

Ladungsträgerverkehr in Europa, 2005

Das Wichtigste in Kürze

In dieser Veröffentlichung werden Daten über den intermodalen Verkehr und über den Transport mit Ladeeinheiten (Ladungsträgerverkehr) in Europa im Eisenbahn-, Straßen-, See- und Binnenschiffsverkehr vorgestellt.

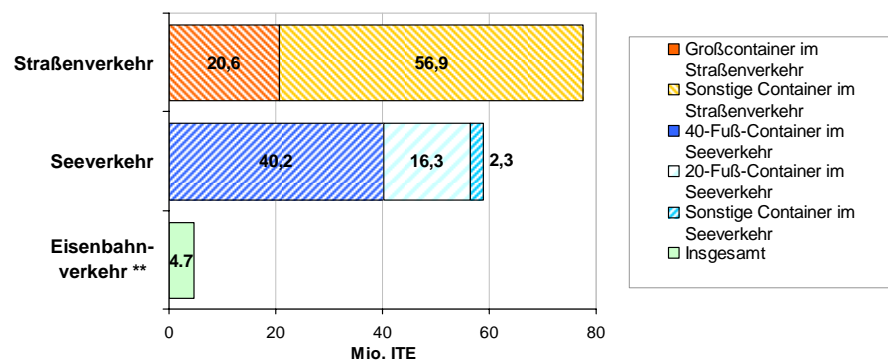
Der intermodale Verkehr ist definiert als der Transport von Gütern (in ein und derselben Ladeinheit oder demselben Fahrzeug) mit mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel des Verkehrsträgers, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt, während der Transport mit Ladeeinheiten (Containern oder sonstigen mobilen Transporteinheiten) auch die Beförderung mit nur einem Verkehrsträger einschließt.

Im ersten Abschnitt dieser Veröffentlichung werden die wichtigsten Ergebnisse für das Jahr 2005 zusammengefasst, während die darauf folgenden Abschnitte detailliertere Analysen enthalten.

- Der größte Teil des Ladungsträgerverkehrs in der EU erfolgt auf der Straße.
- Die Beförderungsleistung im Containerverkehr auf EU-Straßen bleibt unverändert.
- Der größte Anteil des Containerverkehrs auf der Straße entfällt auf die Niederlande.
- Der Anteil Deutschlands an der Beförderungsleistung im Ladungsträgerverkehr ist im Straßen- und Eisenbahnverkehr mehr als doppelt so groß wie der jedes anderen Mitgliedstaates.
- Die Eisenbahn verbucht auf der Nord-Süd-Achse einen hohen Anteil am Ladungsträgerverkehr.
- Die mit Abstand wichtigsten Transporteinheiten im Eisenbahnverkehr sind Container und Wechselbehälter.
- In einigen Mitgliedstaaten entfallen mehr als 50 % des Containerverkehrs auf den Seeverkehr.

Güterverkehr nach intermodalen Transporteinheiten

Abbildung 1: Auf EU-27*-Ebene beförderte intermodale Transporteinheiten (ITE) nach Verkehrszweigen, 2005



* EU-27-Länder ohne BG, DK, IE, FR, HU, MT, NL, RO, UK (Eisenbahn- und Straßenverkehr). Seeverkehr zu hoch angesetzt.

** DE, EL: Daten für 2004.

Anmerkung: keine Daten für den Binnenschiffsverkehr verfügbar.

In Europa war der Straßenverkehr ist mit 77,5 Mio. beförderten intermodalen Transporteinheiten (ITE) im Jahr 2005 der wichtigste Verkehrszweig für den Ladungsträgerverkehr. Ein großer Anteil des Verkehrs entfiel ferner auf den Seeverkehr mit 58,8 Mio. ITE, wesentlich geringer dagegen war der Anteil des Eisenbahnverkehrs mit 4,7 Mio. ITE (s. Abbildung 1). Auf jede mit der Eisenbahn beförderte intermodale Transporteinheit entfallen somit annähernd 12 Einheiten im Seeverkehr und 16 Einheiten im Straßenverkehr.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

20/2008

Autor
Simo PASI

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Güterverkehr nach intermodalen Transporteinheiten 1

Anteil des Ladungsträgerverkehrs im Eisenbahn- und im Straßenverkehr 3

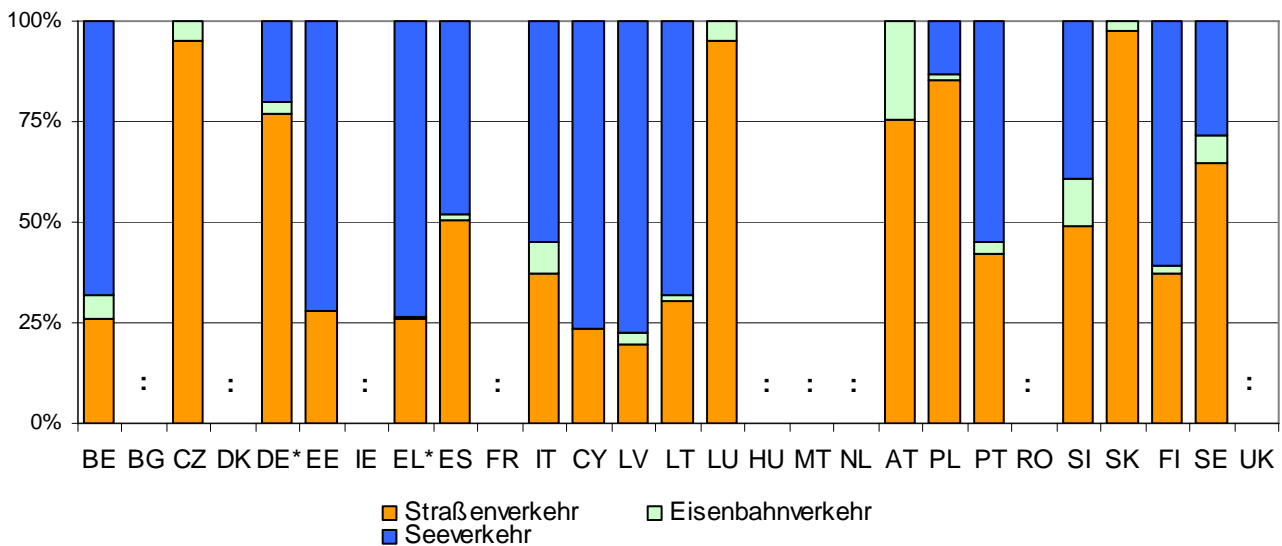
Verkehrsleistung nach der Verkehrsart 5

Verkehrsströme in den größten deutschen Häfen 5



Manuskript abgeschlossen: 28.02.2008
Datenextraktion am: 19.04.2007
ISSN 1977-0324
Katalognummer: KS-SF-08-020-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2008

Abbildung 2: In der EU-27 beförderte ITE: Verteilung nach Ländern und Verkehrszweigen, 2005



* Die Daten für 2004 beziehen sich auf den Eisenbahnverkehr.

Wie in Abbildung 2 ersichtlich, ist die Situation auf nationaler Ebene recht heterogen und häufig durch geografische Faktoren, z. B. das Vorhandensein eines Tors zum Seeverkehr, beeinflusst. Unter den EU-Mitgliedstaaten mit einer Meeresküste verbuchten nur wenige einen Anteil des Straßenverkehrs am Ladungsträgerverkehr von mehr als 50 %, nämlich Deutschland (Daten für 2004), Spanien, Polen und Schweden.

Die Bedeutung des Eisenbahnverkehrs ist nur marginal. In Österreich belief sich sein Anteil auf 25 %, in Slowenien auf über 10 %.

In absoluten Werten (Tabelle 1) steht Deutschland bei allen drei Verkehrszweigen an erster Stelle. Dies gilt besonders für den Straßenverkehr, wo mit 45 Mio. ITE mehr Transporteinheiten befördert wurden als im Vereinigten Königreich, Spanien, den Niederlanden, Italien und Frankreich zusammen. Eine Rolle spielt hierbei eine außergewöhnlich hohe Zahl der in der deutschen Güterkraftverkehrserhebung erfassten *sonstigen Container* einschließlich Wechselbehälter.

Im Eisenbahnverkehr verbuchten nur Deutschland und Italien mit 1,77 Mio. bzw. 1,03 Mio. ITE Werte über der Marke von einer Million.

Die im Seeverkehr verbuchten Werte waren ausgeglichener: Sechs Mitgliedstaaten wiesen für 2005 Werte zwischen 6,9 Mio. und 12 Mio. ITE aus.

Werden die drei Verkehrswege zusammengefasst, so entfallen nahezu 60 Mio. ITE auf Deutschland, d. h. etwa jede dritte Transporteinheit wird in diesem Land ver- oder abgeladen. Auf den Plätzen hinter Deutschland liegen Spanien, die Niederlande und

das Vereinigte Königreich mit ca. 20 Mio. ITE. Da keine Daten für den Transport mit Containern im Eisenbahnverkehr vorliegen, sind die Daten für die beiden letztgenannten Länder zu niedrig angesetzt.

Tabelle 1: Beförderte ITE: Verteilung nach Ländern und Verkehrszweigen, 2005

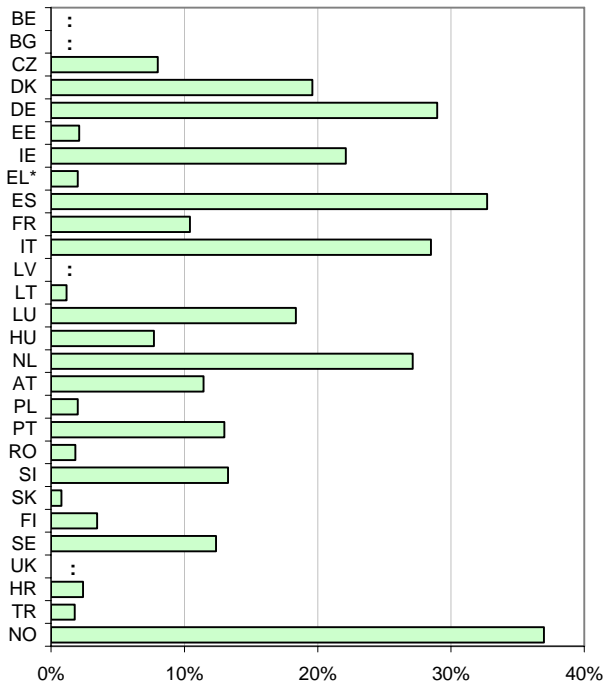
	Straßenverkehr - Großcontainer	Straßenverkehr - Sonstige Container	Eisenbahnverkehr *	Seeverkehr
BE	2 002 000	631 000	610 982	6 901 982
BG	:	:	:	108 776
CZ	667 000	2 297 000	156 163	-
DK	:	:	78 048	603 440
DE	7 709 000	38 162 000	1 768 494	11 995 989
EE	39 000	34 000	186	189 648
IE	:	:	7 574	992 329
EL	250 000	380 000	6 872	1 766 688
ES	4 010 000	6 802 000	334 958	10 227 862
FR	1 919 000	2 265 000	:	3 750 798
IT	2 483 000	2 294 000	1 025 279	7 023 007
CY	57 000	44 000	-	325 114
LV	8 000	31 000	6 411	154 965
LT	36 000	59 000	4 412	214 321
LU	:	75 000	4 037	-
HU	:	:	93 527	-
MT	:	:	-	86 183
NL	4 487 000	5 426 000	:	9 343 144
AT	:	863 451	281 544	-
PL	502 000	2 675 000	60 413	492 208
PT	408 000	312 000	48 340	936 214
RO	:	:	64 376	867 036
SI	98 000	163 000	62 025	210 343
SK	231 000	846 000	24 413	-
FI	522 000	273 000	40 882	1 300 633
SE	1 637 000	933 000	271 913	1 116 401
UK	5 673 000	5 669 000	:	7 695 642
HR	:	:	:	93 504
TR	:	:	:	:
NO	:	:	:	517 138

* DE, EL: Daten für 2004.

AT, Straßenverkehr: einschließlich Großcontainer.

Anteil des Ladungsträgerverkehrs im Eisenbahn- und im Straßenverkehr

Abbildung 3: Anteil des Ladungsträgerverkehrs im Eisenbahnverkehr in Prozent der insgesamt im Eisenbahngüterverkehr geleisteten Tonnenkilometer, 2005



* Daten für 2004

Um die Bedeutung des Ladungsträgerverkehrs für den gesamten Güterverkehr zu bewerten, ist es sinnvoll, seinen Anteil an den 2005 insgesamt geleisteten tkm zu untersuchen. Abbildung 3 gibt Aufschluss über den Anteil des Ladungsträgerverkehrs im Eisenbahnverkehr.

In den Ländern Europas ist der Anteil in Norwegen mit 37 % am höchsten, während Spanien innerhalb der EU mit 33 % an erster Stelle liegt, dicht gefolgt von Deutschland, Italien und den Niederlanden mit Anteilen zwischen 27 % und 29 %. Diese Gruppe von Ländern ist durch ein hohes Maß an Containertransport auf einer Nord-Süd-Achse gekennzeichnet, die von Skandinavien nach Spanien und Italien verläuft. In vielen anderen Ländern, die häufig an den Außengrenzen der EU liegen, beläuft sich der Anteil auf unter 3 %.

Die höchsten Verkehrsleistungen im Ladungsträgerverkehr in tkm wurden in Deutschland (25,8 Mrd. tkm), Italien (9,4 Mrd. tkm), Frankreich (8,7 Mrd. tkm), Spanien (3,8 Mrd. tkm) sowie Schweden und Österreich (3,7 Mrd. tkm) verbucht; dies sind zusammen mehr als 80 % der EU-Verkehrsleistung.

Container und Wechselbehälter sind die wichtigsten Transporteinheiten. Sieben EU-Mitgliedstaaten und Norwegen verbuchten 2005 eine Verkehrsleistung von mehr als einer Milliarde tkm für diese Transporteinheiten.

Für die übrige Verkehrsleistung spielen begleitete Straßenfahrzeuge in Ungarn und Österreich eine ziemlich große Rolle, während die Beförderung von Sattelanhängern (ohne Zugmaschine) in Deutschland (2,3 Mrd. tkm), Frankreich (1,9 Mrd. tkm) und Schweden (1,1 Mrd. tkm) wichtig ist, in Frankreich und Schweden auch in relativen Werten.

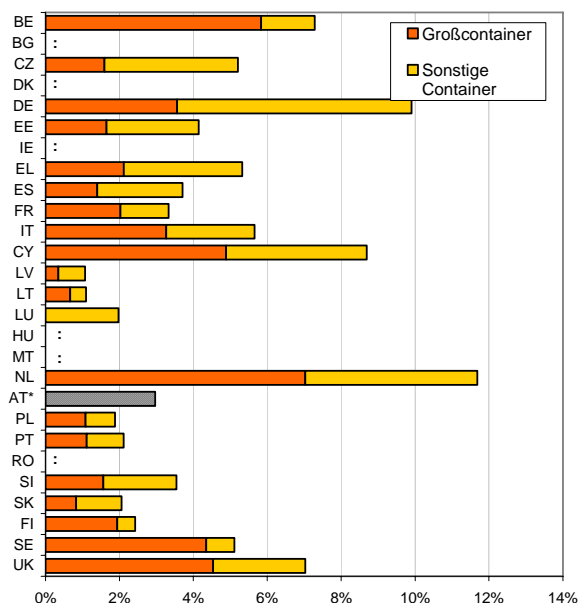
Trotz ihres niedrigen absoluten Wertes entfielen auf diese Transporteinheiten in Dänemark rund 40 %. Ähnlich hoch ist der Anteil in Finnland, fasst man die Verkehrsleistung von (begleiteten) Straßenfahrzeugen und Sattelanhängern (ohne Zugmaschine) zusammen.

Im Abschnitt „Wissenswertes zur Methodik“ finden sich genaue Definitionen der Transporteinheiten.

Tabelle 2: Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr nach intermodalen Transporteinheiten in Mio. tkm, 2005

	Container und Wechselbehälter	Straßenfahrzeuge (begleitet)	Sattelanhänger (unbegleitet)	Insgesamt
BE	:	:	:	2 556
BG	:	:	:	:
CZ	1	0	0	1
DK	387	0	263	650
DE	23 348	60	2 372	25 780
EE	224	0	0	224
IE	67	0	0	67
EL	:	:	:	:
ES	3 806	0	0	3 806
FR	6 776	62	1 887	8 725
IT	:	:	:	9 357
CY	-	-	-	-
LV	0	0	0	0
LT	143	2	:	145
LU	72	0	0	72
HU	701	653	22	1 376
MT	-	-	-	-
NL	:	:	:	1 452
AT	2 167	1 416	135	3 718
PL	1 005	4	0	1 009
PT	0	0	0	0
RO	646	31	13	690
SI	431	54	0	485
SK	152	:	:	152
FI	335	120	180	635
SE	2 680	0	1 068	3 748
UK	:	:	:	:
HR	68	5	0	73
TR	161	0	0	161
NO	1 164	335	874	2 373

Abbildung 4: Anteil des Transports mit Containern im Straßenverkehr in Prozent der insgesamt im Güterkraftverkehr geleisteten Tonnenkilometer, 2005



* Für Groß- und sonstige Container liegen keine Informationen vor.

Der Indikator, der in Abbildung 3 für den Eisenbahnverkehr dargestellt ist, wird in Abbildung 4 für den Straßenverkehr angegeben. In diesem Verkehrszweig hat kein Land einen Anteil von über 20 % für den Containerverkehr gemeldet. 12 % der gesamten Verkehrsleistung niederländischer Lkw entfielen auf den Containertransport. In Deutschland lag dieser Anteil bei 10 %.

Sieben der übrigen Mitgliedstaaten verbuchten einen Anteil zwischen 5 % und 10 %, zwölf einen von unter 5 %.

Der Tabelle 3 ist der Güterkraftverkehr in Containern durch Fahrzeuge, die in dem betreffenden Mitgliedstaat zugelassen sind, in den Jahren 2004 und 2005 zu entnehmen, ebenso wie die Verteilung nach Containertypen.

Betrachtet man den absoluten Anstieg zwischen den beiden Jahren, so nehmen Deutschland (+ 3 Mrd. tkm) und Italien (+ 0,8 Mrd. tkm) die beiden ersten Plätze ein. Die höchsten relativen Zuwächse verbuchten dagegen Estland, Zypern und Lettland. Aufgrund der niedrigen absoluten Zahl der geleisteten Tonnenkilometer sind diese Trends jedoch mit Vorsicht zu interpretieren.

In elf Mitgliedstaaten lag die Tonnenkilometerleistung im Containerverkehr im Jahr 2005 unter dem Vorjahresniveau. Am stärksten ging die Verkehrsleistung in absoluten Werten in der Tschechischen Republik, Spanien, Frankreich und Griechenland zurück. Die kräftigsten relativen Einbußen verbuchten die Tschechische Republik und Litauen.

Untersucht man nur die EU-Länder mit einer Verkehrsleistung von über 1 Mrd. tkm im Containerverkehr im Jahr 2005, so verbuchten die Länder, die vor der EU-Erweiterung von 2004 an den EU-Außengrenzen lagen, zwischen 2004 und 2005 beträchtliche Wachstumsraten. Dies gilt vor allem für Deutschland (+11 %), Polen (+10 %) und Italien (+9 %).

In Ländern ohne diese geografische Besonderheit ging der Containerverkehr zurück. Die Bandbreite des Rückgangs reichte von -33 % in Griechenland bis -2% im Vereinigten Königreich; dazwischen lagen Frankreich (-8 %), Belgien (-7 %), Spanien (-7 %) und Schweden (-4 %). Zwei Ausnahmen gab es, und zwar die Tschechische Republik (Rückgang anstatt Zunahme) und die Niederlande (Zunahme anstatt Rückgang).

Die Verteilung nach Containertypen in der EU ist im Allgemeinen ausgeglichen mit einem leichten Übergewicht für Großcontainer, die 54 % ausmachen. Einige Mitgliedstaaten bilden hier eine Ausnahme. Am auffälligsten sind Deutschland und Spanien, wo auf „sonstige Container“ über 60 % der Tonnenkilometer im Containerverkehr entfallen. Im Gegensatz dazu meldeten belgische Spediteure einem Anteil von 80 % für Großcontainer.

Die Analyse des relativen Wachstums der einzelnen Containerkategorien zwischen 2004 und 2005 (untersucht wurden nur Länder mit mehr als 1 Mrd. tkm) ergab einen Anstieg von 5 % bei Großcontainern in Spanien, den Niederlanden und Deutschland, verglichen mit einem Rückgang von 5 % in Belgien und Frankreich. In der Kategorie „sonstige Container“ verbuchten die Tschechische Republik und Deutschland die höchsten Zuwachsraten, während Spediteure aus Spanien, Frankreich, Italien und dem Vereinigten Königreich rückläufige Zahlen meldeten.

Tabelle 3: Güterkraftverkehrsleistung nach Containertypen in Mio. tkm, 2004-2005

	2004			2005		
	Große Fracht-container	Sonstige Fracht-container	Container insgesamt	Große Fracht-container	Sonstige Fracht-container	Container insgesamt
BE	2 967	806	3 773	2 823	702	3 525
BG	:	:	:	:	:	:
CZ	5 892	583	6 475	694	1 566	2 260
DK	:	:	:	:	:	:
DE	10 224	16 666	26 890	10 735	19 154	29 889
EE	70	24	94	98	148	246
IE	:	:	:	:	:	:
EL	922	933	1 855	496	750	1 246
ES	2 834	6 486	9 320	3 263	5 391	8 654
FR	4 355	3 108	7 463	4 157	2 687	6 844
IT	4 577	4 578	9 155	5 752	4 215	9 967
CY	33	51	84	68	53	121
LV	29	41	70	29	61	90
LT	115	173	288	106	68	174
LU	:	157	157	:	174	174
HU	:	:	:	:	:	:
MT	:	:	:	:	:	:
NL	5 376	3 998	9 374	5 917	3 916	9 833
AT	:	:	747	:	:	836
PL	1 249	658	1 907	1 214	890	2 104
PT	492	517	1 009	473	426	899
RO	:	:	:	:	:	:
SI	215	111	326	172	218	390
SK	326	266	592	186	277	463
FI	629	169	798	618	155	773
SE	1 521	322	1 843	1 506	264	1 770
UK	7 201	4 881	12 082	7 624	4 208	11 832

Verkehrsleistung nach der Verkehrsart

Tabelle 4: Ladungsträgerverkehr: Verkehrsleistung in Mio. tkm im Eisenbahnverkehr (Gesamtwert, innerstaatlicher, grenzüberschreitender und Transitverkehr) und im Straßenverkehr (Gesamtwert), 2005

	Eisenbahnverkehr				Straßenverkehr
	Innerstaatl.	Grenzüberschreitend	Transit	Insges.	Insges.
BE	950	1 605	1	2 556	3 525
BG	:	:	:	:	:
CZ	0	0	0	1	2 260
DK	358	153	139	650	0
DE	8 905	12 351	4 524	25 780	29 889
EE	0	6	218	224	246
IE	67	0	0	67	:
EL	:	:	:	:	1 246
ES	3 254	552	0	3 806	8 654
FR	3 332	2 684	2 709	8 725	6 844
IT	6 536	2 821	:	9 357	9 967
CY	-	-	-	-	121
LV	0	0	0	0	90
LT	0	93	51	145	174
LU	2	5	66	72	174
HU	11	1 021	343	1 376	:
MT	-	-	-	-	:
NL	768	684	:	1 452	9 833
AT	778	2 079	860	3 718	836
PL	382	409	218	1 009	2 104
PT	0	0	0	0	899
RO	75	387	228	690	:
SI	40	333	113	485	390
SK	9	79	64	152	463
FI	513	59	63	635	773
SE	3 154	471	123	3 748	1 770
UK	:	:	:	:	11 832
HR	3	40	30	73	:
TR	41	120	0	161	:
NO	2 143	230	0	2 373	:

Tabelle 4 enthält einen Vergleich der gesamten Verkehrsleistung des Ladungsträgerverkehrs zwischen Eisenbahn- und Straßenverkehr im Jahr 2005 für die einzelnen Länder mit einer weiteren Untergliederung des Eisenbahnverkehrs nach Verkehrsarten (innerstaatlicher, grenzüberschreitender und Transitverkehr).

In allen Ländern mit Ausnahme Österreichs, Schwedens, Frankreichs, Sloweniens und Dänemarks überstieg die Verkehrsleistung im Straßenverkehr die im Eisenbahnverkehr.

Unter den Ländern mit einer Gesamtverkehrsleistung von mindestens 1 Mrd. tkm wiesen die Niederlande mit einem sieben Mal höheren Wert für den Straßenverkehr ein extrem unausgeglichenes Verhältnis zwischen Straßen- und Eisenbahnverkehr aus.

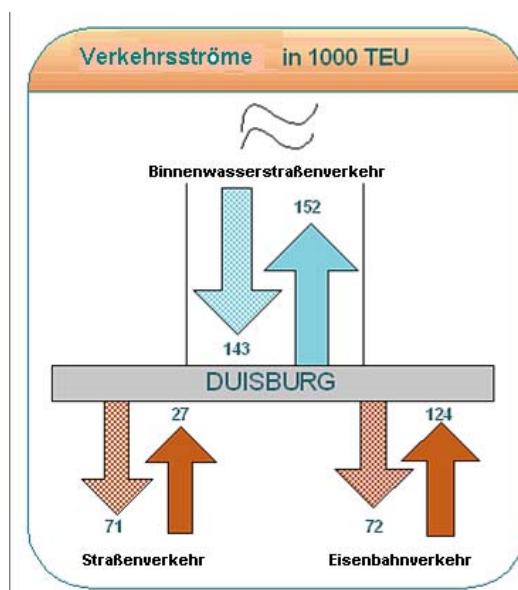
Ein Blick auf die Eisenbahnverkehrsleistung nach Verkehrsarten zeigt, dass ITE in Ungarn, Belgien, Österreich und Deutschland überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr befördert werden, während in Spanien, Schweden und Italien der innerstaatliche Verkehr überwiegt. In den Niederlanden, Frankreich und Polen ist das Verhältnis nahezu ausgeglichen.

Verkehrsströme in den größten deutschen Häfen

Wie bereits erwähnt liegt Deutschland innerhalb Europas an erster Stelle, betrachtet man die Beförderung von ITE auf Schiene, Straße und zur See. In diesem Abschnitt geht es ausschließlich um Deutschland, insbesondere um die drei deutschen Häfen Duisburg am Rhein als größten Binnenhafen der Welt und die beiden größten Containerhäfen Deutschlands, Hamburg (verbunden mit der Nordsee über die Elbmündung) und Bremen/Bremerhaven (zwei Häfen an der Nordseeküste, die eine statistische Einheit bilden). Der Binnenhafen Duisburg verbindet die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Binnenwasserstraße, während Hamburg und Bremen/Bremerhaven eine Anbindung an den Seeverkehr bieten.

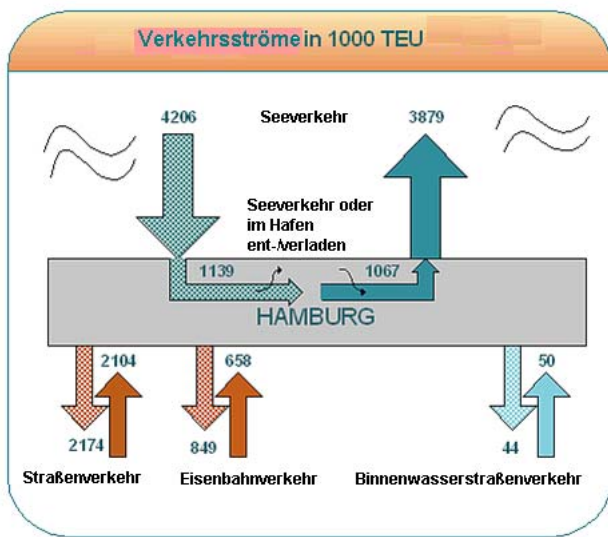
Die Verkehrsströme in Duisburg lassen ein annähernd ausgewogenes Verhältnis zwischen eingehendem und ausgehendem Binnenschiffsverkehr, d. h. Gütertransport über den Rhein, gemessen in TEU erkennen (s. Abbildung 5). Der den Duisburger Hafen verlassende Verkehr verteilt sich zu gleichen Teilen auf Straße und Schiene, während beim ankommenden Verkehr fünfmal häufiger die Eisenbahn benutzt wird als die Straße.

Abbildung 5: Verkehrsströme im Duisburger Hafen in 1 000 TEU, 2005



Quelle: DESTATIS

Abbildung 6: Verkehrsströme im Hamburger Hafen in 1 000 TEU, 2005



Quelle: DESTATIS

Die Daten über die Zahl der 2005 abgefertigten ITE (gemessen in TEU) lassen erkennen, dass Hamburg und Bremen/Bremerhaven unter den EU-Häfen an zweiter bzw. vierter Stelle lagen, Rotterdam (NL) und Antwerpen (BE) an erster bzw. dritter Stelle.

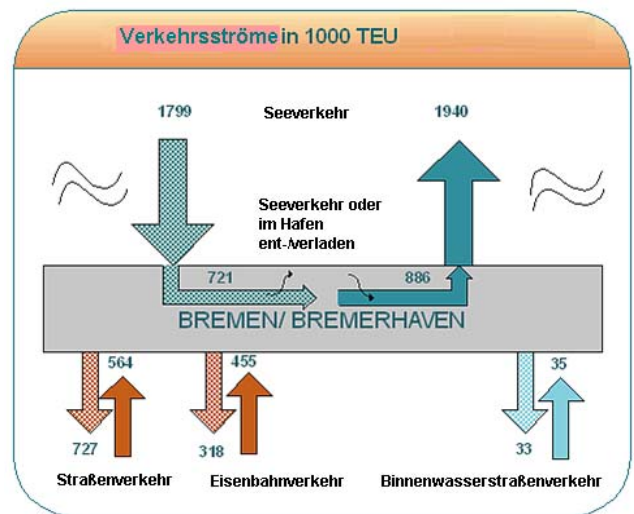
Die Analyse der Daten des Berichts des deutschen Statistischen Bundesamts DESTATIS gibt nicht nur Aufschluss über die Gesamtzahl der abgefertigten ITE, sondern auch über deren Verteilung auf die einzelnen Verkehrszweige sowohl im ein- als auch im ausgehenden Verkehr. Diese Gliederungstiefe ermöglicht die Bewertung der relativen Bedeutung der einzelnen Verkehrszweige für die Transportketten einschließlich des Vor- und/oder Nachlaufs auf See.

In Hamburg weichen die Ein- und Ausgänge im Seeverkehr leicht voneinander ab. Eingehende TEU belaufen sich auf 4,2 Mio., während im ausgehenden Verkehr 3,9 Mio. TEU verbucht wurden. Diese Abweichung spiegelt sich im Wesentlichen weiter flussaufwärts in der Differenz zwischen eingehendem und ausgehendem Eisenbahnverkehr wider.

Die Anteile der Verkehrszweige am eingehenden Verkehr (Transporteinheiten, die auf dem Seeweg ankommen und im See-, Straßen-, Eisenbahn- oder Binnenschiffsverkehr in andere Häfen oder das Hinterland weiterbefördert werden) und ausgehenden Verkehr (Transporteinheiten, die den Hafen auf dem Seeweg, mit der Eisenbahn, auf der Straße oder mit Binnenschiffen erreichen und im Seeverkehr weiterbefördert werden) sind ähnlich hoch.

Auf den Straßenverkehr als zweiten Abschnitt entfielen im eingehenden Verkehr z. B. 50 % (2 174 000 TEU von insgesamt 4 206 000 TEU). Ein Viertel wird entweder im Hafen gelöscht oder neu als Seefracht verladen, etwa ein Fünftel wird mit der Eisenbahn weiterbefördert und 1 % mit Binnenschiffen über die Elbe.

Abbildung 7: Verkehrsströme im Hafen Bremen/ Bremerhaven in 1 000 TEU, 2005



Quelle: DESTATIS

Im Hafen von Bremen/Bremerhaven wird absolut gesehen nur halb so viel Fracht abgefertigt wie im Hamburger Hafen.

Ein erster erkennbarer Unterschied ist das größere Frachtvolumen im ausgehenden Seeverkehr.

Im Durchschnitt werden von 100 TEU, die den Hafen auf dem Seeweg erreichen, 40 auf dem Seeweg weiterbefördert oder im Hafen gelöscht, weitere 40 TEU werden mit Straßenfahrzeugen weiterbefördert, 18 mit der Eisenbahn und 2 mit Binnenschiffen (über die Weser).

Betrachtet man den ausgehenden Verkehr, so erreichen die zu befördernden Waren den Hafen von Bremen/Bremerhaven am häufigsten auf dem Seeweg, d. h. diese ITE werden über den gleichen Verkehrszweig weiterbefördert. Von 100 TEU, die den Hafen auf dem Seeweg verlassen, sind rund 45 auch („im Transit“) auf dem Seeweg eingetroffen oder wurden im Hafen verladen. Von den restlichen 55 TEU, die auf dem Seeweg weiterbefördert werden, sind 30 mit Straßenfahrzeugen nach Bremen/Bremerhaven transportiert worden, 23 mit der Eisenbahn und 2 mit Binnenschiffen.

Der Seeverkehr umfasst sowohl den Kurzstreckenseeverkehr (Europa, Ostsee und Mittelmeer) als auch die Hochseeschifffahrt.

In Hamburg entfielen rund 35 % der ein- und ausgehenden Verkehrsströme auf den Kurzstreckenseeverkehr. Bremen/Bremerhaven meldete für den ausgehenden Verkehr einen ähnlichen Anteil, während im eingehenden Verkehr annähernd 50 % der Containerfracht im Kurzstreckenseeverkehr befördert wurde.

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Datenverfügbarkeit

Alle Daten in dieser Veröffentlichung stammen aus der Verkehrsstatistik-Referenzdatenbank von Eurostat (New Cronos). Sie umfassen verkehrsstatische Daten, die von den Mitgliedstaaten gemäß den folgenden Rechtsvorschriften erhoben wurden:

- Verordnung 91/2003 über die Eisenbahnverkehrsstatistik
- Verordnung 1172/98 über die Güterkraftverkehrsstatistik
- Richtlinie 95/64/EG über die Seeverkehrsstatistik.

Die Abbildungen 5, 6 und 7 stammen aus dem von DESTATIS, dem statistischen Amt der Bundesrepublik Deutschland, veröffentlichten Bericht „Kombinierter Verkehr 2005“.

Land

CY, MT
CZ, LU, HU, AT, SK
BG, FR, NL, UK
BG, DK, IE, HU, MT, RO
AT

Merkmale der Datenverfügbarkeit

Kein Eisenbahnverkehr
Kein Seeverkehr
Keine Daten über ITE im Eisenbahnverkehr verfügbar
Keine Daten über ITE im Güterkraftverkehr verfügbar
Das österreichische nationale statistische Amt hat revidierte Daten (fett gedruckt) für den Straßenverkehr (ITE) und auch den Eisenbahnverkehr (ITE) vorgelegt.

Methodik

Die Zahl der insgesamt im Eisenbahnverkehr beförderten intermodalen Transporteinheiten wird anhand der Summe der im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden ausgehenden Verkehr beförderten Einheiten geschätzt (s. u.), um Doppelzählungen zu vermeiden.

Geschätzte Zahl der beförderten intermodalen Transporteinheiten nach Verkehrsweisen:

- Eisenbahnverkehr: beladene Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger und Straßenfahrzeuge
- Straßenverkehr: „einzelne Beförderungsvorgänge“, bei denen große Frachtcontainer und sonstige Frachtcontainer zum Einsatz kommen
- Seeverkehr: geladene und gelöschte Einheiten gemessen in TEU

Der einzelne Beförderungsvorgang wird als Näherungsindikator für die Bewegung von intermodalen Transporteinheiten verwendet. Eine intermodale Transporteinheit wird in einem einzelnen Beförderungsvorgang auf der Straße bewegt.

Bei den Frachtarten richten sich DE, IT, LT, LV, AT, PT, SK, RO und UK nach dem Eurostat-Methodikhandbuch und erfassen Wechselbehälter als „sonstige Container“, während DK, ES, CY, PL und FI die UNECE-Empfehlung 21/1994 anwenden. In den letztgenannten Ländern werden nur Transportbehälter unter 20 Fuß als „sonstige Container“ gezählt; Wechselbehälter zählen zu den „großen Frachtcontainern“.

Definitionen

Transport mit Ladeeinheiten (Ladungsträgerverkehr) und Transport mit Containern (Containerverkehr)

Transport mit Ladeeinheiten ist die Beförderung von Fracht in intermodalen Transporteinheiten, wie z. B. in Containern oder mobilen (Ro-Ro) Einheiten. Transport mit Containern ist enger gefasst und beinhaltet die Beförderung von Gütern in ISO-Containern, Wechselbehältern oder anderen Containern.

Intermodale Transporteinheiten (ITE)

Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterkraftfahrzeuge, die für den intermodalen Verkehr geeignet sind.

Container

Kastenförmiger Spezialbehälter für die Frachtbeförderung, der verstärkt sowie stapelbar ist und vertikal oder horizontal umgeschlagen werden kann.

Wechselbehälter

Transporteinheit von 2,5 m Meter Breite, die ausreichend stabil für eine mehrfache Verwendung ist, nicht jedoch, um im beladenen Zustand gekrant oder mehr als zwei Einheiten tief übereinander gestapelt zu werden. Wechselbehälter sind für den kombinierten Verkehr Straße-Schiene ausgelegt, wobei mindestens eine Strecke auf der Straße oder auf der Schiene zurückgelegt wird.

Containergrößen

Die gängigsten Containergrößen sind:

- a) 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß und Breite 8 Fuß)
- b) 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß und Breite 8 Fuß)
- c) Supergroßvolumen-Container
- d) Luftfrachtcontainer

Die unter a) bis c) aufgeführten Containergrößen werden als Großcontainer bezeichnet.

20-Fuß-Einheit (TEU – Twenty-foot Equivalent Unit)

Normeinheit zur Zählung von Containern mit unterschiedlichem Fassungsvermögen und zur Beschreibung der Kapazität von Schiffen oder Terminals. Ein 20-Fuß-ISO-Container entspricht 1 TEU.

Sattelanhänger

Straßengüterfahrzeug ohne Vorderachse, das so konstruiert ist, dass ein Teil des Fahrzeugs und ein wesentlicher Teil seines Ladegewichtes auf der Zugmaschine aufliegen.

Straßengüterfahrzeug

Straßenfahrzeug ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung.

Innerstaatlicher Verkehr

Verkehr zwischen zwei inländischen Orten (Verlade- und Entladeort bzw. Lade- und Löschor).

Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr

Eisenbahnverkehr zwischen zwei Orten (Verlade- und Entladeort) in zwei verschiedenen Ländern.

Grenzüberschreitender Eisenbahngüterverkehr – beladen (ins Ausland)

Transport von Gütern mit der Eisenbahn von einem Verladeort im Meldeland zu einem Entladeort in einem anderen Land.

Grenzüberschreitender Eisenbahngüterverkehr zur Entladung (aus dem Ausland)

Transport von Gütern mit der Eisenbahn von einem Verladeort im Ausland zu einem Entladeort im Meldeland.

Transitverkehr

Verkehr, bei dem ein Fahrzeug auf der Fahrt zwischen zwei Orten im Ausland (Verlade- und Entladeort) das Meldeland (Transitland) durchfährt.

Tonnenkilometer - tkm

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

Einzelner Beförderungsvorgang

Beförderung einer Güterart zwischen ihrer Beladestelle und ihrer Entladestelle.

Zeichen:




: keine Angaben verfügbar
- entfällt
0 nichts vorhanden

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Sandrine Cipponeri, Jelle Bosch und Marco Aliciator erstellt.

Weitere Informationsquellen:

Daten: [EUROSTAT Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten](#)

Verkehr

-  Eisenbahnverkehr
-  Strassenverkehr
-  Seeverkehr

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125
L - 2920 Luxembourg

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

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

European Statistical Data Support:

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

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:
<http://ec.europa.eu/eurostat/>

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

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

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