

Güterbeförderung der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2004

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

01/2006

Autor

Luis A. DE LA FUENTE
LAYOS

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Binnenschifffahrt in der EU:
Allgemeine Entwicklung nach
Verkehrsarten 2

Binnenschiffsverkehr nach der Art
der Güter 3

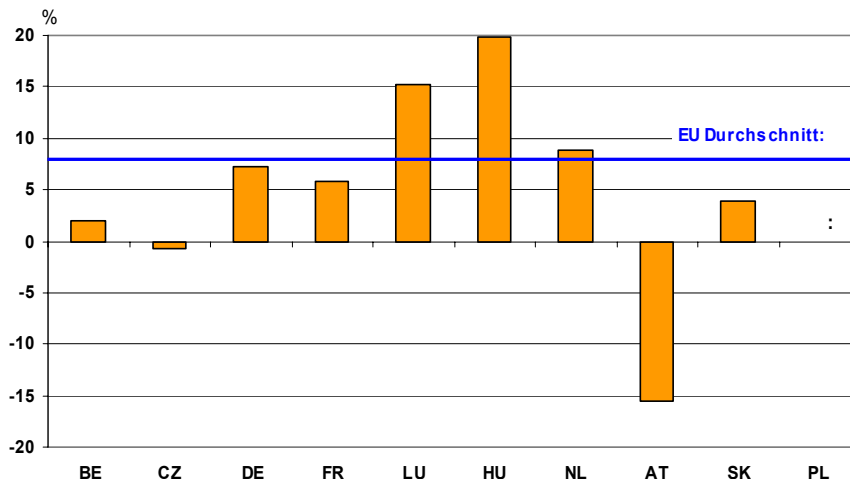
Binnenschiffsverkehr nach Arten
von Schiffen 5

Güterbeförderung der
Binnenschifffahrt in den
Kandidatenländern 6



Manuskript abgeschlossen: 12.01.2006
Datenextraktion am: 01.09.2005
ISSN 1562-1332
Katalognummer: KS-NZ-06-001-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2006

Abbildung 1: Wachstumsraten 2003-2004 der Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Mitgliedstaaten (auf der Basis der Beförderungsmengen in Tonnen)



PL : keine Daten verfügbar für 2003

BE: Wachstumsrate 2002-2003

EU-Wert ohne PL und BE

Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2004 belief sich das Gesamtbeförderungsvolumen der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union auf rund 408 Mio. t. Auf den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr entfielen 48 % bzw. 52 % der Tonnage (Basis: geladene Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr).

Zu dieser Beförderungstätigkeit tragen im Wesentlichen Deutschland und die Niederlande bei. 2004 entfielen 86 % der in Europa beförderten Güter (Basis: geladene Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr) auf diese beiden Länder. Die höchsten jährlichen Wachstumsraten (2003-2004) verbuchten dagegen Ungarn (20 %) und Luxemburg (15 %). Im EU-Durchschnitt (ohne Belgien und Polen) lag die durchschnittliche Zuwachsrate bei 13,9 %.

In Polen und der Tschechischen Republik überwog gemessen an der Beförderungsmenge der innerstaatliche Verkehr, während in den übrigen Mitgliedstaaten mit Ausnahme Luxemburgs, wo der Transitverkehr mit Abstand die größte Rolle spielte, der grenzüberschreitende Verkehr (geladene und gelöschte Güter) die wichtigste Verkehrsart war.

Auf nationaler Ebene sind nahezu die Hälfte der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter Steine und Erden und Baustoffe. 81 % der Güter werden mit Gütermotorschiffen befördert.

Von den Kandidatenländern nutzt Rumänien Binnenwasserstraßen hauptsächlich für den innerstaatlichen Güterverkehr, während Bulgarien die höchste Tonnage im grenzüberschreitenden Verkehr verbucht.

Binnenschifffahrt in der EU: Allgemeine Entwicklung nach Verkehrsarten

Tabelle 1 vermittelt einen Eindruck von der Entwicklung der Beförderungsmengen seit 2001. Festzustellen ist, dass der gesamte Güterverkehr EU-weit (allerdings ohne Belgien und Polen) zwischen 2003 und 2004 um insgesamt etwa 13,9 % zugenommen hat. Auf den Binnenwasserstraßen der EU wurden 2004 408 Mio. t Güter befördert, was einer Verkehrsleistung von 65 760 Mio. tkm entspricht.

Die Daten für Deutschland und die Niederlande verdeutlichen, welche große Rolle die Rhein-Achse für die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt spielt. Auf diese beiden Länder entfallen 86 % der in diesem Verkehrszweig in Europa beförderten Güter. Frankreich und Belgien verbuchen weitere 12 % des Beförderungsvolumens. Auf Luxemburg und Österreich entfallen lediglich 1 % der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter, während das verbleibende Prozent den neuen Mitgliedstaaten zuzurechnen ist.

In den vier Mitgliedstaaten, die die meisten Güter auf Binnenwasserstraßen befördern, nämlich den Niederlanden, Deutschland, Frankreich und Luxemburg, waren in den Jahren 2001 und 2004 ähnliche Beförderungsmengen zu verzeichnen, wobei jedoch alle von ihnen im Jahr 2004 eine positive Wachstumsrate verbuchten.

Während die Beförderungsmengen in den meisten Ländern 2004 angestiegen sind, weisen die Zahlen für Österreich erneut einen kräftigen Rückgang aus. Dies hat zwei Ursachen: Zum einen sind die Daten über den Transit-Güterverkehr nicht mehr vollständig, da das Zollamt zwischen Österreich und der Slowakei, das für die Erhebung von Transitdaten zuständig war, infolge der EU-Erweiterung geschlossen wurde. Zum anderen war ein deutlicher Rückgang der Beförderung von Steinen und Erden und Baustoffen im innerstaatlichen Verkehr zu verzeichnen. Schließlich zeigt die Binnenschifffahrt in der Tschechischen Republik Anzeichen einer Stagnation.

Tabelle 1 : Entwicklung des gesamten Güterverkehrs nach Mitgliedstaaten

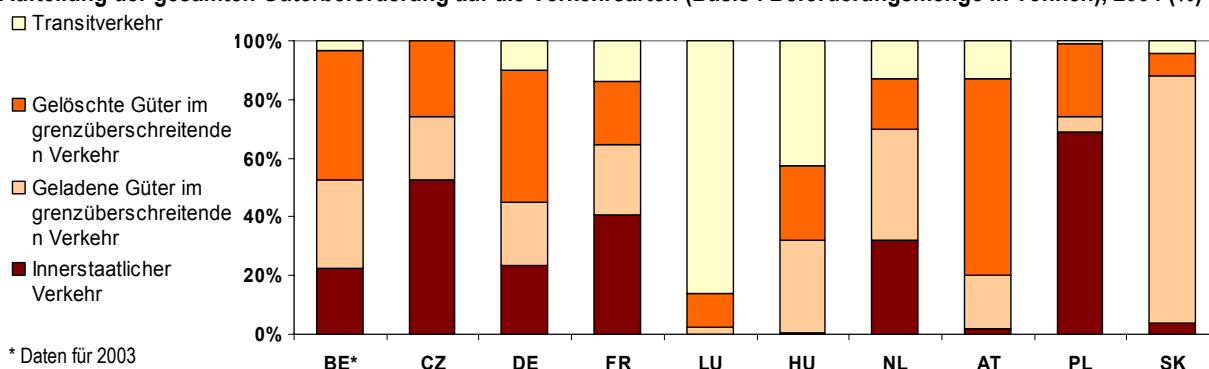
	BE ²	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	EU-25 ³
	in 1000 Tonnen										
2001	127 870	1 747	236 101	68 408	11 061	5 897	328 913	11 634	:	3 234	395 465
2002	134 463	1 569	231 746	67 092	8 568	7 093	311 507	12 316	:	3 293	382 651
2003	137 145	1 184	219 999	63 670	9 704	6 137	293 390	10 737	:	2 624	357 894
2004	:	1 176	235 861	67 312	11 180	7 356	319 219	9 072	7 296	2 725	407 533
Wachstumsrate (in %) 2001-2004 ¹	7,3	-32,7	-0,1	-1,6	1,1	24,7	-2,9	-22,0	:	-15,7	3,1
	in Mio. tkm										
2001	7 655	78	64 818	8 294	371	2 346	41 793	2 557	:	:	58 337
2002	8 073	80	64 166	8 269	281	3 076	40 804	2 846	:	98	58 505
2003	8 230	58	58 154	8 024	316	1 517	39 031	2 276	:	94	54 655
2004	:	48	63 667	8 420	370	1 904	43 092	1 747	370	91	65 760
Wachstumsrate (in %) 2001-2004 ¹	7,5	-38,3	-1,8	1,5	-0,4	-18,9	3,1	-31,7	:	-7,1	12,7

¹ Für Belgien: 2001-2003 — ² Für das erste Halbjahr 2005 wurden von BE 74 745 000 Tonnen und 4 242 Mio. tkm gemeldet — ³ Der EU-25-Gesamtwert wurde ohne Belgien und Polen ermittelt. Um Doppelzählungen zu vermeiden, entspricht der Gesamtwert der Summe aus den Werten für geladene Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr.

Die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt umfasst drei Verkehrsarten: den innerstaatlichen, den grenzüberschreitenden und den Transitverkehr. Betrachtet man den Transitverkehr als grenzüberschreitenden Verkehr, so entfallen auf europäischer Ebene auf den innerstaatlichen Verkehr 48 % und auf den grenzüberschreitenden Verkehr 52 % des gesamten Binnenschiffsverkehrs (Basis: geladene Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden

Verkehr). Auf der Ebene der Mitgliedstaaten bietet sich jedoch ein anderes Bild. Abbildung 2 legt den Schluss nahe, dass in Luxemburg keine innerstaatliche Güterbeförderung mit diesem Verkehrszweig erfolgt. Angesichts der Größe des Landes und der Tatsache, dass es nur über 35 km schiffbare Wasserstraßen verfügt, überrascht dies nicht. Ungarn, Österreich und die Slowakei weisen ebenfalls sehr niedrige Werte für den innerstaatlichen Verkehr aus.

Abbildung 2: Aufteilung der gesamten Güterbeförderung auf die Verkehrsarten (Basis : Beförderungsmenge in Tonnen), 2004 (%)



Demgegenüber sind die Anteile des innerstaatlichen Verkehrs am Binnenschiffsverkehr insgesamt in Polen, der Tschechischen Republik, Frankreich, den Niederlanden, Deutschland und Belgien beachtlich (69 %, 53 %, 40 %, 32 %, 23 % bzw. 23 % für die einzelnen Länder im Jahr 2004).

Den größten Anteil für den Transitverkehr verbuchte Luxemburg mit 86 % des innerstaatlichen Binnenschiffsverkehrs.

Nahezu die Hälfte der Gütermenge, die über eine EU-Grenze befördert wurde (gelöschte Güter im grenzüberschreitenden Verkehr) entfiel auf Belgien (Daten für 2003), Deutschland und Österreich.

Tabelle 2: Intra-EU-Güterverkehr nach Verbindungen, 2004 (in 1000 Tonnen)

Ladeland \ Löschland	Löschland										Insgesamt
	BE	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	
BE ⁽¹⁾		2	11 851	5 175	282	50	5 041	52	1	0	22 454
CZ	16		222	-	-	:	17	-	:	:	255
DE	14 700	357		1 798	387	381	29 324	998	311	28	48 284
FR	3 854	:	5 231		208	27	5 933	:	:	:	15 253
LU	19	-	181	6		-	76	-	:	:	281
HU	69	-	659	6	23		333	585	:	2	1 676
NL	36 110	78	73 947	5 634	370	314		957	4	:	117 413
AT	95	-	440	24	-	526	140		:	186	1 411
PL	24	:	1 773	:	:	:	35	:		:	1 832
SK	7	-	407	1	-	35	62	1 632	:		2 144
Insgesamt	54 893	436	94 712	12 644	1 269	1 333	40 960	4 223	316	217	211 003

(1) Spiegelbilddaten aus den Partnerländern

Betrachtet man den grenzüberschreitenden Güterverkehr, ist es interessant zu untersuchen, zwischen welchen Ländern hauptsächlich Waren befördert werden. Die Menge der zwischen einzelnen Ländern beförderten Güter wird im Wesentlichen von wirtschaftlichen Aspekten bestimmt, hängt aber auch von der Struktur des transeuropäischen Netzes ab.

Bei Tabelle 2 handelt es sich um eine Matrix, die Aufschluss darüber gibt, welche Gütermengen 2004 zwischen den zehn Mitgliedstaaten befördert wurden. Der Meldemitgliedstaat ist das Ladeland, mit Ausnahme von Belgien, wo in allen Fällen Spiegelbilddaten der Partnerländer verwendet wurden.

Drei Viertel des grenzüberschreitenden Verkehrs auf Binnenwasserstraßen werden zwischen den Niederlanden, Deutschland und Belgien abgewickelt. Speziell zwischen den

Niederlanden und Deutschland wurden 49 % der Güter befördert. Ausfuhren aus den Niederlanden nach Deutschland machten 35 % aus. Auf den Handel zwischen den Niederlanden und Belgien entfielen 17 %.

Die Niederlande sind das europäische Land, das mit Abstand die meisten Güter exportiert (117 Mio. t). Der Handel der Niederlande mit Deutschland und Belgien umfasst 110 Mio. t Güter, das sind 94 % der gesamten Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Verkehr.

Deutschland ist ein wichtiges Bestimmungsland für Ausfuhren aller anderen Mitgliedstaaten (rund 95 Mio. t), wobei der Anteil in den Niederlanden bei 80 %, in Belgien bei 14 % und in Frankreich bei 6 % liegt. Deutschland ist das Land, das mit Abstand die meisten Güter importiert.

Binnenschiffsverkehr nach der Art der Güter

Die Tabellen 3, 4 und 5 geben Aufschluss über die Beförderungsmengen nach Gütergruppen in den einzelnen Mitgliedstaaten bzw. im innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Transitverkehr.

Aus Tabelle 3 geht hervor, dass es sich auf nationaler Ebene bei nahezu der Hälfte der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter um Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6 der NST/R) handelt. 19 % sind Erdöl und Mineralölzeugnisse (Kapitel 3 der NST/R). Die Aufteilung auf die verschiedenen Güterarten hat sich im Laufe der Jahre nur geringfügig verändert.

Auf internationaler Ebene (s. Tabelle 4) wurden hauptsächlich Erze und Metallabfälle (Kapitel 4 der NST/R) befördert. Ihr

Anteil lag bei 19 % aller beförderten Güter und war damit viermal so hoch wie im innerstaatlichen Verkehr (wo er unter 4 % betrug). Auf Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6 der NST/R) entfielen 17 %, gefolgt von Erdöl, Mineralölzeugnissen (Kapitel 3 der NST/R) mit 14 %. Wie auch im innerstaatlichen Verkehr haben sich die Proportionen in den letzten Jahren nicht verändert.

Die Tabellen 3, 4 und 5 machen deutlich, welche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen. Auf nationaler Ebene unterscheidet sich die Binnenschifffahrt Österreichs von der anderer europäischer Länder dadurch, dass vorwiegend Erdöl und Mineralölzeugnisse (NST/R-Kapitel 3) und Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug) (NST/R-Kapitel 5) befördert werden. Auf diese Gütergruppen zusammen entfallen 89 % der

Beförderungsmengen. Daneben waren geringe Beförderungsmengen für Steine und Erden und Baustoffe (NST/R-Kapitel 6) zu beobachten.

In der Tschechischen Republik machten Steine und Erden und Baustoffe (NST/R-Kapitel 6) 91 % der Gesamtbeförderungsmenge aus. Eine ähnliche, breiter gefächerte

Aufteilung auf die einzelnen Gütergruppen weisen Belgien und Deutschland auf. Allerdings handelt es sich noch bei einem Drittel der beförderten Güter um Steine und Erden und Baustoffe (NST/R-Kapitel 6). In Frankreich und den Niederlanden spielten diese Gütergruppen mit 59 % bzw. 50 % der beförderten Güter sogar eine noch größere Rolle.

Tabelle 3: Innerstaatlicher Güterverkehr (in 1000 Tonnen) nach NST/R-Kapiteln, 2004 gemeldet

Innerstaatlicher Verkehr	NST/R-Kapitel										Insgesamt	Insgesamt (%)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE*	640	1 468	4 233	5 413	1 574	1 280	10 768	1 114	2 183	2 414	31 086	14,0
CZ	4	5	0	0	0	6	564	39	0	0	620	0,3
DE	1 635	3 245	7 953	14 684	3 406	1 256	15 210	1 058	5 207	1 556	55 209	24,8
FR	2 314	458	1 667	3 715	166	262	16 349	57	1 052	1 460	27 500	12,3
LU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HU	2	0	0	31	0	0	6	0	0	0	39	0,0
NL	2 872	7 021	3 731	17 913	2 353	1 247	51 458	1 595	5 308	9 426	102 924	46,2
AT	4	0	1	97	0	73	7	8	0	1	191	0,1
PL	6	2	596	39	492	116	3 289	229	222	18	5 010	2,2
SK	3	0	0	0	0	0	103	0	0	0	106	0,0
Insgesamt	7 481	12 199	18 181	41 892	7 991	4 239	97 754	4 101	13 972	14 874	222 685	
Insgesamt (%)	3,4	5,5	8,2	18,8	3,6	1,9	43,9	1,8	6,3	6,7		100

* Daten für 2003

Tabelle 4: Grenzüberschreitender Verkehr (in 1000 Tonnen) nach NST/R-Kapiteln, 2004 gemeldet

Grenzüberschreitender Verkehr	NST/R-Kapitel										Insgesamt	Insgesamt (%)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE*	3 400	3 977	7 004	18 099	7 105	4 220	25 940	4 084	10 889	17 014	101 733	21,6
Geladene Güter	1 076	1 224	3 359	8 396	1 587	1 969	7 921	1 596	5 648	8 351	41 127	8,7
Gelöschte Güter	2 324	2 753	3 645	9 704	5 518	2 251	18 019	2 488	5 241	8 663	60 606	12,9
CZ	22	276	19	0	1	12	57	95	52	22	557	0,1
Geladene Güter	21	103	19	0	1	12	4	80	1	15	255	0,1
Gelöschte Güter	2	173	0	0	0	0	53	15	51	7	302	0,1
DE	4 584	10 486	21 872	19 759	32 743	9 929	27 036	4 745	13 385	11 938	156 476	33,2
Geladene Güter	2 749	3 252	973	3 845	2 353	5 487	17 362	1 791	6 059	7 496	51 367	10,9
Gelöschte Güter	1 835	7 234	20 899	15 914	30 390	4 441	9 673	2 954	7 325	4 441	105 109	22,3
FR	5 609	2 494	4 503	2 241	2 426	1 870	7 377	1 102	1 444	1 415	30 482	6,5
Geladene Güter	5 360	2 000	91	806	212	1 044	5 287	116	228	945	16 088	3,4
Gelöschte Güter	250	494	4412	1435	2215	826	2090	986	1216	470	14394	3,1
LU	1	0	64	445	335	115	467	99	0	4	1 530	0,3
Geladene Güter	1	0	0	0	6	108	161	2	0	3	281	0,1
Gelöschte Güter	0	0	64	445	330	8	305	96	0	1	1 249	0,3
HU	811	1 101	186	844	149	666	164	170	3	78	4 171	0,9
Geladene Güter	742	357	52	488	57	436	148	0	2	31	2 313	0,5
Gelöschte Güter	70	744	133	356	92	230	16	170	1	47	1 859	0,4
NL	5 244	7 578	22 427	23 897	40 426	3 486	16 864	17 861	15 387	10 464	163 635	34,7
Geladene Güter	1 309	5 886	21 641	22 995	33 395	3 135	12 449	2 131	8 892	8 965	120 798	25,6
Gelöschte Güter	3 935	1 692	787	902	7 031	351	4 415	15 730	6 494	1 500	42 837	9,1
AT	624	423	136	1 760	2 820	437	566	858	47	35	7 707	1,6
Geladene Güter	107	20	0	550	0	169	129	608	31	22	1 635	0,3
Gelöschte Güter	517	404	136	1 211	2 820	268	437	250	16	13	6 072	1,3
PL	16	116	843	0	307	325	244	290	51	26	2 218	0,5
Geladene Güter	8	66	5	0	21	217	51	4	0	15	386	0,1
Gelöschte Güter	9	50	839	0	286	109	193	286	51	11	1 832	0,4
SK	124	163	40	836	864	80	42	297	25	28	2 499	0,5
Geladene Güter	121	68	26	826	824	67	39	277	25	13	2 286	0,5
Gelöschte Güter	3	95	14	10	40	13	3	20	0	15	213	0,0
Insgesamt	20 437	26 614	57 096	67 882	87 176	21 140	78 756	29 601	41 283	41 024	471 008	
Insgesamt (%)	4,2	5,4	12,1	14,2	18,5	4,3	16,7	6,2	8,8	8,7		100

* Daten für 2003

Tabelle 5: Transitverkehr (in 1000 Tonnen) nach NST/R-Kapiteln, 2004 gemeldet

Transitverkehr	NST/R-Kapitel										Insgesamt	Insgesamt (%)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE*	1 425	295	200	41	301	444	436	727	396	61	4 325	4,6
CZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
DE	2 610	2 150	4 283	4 174	2 008	1 765	3 178	624	538	2 845	24 175	25,9
FR	314	374	235	3 285	186	784	1 982	171	710	1 302	9 344	10,0
LU	1 852	882	3 965	35	1 219	739	666	234	50	8	9 650	10,3
HU	83	191	142	65	1 286	598	124	279	86	293	3 146	3,4
NL	1 514	1 558	3 794	6 267	1 892	4 868	4 872	1 921	4 651	10 117	41 454	44,4
AT	67	404	11	87	7	353	29	100	29	86	1 174	1,3
PL	1	2	0	0	18	41	4	0	1	1	68	0,1
SK	8	11	6	0	15	66	3	7	0	3	119	0,1
Insgesamt	7 874	5 866	12 637	13 953	6 932	9 659	11 294	4 063	6 461	14 715	93 454	
Insgesamt (%)	8,4	6,3	13,5	14,9	7,4	10,3	12,1	4,3	6,9	15,7		100

* Daten für 2003

Weniger leicht lassen sich im grenzüberschreitenden Verkehr (Tabelle 4) Länderprofile anhand der Gütergruppen erstellen. Die Beförderungsmengen der Mitgliedstaaten für die verschiedenen Gütergruppen sind ganz unterschiedlich. Frankreich weist mit 18 % der beförderten Güter den höchsten Anteil von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und lebenden Tieren (Kapitel 0) aus. In Luxemburg wurden vornehmlich Steine und Erden und Baustoffe (NST/R-Kapitel 6) und Erdöl und Mineralölerzeugnisse (NST/R-Kapitel 3) befördert; sie machten nahezu zwei Drittel der Gesamtbeförderungsmenge aus.

Die Untergliederung nach Gruppen von Gütern, die in der Binnenschifffahrt im Transitverkehr befördert werden (s. Tabelle 5), ergibt einen sehr viel höheren Prozentsatz für land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere als im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (auf Kapitel 0 entfallen im Transitverkehr 8 %, im innerstaatlichen Verkehr 3 % und im grenzüberschreitenden Verkehr 4 %). Frankreich, Deutschland und die Niederlande verbuchen ganz beachtliche Werte für Erdöl und Mineralölerzeugnisse (NST/R-Kapitel 3) im Transitverkehr (35 %, 17 % bzw. 15 %).

Binnenschiffsverkehr nach Arten von Schiffen

Die Zahl der registrierten Schiffe ist seit mehreren Jahren stark rückläufig, was vor allem das Ergebnis einer Reihe von Verschrottungsprogrammen auf Gemeinschaftsebene ist. Die Bedeutung der einzelnen Arten von Schiffen im Binnenschiffsverkehr ist Tabelle 6 zu entnehmen. Erwartungsgemäß sind Gütermotorschiffe europaweit bei weitem die im Güterverkehr am häufigsten eingesetzten Schiffe. 2004 wurden 78 % der Güter mit derartigen Schiffen befördert. Rund 21 % aller Güter wurden mit Güterschubleichtern befördert. Schleppkähne spielen nur eine untergeordnete Rolle (1 %). Allerdings weist auch hier jeder

Mitgliedstaat seine eigenen Besonderheiten auf. Luxemburg verbuchte z. B. keinen Einsatz von Schleppkähnen.

In den anderen Mitgliedstaaten variiert der Anteil von Tankmotorschiffen erheblich. In Frankreich entfällt auf diesen Schiffstyp lediglich ein niedriger Anteil von weniger als 5 %, während Tankmotorschiffe in den anderen Ländern (mit Ausnahme Österreichs, Luxemburgs und Ungarns) mindestens 20 % aller Gütermotorschiffe ausmachen. Schleppkähne kommen am häufigsten in Österreich zum Einsatz.

Tabelle 6: Gesamtverkehr nach Art der Schiffe (in 1000 Tonnen), 2004 gemeldet

Art der Schiffe	BE ¹	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK
Gütermotorschiffe	109 003	:	188 677	54 035	10 106	2 219	252 345	3 991	738	178
Tankmotorschiffe	35 220	:	49 712	3 115	510	462	74 190	858	39	:
Sonstige Gütermotorschiffe	73 783	:	138 965	50 920	9 596	1 757	178 155	3 133	699	:
Güterschleppkähne	236	:	663	239	-	387	1 121	1 756	26	1 164
Tankschleppkähne	3	:	10	-	-	155	2	4	-	67
Sonstige Güterschleppkähne	233	:	653	239	-	233	1 119	1 752	26	1 097
Schubkähne	27 893	:	46 521	13 038	1 074	4 749	65 700	3 325	6 532	263
Tanschubleichter	2 370	:	1 903	1 992	-	494	4 986	1 100	-	:
Sonstige Schubkähne	25 523	:	44 617	11 046	1 074	4 255	60 713	2 225	6 532	:
Sonstige Güterbinnenschiffe	13	:	-	-	-	-	54	-	-	1 120
Insgesamt	137 145		235 861	67 312	11 180	7 356	319 219	9 072	7 296	2 725

¹ Daten für 2003

Güterbeförderung der Binnenschifffahrt in den Kandidatenländern

Als Kandidatenländer melden auch Bulgarien und Rumänien Daten über die Güterbeförderung im Binnenschiffsverkehr gemäß den Bestimmungen der Richtlinie. Die in Tabelle 7 aufgeführten Daten wurden auf freiwilliger Basis geliefert. Die wichtigsten Binnenwasserstraßen im Verbund mit inter-

nationalen Netzen sind die Rhein-Main-Donau-Achse und die Elbe-Oder-Donau-Achse. Die Donau ist der wichtigste europäische Fluss für die Verbindung zwischen Westeuropa und Mittel- und Osteuropa bis hin zum Schwarzen Meer.

Tabelle 7: Entwicklung des Güterverkehrs insgesamt nach Verkehrsarten (in 1000 Tonnen und Mio. tkm)

		1000 Tonnen					Mio. tkm	
Insgesamt	Innerstaatlicher Verkehr	Grenzüberschreitender Verkehr				Transitverkehr	Total	
		Geladene Güter	Gelöschte Güter	davon EU-15				
				Geladene Güter	Gelöschte Güter			
BULGARIEN¹								
2001	6 411	512	1 828	4 071	127	35	:	420
2002	6 395	539	1 877	3 980	204	87	:	562
2003	7 269	773	2 301	4 196	143	89	:	613
2004	4 406	904	470	3 033	211	157	:	697
RUMÄNIEN								
2001	:	:	:	:	:	:	:	:
2002	:	:	:	:	:	:	:	:
2003	:	:	:	:	:	:	:	:
2004	29 893	24 717	2 222	2 954	305	60	:	6 955

1: Bis 2003 waren Daten für Fährschiffe und Baggerschiffe eingeschlossen. Die Daten für 2004 enthalten Angaben über Baggerschiffe, nicht jedoch über Fährschiffe. Dies erklärt den deutlichen Rückgang im gesamten Güterverkehr Bulgariens im Jahr 2004, da der Fährverkehr mit Rumänien nicht berücksichtigt ist.

Die von den beiden Kandidatenländern vorgelegten Daten machen deutlich, dass die Wasserwege auf ganz unterschiedliche Weise genutzt werden. In Rumänien dienen sie vornehmlich dem innerstaatlichen Güterverkehr, während Bulgariens die höchsten Werte für den grenzüberschreitenden Verkehr verbucht. Von besonderer Bedeutung waren dabei Einfuhren (gelöschte Güter im grenzüberschreitenden Verkehr).

Tabelle 8 gibt Aufschluss über die Gütermengen, die 2004 zwischen den zehn EU-Mitgliedstaaten und den beiden

Kandidatenländern befördert wurden. Meldeland ist das Land, in dem die Güter geladen werden.

Hauptpartner Rumäniens sind Ungarn, Österreich und Bulgarien. Der Gütertausch Rumäniens mit diesen drei Ländern belief sich auf 940 000 Tonnen, was 93 % seines gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs entspricht.

Wichtigste Partnerländer Bulgariens waren Rumänien und Deutschland, mit denen 324 000 Tonnen Güter ausgetauscht wurden, das sind 80 % des gesamten Beförderungsvolumens im grenzüberschreitenden Verkehr.

Tabelle 8: Güterverkehr nach Verbindungen, 2004 (1000 Tonnen)

Ladeland \ Löschland	Löschland												Insgesamt
	BE	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	BG	RO	
RO	3	-	59	-	-	466	1	242	-	10	232		1 014
BG	-	-	159	1	-	13	-	52	-	12		165	403
Insgesamt	3	0	218	1	0	480	1	294	0	22	232	165	1417

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die Daten stammen aus der Binnenschiffahrtsdatenbank von Eurostat. Sie enthält statistische Daten über den innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Transitverkehr der Mitgliedstaaten, die im Rahmen der Richtlinie 80/1119/EWG des Rates erhoben wurden. Folgende 10 Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben Daten vorgelegt: Belgien (BE), Deutschland (DE), Frankreich (FR), Luxemburg (LU), die Niederlande (NL), Österreich (AT), die Tschechische Republik (CZ), Ungarn (HU), Polen (PL) und die Slowakei (SK). Gemäß Artikel 2 der Richtlinie sind Mitgliedstaaten, in denen die Gütermenge, die jährlich im grenzüberschreitenden Verkehr oder im Durchgangsverkehr auf Binnenwasserstraßen befördert wird, insgesamt eine Million Tonnen nicht überschreitet, nicht verpflichtet, die von dieser Richtlinie geforderten Angaben zu liefern. Ferner liefern zwei Kandidatenländer, nämlich Bulgarien (BG) und Rumänien (RO), Daten gemäß den Bestimmungen der Richtlinie.

Datenverfügbarkeit

Belgien: Daten für 2004 liegen nicht vor.

Tschechische Republik: Daten über den Verkehr nach Arten von Schiffen liegen nicht vor.

Polen: Für die Jahre 2001 bis 2003 liegen keine Daten vor. Die Daten für 2004 beziehen sich nur auf Beförderungen durch Schiffe, die in Polen registriert sind, und erfassen demnach keine Beförderungen durch ausländische Schiffe auf polnischen Binnenwasserstraßen.

Rumänien: Für die Jahre 2001 bis 2003 liegen keine Daten vor.

In den Tabellen 4 und 5 wurde der Gesamtwert durch Addition der gemeldeten Werte ermittelt; er enthält somit Doppelzählungen.

Zeichen

“.”: nicht verfügbar

“-“ : nicht zutreffend.

Definition der verschiedenen Arten von Binnenschiffsverkehr

Güterverkehr auf europäischer Ebene in Tonnen insgesamt: Er umfasst die von den einzelnen Mitgliedstaaten im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr gemeldeten Beförderungsmengen (geladene Güter). Gelöschte Güter im grenzüberschreitenden Verkehr sind demnach nicht erfasst, da es auf europäischer Ebene zu Doppelzählungen kommt. Gemeldet wird der gesamte Güterverkehr in Tonnenkilometern auf dem nationalen Hoheitsgebiet, d. h. innerstaatlicher, grenzüberschreitender und Transitverkehr.

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

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

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

Gütermotorschiff: Güterbinnenschiff mit eigenem mechanischem Antrieb.

Tankmotorschiff: Gütermotorschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Güterschleppkahn: Geschlepptes Güterbinnenschiff ohne eigenen Antrieb.

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

Güterschubleichter: Geschobenes Güterbinnenschiff ohne eigenen Antrieb.

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

Aufschlüsselung nach Gütergruppen

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

NST/R-Kapitel

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

An dieser Veröffentlichung haben Sandrine Cipponeri und Emmanuelle Berthe, Sogeti Luxembourg S.A., mitgewirkt.

Weitere Informationsquellen:

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



Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017
L - 2920 Luxembourg

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

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

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.

Ausführliche Informationen über dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite: www.europa.eu.int/comm/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.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
