu- und Abgängen aus dem Register der Binnenwasserstraßen ergeben. Eingeschlossen sind in Reparatur befindliche Schiffe

E.II-16 TRAGFÄHIGKEIT (TDW)

Die Tragfähigkeit eines Schiffes ist der in Tonnen angegebene Unterschied zwischen der Verdrängung des Schiffes auf Sommerfreibord in Wasser mit einem spezifischen Gewicht von 1,025 und seinem Eigengewicht, d. h. der in Tonnen angegebenen Verdrängung eines Schiffes ohne Ladung, Brennstoff, Schmieröl, Ballastwasser, Frischwasser und Trinkwasser in den Tanks, verbrauchbare Vorräte sowie Fahrgäste, Besatzung und ihre Habe.

E.II-17 BRUTTORAUMZAHL (BRZ)

Die Bruttoreaumzahl ist die gemäß den Bestimmungen des Internationalen Schiffsvermessungsübereinkommens von 1969 ermittelte dimensionslose Gesamtgröße des Schiffes. Die Bruttoreaumzahl (BRZ) wird durch Multiplikation des Gesamtvolumens aller umbauten Räume des Schiffes in Kubikmetern mit einem logarithmischen Faktor bestimmt.

Vor Verabschiedung des Internationalen Übereinkommens galt das Übereinkommen von Oslo (1947), das für einige Schiffstypen erheblich abweichende Bruttoreaumzahlen ergab. In einigen Fällen ist die Bruttoreaumzahl eines Schiffes nur nach diesem älteren Übereinkommen verfügbar.

E.II-18 AUTOMATISCHES IDENTIFIKATIONSSYSTEM (AIS)

Das AIS dient folgenden Zwecken:

- Automatische Weiterleitung von Informationen – betreffend Identität des Schiffes, Schiffstyp, Position, Kurs, Fahrgeschwindigkeit, Navigationsstatus und sonstige sicherheitsrelevante Informationen – an entsprechend ausgerüstete Stationen an Land, andere Schiffe und Flugzeuge;
- automatischer Empfang derartiger Informationen von ähnlich ausgerüsteten Schiffen;
- Überwachung und Routenverfolgung von Schiffen;
- Datenaustausch mit Einrichtungen an Land.

E.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG

E.III-01 GEWERBLICHER VERKEHR

Entgeltliche Beförderung von Personen oder Gütern für Dritte.

E.III-02 WERKVERKEHR

Nicht-gewerbliche Transportleistung.

Eine derartige Transportleistung besteht in der Beförderung von Fracht des eigenen Unternehmens ohne entsprechende finanzielle Abgeltung.

E.III-03 SEEVERKEHRSUNTERNEHMEN

Unternehmen, das an einem oder an mehreren Orten Seeverkehrsdienste anbietet und dessen Haupttätigkeit entsprechend dem erwirtschafteten Mehrwert der Seeverkehr ist.

Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Klasse 501 – Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
- NACE Rev. 2: Klasse 50.1: Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt
Klasse 50.2: Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt

Reedereien, die Handelsschiffe für ihre Besitzer oder Nutzungsberechtigten betreiben, sind eingeschlossen. Häfen und andere Einheiten, die Hilfs- und Nebentätigkeiten für die Schifffahrt leisten, sind ausgeschlossen. Sie fallen in den Bereich von E.III-06 (Hafenunternehmen).

E.III-04 ÖFFENTLICHES SEEVERKEHRSUNTERNEHMEN

Binnenschifffahrtsunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

E.III-05 HAFENBEHÖRDE

Eine Hafenbehörde stellt einen wirksamen, sicheren, verlässlichen und effizienten Ablauf des Schiffsverkehrs im Hafen und in den Offshorezufahrten sicher und kann die Entwicklung, die Bautätigkeiten, die Verwaltung und den Betrieb des Hafens und gegebenenfalls seines Industriegebiets übernehmen.

E.III-06 HAFENUNTERNEHMEN

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten Hafendienste zur Verfügung stellt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, der Hafenbetrieb ist. Nicht eingeschlossen sind Freizeithafenunternehmen.

Hafenunternehmen selbst, außer die Betreiber von Freizeithäfen, sind eingeschlossen. Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Klasse: 5222 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
- NACE Rev. 2: Klasse 52.22 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt

E.III-07 ÖFFENTLICHES HAFENUNTERNEHMEN

Hafenunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

E.III-08 BESCHÄFTIGUNGSKATEGORIE – BESCHÄFTIGTE VON SEEVERKEHRSUNTERNEHMEN

Die Beschäftigten eines Seeverkehrsunternehmens gliedern sich in:

- Offiziere;
- Schiffsleute;
- Kadetten und sonstiges Personal in Ausbildung;
- sonstiges Bordpersonal einschließlich Restaurations- und Unterhaltungspersonal;
- Beschäftigte an Land in den Bereichen Management, Verkauf, Passagierbetreuung, Frachtumschlag usw.

E.III-09 BESCHÄFTIGUNGSKATEGORIE – BESCHÄFTIGTE VON HAFENUNTERNEHMEN

Die Beschäftigten eines Hafenundernehmens gliedern sich in:

- Hafenmanagement und -verwaltungspersonal;
- Lotsen und sonstiges auf Schiffen tätiges Personal;
- Hafearbeiter;
- Technisches und Wartungspersonal;
- Sonstige.

E.III-10 INVESTITIONEN IN DIE HAFENINFRASTRUKTUR

Investitionsausgaben für die Neuerrichtung (einschließlich neuer Seehäfen) oder Erweiterung der bestehenden Seehäfen einschließlich Ausbau, Erneuerung (umfassendere Ersetzungsarbeiten an der bestehenden Infrastruktur ohne Veränderung der Gesamtleistung) und Modernisierung (umfangreiche Änderungsarbeiten, die die ursprüngliche Leistung oder Kapazität der Infrastruktur verbessern).

Zur Infrastruktur zählen Grundstücke, Zufahrtsrinnen zum Hafen, Hafenanlagen, Maschinen und Ausrüstungen, Büro- und Lagergebäude, Reparaturwerften im Hafen, Navigationshilfen und -dienste, die Anbindung des Hafens an das Hinterland sowie damit verbundene ortsfeste Anlagen (Signalanlagen, Telekommunikationseinrichtungen usw.).

E.III-11 INVESTITIONEN IN SEEFahrZEUGE

Investitionsausgaben für den Erwerb von Seefahrzeugen oder für die Modernisierung vorhandener Seefahrzeuge.

E.III-12 AUSGABEN FÜR DIE INSTANDHALTUNG DER HAFENINFRASTRUKTUR

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben zur Erhaltung des ursprünglichen Zustands und der ursprünglichen Kapazität der bestehenden Hafeninfrastruktur und zugehöriger Ausrüstung.

E.III-13 AUSGABEN FÜR DIE WARTUNG DER SEEFahrZEUGE

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben für die Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Seefahrzeuge ohne Verbesserung ihrer Leistung oder Kapazität.

E.III-14 HAFENKAPITALSTOCK

Geschätzter Geldwert, der die aktuellen Vermögenswerte der physischen Seehafeninfrastruktur widerspiegelt.

Für statistische Zwecke wird die Verwendung des Nettokapitalwerts empfohlen, der die Abschreibung berücksichtigt. Es gibt verschiedene Methoden zur Darstellung des Nettovermögenswerts, wie die „Wiederbeschaffungskosten-Methode“ oder die „Perpetual-Inventory-Methode“.

E.IV VERKEHR

E.IV-01 SEEVERKEHR

Jede Fahrt eines Seefahrzeugs zur See.

„Ein-Hafen-Fahrten“ (Fahrten von Seefahrzeugen zu Offshore-Anlagen oder zum Ablassen von Stoffen auf See, oder Fahrten vom Meeresgrund zu einem Hafen) sind eingeschlossen. Fahrten von Seefahrzeugen zwischen einem Fluss und der See sind eingeschlossen. Fahrten auf Binnenwasserstraßen zwischen Seehäfen und Binnenhäfen sind ausgeschlossen, denn sie zählen zum Bereich der Binnenschifffahrt. Fahrten von Seefahrzeugen innerhalb desselben Hafens, zwischen verschiedenen Becken oder Kais, sind ausgeschlossen.

E.IV-02 LINIENVERKEHR AUF SEE

Seeverkehr, der nach einem veröffentlichten Fahrplan oder so regelmäßig und häufig erfolgt, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist.

E.IV-03 BEDARFSVERKEHR ZUR SEE

Seeverkehr, der kein Linienverkehr ist.

E.IV-04 INSELDIENST

Seeverkehr zwischen:

- Häfen, die auf dem Festland und einer oder mehreren Inseln desselben Landes liegen.
- Häfen, die auf Inseln desselben Landes liegen.

E.IV-05 FÄHRDIENST IM SEEVERKEHR

Ein Fährdienst ist ein kurzer Liniendienst zwischen zwei Häfen mit oder ohne Zwischenstopps und zwar entweder i) nach einem veröffentlichten Fahrplan; oder ii) so regelmäßig oder häufig, dass eine systematische Abfolge erkennbar ist.

E.IV-06 SEEFAHRT

Seeverkehr von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Ziel.

Eine Fahrt kann in mehrere Streckenabschnitte oder Teilstrecken unterteilt sein. „Ein-Hafen-Fahrten“ zwischen einem Hafen und Offshore-Einrichtungen oder einem Ort auf See sind eingeschlossen. Im maritimen Kontext werden Seefahrten auch als Reisen oder Seereisen bezeichnet.

E.IV-07 SEESTRECKE

Eine Seestrecke ist die Fahrt eines Schiffes von einem Ausgangshafen zu einem Zielhafen, ohne dass dazwischen ein dritter Hafen angelaufen wird.

E.IV-08 LADUNGSFAHRT

Eine Ladungsfahrt ist die Bewegung von Ladung über See vom Belade- bzw. Einschiffungsort zum Entlade- bzw. Ausschiffungsort.

Eine Seefahrt kann das Anlaufen mehrerer Häfen zwischen dem Be- und Entladeort sowie mehrere Ladungsfahrten umfassen, wobei in mehreren Häfen Ladung geladen und/oder gelöscht wird.

E.IV-09 ENTFERNUNG ZWISCHEN HÄFEN

Für statistische Zwecke ist die Entfernung zwischen Häfen die tatsächlich zurückgelegte Fahrstrecke.

Die tatsächlich zurückgelegte Fahrstrecke kann geschätzt werden.

E.IV-10 SCHIFFSKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines Schiffs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung. Eingeschlossen sind Bewegungen leerer Schiffe.

E.IV-11 HAFENBESUCH DURCH EIN HANDELSCHIFF

Ein Handelsschiff besucht einen Hafen, indem es vor Anker geht oder anlegt, um Ladung aufzunehmen oder zu löschen, Passagiere ein- oder auszuschiffen oder um Landexkursionen von Passagieren zu ermöglichen.

Ausgeschlossen ist das Vor-Anker-Gehen ohne Bewegung von Ladung oder Passagieren sowie eine Ortsveränderung im selben Hafen.

E.IV-12 BUNKERBESUCH, BUNKERN

Frachtschiffe und Fahrgastschiffe bunkern, wenn sie in einem Hafen vor Anker gehen oder anlegen, um Treibstoff oder Vorräte zu übernehmen.

E.IV-13 SONSTIGE BESUCHE

Anlaufen eines Hafens durch Frachtschiffe und Fahrgastschiffe zu anderen Zwecken als Hafenbesuchen oder Bunkerbesuchen.

E.IV-14 ANKUNFT EINES HANDELSCHIFFS

Die Ankunft eines Handelsschiffs jeder Art zu einem Hafenbesuch.

E.IV-15 ABFAHRT EINES HANDELSCHIFFS

Die Abfahrt eines Handelsschiffs jeder Art nach einem Hafenbesuch.

E.IV-16 LIEGEZEIT EINES HANDELSCHIFFS

Ein Handelsschiff hat Liegezeit, wenn es mangels Aufträgen im Hafen vertaut bleibt.

E.IV-17 HAFENSTAATKONTROLLE

Die Inspektion von Handelsschiffen im Hafen durch den Staat, in dem sich der Hafen befindet, zur Überprüfung der Seetüchtigkeit.

E.IV-18 FESTHALTUNG IM RAHMEN DER HAFENSTAATKONTROLLE

Das Festhalten im Hafen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle eines Handelsschiffs, bei dem Seeuntüchtigkeit festgestellt wurde.

E.V VERKEHRSLEISTUNG

E.V-01 SEETRANSPORT

Jegliche Beförderung von Fracht und/oder Passagieren mit Handelsschiffen auf Fahrten, die ganz oder teilweise zur See erfolgen.

„Ein-Hafen-Transporte“ (Beförderung von Fracht zu Offshore-Anlagen oder zum Ablassen auf See, oder von auf dem Meeresgrund gewonnenen Stoffen zum Hafen) sind eingeschlossen. Während Bunkervorgänge sowie Vorratslieferungen an im Hafen liegende Seefahrzeuge ausgeschlossen sind, sind Lieferungen von Bunkeröl an vor der Küste ankernde Seefahrzeuge eingeschlossen.

Beförderung von Fracht durch Handelsschiffe zwischen einem Fluss und der See ist mit eingeschlossen. Frachtbeförderungen auf Binnenwasserstraßen zwischen Seehäfen und Binnenhäfen sind ausgeschlossen (sie zählen zum Bereich der Binnenschifffahrt). Das Befördern von Fracht innerhalb desselben Hafens, zwischen verschiedenen Becken oder Kais, ist ausgeschlossen.

E.V-02 TRANSPORT ZWISCHEN FLUSS UND MEER (SIEHE C.V-07)

Verkehr teilweise auf Binnenwasserstraßen und teilweise auf See ohne Umschlag. Dieser kann mit Binnenschiffen oder Seeschiffen durchgeführt werden.

Für Binnenschiffe, die für solchen Verkehr eingesetzt werden, muss die entsprechende Genehmigung für den Betrieb auf See vorliegen.

Im Kapitel über den Binnenverkehr auch als See-/Flussverkehr bezeichnet.

E.V-03 GEWERBLICHER SEETRANSPORT

Seetransport für gewerbliche Zwecke, entweder gegen Bezahlung (d. h. gegen Miete oder Vorteil) oder auf eigene Rechnung, als Teil einer anderen Wirtschaftstätigkeit.

E.V-04 NATIONALER SEETRANSPORT

Seetransport zwischen zwei Häfen eines Staatsgebietes oder „Ein-Hafen-Seetransport“ innerhalb eines Staatsgebietes.

Im maritimen Bereich wird nationaler Seetransport auch als Seekabotage bezeichnet. Nationaler Seetransport wird entweder von einem im berichtenden Land oder in einem anderen Land registrierten Handelsschiff durchgeführt.

E.V-05 INTERNATIONALER SEETRANSPORT

Sonstiger Seetransport außerhalb des nationalen Seetransports.

Internationale „Ein-Hafen-Transporte“ sind eingeschlossen.

E.V-06 KURZSTRECKENSEEVERKEHR

Frachtbeförderungen zur See zwischen Häfen, die geografisch relativ nah beieinander liegen.

Hierin eingeschlossen ist auch der Fähr- und Zubringerverkehr. In Europa ist hierunter die Beförderung von Ladung zur See zwischen europäischen Häfen sowie zwischen europäischen Häfen und Häfen in außereuropäischen Ländern zu verstehen, die Anlieger eines europäischen Binnenmeeres sind.

E.V-07 HOCHSEEVERKEHR

Ladungsbeförderung zur See außerhalb des Bereichs des Kurzstreckenseeverkehrs, einschließlich interkontinentaler Strecken und/oder Ozeanüberquerungen.

E.V-08 TRANSPORT MIT LADEEINHEITEN

Transport mit Ladeeinheiten ist die Beförderung von Fracht in intermodalen Transporteinheiten, wie z. B. in Containern oder mobilen (Ro-Ro-)Einheiten.

Transport in Wechselbehältern ist eingeschlossen.

E.V-09 TRANSPORT OHNE LADEEINHEITEN

Transport von Fracht in anderer Form als in Ladeeinheiten.

Zum Transport ohne Ladeeinheiten zählen die Beförderung flüssiger und fester Massengüter und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse sowie die allgemeine Frachtbeförderung (Stückgut).

E.V-10 TONNENKILOMETER

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Ladung über eine Entfernung von einem Kilometer durch ein Handelsschiff.

Die geleisteten Tonnenkilometer ergeben sich aus der tatsächlich beförderten Nutzlast an Fracht, multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für jede zurückgelegte Strecke. Anschließend werden die Daten der einzelnen zurückgelegten Teilstrecken addiert.

E.V-11 ANGEBOTENER TONNENKILOMETER

Ein Tonnenkilometer wird angeboten für die Beförderung einer Tonne Gesamtzuladungsgewicht über eine Entfernung von einem Kilometer durch ein Handelsschiff. Die angebotenen Tonnenkilometer ergeben sich aus der Nutzlast des Schiffes multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für alle angebotenen Strecken. Die Beförderung in Leichtern/Schuten ist eingeschlossen.

E.V-12 TEU-KILOMETER

Maßeinheit zur Darstellung der Beförderung einer TEU über eine Entfernung von einem Kilometer.

Die geleisteten TEU-Kilometer ergeben sich aus der tatsächlich beförderten TEU, multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für jede zurückgelegte Strecke.

E.V-13 ANGEBOTENE TEU-KILOMETER

Ein TEU-Kilometer wird angeboten für die Beförderung einer TEU der gesamten TEU-Nutzlast über eine Entfernung von einem Kilometer durch ein Containerschiff. Die angebotenen TEU-Kilometer ergeben sich aus der TEU-Nutzlast des Schiffes multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für alle angebotenen Strecken.

Die TEU-Nutzlast ist die im Register der Klassifikationsgesellschaft eingetragene Nutzlast.

E.V-14 FAHRGAST ZUR SEE

Person, die auf einem Handelsschiff eine Fahrt unternimmt.

Auf Handelsschiffen beschäftigte Personen sind keine Fahrgäste. Ausgenommen sind nicht zahlende Besatzungsmitglieder, die mitreisen, aber nicht Dienst tun, sowie Säuglinge und Kleinkinder.

E.V-15 KREUZFahrtFAHRGAST, KREUZFahrtPASSAGIER

Ein Fahrgast zur See, der eine Kreuzfahrt unternimmt.

Passagiere, die Tagesausflüge unternehmen, sind ausgeschlossen.

E.V-16 FAHRGAST-SEEREISE, PASSAGIER-SEEREISE

Die Beförderung eines Passagiers vom Einschiffungshafen zum Ausschiffungshafen. Bei Kreuzfahrten kann dies derselbe Hafen sein.

Zu erfassen ist die tatsächlich vom Fahrgast zurückgelegte Entfernung.

E.V-17 PASSAGIERKILOMETER

Maßeinheit für die Beförderung eines Passagiers über eine Entfernung von einem Kilometer auf einem Handelsschiff.

Passagierkilometer ergeben sich aus der Anzahl der auf jeder Reise tatsächlich beförderten Passagiere, multipliziert mit der jeweiligen Entfernung von Hafen zu Hafen für jede zurückgelegte Strecke.

E.V-18 ANGEBOTENER PASSAGIERKILOMETER

Ein Passagierkilometer wird angeboten für die Beförderung eines Passagiers über eine Entfernung von einem Kilometer.

Die angebotenen Passagierkilometer ergeben sich aus der Anzahl der Passagiere, für die das Schiff zugelassen ist, multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für alle angebotenen Strecken.

Die Anzahl der Passagiere, für die das Schiff zugelassen ist, ist im Register der Klassifikationsgesellschaft eingetragen.

E.V-19 PASSAGIERE AN BORD

Die Anzahl der Passagiere an Bord eines Handelsschiffs bei Ankunft in oder Abfahrt aus einem Hafen.

E.V-20 EINGESCHIFFTER FAHRGAST

Fahrgast, der sich an Bord eines Handelsschiffs begibt, um eine Seereise anzutreten.

Das Umsteigen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Einschiffung nach einer Ausschiffung betrachtet. Ausgenommen sind Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen.

E.V-21 AUSGESCHIFFTER FAHRGAST

Fahrgast, der ein Handelsschiff am Ende einer Seereise verlässt.

Das Umsteigen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Ausschiffung vor einer Einschiffung betrachtet. Ausgenommen sind Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen.

E.V-22 LANDAUSFLUG VON KREUZFAHRTPASSAGIEREN

Kurzer Ausflug eines Kreuzfahrtpassagiers zu touristischen Zwecken unter Beibehaltung der Kabine an Bord.

E.V-23 TRANSPORTRELATION JE FAHRGAST ZUR SEE

Kombination des Einschiffungshafens und des Ausschiffungshafens eines Fahrgasts zur See, ungeachtet der dazwischen zurückgelegten Strecke.

Es handelt sich um Seehäfen (außer beim Transport zwischen Fluss und Meer, bei dem Binnenhäfen beteiligt sein können), die nach einer internationalen Systematik wie z. B. UN-LOCODE (Codierung für Häfen und sonstige Orte) codiert sind.

Diese Häfen können anhand internationaler Systematiken wie z. B. NUTS (Nomenclature for Territorial Units for Statistics – Eurostat) nach geografischen Regionen gruppiert werden.

Deckt sich der Einschiffungshafen mit dem Ausschiffungshafen, so gibt es keine Transportrelation.

E.V-24 EINSCHIFFUNGSHAFEN

Der Hafen, in dem ein Fahrgast die Fahrt antritt.

Das Umsteigen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Einschiffung nach einer Ausschiffung betrachtet. Ausgenommen sind Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen.

E.V-25 AUSSCHIFFUNGSHAFEN

Der Hafen, in dem ein Fahrgast die Fahrt beendet.

Das Umsteigen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Ausschiffung vor einer Einschiffung betrachtet. Ausgenommen sind Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen.

E.V-26 GÜTERBEFÖRDERUNG ZUR SEE

Alle Güter, die auf Handelsschiffen befördert werden.

Dazu gehören auch alle Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehälter, Paletten oder Gütertransportfahrzeuge. Post ist mit eingeschlossen; Güter in oder auf Waggons, Lastkraftwagen, Anhängern, Aufliegern oder Leichtern sind ebenfalls mit eingeschlossen. Umgekehrt sind folgende Gegenstände ausgeschlossen: PKW mit Fahrern, unbeladene Nutzfahrzeuge und Anhänger, Bunker und Schiffsproviand, Fische in Fischereifahrzeugen und Fischverarbeitungsfahrzeugen sowie innerhalb desselben Hafens (zwischen verschiedenen Hafenbecken oder Docks) verschobene Güter.

E.V-27 BRUTTO-BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien sowie das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern, Straßengüterfahrzeugwagen und auf dem Seefahrzeug beförderte Leichter).

E.V-28 BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien, jedoch ohne das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern, Straßengüterfahrzeugwagen und auf dem Seefahrzeug beförderte Leichter).

E.V-29 TARAGEWICHT

Gewicht einer Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern sowie Straßengüterfahrzeugwagen oder auf dem Seefahrzeug beförderte Leichter) vor dem Beladen.

E.V-30 LADUNGSARTEN

Frachtladungen können sowohl nach Schiffstyp als auch nach den im Hafen und an Bord notwendigen Verladeeinrichtungen gegliedert werden. Die Hauptkategorien sind

- Flüssiggut;
- Schüttgut;
- Container;
- Roll-on/Roll-off (selbstfahrend);
- Roll-on/Roll-off (nicht selbstfahrend);
- sonstiges Stückgut.

E.V-31 LO-LO (LIFT-ON LIFT-OFF)

Be- und Entladen mittels Schiffskran oder Hafenkran.



E.V-32 CONTAINERLADUNG

Containerladung besteht aus Containern mit oder ohne Fracht, die auf Schiffe, die sie über See befördern, aufgeladen oder von diesen abgeladen werden.

E.V-33 RO-RO (ROLL-ON ROLL-OFF)

Auf- und Abladen von Rollmaterial über Öffnungen/Rampen des Schiffs.

Das Auf- und Abladen von Lebewieh ist eingeschlossen.

**E.V-34 RO-RO-LADUNG**

Ro-Ro-Ladung besteht aus Gütern auf Ro-Ro-Einheiten, die sich in Containern befinden können oder nicht, und die auf Seeschiffe rollen und aus diesen herausrollen können.

E.V-35 GEFÄHRLICHE GÜTER

Die Systematiken für gefährliche Güter sind in Kapitel VII des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in der Fassung des International Maritime Dangerous Goods (IMDG)-Code (Internationale Vorschriften für den Seetransport) definiert.

E.V-36 LADUNGSUMSCHLAG SCHIFF/SCHIFF

Das Abladen von Ladung von einem Handelsschiff und das Beladen eines zweiten Schiffs zur Fortsetzung der Reise, auch mit Standzeit der Ladung im Hafen vor Fortsetzung der Reise.

Die Umladung auf andere Beförderungsmittel ist ausgeschlossen. Eingeschlossen ist der Umschlag zwischen Hochseeschiffen und zwischen Hochseecontainerschiffen und einem kleineren Zubringerschiff.

E.V-37 ZUBRINGERVERKEHR

Der Kurzstreckenseeverkehr von Containern zwischen einem großen Drehscheibenhafen und einem anderen Hafen, um im Drehscheibenhafen Güter auf einem Hochseeschiff zusammenzuführen oder Güter von einem Hochseeschiff neu zu verteilen.

E.V-38 VERLADENE GÜTER

Güter, die sich zur Beförderung auf See an Bord eines Handelsschiffs befinden.

Das Umladen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Aufladen nach dem Abladen betrachtet. Verladene Güter umfassen inländische Güter, umgeschlagene Güter (inländische oder ausländische Güter, die auf dem Seeweg im Hafen eintreffen) sowie Transitgüter aus dem Landverkehr (ausländische Güter, die per Straße, Schiene, Binnenwasserstraße oder als Luftfracht im Hafen eintreffen).

E.V-39 GELÖSCHE GÜTER

Güter, die von einem Handelsschiff abgeladen worden sind.

Das Umladen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Abladen vor dem neuerlichen Aufladen betrachtet. Gelöschte Güter umfassen inländische Güter, umgeladene Güter (inländische oder ausländische Güter, die den Hafen auf dem Seeweg verlassen) sowie Transitgüter für den Landverkehr (ausländische Güter, die per Straße, Schiene, Binnenwasserstraße oder als Luftfracht den Hafen verlassen).

E.V-40 TRANSPORTRELATION IM GÜTERVERKEHR ZUR SEE

Die Kombination des Einladehafens und des Ausladehafens von Gütern im Seeverkehr ungeachtet der dazwischen zurückgelegten Strecke.

Es handelt sich um Seehäfen (außer beim Transport zwischen Fluss und Meer, bei dem Binnenhäfen beteiligt sein können), die nach einer internationalen Systematik, wie z. B. UN-LOCODE (Codierung für Häfen und sonstige Orte) codiert sind.

Diese Häfen können anhand internationaler Systematiken wie z. B. NUTS (Nomenclature for Territorial Units for Statistics – Eurostat) nach geografischen Regionen gruppiert werden.

E.V-41 EINLADEHAFEN

Der Hafen, in dem eine Gütersendung auf das Schiff geladen wurde, von dem sie im Meldehafen gelöscht wird.

Das Umladen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Aufladen nach dem Abladen betrachtet.

E.V-42 AUSLADEHAFEN

Der Hafen, in dem eine im Meldehafen geladene Gütersendung vom Schiff gelöscht wird.

Das Umladen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Abladen vor dem neuerlichen Aufladen betrachtet.

E.VI UNFÄLLE**E.VI-01 SEEUNFALL**

Ein Ereignis oder eine Abfolge von Ereignissen, das/die zu einem der folgenden Fälle geführt hat und in direkter Verbindung mit dem Betrieb eines Schiffes eingetreten ist:

1. Tod oder schwere Verletzung einer Person;
2. Überbordgehen einer Person;
3. Verlust, angenommener Verlust oder Aufgabe eines Seeschiffs;
4. Sachschaden an einem Seeschiff;
5. Strandung oder Außerstandsetzung eines Seeschiffs oder Beteiligung eines Seeschiffs an einer Kollision;
6. Sachschaden an der Infrastruktur von Seewegen, nicht jedoch an einem Schiff, der die Sicherheit des Schiffes oder eines anderen Schiffes oder einer Person ernsthaft gefährden könnte;
7. Schwerer Schaden an der Umweltschaden oder möglicher schwerer Umweltschaden aufgrund des Schadens an einem Seeschiff.

Eingeschlossen ist jeder Unfall während des normalen Betriebs des Schiffes, auch wenn es im Hafen oder vor Anker liegt.

Terroristische und kriminelle Handlungen sowie Kriegshandlungen sind ausgeschlossen. Selbstmorde sind per Definition ausgeschlossen, da es sich hierbei um vorsätzliche Handlungen handelt. Ausgeschlossen sind Krankheiten, die nicht mit dem Betrieb des Schiffes in Verbindung stehen.

In der Seeschifffahrt werden die unter 1-7 aufgeführten Ereignisse auch als „Unfälle auf See“ bezeichnet. In diesem Zusammenhang bezieht sich „Unfall“ sowohl auf Schäden an dem Schiff und der Infrastruktur als auch auf Verletzungen oder Tod.

E.VI-02 UNFALL MIT PERSONENSCHADEN

Unfall, an dem mindestens ein fahrendes Seeschiff beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person verletzt oder getötet wird.

Ein Schiff fährt, sobald die letzte Verbindung zur Küste oder zum Ankerplatz gelöst wurde. Das Schiff hört zu fahren auf, sobald die erste Verbindung zur Küste oder zum Ankerplatz hergestellt wurde.

**E.VI-03 TÖDLICHER UNFALL**

Unfall mit Personenschaden, bei dem eine Person getötet wird.

E.VI-04 NICHT TÖDLICHER UNFALL

Unfall mit Personenschaden außer einem tödlichen Unfall.

E.VI-05 GETÖTETER

Person, die unmittelbar infolge eines Unfalls mit Personenschaden oder innerhalb von 30 Tagen danach stirbt.

Für Länder, die die Frist von 30 Tagen nicht anwenden, werden Umrechnungskoeffizienten geschätzt, sodass Vergleiche auf der Basis der 30-Tage-Definition vorgenommen werden können.

E.VI-06 VERMISST AUF SEE

Auf See vermisste Person, von der angenommen wird, dass sie über Bord gegangen ist.

E.VI-07 VERLETZTER

Person, die bei einem Unfall mit Personenschaden verletzt wurde, aber nicht stirbt.

E.VI-08 SCHWERE VERLETZUNG

Verletzung, die eine Person bei einem Unglück davongetragen hat und die innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung zu einer mehr als 72 Stunden andauernden Arbeitsunfähigkeit führt.

E.VI-09 SCHWERVERLETZTER

Person, die bei einem Unfall mit Personenschaden schwer verletzt wurde.

E.VI-10 LEICHTVERLETZTER

Person, die bei einem Unfall mit Personenschaden nicht schwer verletzt wurde.

E.VI-11 SEHR SCHWERER SEEUNFALL

Unglück in Verbindung mit einem Seeschiff, das einen Totalschaden des Seeschiffs, den Tod von Personen oder schweren Umweltschaden zur Folge hat.

E.VI-12 SCHWERER SEEUNFALL

Ein Unfall, der die Voraussetzungen für einen sehr schweren Unfall nicht erfüllt und der verbunden ist mit Brand, Explosion, Grundberührung, Kontakt, Schwerwetterschaden, Eisschaden, Rissbildung im Rumpf oder mutmaßliche Rumpfbeschädigung usw., was zu Folgendem führt:

- Strukturschaden, durch den das Seeschiff unbrauchbar wird, wie z. B. Unterwasserschaden am Rumpf, Ausfall der Hauptmaschinen, umfangreiche Schäden an den Unterkunftsräumen usw. oder
- Verschmutzung (ungeachtet der Menge) und/oder
- Panne, die das Abschleppen oder Hilfe vom Ufer aus erforderlich macht.

E.VI-13 VORFALL AUF SEE

Vorkommnis oder Ereignis, das durch den Betrieb eines Seeschiffs auf See oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Seeschiffs auf See verursacht wurde und bei dem es sich nicht um einen Seeunfall handelt, und der die Sicherheit des Schiffs, der sich auf dem Schiff befindlichen Personen oder einer anderen Person oder die Umwelt gefährdet hat oder bei Nichtbeheben des Vorkommnisses oder Ereignisses gefährden würde.

E.VI-14 URSACHEN EINES SEEUNFALLS

Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse, bestehende oder zuvor bestehende Bedingungen oder eine Kombination der genannten Faktoren, die zu einem Seeunfall oder -vorfall geführt haben.

E.VI-15 IN DER SEEUNFALL- ODER SEEVORFALLSTATISTIK VERWENDETE PERSONENKATEGORIEN

- Passagiere;
- Besatzungsmitglieder;
- sonstige Personen, die weder Passagiere noch Besatzungsmitglieder sind.

F

Luftverkehr



F. Luftverkehr

F.I INFRASTRUKTUR

F.I-01 FLUGHAFEN

Ein abgegrenztes Gebiet auf dem Land oder einem Gewässer (einschließlich aller Gebäude, Anlagen und Einrichtungen), das ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug und die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist und für den gewerblichen Luftverkehr offen steht.

Die meisten Flughäfen besitzen einen aus vier Buchstaben bestehenden, im ICAO-Dokument 7910 aufgeführten ICAO-Code. Den meisten, aber nicht allen Flughäfen wurden auch von der IATA Codes zugewiesen. ICAO-Flughafencodes können geändert, aber nicht erneut verwendet werden, während IATA-Flughafencodes geändert und erneut verwendet werden können.

F.I-02 INTERNATIONALER FLUGHAFEN

Flughafen, der von den zuständigen Behörden, in deren Hoheitsgebiet er sich befindet, zum Ankunfts- und Abflugflughafen im grenzüberschreitenden Luftverkehr bestimmt wurde und an dem die Formalitäten im Zusammenhang mit der Zollabfertigung, der Einwanderung, der Volksgesundheit, der landwirtschaftlichen Quarantäne sowie ähnliche Verfahren abgewickelt werden, unabhängig davon, ob die entsprechenden Einrichtungen durchgehend oder nur zeitweise geöffnet sind.

F.I-03 INLANDSFLUGHAFEN

Flughafen, der nicht für die Abwicklung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs bestimmt ist.

F.I-04 FLUGHAFENTERMINAL

Abgeschlossene Einrichtung für die Abfertigung von Fluggästen und/oder Fracht.

- Fluggastterminal

Flughafenterminal mit Einrichtungen für die Abfertigung von Fluggästen, einschließlich Einchecken der Fluggäste, Gepäckabfertigung, Sicherheit, Einreise- und Ausreisekontrollen, Ein- und Aussteigen der Fluggäste.

- Frachtterminal

Flughafenterminal, das ausschließlich für die Abfertigung von Frachtsendungen genutzt wird, einschließlich Frachtannahme und -freigabe, sichere Lagerung, Sicherheit und Dokumentation.

F.I-05 START- UND LANDEBAHNEN

Eine festgelegte rechteckige Fläche auf einem Flughafen, die für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen eingerichtet ist und die folgende Merkmale aufweist:

- Verfügbare Startstrecke

Länge der für den Startlauf eines Luftfahrzeugs zur Verfügung stehenden und geeigneten Startbahnstrecke.

- Verfügbare Landestrecke

Länge der für den Landelauf eines Luftfahrzeugs zur Verfügung stehenden und geeigneten Landebahnstrecke.



F.I-06 FLUGHAFENROLLBAHNEN

Ein festgelegter Weg auf einem Flughafen für das Rollen von Luftfahrzeugen, der dazu bestimmt ist, eine Verbindung zwischen einem Teil des Flughafens und einem anderen herzustellen.

**F.I-07 ABFERTIGUNGSSCHALTER**

- Herkömmlich

Herkömmlicher Abfertigungsschalter, an dem das Personal von Fluggesellschaften die Ticketbearbeitung, die Etikettierung des Gepäcks und die Ausgabe der Bordkarten direkt vornimmt.

- Selbstbedienungsabfertigungsschalter

Schalter mit Eincheckeinrichtungen, wobei Ticketbearbeitung, Bordkartenausgabe und in einigen Fällen das Ausdrucken der Gepäcketiketten automatisch erfolgen.

F.I-08 FLUGSTEIGE

Ein Bereich des Passagierterminals, den die Fluggäste vor dem Einstieg in das Flugzeug durchlaufen.

- Mit Fluggastbrücken („Jetways“)

Ein Flugsteig, der durch eine Fluggastbrücke mit dem Flugzeug verbunden ist, sodass das Flugzeug ohne Treppensteigen bestiegen werden kann.

- Sonstige Flugsteige

Flugsteige, die über keine Fluggastbrücken verfügen.

F.I-09 FLUGHAFENPARKPLÄTZE

Parkplätze, die am Flughafen zur Verfügung gestellt werden.

Parkmöglichkeiten an entfernten Standorten gelten nur dann als Flughafenparkplätze, wenn sie von Flughafenbussen angefahren werden.

F.I-10 VERBINDUNGEN ZU ANDEREN VERKEHRSZWEIGEN

Auf dem Flughafen vorhandene Einrichtungen zur Anbindung an folgende Verkehrszweige des Landverkehrs:

- Eisenbahn-Schnellfahrstrecke,
- Hauptbahnlinie,
- U-Bahn,
- Überlandbusse,
- Nahverkehrsbusse,
- Taxis und Personenkraftwagen.

F.II TRANSPORTMITTEL (LUFTFAHRZEUG)

F.II-01 LUFTFAHRZEUG

Jede Maschine, die ihren Auftrieb im Flug aus aerodynamischen Reaktionen herleitet, bei denen es sich nicht um aerodynamische Reaktionen gegenüber der Erdoberfläche handelt.

Ausgenommen sind Luftschiffe und Oberflächeneffektfahrzeuge wie z. B. Luftkissenfahrzeuge. Im ICAO-Dokument 8643 werden Typenbezeichnungen für Luftfahrzeuge aufgeführt. Darüber hinaus hat die ICAO in Zusammenarbeit mit dem Commercial Aviation Safety Team (CAST) eine neue Klassifikation für die korrekte Bezeichnung von Luftfahrzeugen entwickelt. Auch die IATA weist Flugzeugtypen Codes zu.

F.II-02 LUFTFAHRTFLOTTE

Luftfahrzeuge, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem Land registriert sind.

F.II-03 IN BETRIEB BEFINDLICHE LUFTFAHRTFLOTTE

Die in Betrieb befindliche Luftfahrtflotte umfasst sämtliche zu gewerblichen Zwecken in Betrieb befindlichen Luftfahrzeuge (einschließlich sämtlicher Luftfahrzeuge, die vorübergehend aufgrund größerer Unfälle, Umbauten, behördlicher Maßnahmen wie z. B. Startverbot durch staatliche Regulierungsbehörden, nicht einsetzbar sind).

Luftfahrzeuge, die ausschließlich zu Schulungs- und Kommunikationszwecken sowie für Privatflüge verwendet werden, sind in der in Betrieb befindlichen Luftfahrtflotte nicht eingeschlossen.

F.II-04 LUFTFAHRZEUGE NACH DER KONFIGURATION

a) Passagierflugzeug

Luftfahrzeug, das für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck vorgesehen ist. Fracht, einschließlich Post, wird im Allgemeinen in Frachträumen im Inneren des Luftfahrzeugs befördert.

b) Frachtflugzeug

Luftfahrzeug, das ausschließlich für die Beförderung von Fracht und/oder Post vorgesehen ist.

Personen, die bestimmte Arten von Fracht, wie z. B. Vieh, begleiten, können ebenfalls befördert werden.

Passagierflugzeug mit erweiterter Kapazität zur Beförderung von Fracht im Fluggastabteil.

c) „Quick-change“-Flugzeug

Ein Luftfahrzeug, das aufgrund seiner Bauweise schnell von einem Passagierflugzeug in ein Frachtflugzeug und umgekehrt umgewandelt werden kann.

d) Sonstiges Flugzeug

Nicht für den gewerblichen Luftverkehr genutztes Luftfahrzeug.

F.II-05 LUFTFAHRZEUGE NACH LÄRMZEUGNISSEN

a) Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis

Luftfahrzeug, das in Bezug auf internationale Lärmemissionsanforderungen nicht zertifiziert ist.

b) Kapitel-II-Luftfahrzeug

Luftfahrzeug, das die in Anhang 16 Kapitel II des ICAO-Abkommens von Chicago aufgeführten Anforderungen erfüllt.

c) Kapitel-III-Luftfahrzeug

Luftfahrzeug, das die in Anhang 16 Kapitel III des ICAO-Abkommens von Chicago aufgeführten Anforderungen erfüllt.

d) Kapitel-IV-Luftfahrzeug

Luftfahrzeug, das die in Anhang 16 Kapitel IV des ICAO-Abkommens von Chicago aufgeführten Anforderungen erfüllt.

F.II-06 LUFTFAHRZEUGALTER

Alter eines Luftfahrzeugs in Jahren seit der ersten Zulassung.

F.III UNTERNEHMEN, INVESTITIONEN UND INSTANDHALTUNG**F.III-01 LUFTFAHRTUNTERNEHMEN (GEWERBLICHE LUFTVERKEHRSGESELLSCHAFT)**

Luftfahrtunternehmen, das Luftfahrzeuge zu gewerblichen Zwecken betreibt, das (i) Linien- oder Gelegenheitsflugverkehrsdienste oder beides erbringt, die der Öffentlichkeit für die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zur Verfügung stehen, und (ii) dazu von der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem es niedergelassen ist, zertifiziert wurde.

Für Luftverkehrsgesellschaften hat die ICAO gemäß der Liste im ICAO-Dokument 8585 einen dreistelligen Code festgelegt, der auf allen internationalen Betriebsstrecken der Luftfahrtunternehmen erforderlich ist. Gemäß den Bestimmungen des IATA-Beschlusses 762 wird von der IATA ein zweistelliger Code für Luftfahrtunternehmen vergeben. Diese zwei- bzw. dreistelligen Codes werden für Reservierungen, Flugpläne, Zeittafeln, Telekommunikation, Flugscheinausgabe, Frachtdokumentation, Rechtszwecke, Preisverzeichnisse und/oder sonstige gewerbliche/verkehrstechnische Zwecke verwendet. Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Abteilung 51 – Luftfahrt
- NACE Rev. 2: Abteilung 51 – Luftfahrt

F.III-02 FLUGHAFENUNTERNEHMEN

Unternehmen, das einen Verkehrsflughafen betreibt.

Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Klasse 5223 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt
- NACE Rev. 2: Klasse 52.23 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt

F.III-03 FLUGVERKEHRSKONTROLLUNTERNEHMEN

Unternehmen, das Flugverkehrskontrolldienste erbringt.

Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Klasse 5223 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt
- NACE Rev. 2: Klasse 52.23 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt

F.III-04 FLUGHAFEN-SERVICEUNTERNEHMEN (HANDLING-PARTNER)

Unternehmen, das Flughafendienstleistungen wie Bodenabfertigung, Betankung, Wartung und Sicherheit, Fluggastabfertigung, z. B. Einchecken, Gepäckabfertigung, Frachturnschlag und sonstige Dienstleistungen, erbringt.

Folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken sind betroffen:

- ISIC Rev. 4: Klasse 5223 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt
Klasse 5224 – Frachturnschlag
- NACE Rev. 2: Klasse 52.23 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt
Klasse 52.24 – Frachturnschlag

F.III-05 BESCHÄFTIGUNGSARTEN

a) Allgemeine Verwaltung

Dazu zählen die in der Zentrale und in regionalen Niederlassungen tätigen Führungskräfte (z. B. Führungskräfte der Finanz-, Rechts- oder Personalabteilung) und die Vorstände.

Die Führungskräfte der Fachabteilungen (Betrieb und Verkehr, Luftfahrzeuge, Luftverkehrskontrolle, Bau und Instandhaltung von Start- und Landebahnen und Terminals, Rettungsdienste) fallen nicht hierunter, sondern werden in den separaten Statistiken der einzelnen Betriebsbereiche berücksichtigt.

b) Betrieb und Verkehr

Kabinen- und Bodenpersonal (ohne Cockpit-Besetzungen) sowie damit verbundene zentrale und regionale Dienststellen. Hierunter fällt auch die Beschäftigung in den Bereichen Tourismus, Werbung und Terminalbetrieb.

c) Luftfahrzeuge

Cockpit-Besetzungen, Instandhaltungs- und Inspektionspersonal sowie damit verbundene zentrale und regionale Dienste.

d) Flughäfen

Mitarbeiter der Flugverkehrskontrolle, in Terminals, auf Start- und Landebahnen und in anderen Flughafeneinrichtungen, im Baubereich und in der Instandhaltung, Aufsichtspersonal, Bodenabfertigungspersonal, Rettungsdienstpersonal.

e) Sonstige Dienste

Passagier- und Frachtabfertigungsdienste, Frachtversandpersonal, Hotelpersonal usw.

F.III-06 INVESTITIONEN IN DIE FLUGHAFENINFRASTRUKTUR

Investitionsausgaben für die Neuerrichtung (auch von Flughäfen) oder Erweiterung der bestehenden Flughafeninfrastruktur, einschließlich Ausbau, Erneuerung (umfassende Ersetzungsarbeiten an der bestehenden Infrastruktur ohne Veränderung ihrer Gesamtleistung) und Modernisierungen (umfangreiche Änderungsarbeiten, die die ursprüngliche Leistung oder Kapazität der Infrastruktur verbessern).

Zur Infrastruktur zählen Grundstücke, Flughafenanlagen und zugehörige Einrichtungen, Büro- und Lagergebäude, Flugsicherungssysteme sowie damit verbundene ortsfeste Anlagen (Signalanlagen, Telekommunikationseinrichtungen usw.).

F.III-07 INVESTITIONEN IN LUFTFAHRZEUGE

Investitionsausgaben für den Erwerb von Luftfahrzeugen oder für die Modernisierung vorhandener Luftfahrzeuge.

F.III-08 AUSGABEN FÜR DIE INSTANDHALTUNG DER FLUGHAFENINFRASTRUKTUR

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben zur Erhaltung der ursprünglichen Flughafendienste und der Kapazität der bestehenden Flughafeninfrastruktur und zugehöriger Einrichtungen.

F.III-09 AUSGABEN FÜR DIE WARTUNG DER LUFTFAHRZEUGE

Andere Ausgaben als Investitionsausgaben für die Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Luftfahrzeuge ohne Verbesserung ihrer Leistung oder Kapazität.

F.III-10 LUFTHAFENKAPITALSTOCK

Geschätzter Geldwert, der die aktuellen materiellen Vermögenswerte der physischen Flughafeninfrastruktur widerspiegelt.

Für statistische Zwecke wird die Verwendung des Nettokapitalwerts empfohlen, der die Abschreibung berücksichtigt. Es gibt verschiedene Methoden zur Darstellung des Nettovermögenswerts, wie die „Wiederbeschaffungskosten-Methode“ oder die „Perpetual-Inventory-Methode“.

F.IV VERKEHR

F.IV-01 LUFTFAHRZEUGBEWEGUNG

Start oder Landung eines Luftfahrzeugs auf einem Flughafen.

Für die Zwecke des Flughafenverkehrs werden eine Ankunft und ein Abflug als zwei Bewegungen gezählt. Eingeschlossen sind die Luftfahrzeugbewegungen insgesamt im gewerblichen Luftverkehr sowie alle nicht gewerblichen Flüge. Ausgenommen sind staatliche Flüge, Aufsetzen und Durchstarten, Durchstarten und erfolglose Landeanflüge.

F.IV-02 LUFTFAHRZEUGBEWEGUNG IM GEWERBLICHEN LUFTVERKEHR

Luftfahrzeugbewegung, die gegen Entgelt durchgeführt wird.

Hierzu zählen auch gewerbliche Luftverkehrsdienste und generell die gesamte gewerbliche Luftfahrt.

F.IV-03 ABFLUG

Start eines Luftfahrzeugs.

F.IV-04 ANKUNFT

Landung eines Luftfahrzeugs.

F.IV-05 „REVENUE STOP“

Eine Flugunterbrechung zum Ein- oder Ausladen von gewerblicher Ladung.

F.IV-06 „NON-REVENUE STOP“

Eine Flugunterbrechung, die kein „Revenue Stop“ ist.

Zu solchen Flugunterbrechungen zählen Unterbrechungen von Positionierungsflügen, staatlichen Flügen, Ausbildungsflügen und technische Landungen.

F.IV-07 UMLEITUNG

Landung eines Luftfahrzeugs auf einem anderen als im Flugplan des Luftfahrzeugs angegebenen Flughafen, die auf betriebliche oder technische Schwierigkeiten des Luftfahrzeugs oder auf dem Zielflughafen zurückzuführen ist.

Umleitungen können durch ungebührliches Verhalten der Fluggäste, technische Probleme des Luftfahrzeugs, Schlechtwetter, Unfälle oder sonstige Notfälle am ursprünglichen Zielflughafen bedingt sein.

F.IV-08 FLUGHAFENPAAR

Ein Flughafenpaar ist definiert als zwei Flughäfen, zwischen denen ein Fluggast aufgrund eines Flugscheins oder eines Flugscheinabschnitts befördert wird oder zwischen denen Fracht- und/oder Postsendungen aufgrund eines Beförderungsdokuments (Luftfrachtbrief oder Luftpost-Beförderungsdokument) oder eines Abschnitts von diesem befördert werden.

F.IV-09 ENTFERNUNG VON FLUGHAFEN ZU FLUGHAFEN

Für statistische Zwecke bezeichnet die Entfernung von Flughafen zu Flughafen die Großkreisentfernung zwischen zwei Flughäfen in Kilometern.

Die Messung basiert auf Flughafen-Koordinaten und einer Großkreisberechnungsformel.

F.IV-10 STÄDTEPAAR – STRECKENHERKUNFTS- UND STRECKENZIELVERKEHR

Zwei Städte, zwischen denen Fluggäste aufgrund eines Flugscheins oder eines Flugscheinabschnitts (Flugcoupon) oder zwischen denen Fracht- und/oder Postsendungen aufgrund eines Beförderungsdokuments (Luftfrachtbrief oder Luftpost-Beförderungsdokument) oder eines Abschnitts von diesem befördert werden.

Im allgemeinen Gebrauch sind „Städtepaar“ und „Flughafenpaar“ manchmal austauschbar.

F.IV-11 TEILFLUGSTRECKE

Strecke, die ein Luftfahrzeug zwischen Start und nächster Landung zurücklegt.

Nicht eingeschlossen sind technische Landungen.

F.IV-12 INLÄNDISCHE TEILFLUGSTRECKE

Teilflugstrecke zwischen Punkten innerhalb der Grenzen eines Staates.

Teilflugstrecken zwischen dem Gebiet eines Staates und zu diesem Staat gehörenden externen Gebieten sowie Teilflugstrecken zwischen solchen Gebieten sind als inländisch zu klassifizieren.

F.IV-13 INTERNATIONALE TEILFLUGSTRECKE

Teilflugstrecke, bei der der Start in einem Land und die nächste Landung in einem anderen Land erfolgt.

F.IV-14 DIREKTFLUG

Betrieb eines Luftfahrzeugs auf einer oder mehreren Teilflugstrecken unter Verwendung einer einzigen Flugnummer, die von dem Luftfahrtunternehmen zugewiesen wurde.

F.IV-15 NON-STOP-FLUG

Ein einziger Flug von einem Flugfahrzeug zwischen zwei Flughäfen ohne Zwischenlandungen.

F.IV-16 INLANDSFLUG

Flug auf einer durch eine Flugnummer gekennzeichneten Strecke, die ausschließlich inländische Teilflugstrecken umfasst.

F.IV-17 INTERNATIONALER FLUG

Flug, der eine oder mehrere internationale Teilflugstrecken umfasst, die alle durch die gleiche Flugnummer gekennzeichnet sind.

F.IV-18 GEWERBLICHER FLUG

Ein Flug, der zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht und Post gegen Entgelt durchgeführt wird.

F.IV-19 GEWERBLICHER FLUGDIENST

Ein Flug oder eine Reihe von Flügen zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht und Post gegen Entgelt.

Bei dem Luftverkehrsdienst kann es sich entweder um Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr handeln.

F.IV-20 LINIENVERKEHR

Der Linienverkehr richtet sich nach einem veröffentlichten Zeitplan oder erfolgt so regelmäßig und häufig, dass leicht eine erkennbare systematische Folge von Flügen erkennbar ist.

Hierzu zählen auch zusätzliche Flüge, die durch Überlastung von Linienflügen veranlasst werden.

F.IV-21 GELEGENHEITSVERKEHR

Ein gewerblicher Luftverkehrsdienst, bei dem es sich nicht um Linienverkehr handelt.

F.IV-22 FLUGGASTVERKEHR

Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr, der von einem Luftfahrzeug durchgeführt wird, das mindestens einen Zahlgast befördert, sowie alle Flüge, die in veröffentlichten Zeitplänen als für Fluggäste offenstehend aufgeführt sind.

Hierzu zählen auch Flüge, bei denen sowohl Zahlgäste als auch Zahlfracht und -post befördert werden.

F.IV-23 NUR-FRACHT- UND POSTFLÜGE

Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr, der mit Luftfahrzeugen durchgeführt wird, die andere Zahladungen als Zahlgäste, d. h. Fracht und Post, befördern.

Hierzu zählen nicht Flüge, auf denen mindestens ein Zahlgast befördert wird, sowie Flüge, die in Zeitplänen als für Zahlgäste offenstehend aufgeführt sind. Luftfracht in Kombination mit Luftpost wird manchmal ebenfalls als Luftfrachtgut bezeichnet.

F.IV-24 ALLGEMEINE GEWERBLICHE LUFTFAHRT

Hierunter fällt der gesamte gewerbliche Zivilluftverkehr mit Ausnahme des Linien- und Gelegenheitsverkehrs gegen Entgelt. Der allgemeine gewerbliche Luftverkehr umfasst folgende Hauptkategorien:

- a) Taxiflüge
- b) Bildflüge
- c) Rundflüge
- d) Reklameflüge
- e) Landwirtschaftliche Flüge/Schädlingsbekämpfungsflüge
- f) Krankentransportflüge
- g) Sonstige kommerzielle Flüge

F.IV-25 ALLGEMEINE NICHT GEWERBLICHE LUFTFAHRT

Hierunter fällt der gesamte nichtgewerbliche Zivilluftverkehr mit Ausnahme des Linien- und Gelegenheitsverkehrs gegen Entgelt. Der allgemeine nichtgewerbliche Luftverkehr umfasst folgende Hauptkategorien:

- a) Staatliche Flüge

Jeder Flug, der von einem Luftfahrzeug für die Streitkräfte, den Zoll, die Polizei oder andere staatliche Stellen mit hoheitlichen Aufgaben durchgeführt wird. Jeder Flug, der von staatlichen Stellen zu einem „staatlichen Flug“ erklärt wird.

- b) Ausbildungsflüge
- c) Privatflüge
- d) Geschäftsflüge
- e) Fallschirmabsprungflüge und Segelschleppflüge
- f) Technische Landungen

g) Testflüge

Nicht kommerziell genutzter Flug zum Testen eines Luftfahrzeugs, bevor es in Dienst gestellt wird.

h) Positionierungsflüge

Nicht kommerziell genutzter Flug zur Stationierung eines Luftfahrzeugs für einen Linien- oder Gelegenheitsflug.

i) Sonstige nicht gewerbliche Flüge

F.IV-26 FLUGNUMMER (LUFTFAHRZEUG)

Die Flugnummer entspricht der veröffentlichten Hauptflugnummer, die dem Flug von dem Luftverkehrsgesellschaft zugewiesen wurde. Fluggäste auf einem von einem Luftfahrzeug durchgeführten Flug können unter verschiedenen Flugnummern reisen. Hier geht es nur um die für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle verwendete operationelle Flugnummer für ein Luftfahrzeug.

F.IV-27 CODE SHARING

Die Verwendung der Flugnummer einer Luftverkehrsgesellschaft für Dienste/Flüge, die von anderen Unternehmen angeboten werden.

Für statistische Zwecke wird der Verkehr der Luftverkehrsgesellschaft zugerechnet, deren Flugnummer vom Flugverkehrskontrolldienst benutzt wird.

F.IV-28 BLOCKZEIT

Die gesamte Zeitdauer in Stunden und Minuten zwischen der ersten Bewegung des Luftfahrzeugs von seinem Ausgangspunkt und dem endgültigen Halt des Luftfahrzeugs an seinem Zielpunkt.

F.IV-29 FLUGSTUNDEN

Eine Flugstunde entspricht einer Betriebsstunde des Luftfahrzeugs. Luftfahrzeugstunden werden auf der Basis der Blockzeit gemessen.

F.IV-30 DURCHSCHNITTliche TÄGLICHE LUFTFAHRZEUGAUSLASTUNG – ERTRAGSSTUNDEN

Summe der Ertragsstunden (Linien- plus Charterverkehr), die während eines Zeitraums je nach Luftfahrzeugtyp geflogen werden (Blockzeit), dividiert durch die entsprechende Anzahl der verfügbaren Flugzeugtage. „Verfügbare Flugzeugtage“ ist die Summe der Tage, an denen die einzelnen Luftfahrzeuge während des betreffenden Zeitraums zur Verfügung stehen. Die folgenden Tage sind aus den verfügbaren Tagen auszuschließen:

- Tage zwischen dem Kaufdatum und dem Datum der tatsächlichen Inbetriebnahme;
- Tage nach dem letzten ertragbringenden Flug vor der Entsorgung;
- Tage, an denen ein Luftfahrzeug wegen größerer Unfälle oder wegen Umbau außer Betrieb ist;
- Tage, an denen sich ein Luftfahrzeug im Besitz anderer befindet oder wegen behördlicher Maßnahmen, wie z. B. Startverbot durch staatliche Regulierungsbehörden, nicht verfügbar ist.

Alle sonstigen Tage müssen als „verfügbare Tage“ betrachtet werden. Dies gilt auch für Tage, die für Wartung oder Überholung erforderlich sind.

F.IV-31 GELEISTETE LUFTFAHRZEUGKILOMETER

Die Luftfahrzeugkilometer erhält man, indem man die Zahl der auf einer Teilflugstrecke unternommenen Flüge mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert und anschließend die Teilflugstreckendaten addiert.

F.IV-32 VERFÜGBARER FLUGGAST-SITZPLATZ

Maßeinheit für die Gesamtzahl der jeweils zwischen den zwei Flughäfen einer Teilflugstrecke angebotenen Sitzplätze für Fluggäste.

Hierin eingeschlossen sind Sitzplätze, die bereits für eine Teilflugstrecke verkauft worden sind, d. h. solche, die von Fluggästen im ungebrochenen Durchgangsverkehr belegt sind.

Ausgenommen sind Sitzplätze, die aufgrund der Höchstlastbegrenzungen nicht für die Beförderung von Fluggästen zur Verfügung stehen.

F.IV-33 VERFÜGBARER SITZPLATZKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung eines verfügbaren Sitzplatzes in einem Passagierflugzeug

bei der Erbringung von Dienstleistungen, für die es hauptsächlich bestimmt ist, über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich in der Luft zurückgelegte Entfernung.

Bewegungen am Boden sind ausgenommen.

F.IV-34 VERFÜGBARER TONNENKILOMETER

Maßeinheit für die Bewegung einer Tonne Nutzlast in einem Luftfahrzeug bei der Erbringung von Dienstleistungen, für die es hauptsächlich bestimmt ist, über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

F.V VERKEHRSLAISTUNG

F.V-01 LUFTVERKEHR

Bewegung von Fracht und/oder Passagieren bei der Bewegung eines Luftfahrzeugs.

F.V-02 GEWERBLICHER LUFTVERKEHR

Bewegung von Fracht und/oder Passagieren bei der Bewegung eines gewerblichen Luftfahrzeugs.

F.V-03 INNERSTAATLICHER LUFTVERKEHR

Luftverkehr auf einem Inlandsflug.

F.V-04 INTERNATIONALER LUFTVERKEHR

Luftverkehr auf einem internationalen Flug.

F.V-05 STRECKENHERKUNFTS- UND STRECKENZIELVERKEHR

Beförderungsleistung eines gewerblichen Luftverkehrsdienstes, gekennzeichnet durch eine gleichbleibende Flugnummer und anhand des Abflug- und des Ankunftsorts nach Flughafenpaaren aufgeschlüsselt.

Ist für Fluggäste, Fracht oder Post der Abflughafen nicht bekannt, sollte als Abflugort die Streckenherkunft des Luftfahrzeugs angegeben werden; dementsprechend ist für den Fall, dass der Ankunftsflughafen des Luftfahrzeugs nicht bekannt ist, das Streckenziel des Luftfahrzeugs als Ankunftsort anzugeben.

F.V-06 FLUGGAST

Jede Person, die eine Flugreise unternimmt mit Ausnahme der Besatzungsmitglieder des Luftfahrzeugs.

Dazu zählen auch Säuglinge und Kleinkinder.

F.V-07 ZAHLGAST

Gewerblicher Fluggast, für dessen Beförderung eine Luftverkehrsgesellschaft ein Entgelt erhält.

Unter diese Definition fallen z. B. auch (i) Fluggäste, die im Rahmen von verkaufsfördernden Aktionen (z. B. „two-for-one“) oder Treueprogrammen (Einlösung von Vielfliegerpunkten) reisen; (ii) Fluggäste, deren Reise im Rahmen einer Entschädigung bei Nichtbeförderung erfolgt; (iii) Fluggäste, die im Rahmen von Billigtarifprogrammen für Unternehmen reisen; (iv) Fluggäste, die zu ermäßigten Tarifen reisen (Bedienstete staatlicher Behörden, Seeleute, Angehörige der Streitkräfte, Jugendliche, Studenten usw.).

Nicht unter diese Definition fallen z. B. (i) nicht zahlende Fluggäste; (ii) Personen, die zu einem Flugtarif oder ermäßigten Tarif reisen, der nur für die Angestellten von Luftverkehrsgesellschaften oder ihre Agenten gültig ist, oder Personen, die ausschließlich im Auftrag von Luftverkehrsgesellschaften reisen; (iii) Säuglinge und Kleinkinder, die keinen Sitzplatz beanspruchen.

F.V-08 FREIGAST

Fluggast, der kein Zahlgast ist.

F.V-09 BEFÖRDERTE FLUGGÄSTE

Alle Fluggäste auf einem bestimmten Flug (mit derselben Flugnummer), die nur einmal gezählt werden und nicht noch einmal für jede Teilstrecke des Fluges.

Alle Zahlgäste und nicht zahlenden Fluggäste (Freigäste), deren Reise am Meldeflughafen beginnt oder endet, sowie umsteigende Fluggäste, die am Meldeflughafen zusteigen oder aussteigen. Ausgenommen sind Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-10 FLUGGÄSTE AN BORD

Alle Fluggäste, deren Reise am Meldeflughafen beginnt oder endet, sowie umsteigende Fluggäste und Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-11 BEFÖRDERTE FLUGGÄSTE

Umfasst alle Fluggäste, deren Reise am Meldeflughafen beginnt oder endet.

Ausgenommen sind Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-12 ORIGINÄREINSTEIGER UND ENDZIELPASSAGIERE

Fluggäste, deren Reise am Berichtsflughafen beginnt oder endet.

F.V-13 FLUGGÄSTE IM UNGEBROCHENEN DURCHGANGSVERKEHR

Fluggäste, die nach einer kurzen Zwischenlandung ihre Reise mit demselben Flugzeug und einem Flug mit derselben Flugnummer wie der des Flugs, mit dem sie angekommen sind, fortsetzen. Fluggäste, die wegen technischer Probleme das Flugzeug wechseln, aber mit einem Flug mit derselben Flugnummer weiterreisen, werden auch als Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr gezählt.

Auf einigen Flügen mit Zwischenlandungen ändert sich die Flugnummer an einem bestimmten Flughafen, um anzuzeigen, dass der Übergang vom Hinflug zum Rückflug stattgefunden hat. Wenn in einem solchen Fall die Fluggäste ihre Reise an einen Zwischenlandeort mit demselben Luftfahrzeug fortsetzen, sind sie als Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr zu zählen.

F.V-14 UMSTEIGER

Ankommende Fluggäste, die innerhalb von 24 Stunden mit einem anderen Luftfahrzeug oder mit demselben Luftfahrzeug und einer anderen Flugnummer weiterfliegen. Umsteiger werden doppelt gezählt, und zwar einmal bei ihrer Ankunft und ein zweites Mal bei ihrem Abflug.

Auf einigen Flügen mit Zwischenlandungen ändert sich die Flugnummer an einem bestimmten Flughafen, um anzuzeigen, dass der Übergang vom Hinflug zum Rückflug stattgefunden hat. Wenn die Fluggäste ihre Reise an einen Zwischenlandeort mit demselben Luftfahrzeug fortsetzen, sind sie nicht als Umsteiger an dem Flughafen zu zählen, an dem die Flugnummer geändert wird.

F.V-15 AUSSTEIGER

Gesamtzahl der Fluggäste, die aus- oder umsteigen.

F.V-16 FLUGGÄSTE AN BORD

Alle Fluggäste, die sich bei der Landung auf oder dem Start vom Meldeflughafen an Bord des Luftfahrzeugs befinden.

Alle Zahlgäste und nicht zahlenden Fluggäste (Freigäste), die sich während einer Teillflugstrecke an Bord eines Luftfahrzeugs befinden. Hierzu zählen auch Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-17 PASSAGIERKILOMETER AUF DEM LUFTWEG

Ein Passagierkilometer wird geleistet, wenn ein Fluggast über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird.

F.V-18 SITZLADEFAKTOR

Passagierkilometer in Prozent der verfügbaren Sitzplatzkilometer.

F.V-19 GELEISTETE PASSAGIERKILOMETER NACH TEILFLUGSTRECKEN

Die geleisteten Passagierkilometer nach Teilflugstrecken erhält man, indem man die Zahl der auf einer Teilflugstrecke beförderten Fluggäste mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert und anschließend die Teilflugstreckendaten addiert.

F.V-20 GELEISTETE PASSAGIERKILOMETER JE „ON-FLIGHT“-STRECKENHERKUNFT-/STRECKENZIELFLUGHAFEN

Die geleisteten Passagierkilometer je „On-flight“-Streckenherkunft-/Streckenziel Flughafen erhält man, indem man die Zahl der zwischen zwei Flughäfen, dem Ausgangs- und dem Zielflughafen, beförderten Fluggäste mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.

F.V-21 GEPÄCK

Persönliche Gegenstände von Fluggästen und Besatzungsmitgliedern, die laut Vereinbarung mit der Luftverkehrsgesellschaft an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden oder von dieser befördert werden.

F.V-22 FRACHT

Alle Gegenstände außer Post, Bordverpflegung und Gepäck, die mit einem Luftfahrzeug befördert werden.

Für statistische Zwecke umfasst die Fracht auch Expressgut und Expresspakete sowie Diplomatenpost, jedoch nicht das Gepäck von Fluggästen. Nicht zu erfassen sind die Zubringerdienste per LKW aufgrund eines Luftfrachtbriefes.

F.V-23 BRUTTO-BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Umfasst das Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien sowie die Tara der Transporteinheit (z. B. Luftfrachtcontainer).

F.V-24 BRUTTO-GÜTERGEWICHT

Umfasst das Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien, jedoch ohne die Tara der Transporteinheit (z. B. Luftfrachtcontainer).

F.V-25 TARAGEWICHT

Gewicht (Masse) der Transporteinheit (z. B. Luftfrachtcontainer) ohne Ladung.

F.V-26 FRACHT EIN- UND -AUSLADUNG

Sämtliche Fracht, die in ein Luftfahrzeug ein- oder aus diesem ausgeladen wird.

Ausgenommen ist Fracht im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-27 FRACHT AN BORD

Gesamte Fracht, die sich bei der Landung auf oder dem Start vom Flughafen an Bord des Luftfahrzeugs befindet.

Fracht im ungebrochenen Durchgangsverkehr ist eingeschlossen und wird sowohl beim Landen als auch beim Starten gezählt.

F.V-28 GELEISTETE FRACHTTONNENKILOMETER NACH TEILFLUGSTRECKEN

Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne Zahlfracht, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die geleisteten Frachttonnenkilometer erhält man, indem man die insgesamt auf der Teilflugstrecke beförderte Zahlfracht in Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.

F.V-29 GELEISTETE FRACHTTONNENKILOMETER JE „ON-FLIGHT“-STRECKENHERKUNFT- UND STRECKENZIELFLUGHAFEN

Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne Zahlfracht, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die geleisteten Frachttonnenkilometer erhält man, indem man die zwischen dem Ausgangs- und einem Zielflughafen insgesamt beförderte Zahlfracht in Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.

F.V-30 POST

Beförderung von Briefen und anderen Gegenständen, die von den Postverwaltungen aufgegeben wurden und zur Auslieferung an diese bestimmt sind, in einem Luftfahrzeug.

Ausgeschlossen sind Expressgut und Expresspakete.

F.V-31 POSTEIN- UND -AUSLADUNG

Sämtliche Post, die in ein Luftfahrzeug ein- oder aus diesem ausgeladen wird.

Ausgenommen ist Post im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-32 POST AN BORD

Sämtliche Post an Bord während der einzelnen Teilflugstrecken, einschließlich Posteinladung und Post im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-33 DIPLOMATENPOST

Postsack, der von Regierungen verwendet wird, um amtliche Schreiben und Sendungen zu befördern.

F.V-34 GELEISTETE POSTTONNENKILOMETER NACH TEILFLUGSTRECKEN

Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne Zahlfracht, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die geleisteten Posttonnenkilometer erhält man, indem man die insgesamt auf den einzelnen Teilstrecken eines Fluges beförderte gewerbliche Post in Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.

F.V-35 GELEISTETE POSTTONNENKILOMETER JE „ON-FLIGHT“-STRECKENHERKUNFT-/STRECKENZIELFLUGHAFEN

Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne Zahlfracht, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die geleisteten Posttonnenkilometer erhält man, indem man die insgesamt zwischen dem Ausgangs- und einem Zielflughafen beförderte gewerbliche Post in Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.

F.V-36 FRACHT/POST INSGESAMT

Die Summe der gesamten Fracht- und Postmengen, die am Berichtsflughafen ein- oder ausgeladen werden. Nicht zu erfassen sind die Zubringerdienste per LKW aufgrund eines Luftfrachtbriefes.

Fracht in Kombination mit Post wird manchmal zusammenfassend ebenfalls als Frachtgut bezeichnet.

F.V-37 GÜTERGRUPPEN IM LUFTVERKEHR

Die beförderten Güter lassen sich nach der Art der Güter klassifizieren.

Mögliche Klassifikationen sind die NST 2007 (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik), die an die Stelle der CSTE-Systematik (Internationales Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – UNECE) tritt, sowie die NST/R (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/revISED – Eurostat).

F.V-38 GEFÄHRLICHE GÜTER

Die auf dem Luftweg beförderten gefährlichen Güter werden nach den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter klassifiziert.

- Klasse 1: Explosive Stoffe
- Klasse 2: Gase
- Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe
- Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die mit Wasser entzündliche Gase bilden
- Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische Peroxide
- Klasse 6: Giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe
- Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- Klasse 8: Ätzende Stoffe
- Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände, einschließlich umweltgefährdender Stoffe

F.V-39 BEFÖRDERTE LADUNG

Die von einem Luftfahrzeug gegen Entgelt beförderte Ladung (Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post) in metrischen Tonnen.

F.V-40 GELEISTETE TARIFTONNENKILOMETER

Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne gewerblicher Ladung, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die geleisteten Tonnenkilometer erhält man, indem man die in den einzelnen Ladungskategorien insgesamt auf den einzelnen Teilstrecken eines Fluges beförderten Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert und anschließend die Teilstreckendaten addiert.

F.V-41 NUTZLADEFAKTOR

Geleistete Tariftonnenkilometer insgesamt, ausgedrückt in Prozent der angebotenen Tonnenkilometer.

F.VI UNFÄLLE

F.VI-01 UNFALL

Ein Ereignis in Verbindung mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei:

- a) eine Person tödlich oder schwer verletzt wird.

Sofern dies das Ergebnis des Aufenthalts an Bord eines Luftfahrzeugs ist, durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch solcher, die sich von dem Luftfahrzeug gelöst haben, oder durch unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls eines Luftfahrzeugs verursacht wurde, es sei denn, dass diese Verletzungen eine andere natürliche Ursache haben, dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt wurden oder dass es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räumen verborgen hatten.

- b) das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erleidet.

Sofern dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistung oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt werden und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine größere Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugteils, ausgenommen bei einem Triebwerkausfall oder -schaden, erfordern würde. Sofern der Schaden auf das Triebwerk, dessen Verkleidung oder Zubehör oder auf Propeller, Tragflächenspitzen, Antennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut des Luftfahrzeugs begrenzt ist.

- c) Das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist.

Ein Luftfahrzeug gilt als vermisst, wenn die offizielle Suche beendet und das Wrack nicht gefunden wurde.

F.VI-02 VORFALL

Ein Ereignis, ausgenommen ein Unfall, in Verbindung mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs, das sich auf die Betriebssicherheit auswirkt oder auswirken könnte.

F.VI-03 SCHWERER VORFALL

Vorfall, dessen Umstände darauf hindeuten, dass sich fast ein Unfall ereignet hätte.

Der Unterschied zwischen einem Unfall und einem schweren Vorfall liegt lediglich im Ergebnis. Beispiele für schwere Vorfälle sind dem ICAO Accident/Incident Reporting Manual (ICAO-Handbuch für die Meldung von Unfällen bzw. Vorfällen) zu entnehmen.

F.VI-04 TÖDLICHE VERLETZUNG

Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat.

F.VI-05 NICHT TÖDLICHE VERLETZUNG

Verletzung, ausgenommen einer tödlichen Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat.

F.VI-06 SCHWERE VERLETZUNG

Nicht tödliche Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und:

- a) die stationäre Behandlung in einem Krankenhaus über einen Zeitraum von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung erfordert oder
- b) zu einem Knochenbruch (ausgenommen einfache Finger-, Zehen- oder Nasenbrüche) führt oder
- c) Fleischwunden, die eine schwere Blutung oder Nerven-, Muskel- oder Sehnenschäden zur Folge haben, einschließt oder
- d) eine Verletzung innerer Organe einschließt oder
- e) Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder Verbrennungen, die mehr als fünf Prozent der Körperoberfläche betreffen, einschließt oder oder
- f) die nachgewiesene Einwirkung infektiöser Stoffe oder schädlicher Strahlung einschließt.

F.VI-07 LEICHTE VERLETZUNG

Nicht tödliche Verletzung, ausgenommen einer schweren Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat.

F.VI-08 STAAT DES VORFALLS

Land, in dessen Hoheitsgebiet sich ein Unfall oder Vorfall ereignet.

F.VI-09 STAAT DES BETREIBERS

Land, in dem sich der Hauptunternehmenssitz des Betreibers oder, falls kein solcher Unternehmenssitz existiert, der ständige Wohnsitz des Betreibers befindet.

F.VI-10 EINTRAGUNGSSTAAT

Land, in dessen Luftfahrzeugrolle das Luftfahrzeug eingetragen ist.

F.VI-11 UNFALL IM NATIONALEM HOHEITSGEBIET

Unfall im nationalen Hoheitsgebiet eines Landes.

F.VI-12 UNFALL EINES IN DIE NATIONALE LUFTFAHRZEUGROLLE EINGETRAGENEN LUFTFAHRZEUGS

Unfall, an dem ein in die nationale Luftfahrzeugrolle eines Landes eingetragenes Luftfahrzeug beteiligt ist.

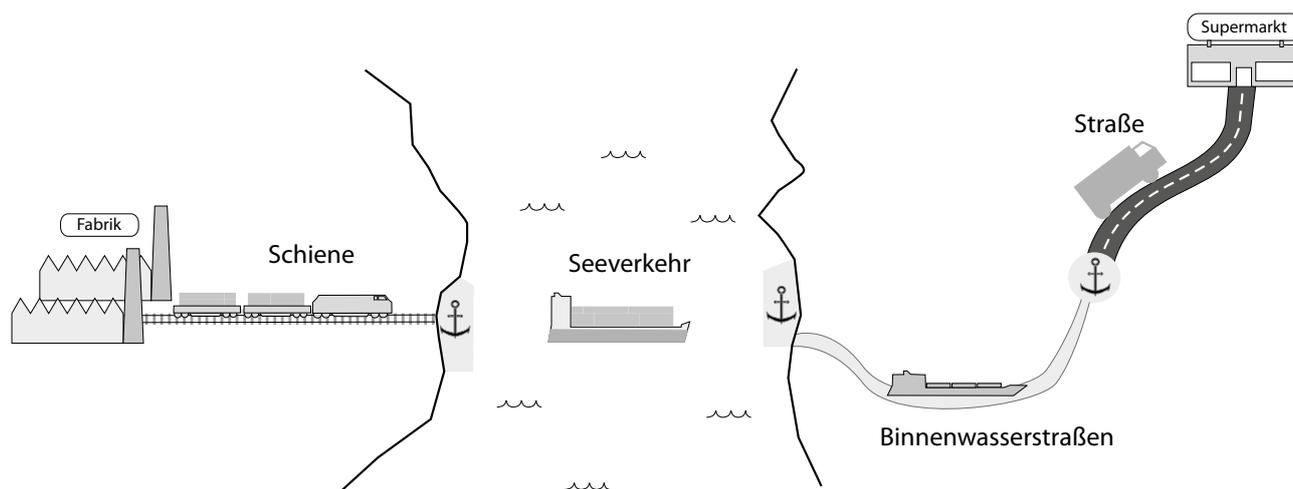
G

Intermodaler Verkehr



G. Intermodaler Verkehr

G.I EINLEITUNG



G.I-01 INTERMODALER VERKEHR

Transport von Gütern in ein- und derselben intermodalen Transporteinheit mit mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel des Verkehrsträgers, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt.

Eine intermodale Transporteinheit kann ein Container, ein Wechselbehälter oder ein Fahrzeug sein, das auf einem anderen Fahrzeug befördert wird.

Der Rücklauf leerer Container/Wechselbehälter und leerer Straßengüterfahrzeuge/Anhänger gehört als solcher nicht zum intermodalen Verkehr, da hierbei keine Güter befördert werden. Diese Bewegungen sind dennoch mit dem intermodalen Verkehr verbunden.

G.I-02 MULTIMODALER VERKEHR

Beförderung von Gütern mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern.

Der intermodale Verkehr ist demnach eine Sonderform des multimodalen Verkehrs.

Im internationalen multimodalen Verkehr wird häufig ein Frachtvertrag über den gesamten multimodalen Transport geschlossen.

G.I-03 GLEICHZEITIGE BEFÖRDERUNG MIT ZWEI VERKEHRSTRÄGERN (AKTIVER VERKEHRSTRÄGER/PASSIVER VERKEHRSTRÄGER)

Intermodaler Transport von Gütern mit zwei Verkehrsträgern gleichzeitig, wobei ein (passives) Verkehrsmittel mit einem anderen (aktiven) Verkehrsmittel befördert wird, welches den Antrieb bereitstellt und Energie verbraucht (z. B. kombinierter Verkehr Schiene/Straße, Wasser/Straße und Wasser/Schiene).

Huckepackverkehr ist eine andere Bezeichnung für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße.

G.I-04 HUCKEPACKVERKEHR

Beförderung von Straßenfahrzeugen auf der Schiene.

Ursprüngliche Bezeichnung für die Beförderung von Sattelanhängern auf der Schiene, die heute für alle Arten von Straßenfahrzeugen verwendet wird.

**G.I-05 ROLLENDE LANDSTRASSE**

Beförderung von Straßengüterkraftfahrzeugen auf der Schiene in der Regel unter Verwendung von Niederflurwagen mit durchgehender Ladefläche, wobei die Roll-on/Roll-off-Technik genutzt wird.

Die rollende Landstraße ist eine besondere Form des Huckepackverkehrs.

Die Beförderung von LKW durch den Eurotunnel ist ein Beispiel für eine rollende Landstraße.

G.I-06 BEFÖRDERUNG EINES BEGLEITETEN STRASSENGÜTERKRAFTFAHRZEUGS

Beförderung eines vom Fahrer begleiteten Straßengüterkraftfahrzeugs mit einem anderen Verkehrsträger (z. B. Seeverkehr oder Schiene).

G.I-07 BEFÖRDERUNG EINES UNBEGLEITETEN STRASSENGÜTERKRAFTFAHRZEUGS

Beförderung eines nicht von seinem Fahrer begleiteten Straßengüterkraftfahrzeugs oder Anhängers mit einem anderen Verkehrsträger (z. B. Seeverkehr oder Schiene).

G.I-08 VERKEHRSTRÄGER

Zur Beförderung von Gütern und Passagieren verwendetes Verkehrsmittel.

Für die statistischen Meldungen sollte die folgende Klassifikation der Transportmethoden verwendet werden:

- a) Schiene
- b) Straße
- c) Binnenwasserstraßen
- d) Seeverkehr
- e) Rohrfernleitung
- f) Luftverkehr
- g) Unbekannter Verkehrsträger

Die Klassifikation kann entweder nur auf den aktiven Verkehrsträger oder auf den aktiven und den passiven Verkehrsträger angewandt werden. In letzterem Fall kann ein zweistelliger Code benutzt werden, wobei die erste Stelle den aktiven Verkehrsträger und die zweite Stelle den passiven Verkehrsträger angibt.

G.I-09 TRANSPORTKETTE

Abfolge von Verkehrsträgern zur Beförderung von Gütern von ihrem Ausgangsort an ihren Zielort. Entlang der Kette finden ein oder mehrere Umladungen statt.

Die Güter verbleiben nicht zwangsläufig durch die gesamte Transportkette hindurch in derselben Ladeinheit. Auf dem Transportweg können die Güter einer intermodalen Transporteinheit entladen und erneut geladen werden.

G.I-10 TERMINAL FÜR DEN INTERMODALEN VERKEHR

Ein Gebäude, das für das Umladen und Einlagern von intermodalen Transporteinheiten (ITE) zwischen mindestens zwei verschiedenen Beförderungsarten oder zwischen zwei verschiedenen Eisenbahnsystemen und für die vorübergehende Lagerung von Fracht ausgestattet ist, wie Häfen, Binnenhäfen, Flughäfen und Schiene-/Straße-Terminals.

Intermodale Umschlagterminals fungieren häufig als Drehscheibe in einem „Nabe-Speiche“-Vertriebskonzept, das sich auf das Sammeln an einem zentralen Punkt (Nabe) und die von dort aus erfolgende Verteilung in verschiedene Richtungen (Speichen) bezieht. Nabe bezeichnet dabei das Verteilzentrum, in dem die Güter für ein bestimmtes Gebiet zusammengeführt, sortiert, umgeschlagen und verteilt werden.



G.II TRANSPORTMITTEL

G.II-01 LADEEINHEIT

Container, Wechselbehälter

Großpaletten (Flats) wie sie im Seegüterverkehr verwendet werden, sind als besondere Art von Container anzusehen und deshalb hier eingeschlossen (siehe G.II-09).

G.II-02 INTERMODALE TRANSPORTEINHEIT (ITE)

Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterkraftfahrzeuge, die für den intermodalen Verkehr geeignet sind.

G.II-03 CONTAINER

Kastenförmiger Spezialbehälter für die Frachtbeförderung. Er ist verstärkt und stapelbar und ermöglicht den vertikalen oder horizontalen Umschlag. Nach der formalen technischen Definition ist ein Container ein Transportbehälter, der

- von dauerhafter Beschaffenheit und daher stabil genug ist, um mehrfach verwendet werden zu können;
- so konstruiert ist, dass der Gütertransport mit einem oder mehreren Verkehrsträgern ohne Umladen der Güter möglich ist;
- mit Einrichtungen versehen ist, die eine leichtere Handhabung, insbesondere beim Umschlag von einem Verkehrsträger auf einen anderen, ermöglichen;
- so konstruiert ist, dass das Be- und Entladen einfach vonstattengeht;
- stapelbar ist und
- einen Rauminhalt von mindestens einem Kubikmeter hat.

Wechselbehälter sind ausgenommen.

Die im Seeverkehr verwendeten Großpaletten (Flats – siehe G.II-09) gelten als Sondertypus eines Containers und sind in diese Kategorie mit einzubeziehen, obwohl sie keinen Hohlraum und daher auch kein Innenraummaß haben und somit die Bedingung f nicht erfüllen.

G.II-04 CONTAINERGRÖSSEN

Die gängigsten Containergrößen sind:

- 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß);
- 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß);
- ISO-Container, Länge über 20 und unter 40 Fuß;
- ISO-Container, Länge über 40 Fuß;
- Supergroßvolumen-Container;
- Luftfrachtcontainer (Container, der den Luftfrachtnormen entspricht).

Container haben normalerweise eine Höhe von 8 Fuß, es gibt aber auch höhere Ausführungen. Großvolumencontainer haben eine Außenhöhe von 9½ Fuß. Supergroßvolumencontainer sind Container, deren Abmessungen die ISO-Normen übersteigen. Sie können Außenlängen von 45 Fuß, 48 Fuß und 53 Fuß erreichen.

Die unter a bis e aufgeführten Containergrößen werden als Großvolumencontainer bezeichnet.

G.II-05 TARAGEWICHT DES CONTAINERS

Das Taragewicht des Containers ist im Gesamtgewicht der Containerladung, auch Brutto-Brutto-Gütergewicht genannt, enthalten. Das Brutto-Gütergewicht der Containerladung kann durch Abzug des Taragewichts des Containers vom Brutto-Brutto-Gütergewicht errechnet werden, das Taragewicht des Containers umgekehrt durch Abzug des Brutto-Gütergewichts vom Brutto-Brutto-Gütergewicht. Fehlt die Angabe des Taragewichts, kann das Taragewicht anhand der im Folgenden aufgeführten Durchschnittswerte geschätzt werden.

Das Taragewicht eines Containers kann wie folgt geschätzt werden:

- a) 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß) – 2,3 Tonnen
- b) 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß) – 3,7 Tonnen
- c) ISO-Container (Länge über 20 und unter 40 Fuß) – 3,0 Tonnen
- d) ISO-Container (Länge über 40 Fuß) – 4,7 Tonnen

G.II-06 CONTAINERTYPEN

Die wichtigsten Containertypen nach dem „ISO Standards Handbook - Freight Containers“ (Normenhandbuch für Frachtcontainer) sind:

- a) Gewöhnlicher Stückgutcontainer
- b) Spezieller Stückgutcontainer:
 - geschlossener, belüfteter Container;
 - Container, oben offen;
 - Plattform mit offenen Seiten;
 - Plattform mit vollständigem Rahmenaufbau und offenen Seiten;
 - Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und festen Stirnwänden;
 - Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und klappbaren Stirnwänden;
 - Plattform (Plattformcontainer)
- c) Spezialgutcontainer:
 - temperierte Container;
 - Isoliercontainer;
 - Kühlcontainer (mit verbrauchbarem Kühlmittel);
 - maschinell gekühlter Container;
 - Heizcontainer;
 - Container, aufheizbar und kühlbar;
 - Tankcontainer;
 - Schüttgutcontainer;
 - Containerbauarten für namentlich bezeichnete Güter (z. B. Kraftfahrzeuge, Vieh) und
 - Luftfrachtcontainer



G.II-07 20-FUSS-EINHEIT (TEU – TWENTY-FOOT EQUIVALENT UNIT)

Eine statistische Hilfsgröße auf der Basis eines 20-Fuß-ISO-Containers (Länge 6,10 m), die als Standardmaß zur Beschreibung des Containerumschlags und der Kapazität von Containerschiffen oder Terminals verwendet wird.

- Ein 20-Fuß-ISO-Container entspricht 1 TEU.
- Ein 40-Fuß-ISO-Container entspricht 2 TEU.
- Ein Container mit einer Länge zwischen 20 und 40 Fuß entspricht 1,50 TEU.
- Ein Container mit einer Länge von über 40 Fuß entspricht 2,25 TEU.

G.II-08 WECHSELBEHÄLTER

Ein für den Gütertransport bestimmter Behälter, der im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurde und mit Greifkanten für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern, in der Regel Straße-Schiene, ausgestattet ist.

Ursprünglich waren solche Behälter in beladenem Zustand nicht stapelbar oder an den Eckbeschlägen kranbar. Mittlerweile können jedoch viele Wechselbehälter gestapelt und an den Eckbeschlägen gekrant werden, wenn auch nicht im selben Umfang wie Container. Von Containern unterscheiden sie sich hauptsächlich dadurch, dass sie im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurden. Für den Bahntransport benötigen Wechselbehälter eine UIC-Zulassung. Einige dieser Behälter sind auch mit klappbaren Stützfüßen ausgestattet, die verwendet werden, wenn der Behälter nicht auf dem Fahrzeug steht.



G.II-09 GROSSPALETTE (FLAT)

Eine beladbare Plattform ohne jeglichen Aufbau, deren Grundfläche aber in Länge und Breite dieselbe ist wie die eines Containers und die oben und unten mit Eckbeschlägen ausgestattet ist.

Es handelt sich um eine alternative Bezeichnung für bestimmte Arten von speziellen Stückgutcontainern, nämlich Plattformcontainern und Plattformen mit unvollständigem Rahmenaufbau.

G.II-10 PALETTE

Erhöhte Plattform, die das Heben und Stapeln von Gütern erleichtert.

Paletten bestehen zwar meist aus Holz, können jedoch auch aus anderen Materialien bestehen. Sie haben regional unterschiedliche genormte Abmessungen. Eine in Europa und Asien übliche Abmessung ist 1000 mm x 1200 mm (ISO) und 800 mm x 1200 mm (CEN).

G.II-11 ROLLKÄFIG, ROLLCONTAINER, ROLLPALETTE

Kleine, nicht stapelbare, in der Regel kastenförmige Einheit auf Rädern, die zur Unterstützung beim Be- und Entladen von Waren vorgesehen ist.

G.II-12 GÜTERWAGEN FÜR DEN INTERMODALEN VERKEHR

Güterwagen, der für die Beförderung von intermodalen Transporteinheiten (ITE) oder anderen Straßengüterfahrzeugen eigens ausgelegt oder ausgerüstet ist.

Waggontypen:

- Taschenwagen: Eisenbahnwaggon mit tief liegender Tasche zur Aufnahme der Achsaggregate eines Sattelanhängers
- Korbwagen: Eisenbahnwaggon mit einer abnehmbaren Tragekonstruktion, die mit Vorrichtungen für den Vertikalumschlag ausgerüstet ist, um die Be- oder Entladung von Sattelanhängern oder Kraftfahrzeugen zu ermöglichen.
- Sattelanhänger-Tragwagen: Eisenbahnwaggon mit mittigem Hauptlängsträger zur Beförderung eines Sattelanhängers.
- Tiefladewagen: Eisenbahnwaggon mit tiefliegender Ladefläche unter anderem für die Beförderung von ITE.
- Niederflurwagen: Eisenbahnwaggon mit durchgehend tiefliegender Ladefläche, die eine Rollende Landstraße bilden, wenn sie aneinander gekuppelt sind.
- Containertragwagen für Doppelstockbeladung: Eisenbahnwaggon für den Transport von Containern, die in zwei Lagen übereinander gestapelt werden können.
- Bimodaler Sattelanhänger: Sattelanhänger, der durch das Hinzufügen von Eisenbahndrehgestellen in einen Eisenbahnwaggon umgewandelt werden kann.



G.II-13 RO-RO-EINHEIT

Räderfahrzeuge zur Güterbeförderung, wie z. B. Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger, die auf ein Schiff oder einen Zug gefahren oder gezogen werden können.

Eingeschlossen sind auch Anhänger, die zum Schiff oder zum Hafen gehören.

G.II-14 PORTALKRAN

Hebegerät, für den Vertikalumschlag, das die Ladespuren durch ein auf seitlichen Stützen montiertes Portal überbrückt. Diese Stützfüße können auf Schienen oder mittels Reifen bewegt werden und weisen eine relativ begrenzte Manövrierbarkeit auf. Die Ladung kann in den drei Dimensionen der Höhe, Breite und Länge nach bewegt werden.

Solche Kräne werden normalerweise für den Umschlag Straße-Schiene und/oder Schiff-Hafen verwendet.



G.II-15 PORTALSTAPLER

Hebegerät auf Gummireifen für den Vertikalumschlag, das Bewegen oder Stapeln von Containern auf einer ebenen und befestigten Fläche.



G.II-16 GREIFSTAPLER (REACH STACKER)

Fahrzeug mit mobilem Fronthebegerät für das Bewegen, Heben oder Stapeln von ITE.



G.II-17 GABELSTAPLER

Fahrzeug mit mobiler Frontgabel zum Aufheben, Bewegen oder Stapeln von Paletten, Containern oder Wechselbehältern, wobei die beiden letzteren normalerweise leer sind.



G.II-18 SPREADER

Ausziehbarer Tragrahmen an Umschlaggeräten, der es ermöglicht, eine ITE durch Verriegelung an den oberen Eckbeschlägen hochzuheben.

Viele Spreader haben zusätzlich Greifarme, die die ITE an der Unterseite aufheben, indem sie die unteren seitlichen Schienen einer ITE greifen.

H

Energieverbrauch



H. Energieverbrauch

Die folgenden Definitionen beziehen sich auf Energieprodukte, die nach der Definition in der Energiestatistik normalerweise für Verkehrszwecke verbrannt werden. Es gibt große Unterschiede zwischen der Erstellung von Verkehrs- und Energiestatistiken, und deshalb sollte beim Kombinieren oder Vergleichen von Daten aus den beiden Bereichen sorgfältig vorgegangen werden. Es gibt insbesondere in Bezug auf die Beförderung auf dem Wasser grundlegende Unterschiede. In Verkehrsstatistiken bezieht sich die Beförderung in der Binnenschifffahrt auf nationale oder internationale Fahrten auf schiffbaren Binnenwasserstraßen, die nicht Teil der See sind, während der Binnenverkehr in Energiestatistiken die Beförderung auf dem Wasser ist, bei der Ausgangs- und Zielpunkt im selben Land liegen. Bei der Erstellung von Verkehrsstatistiken werden die Daten für Transportmittel und Verkehr häufig nach der Antriebsenergie des Motors untergliedert. Siehe B.II-42.

H.I ENERGIEEINHEITEN

H.I-01 TONNE ROHÖLEINHEIT (T RÖE)

Eine Tonne Rohöleinheit (t RÖE) ist eine normierte Maßeinheit der Energie. Sie entspricht vereinbarungsgemäß etwa der Energiemenge, die aus einer Tonne Rohöl gewonnen werden kann. t RÖE ist eine standardisierte Maßeinheit, der ein Wert von 41,868 Gigajoule zugeordnet wurde und die zum Vergleich des Energiegehalts unterschiedlicher Energieträger verwendet werden kann.

Weitere wichtige Umrechnungsfaktoren:

$1 \text{ Mt RÖE} = 41\,868 \text{ TJ}$

$1 \text{ TWh} = 85,98 \text{ kt RÖE}$

$1 \text{ t RÖE} = 11,63 \text{ MWh}$

H.I-02 KILOWATTSTUNDE (KWH)

Die Kilowattstunde ist eine zusammengesetzte Energieeinheit und entspricht einer Leistung von einem Kilowatt (1 kW) für die Dauer einer Stunde. Ein Watt entspricht 1 J/s. Eine Kilowattstunde entspricht 3,6 Megajoule. Das ist die Menge Energie, die umgewandelt wird, um eine Arbeitsleistung von durchschnittlich tausend Watt für eine Stunde zu erbringen.

H.II ENERGIEQUELLEN

H.II-01 FLÜSSIGGAS (LPG)

Flüssiggas (LPG) sind leichte Kohlenwasserstoffe auf Paraffinbasis, die als sekundäre Produkte in Raffinerungsprozessen sowie bei der Stabilisierung von Rohöl und bei der Verarbeitung von Erdgas entstehen.

Dabei handelt es sich in erster Linie um Propan und/oder Butan. Für Transport und Lagerung wird LPG im Allgemeinen unter Druck verflüssigt.

H.II-02 MOTORENBENZIN

Motorenbenzin ist ein als Kraftstoff für Ottomotoren in Kraftfahrzeugen verwendetes Gemisch leichter, zwischen 35 °C und 215 °C destillierender Kohlenwasserstoffe.

Motorenbenzin kann Zusatzstoffe, Oxigenate und Mittel zur Verbesserung der Oktanzahl einschließlich Bleiverbindungen wie Tetraethylblei und Tetramethylblei enthalten. Zu dieser Kategorie gehören auch Motorenbenzin mit Beimischungen (ohne Zusatzstoffe/Oxigenate und Biobenzin) wie Alkylate, Isomere, Reformate und zur Verwendung als Motortreibstoff vorgesehenes gecracktes Benzin.

Vor allem in Verkehrsstatistiken häufig als Benzin bezeichnet.

H.II-03 FLUGBENZIN

Flugbenzin ist ein Motorenbenzin, das speziell für Flugzeug-Kolbenmotoren und mit der für sie erforderlichen Oktanzahl hergestellt wurde; der Gefrierpunkt liegt bei -60 °C und der Destillationsbereich üblicherweise zwischen 30 °C und 180 °C .

H.II-04 FLUGTURBINENKRAFTSTOFF AUF PETROLEUMBASIS

Flugturbinenkraftstoff auf Petroleumbasis ist ein Destillat zur Verwendung in Flugturbinenaggregaten. Er weist das gleiche Destillationsverhalten wie Kerosin auf (Destillationstemperatur zwischen 150 °C und 300 °C , im Allgemeinen maximal 250 °C) und hat den gleichen Flammpunkt. Seine besonderen Eigenschaften (z. B. der Gefrierpunkt) werden vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) spezifiziert. Hierzu gehören auch Kerosin-Mischprodukte.

H.II-05 SONSTIGES KEROSIN

Raffiniertes Erdöldestillat, das in Bereichen außerhalb der Luftfahrt verwendet wird. Der Destillationsbereich liegt zwischen 150 °C und 300 °C .

H.II-06 GASÖL/DIESELÖL

Gas- und Dieselöl bestehen vor allem aus Mitteldestillat (Destillationsbereich 180 °C bis 380 °C).

Zu dieser Kategorie gehören auch Kraftfahrzeug-Diesel (in der Regel schwefelarmer Kraftstoff für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren) und Heizöl und sonstiges Gasöl (leichtes Heizöl für Industrie und Gewerbe, Dieselmotoren für Schiffe und Eisenbahnen und andere zwischen 380 °C und 540 °C destillierende schwere Gasöle, die als petrochemische Halbfertigprodukte eingesetzt werden). Hierzu zählen auch Beimischungen.

H.II-07 HEIZÖL (RÜCKSTANDSÖL)

Zu Rückstandsölen gehören alle schweren Heizöle einschließlich der durch Beimischung entstandenen Heizöle.

Ihre Viskosität liegt über 10 cSt bei 80 °C , ihr Flammpunkt liegt stets über 50 °C und ihre Dichte stets über $0,90\text{ kg/l}$.

H.II-08 BIOGAS

Biogas ist ein weitgehend aus Methan und Kohlendioxid bestehendes Gas, das durch anaerobe Zersetzung von Biomasse oder aus thermischen Prozessen von Biomasse gebildet wird, einschließlich Biomasse in Abfall.

Zu dieser Kategorie zählen Biogase aus der anaeroben Fermentierung (wie Biogas aus Deponieabfällen und aus Klärschlamm) sowie Biogas aus thermischen Verfahren.

H.II-09 BIOBENZIN

Zu dieser Kategorie zählen alle flüssigen Brennstoffe natürlichen Ursprungs (z. B. aus Biomasse und/oder aus dem biologisch abbaubaren Teil des Abfalls), die Motorenkraftstoffen fossilen Ursprungs beigemischt werden oder die diese ersetzen können. Biobenzin setzt sich aus reinem Biobenzin und gemischtem Biobenzin zusammen.

H.II-10 BIODIESEL

Zu dieser Kategorie zählen alle flüssigen Brennstoffe natürlichen Ursprungs (z. B. aus Biomasse und/oder dem biologisch abbaubaren Teil des Abfalls), die Gas-/Dieselöl fossilen Ursprungs beigemischt werden oder diese ersetzen können. Biodiesel setzt sich aus reinem Biodiesel und gemischtem Biodiesel zusammen.

H.II-11 SONSTIGE FLÜSSIGE BIOBRENNSTOFFE

Zu dieser Kategorie zählen flüssige Biobrennstoffe, die direkt als Kraftstoff verwendet und nicht unter die Definitionen von Biobenzin, Biodiesel oder Bioflugturbinenkraftstoff fallen und der Verbrauch flüssiger Biobrennstoffe, der aufgrund fehlender Informationen nicht in der richtigen Kategorie angegeben werden kann.

H.II-12 ELEKTRISCHE ENERGIE

Elektrische Energie umfasst alle Arten Elektrizität, die in allen Arten von Kraftwerken (z. B. in Kernkraftwerke, Wärme-, Wasser- und Windkraftwerke, photovoltaische und sonstige Kraftwerken) erzeugt wird, um über das Netz an die Verbraucher vertrieben oder vor Ort verbraucht zu werden.

Ausgeschlossen ist Strom, der in Fahrzeugen erzeugt wird, wie z. B. durch Nutzbremsen, oder batteriebetriebene Elektrofahrzeuge mit Hilfsmotor (Reichweitenvergrößerer).

H.II-13 ERDGAS

Erdgas besteht aus vorwiegend methanhaltigen Gasen in flüssigem oder gasförmigem Zustand, die in unterirdischen Lagerstätten vorkommen. Einbezogen sind „unabhängig vorhandenes“ Gas aus Feldern, in denen Kohlenwasserstoffe nur gasförmig vorkommen, sowie das in Verbindung mit Rohöl erzeugte sogenannte Begleitgas und das aus Kohlegruben gewonnene Methan (Grubengas).

Komprimiertes Erdgas (CNG) oder verflüssigtes Erdgas (LNG) können im Verkehr als Kraftstoff verwendet werden.

H.II-14 WASSERSTOFF

Ein chemisches Element mit einem hohen Energiegehalt, das mit verschiedenen Methoden und aus verschiedenen Quellen gewonnen werden kann und für Verkehrszwecke mithilfe einer Brennstoffzelle zur Erzeugung von Elektrizität genutzt werden kann.

H.III ENERGIEVERBRAUCH IM VERKEHRSSSEKTOR

H.III-01 ENERGIEVERBRAUCH IM EISENBAHNVERKEHR

Der gesamte Verbrauch im Eisenbahnverkehr, einschließlich Werksverkehr und elektrifiziertem innerstädtischem Verkehr.

Dazu zählen Stadt-, Straßen- und U-Bahnen, der Schienenverkehr in Städten und Vororten, Schnellbahnen und Magnetschwebbahnen.

Ausgeschlossen ist Energie, die Bahnkraftwerken zugeführt wird. Hier ist der Verbrauch von Stadt-, Straßen- und U-Bahnen eingeschlossen, in Eisenbahnstatistiken jedoch nicht.

H.III-02 ENERGIEVERBRAUCH IM STRASSENVERKEHR

Die von Straßenfahrzeugen für den Antrieb verbrauchten Mengen, unabhängig davon, ob es Nutzfahrzeuge oder Kraftfahrzeuge für die Eigen- oder Fremdnutzung sind. Eingeschlossen sind den Eisenbahnunternehmen gehörende Omnibusse.

Eingeschlossen ist der Kraftstoffverbrauch von landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen auf öffentlichen Straßen. Der Verbrauch von Baufahrzeugen, die für den Betrieb auf dem öffentlichen Straßennetz zugelassen sind, gehört ebenfalls zum Energieverbrauch im Straßenverkehr, sofern die Baufahrzeuge dem normalen Steuersystem unterliegen.

Der Verbrauch von Oberleitungsbussen, Oberleitungslastkraftwagen und anderen Fahrzeugen mit Oberleitung ist hier eingeschlossen.

Ausgeschlossen sind der Energieverbrauch von stationären Motoren, landwirtschaftlichen Zugmaschinen, die sich nicht auf öffentlichen Straßen befinden (Kraftstoff, der von landwirtschaftlichen Fahrzeugen verbraucht wird) sowie die Nutzung von Bitumen als Straßenbelag und der Energieverbrauch von Baustellenmaschinen.

H.III-03 ENERGIEVERBRAUCH IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Brennstoffmengen, die an Schiffe geliefert werden, die bei einer Inlandfahrt Güter und Passagiere befördern. Bei einer Inlandfahrt liegen der Abfahrts- und der Bestimmungshafen im selben Land und es wird in keinem anderen Land ein Zwischenhafen angelaufen. Es wird darauf hingewiesen, dass dazu Fahrten beträchtlicher Länge zwischen zwei Häfen in einem Land zählen können (z. B. von San Francisco nach Honolulu).

Ausgeschlossen sind Transitfahrten durch ein Land.

Diese Definition steht im Widerspruch zu den Verkehrsstatistiken der Binnenschifffahrt.

H.III-04 ENERGIEVERBRAUCH BEIM TRANSPORT IN ROHRFERNLEITUNGEN

Beim Betrieb von Rohrfernleitungen zum Transport von Gasen, Flüssigkeiten, Schlämmen und anderen Gütern zwischen Punkten innerhalb des Hoheitsgebiets verbrauchte Energiemengen. Eingeschlossen sind der Energieverbrauch von Pumpstationen und der Energieverbrauch für die Instandhaltung der Rohrfernleitungen. Ausgeschlossen ist der Verbrauch für die Aufrechterhaltung des Durchflusses in Sammlungs- und Verteilungsrohrleitungen.

H.III-05 ENERGIEVERBRAUCH IM GRENZÜBERSCHREITENDEN SEEVERKEHR (BUNKER)

Brennstoffmengen, die an Schiffe (einschließlich Fahrgastschiffe) jeder Nationalität für den Verbrauch bei der grenzüberschreitenden Beförderung von Fracht und Fahrgästen geliefert werden. Eine Fahrt ist grenzüberschreitend, wenn der Aus- und der Einlaufhafen in unterschiedlichen Ländern liegen. Ausgeschlossen sind Brennstoffmengen, die für den Verbrauch von Schiffen im Binnenverkehr und von Fischereifahrzeugen geliefert werden. Für die Zwecke der Energiestatistik werden Bunkerbestände der internationalen Seeschifffahrt bei den Ausfuhren nicht berücksichtigt. Sie werden aufgrund ihrer Bedeutung z. B. für die Schätzung der Treibhausgasemissionen gesondert angegeben.

Diese Definition steht im Widerspruch zu den Seeverkehrsstatistiken.

H.III-06 ENERGIEVERBRAUCH IM LUFTVERKEHR

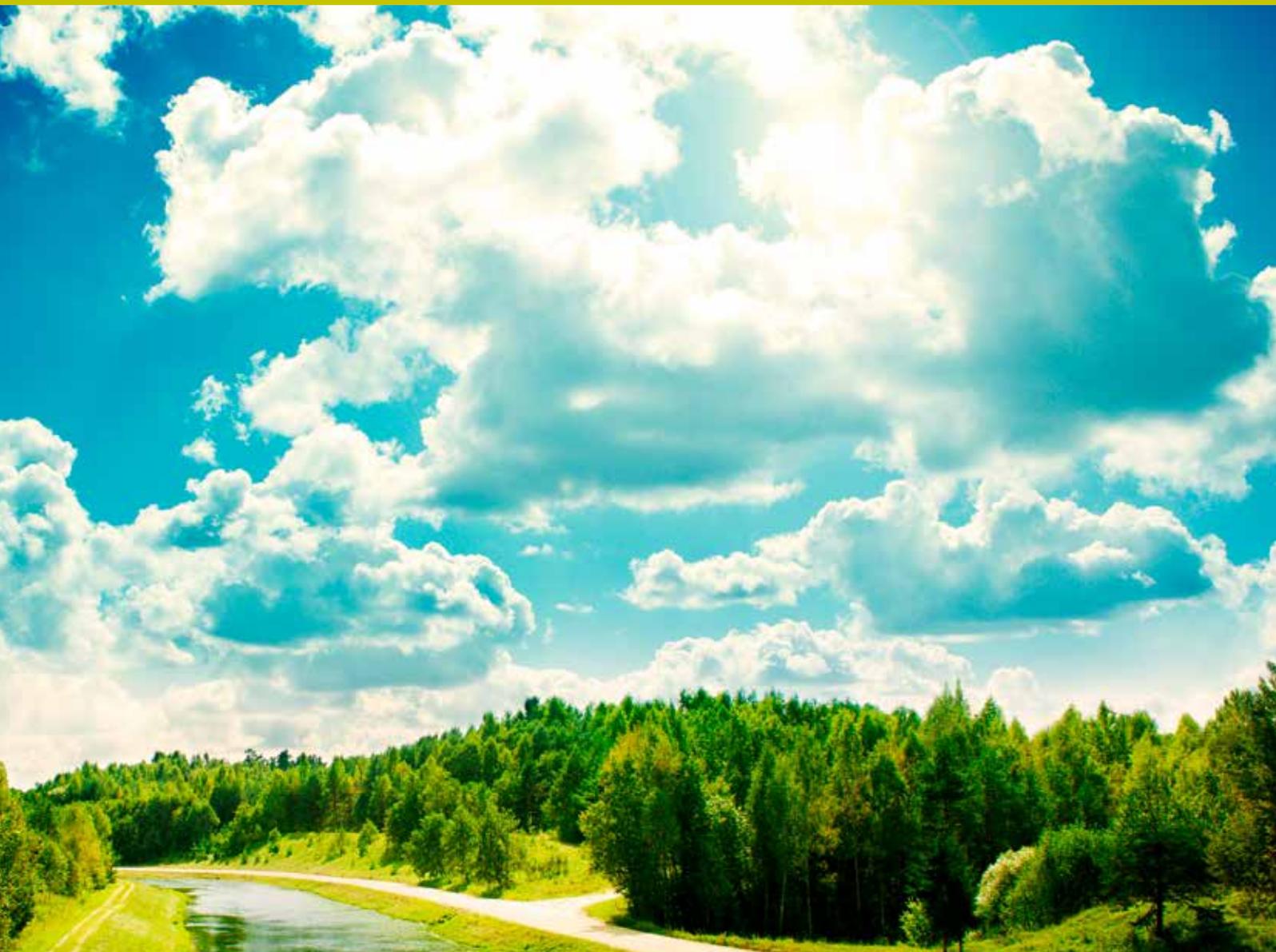
Bezieht sich auf den Energieverbrauch durch Bunkervorräte für den internationalen und den innerstaatlichen Luftverkehr.

Unter Bunkervorräten für den internationalen Luftverkehr versteht man die Menge des für Flugzeuge aller Nationalitäten im grenzüberschreitenden Luftverkehr zur Beförderung von Fracht oder Passagieren gelieferten Kraftstoffs. Ein Flug ist grenzüberschreitend, wenn der Abflugs- und der Ankunftsflughafen in unterschiedlichen Ländern liegen.

Innerstaatlicher Luftverkehr betrifft die Menge des für Flugzeuge im Inlandsflugverkehr für die Beförderung von Passagieren oder Fracht oder für Schädlingsbekämpfungsflüge oder für die Prüfung von Motoren auf dem Prüfstand gelieferten Flugbenzins. Ein Flug ist innerstaatlich, wenn der Abflugs- und der Ankunftsflughafen im Inland liegen. Wenn abgelegene Inseln zum Hoheitsgebiet gehören und lange Flüge durch den Luftraum anderer Länder erforderlich machen, gelten diese Flüge dennoch als innerstaatliche Flüge. Die militärische Verwendung von Flugbenzin sollte ausgeschlossen sein. Nicht enthalten ist der Kraftstoffverbrauch der Flughafenbehörden für den Bodentransport in den Flughäfen.



Umweltauswirkungen des Verkehrs





I. Umweltauswirkungen des Verkehrs

I.I TREIBHAUSGASEMISSIONEN

I.I-01 TREIBHAUSGASE (THG)

Ein Treibhausgas ist ein Gas, das die Infrarotstrahlung (IR) absorbiert und in alle Richtungen Hitze abstrahlt.

Im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen durch den Verkehr werden insbesondere die im Folgenden aufgelisteten Gase berücksichtigt:

- Kohlendioxid (CO₂),
- Methan (CH₄),
- Distickstoffoxid (N₂O),
- Fluorkohlenwasserstoff (FKW).

Quelle: IPCC-Leitlinien für nationale Treibhausgasinventare.

I.I-02 WELL-TO-WHEEL-(WTW)-EMISSIONEN

Alle Treibhausgase, die bei der Produktion, Beförderung, Umwandlung und dem Vertrieb des Kraftstoffs und bei der Verbrennung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ausgestoßen werden. Well-to-Wheel-Emissionen können in Well-to-Tank-Emissionen und Tank-to-Wheel-Emissionen unterteilt werden.

Bei den Well-to-Wheel-Emissionen bleiben die Emissionen aus der Herstellung des Kraftfahrzeugs sowie alle nicht mit den Abgasen zusammenhängenden Emissionen unberücksichtigt, wie beispielsweise die Emissionen der Bremsen oder Reifen des Fahrzeugs.

I.I-03 WELL-TO-TANK-(WTT)-EMISSIONEN

Alle THG-Emissionen aufgrund der Produktion, Beförderung, Umwandlung und des Vertriebs des Kraftstoffs, mit dem das Fahrzeug angetrieben wird.

Well-to-Tank-Emissionen umfassen nicht die Emissionen aufgrund der Herstellung des Fahrzeugs.

I.I-04 TANK-TO-WHEEL-(TTW)-EMISSIONEN

Alle THG-Emissionen, die bei der Verbrennung des Kraftstoffs zum Antrieb des Fahrzeuges ausgestoßen werden.

Bei den Tank-to-Wheel-Emissionen bleiben alle nicht mit den Abgasen zusammenhängenden Emissionen unberücksichtigt, wie beispielsweise die Emissionen der Bremsen oder Reifen des Fahrzeugs.

I.II LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN

I.II-01 EMISSIONEN VON CO, NO_x, NMVOCs, PM₁₀, PM_{2,5} UND SO_x

Emissionen von CO, NO_x, NMVOCs, PM₁₀, PM_{2,5} und SO_x können in säurebildende Stoffe, Feinstaub und Ozon-Vorläufer eingeteilt werden. Verkehr trägt maßgeblich zu den Emissionen von NO_x, NMVOCs, PM und CO bei. NO_x trägt zur Versauerung, zur Bildung von bodennahem Ozon und zur Feinstaubbildung bei.

- PM_{2,5}: Feinstaub mit einem aerodynamischen Durchmesser von höchstens 2,5 µm,
- PM₁₀: Feinstaub mit einem aerodynamischen Durchmesser von höchstens 10 µm,
- NMVOC: flüchtige organische Verbindungen ohne Methan,
- SO_x: Schwefeloxide,
- NO_x: Stickoxide,
- CO: Kohlenmonoxid.



I.III LÄRM

I.III-01 LÄRM

Unerwünschte oder übermäßige Geräusche.

- Umgebungslärm

Unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländeflächen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.

- Verkehrslärm

Unerwünschte oder übermäßige Geräusche, die durch Verkehrssysteme verursacht werden.

I.III-02 DB (DEZIBEL)

In der Norm ISO 80000-3:2006 definierte Maßeinheit für den Geräuschpegel.

- dBA

Maßeinheit für den Geräuschpegel, bei dem die Messwerte durch eine Frequenzbewertung an das menschliche Hörempfinden angepasst werden.

I.III-03 LEQ – ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL

Leq ist eine Methode zur Beschreibung der Geräuschpegel, die sich im Laufe der Zeit ändern. Es ergibt sich ein einziger Dezibelwert, der die gesamte Schallenergie in dem betreffenden Zeitraum berücksichtigt.

- Lärmpegel

Eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht, ausgedrückt in Dezibel (dB).

Standardindizes für Lärmpegel:

- Lden (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex): für die allgemeine Belästigung,
- Lday (Taglärminde): für die Belästigung während des Tages,
- Levening (Abendlärmindex): für die Belästigung am Abend,
- Lnicht (Nachtlärmindex): für Schlafstörungen.

I.III-04 LÄRMKONTUREN

Eine Reihe von Linien, die auf einer Landkarte eingezeichnet werden und für ein gleiches Maß an Lärmelastung stehen. Sie zeigen Bereiche, in denen der Lärmpegel einen in Dezibel (dB) festgelegten Grenzwert übersteigt.

- Lärmkonturen – Flughäfen

Die Lärmelastung durch den Flugverkehr wird für jeden Punkt um den Flughafen entweder beobachtet oder errechnet. Aufgrund der unterschiedlichen Entfernung zur Lärmquelle können sich diese Werte von einem Punkt zum nächsten sehr stark unterscheiden. Lärmkonturen sind Isolinien oder Linien gleicher Lärmelastung, für deren Erstellung leq oder vergleichbare Messungen herangezogen werden. Diese Linien verbinden Punkte, an denen gleiche Lärmelastungen beobachtet oder errechnet wurden.



I.IV LANDSCHAFTSZERSCHNEIDUNG

I.IV-01 LANDSCHAFTSZERSCHNEIDUNG

Das Ausmaß, in dem die Landschaft Bewegungen innerhalb von Lebensräumen vereinfacht oder verhindert. Es wird in der effektiven Maschenweite und Dichte ausgedrückt.

Die Landschaftszerschneidung ist das Ergebnis der Umwandlung großer Habitatbereiche in kleinere, isoliertere Habitatfragmente. Dieser Prozess ist am deutlichsten erkennbar in städtischen oder anderweitig intensiv genutzten Regionen, in denen die Zerschneidung das Ergebnis der Verknüpfung bebauter Flächen mithilfe linearer Infrastrukturen wie Straßen und Schienen ist.

J

Fahrgastmobilität





J. Fahrgastmobilität

J.I STÄDTISCHE MOBILITÄT UND KURZSTRECKENMOBILITÄT (Bis zu 300 km)

J.I-01 FAHRT

Eine Fahrt (oder Reise) ist eine einfache Fahrt von einem Ort zu einem anderen mit einem einzigen Hauptzweck. Die Bewegung von einem Ausgangspunkt (Aufenthalt) zum Endziel.

Ausgangs- und Zielpunkt können derselbe Ort sein und denselben Zweck haben, und die Fahrt ist die Bewegung zwischen diesen Punkten. Eine Fahrt kann in einer oder mehreren Teilstrecken erfolgen.

Ausgeschlossen sind die Fahrten von im Verkehrswesen Beschäftigten (z. B. Taxifahrer, Busfahrer, Lokomotivführer). Fahrten, die ausschließlich im Hoheitsgebiet eines anderen Landes stattfinden, können ausgeschlossen sein.

Aktive Verkehrsträger sind eingeschlossen.

J.I-02 TEILSTRECKE/STRECKENABSCHNITT

Ein kleinerer Teil einer Gesamtfahrt/-reise.

Eine Fahrt kann auch aus einer Reihe von Teilstrecken bestehen. Eine neue Teilstrecke beginnt, wenn der Verkehrsträger oder das Fahrzeug gewechselt werden und ein anderer Fahrschein erforderlich ist.

Eine Teilstrecke ist eine Bewegung unter Verwendung eines einzigen Verkehrsträgers, einschließlich der Wartezeit direkt vor und während der Bewegung. Eine Teilstrecke ist definiert durch einen einzigen Verkehrsträger.

Die Wartezeit zwischen den beiden Fahrzeugen ist bei der/den Teilstrecke(n) eingeschlossen.

J.I-02.1 RUNDFAHRT

Hin- und Rückfahrt zu einem Ziel und zurück zum Abfahrtsort auf derselben Strecke.

Rundfahrten werden in zwei getrennte Fahrten geteilt, die Hinfahrt und die Rückfahrt. Das Ziel der Hinfahrt wird als Mittelpunkt der Rundfahrt angegeben.

J.I-03 FAHRTSTRECKE

Die Länge einer Teilstrecke zwischen zwei Punkten.

Es sind nur Strecken auf öffentlichen Flächen, Straßen, Wegen, Schienen- und Seewegen eingeschlossen.

J.I-04 FAHRTZEIT

Fahrtzeit einer Fahrt: die Dauer vom Zeitpunkt der Abfahrt von einer Tätigkeit bis zum Zeitpunkt der Ankunft bei der nächsten Tätigkeit.

Fahrtzeit einer Teilstrecke: die Dauer von „Anfang des Wartens auf“ den Verkehrsträger bis „Ausstieg aus“ dem Verkehrsträger.

J.I-05 VERKEHRSTRÄGER

Beförderungsmittel für eine Fahrt/Reise oder Beförderung.

Andere Verkehrsträger, die nicht den in Abschnitt B.II (Transportmittel (Fahrzeuge)) beschriebenen Kategorien zugewiesen werden können, wie motorisierte Rollstühle, selbstausgleichende Roller, Segways, Roller, Einräder (motorisiert), Pferderücken, Pferdekutschen, Hundeschlitten (nicht motorisiert) usw., können auch eingeschlossen werden.

J.I-06 HAUPTVERKEHRSTRÄGER

Der wichtigste Verkehrsträger auf der Fahrt, der für die längste Strecke verwendet wurde.

J.I-07 ZWECK (FAHRTZWECK, GRUND FÜR DIE FAHRT, TÄTIGKEIT)

Fahrtzweck ist die Haupttätigkeit am Ziel einer Fahrt.

Kategorien des Fahrtzwecks:

- Arbeitsfahrt (Pendeln): Arbeit/Pendeln sind in erster Linie alle Fahrten zum Arbeitsplatz am Standort des Arbeitgebers des Befragten.

Ein Treffen, das nicht an der Anschrift des Unternehmens stattfindet, gilt als Geschäftsreise. Auch die Fahrten von Angestellten, die für einen langen Zeitraum an einer Baustelle beschäftigt sind, von zu Hause direkt zur Baustelle, gelten als Fahrten zur Arbeit/Pendeln.

- Berufs- /unternehmensbezogen: Fahrt, die mit der Arbeit zusammenhängt, aber nicht als Pendeln gilt.
- Bildung/Ausbildung: Schule oder Bildungseinrichtung, Schulausflüge usw.
- Einkaufen: Einkaufen, Lebensmittel, nicht täglicher Einkauf usw.
- Begleitung: Abholen/Begleiten von Menschen, Kinder zur Schule bringen, jemanden zum Bahnhof bringen usw.
- Freizeit: Freunde/Verwandte besuchen, etwas Essen oder Trinken gehen, eine Tour machen/wandern, Sport/Hobby, Aufenthalt in einer Ferienwohnung, Erholung am Wasser/Strand/in den Bergen, kulturelle Aktivitäten, Unterhaltung, Urlaub, Besuch von Sehenswürdigkeiten, Agrotourismus, Freiwilligenarbeit, private Treffen, sonstige Freizeitaktivitäten usw.
- Persönliche Angelegenheiten: Personenbezogene Dienstleistungen/Pflege, Gesundheitsanwendungen, Friseur, persönliche Gründe, Besuch eines Rechtsanwalts, religiöse Tätigkeit, Bank, Post, Wegbringen, Abholen von Gegenständen usw.

J.I-08 BELEGUNG DES KRAFTWAGENS

Anzahl der Personen jeden Alters von Säuglingen bis zu den ältesten Personen in einem Personenkraftwagen.

Ausgeschlossen sind Berufskraftfahrer.

J.II MITTEL- UND LANGSTRECKENREISE MIT ÜBERNACHTUNG

J.II-01 FAHRT UND REISE

Fahrt: die Bewegung von einem Ausgangsort, an dem der Befragte eine Tätigkeit ausübt zum Zielort, an dem er eine (andere) Tätigkeit ausübt. Die neue Tätigkeit kann dieselbe Art Tätigkeit sein, aber ein anderes Ziel haben.

Reise: die Summe der Fahrten von zu Hause weg und wieder nach Hause zurück. Hierzu könnte mindestens eine Übernachtung zählen.

Das Ziel einer Mittel- und Langstreckenreise mit Übernachtung ist das Endziel.

Fahrten von Beschäftigten im Verkehrswesen sind ausgeschlossen.

J.II-02 TEILSTRECKE

Eine Teilstrecke ist eine Bewegung unter Verwendung eines Verkehrsträgers, einschließlich der Wartezeit direkt vor und während der Bewegung. Eine Teilstrecke ist definiert durch einen einzigen Verkehrsträger.

Wird der Verkehrsträger gewechselt, beginnt bei diesem Wechsel eine neue Teilstrecke.



J.II-03 ENTFERNUNG

Entfernung wird definiert als die Länge der zurückgelegten Strecke.

Es sind nur auf öffentlichen Flächen, Straßen, Wegen, Schienen- und Seewegen zurückgelegte Entfernungen eingeschlossen.

J.II-04 FAHRTZEIT UND DAUER EINER REISE

Fahrtzeit: die Zeit, die reisend vom Zeitpunkt der Abfahrt von einer Tätigkeit bis zum Zeitpunkt der Ankunft bei der nächsten Tätigkeit zurückgelegt wird. Zur Fahrtzeit zählt auch die Zeit des Wartens zwischen zwei aufeinanderfolgenden Teilstrecken.

Dauer einer Reise: die Zahl der Übernachtungen zwischen der Abreise von zu Hause und der Heimreise.

J.II-05 REISEZWECK

Der Reisezweck ist der Hauptgrund für eine Reise.

Reisezwecke sind:

- Berufs- /unternehmensbezogener Zweck: Erledigungen während der Arbeit, Handel, Tätigkeit als abhängig Beschäftigter in einem Unternehmen, Fortbildung, Pendelverkehr zu einem Arbeitsplatz, der so weit entfernt ist, dass am Ziel eine Aufenthaltsmöglichkeit benötigt wird.
- Privater Zweck: alle nicht beruflichen Zwecke.

J.II-06 REISEBEGLEITUNG UND BELEGUNG DES KRAFTWAGENS

Reisebegleitung: zusammen reisende Personen.

Bei Kraftwagen und Taxis sind andere in demselben Fahrzeug fahrende Personen abgedeckt.

Belegung des Kraftwagens: Anzahl der Personen in einem Kraftwagen.

J.III STADTGEBIET UND STÄDTISCHE MOBILITÄT

J.III-01 STADTGEBIET

Stadtgebiet, das aus einer Stadt zuzüglich ihres Pendlereinzugsbereichs besteht.

Definiert in der EU-OECD-Definition von „funktionales Stadtgebiet“ und früher als „Stadtregion“ bekannt.

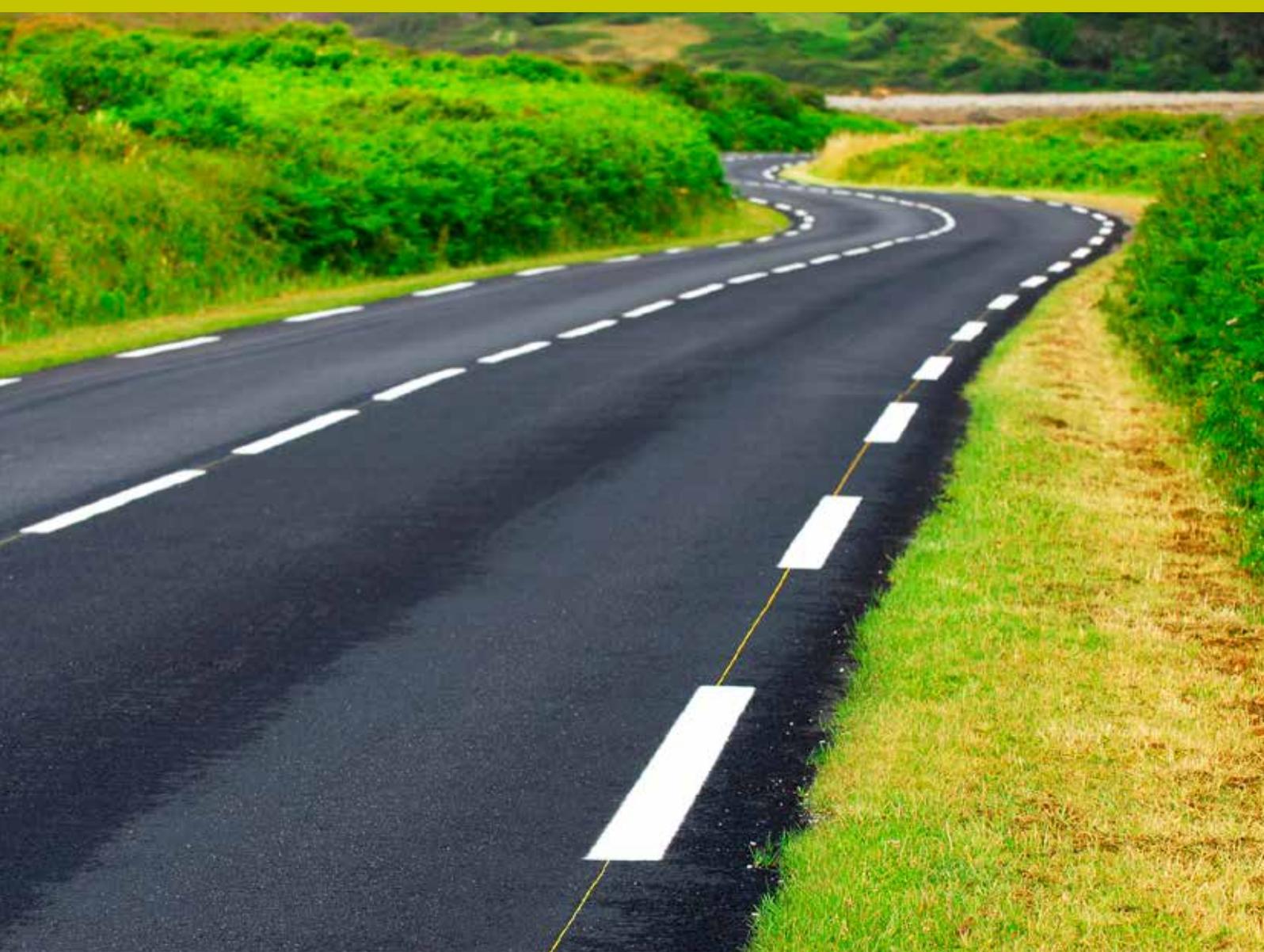
J.III-02 STÄDTISCHE UND AUSSERSTÄDTISCHE MOBILITÄT

Städtische Mobilität: Fahrten, die Anwohner eines Stadtgebiets unternehmen und bei denen sowohl der Ausgangspunkt als auch der Zielpunkt in demselben Stadtgebiet liegen.

Außerstädtische Mobilität: Alle Fahrten, die von Menschen unternommen werden, die außerhalb des Stadtgebiets leben oder wenn mindestens ein Endpunkt außerhalb des Stadtgebiets liegt.

Für die Fahrgastmobilität können Transportmittel verwendet werden, die nicht in Kapitel B.II. aufgeführt sind, wie motorisierte Rollstühle, selbstausgleichende Roller, Segways, Tretroller, Einräder (motorisiert), Pferderücken, Pferdekutschen, Hundeschlitten (nicht motorisiert) usw. Die Einteilung solcher Transportmittel in „motorisiert“ und „nicht motorisiert“ ist eine Möglichkeit zur Erstellung international vergleichbarer, nach Transportmitteln aufgeschlüsselter Statistiken zur Fahrgastmobilität.

Symbole und Abkürzungen





Symbole und Abkürzungen

INTERNATIONALE ORGANISATIONEN

| | |
|-------------------|---|
| CAST: | Sicherheitsteam der gewerblichen Luftfahrt |
| CEN: | Europäisches Komitee für Normung |
| Eurostat: | Statistisches Amt der Europäischen Union |
| IATA: | Internationaler Luftverkehrsverband |
| ICAO: | Internationale Zivilluftfahrt-Organisation |
| IEA: | Internationale Energie-Agentur |
| IMO: | Internationale Seeschiffahrtsorganisation |
| IPCC: | Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen |
| ISO: | Internationale Organisation für Normung |
| ITF: | Internationales Verkehrsforum |
| IWG.Trans: | Interinstitutionelle Arbeitsgruppe für Verkehrsstatistik |
| UIC: | Internationaler Eisenbahnverband |
| UNCTAD: | Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen |
| UNECE: | Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa |

KLASSIFIKATIONEN UND NOMENKLATUREN

| | |
|---------------------|---|
| ADR: | Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, Vereinte Nationen, 2017 |
| HSC: | Internationaler Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (Internationale Seeschiffahrtsorganisation) |
| ICST-COM: | Internationale Systematik der Schiffstypen, Europäische Kommission |
| IMDG: | Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen, Internationale Seeschiffahrtsorganisation |
| ISIC Rev. 4: | Internationale Systematik der Wirtschaftszweige, Statistikabteilung der Vereinten Nationen |
| NACE Rev. 2: | Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft, Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 393 vom 30. Dezember 2006 (S. 1) |
| NST 2007: | Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik |
| NUTS: | Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik, Eurostat |

| | |
|---------------------|--|
| R.E.3: | Gesamtresolution der Vereinten Nationen über Fahrzeugtechnik |
| RID: | Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr, 2017 |
| SOLAS: | Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, Internationale Seeschiffahrtsorganisation |
| SITC/Rev. 4: | Internationales Warenverzeichnis für den Außenhandel, Statistical Papers, Reihe M, Nr. 34/Rev. 4, Vereinte Nationen, 2006 |
| UN/LOCODE: | UN-Code für Ortsbezeichnungen in Handel und Transport |

ABKÜRZUNGEN

| | |
|--------------|---|
| AADT: | Durchschnittlicher Tagesverkehr eines Jahres |
| AIS: | Automatisches Identifikationssystem |
| BTO: | Beförderungsvorgänge |
| CNG: | Komprimiertes Erdgas |
| DWT: | Tragfähigkeit |
| FS: | Teilflugstrecke |
| FUA: | Funktionales Stadtgebiet |
| THG: | Treibhausgas |
| BRZ: | Bruttoraumzahl |
| FKW: | Fluorkohlenwasserstoff |
| ITE: | Intermodale Transporteinheit |
| IWT: | Binnenschiffsverkehr |
| LASH: | LASH-Schiff |
| LNG: | Verflüssigtes Erdgas |
| LPG: | Flüssiggas |
| MAIS: | Höchstwert auf der vereinfachten Verletzungsskala |
| MwSt: | Mehrwertsteuer |
| NGL: | Erdgaskondensat |
| NMVO: | Flüchtige organische Verbindungen ohne Methan |
| OFOD: | Streckenherkunfts- und Streckenzielverkehr |
| PM: | Schwebstoffe |
| TEL: | Tetraethylblei |
| TEN: | Transeuropäische Netze |
| TML: | Tetramethylblei |



| | |
|-------------|---------------|
| TTW: | Tank-to-wheel |
| WTT: | Well-to-tank |
| WTW: | Well-to-wheel |

EINHEITEN

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| °C: | Grad Celsius |
| µm: | Mikrometer |
| cm³: | Kubikzentimeter |
| cm: | Zentimeter |
| cSt: | Centistokes |
| cuin: | Kubikzoll |
| dB: | Dezibel |
| dB(A): | A-bewerteter Schalldruckpegel |
| GWh: | Gigawattstunde |
| Hz: | Hertz |
| Js: | Joulesekunde |
| kg: | Kilogramm |
| km: | Kilometer |

| | |
|------------------------------|------------------------------------|
| km/h: | Kilometer pro Stunde |
| kW: | Kilowatt |
| kWh: | Kilowattstunde |
| l: | Liter |
| Lb: | Pfund |
| m: | Meter |
| m²: | Quadratmeter |
| Mio t RÖE: | Million(en) Tonnen Rohöleinheiten |
| pkm: | Passagierkilometer |
| t: | Metrische Tonne |
| TEU: | 20-Fuß-Einheit |
| TJ: | Terajoule |
| tkm: | Tonnenkilometer |
| t RÖE: | Tonne Rohöleinheit |
| TWh: | Terawattstunde |
| vkm: | Fahrzeugkilometer |
| W/(m²·°C): | Watt pro Quadratmeter Grad Celsius |

Glossar für die Verkehrsstatistik

Mit dem Glossar für die Verkehrsstatistik, das erstmals 1994 veröffentlicht wurde, sollen die Mitgliedstaaten bei der Datenerfassung zur Verkehrsstatistik anhand des von UNECE, ITF und Eurostat entwickelten Gemeinsamen Fragebogens unterstützt werden. Das Glossar wurde seitdem weiterentwickelt, sodass es alle Bereiche der Verkehrsstatistik umfasst.

Die vorliegende fünfte Ausgabe ist das Ergebnis einer dauerhaften und fruchtbaren Zusammenarbeit der drei genannten Organisationen, die im Rahmen der Interinstitutionellen Arbeitsgruppe für Verkehrsstatistik (IWG.Trans.) um die Harmonisierung der Verkehrsstatistik auf europäischer und internationaler Ebene bemüht sind. Die Interinstitutionelle Arbeitsgruppe hat in Bezug auf fehlende Definitionen, veraltete Terminologie und Definitionen, die umformuliert oder geklärt, überarbeitet und illustriert werden sollten, einen wertvollen Beitrag geleistet.

Die neue, fünfte Ausgabe des Glossars enthält 744 Definitionen und dient als Referenz für alle, die mit der Verkehrsstatistik befasst sind. Durch die Leitlinienfunktion der Definitionen wird ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Datenqualität und -vergleichbarkeit geleistet.

Weitere Informationen

Eurostat

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

UN-Wirtschaftskommission für Europa

www.unece.org/trans/

International Transport Forum

www.itf-oecd.org/

