

Güterbeförderung der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union 1990-2002

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

9/2004

Autor
Franz Justen

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Güterbeförderung der
Binnenschifffahrt nach Verkehrsart .. 2

Art der in der Binnenschifffahrt
beförderten Güter 3

Schiffstypen und Transportweite..... 5

Binnenschiffsgüterverkehr in
Osteuropa 5

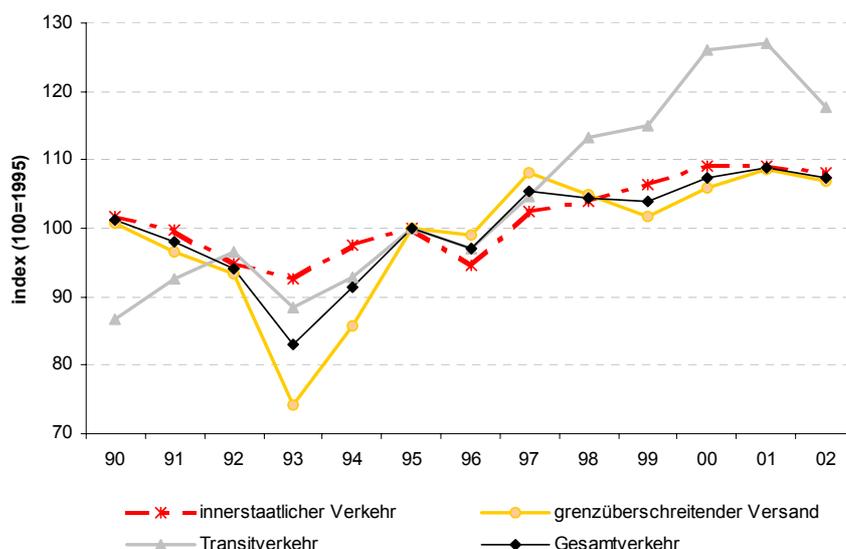


Abbildung 1: Entwicklung des Beförderungsvolumens (Basis: 100 = 1995) in t

Das Wichtigste in Kürze

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

Im Jahr 2002 belief sich das Gesamtbeförderungsvolumen dieses Verkehrszweigs in der Europäischen Union auf 445 Mio. t. Dabei entfielen auf den innerstaatlichen Verkehr 48 % und auf den grenzüberschreitenden Verkehr 52 % (Basis: innerstaatlicher und grenzüberschreitender Versand).

Den größten Beitrag zu dieser Beförderungstätigkeit leisten Deutschland und die Niederlande. Im Jahr 2002 entfielen auf diese beiden Länder nahezu 74 % der in Europa beförderten Güter (Basis: innerstaatlicher und grenzüberschreitender Versand).

Auf nationaler Ebene sind nahezu die Hälfte der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter Steine und Erden und Baustoffe. 79 % der Güter werden mit Gütermotorschiffen befördert.

Bei 54 % der Güter betrug die Transportweite zwischen 150 und 499 km. 45 % dieser Transporte erfolgten auf deutschem und niederländischem Gebiet.

Durch die Einbeziehung der vier neuen Länder (Tschechische Republik, Ungarn, Slowakei, Polen) ist der Binnenschiffsverkehr im Jahr 2000 um knapp 8 % angestiegen.



Manuskript abgeschlossen: 16.08.2004

ISSN 1562-1332

Katalognummer: KS-NZ-04-009-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2004

Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nach Verkehrsart

Die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt spielt eine entscheidende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union. Daher ist die Kenntnis ihrer Besonderheiten von wesentlicher Bedeutung. In Rahmen der Richtlinie 80/1119/EWG sind sechs Mitgliedstaaten - Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und Österreich – zur Lieferung von Daten über die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt verpflichtet. Seit Mai 2004 sind vier neue Länder in der Europäischen Union erschienen (Tschechische Republik, Ungarn, Slowakei, Polen). Diese Länder werden noch aus Datenverfügbarkeitsgründen in einem separaten Kapitel der Publikation präsentiert.

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 nahezu drei Viertel der in diesem Verkehrszweig in Europa beförderten Güter. Frankreich und Belgien verbuchen 26 % des Beförderungsvolumens. Mit einem Anteil von nur 3 % werden in Luxemburg und Österreich relativ wenig Güter auf Binnenwasserstraßen befördert.

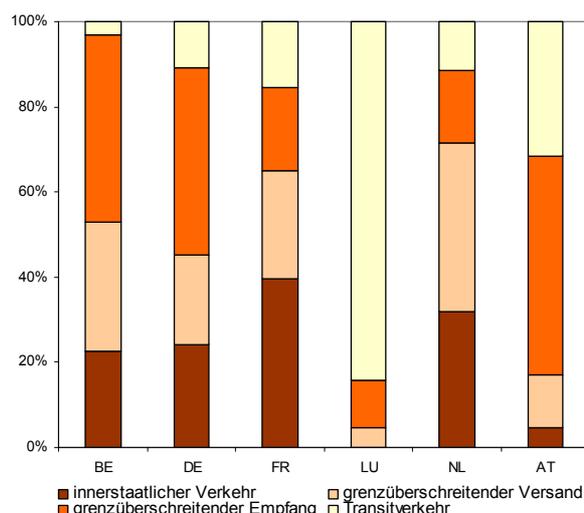


Abbildung 2: Beförderungsvolumen nach Verkehrsart in 1000 t, 2002

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Wachstumsrate (in %)	
	1000 t									(1990-2002)	(1995-2002)
BE	99 438	105 924	106 764	106 147	106 169	109 515	120 132	127 870	134 463	35,2	26,9
DE	231 574	237 884	227 019	233 455	236 365	229 136	242 223	236 101	231 746	0,1	-2,6
FR	66 086	55 055	46 688	58 131	62 010	65 508	70 669	68 408	67 092	1,5	21,9
LU	11 551	10 484	9 704	10 258	10 631	10 766	11 514	11 061	8 568	-25,8	-18,3
NL	286 147	286 070	289 332	318 817	316 063	311 267	313 708	328 913	311 507	8,9	8,9
AT	:	8 790	9 303	9 204	10 236	9 987	10 980	11 634	12 316	:	40,1
	Mio. Tkm										
BE	5 389	5 731	5 715	5 829	6 015	6 362	7 215	7 655	8 073	49,8	40,9
DE	54 803	63 982	61 291	62 153	64 267	62 692	66 465	64 818	64 166	17,1	0,3
FR	7 581	6 630	6 027	7 058	7 936	8 478	9 110	8 294	8 269	9,1	24,7
LU	362	338	321	356	369	351	378	371	281	-22,4	-16,9
NL	35 661	35 457	35 513	40 986	40 683	41 428	41 271	41 793	40 804	14,4	15,1
AT	:	2 046	2 101	2 087	2 280	2 231	2 444	2 557	2 846	:	39,1

Tabelle 1: Entwicklung des Gesamtbeförderungsvolumens nach Mitgliedstaat einschließlich innerstaatlichem Verkehr, grenzüberschreitendem Versand und Empfang sowie Transitverkehr

Es gibt drei Verkehrsarten: den innerstaatlichen, den grenzüberschreitenden und den Transitverkehr. Auf europäischer Ebene entfallen auf den innerstaatlichen Verkehr 48 % und auf den grenzüberschreitenden Verkehr 52 % der gesamten Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (Basis: innerstaatlicher und grenzüberschreitender Versand – der Transitverkehr ist im grenzüberschreitenden Verkehr enthalten). Hinter diesen Gesamtwerten verbergen sich jedoch große Unterschiede zwischen den sechs Mitgliedstaaten. Aus Abbildung 2 geht hervor, dass in Luxemburg keine innerstaatliche Güterbeförderung mit diesem Verkehrszweig erfolgt. Angesichts der Größe des Landes ist dies nicht verwunderlich. In Frankreich, den Niederlanden, Deutschland und Belgien entfällt dagegen ein erheblicher Teil der Güterbeförderung der Binnenschifffahrt auf den innerstaatlichen Verkehr (die Werte betragen 40 %, 32 % bzw. 24 %, 23%). Die Prozentsätze für Österreich liegen bei 5 %. In

Belgien, Deutschland und Österreich spielt dieser Verkehrszweig mit nahezu 50 % der gesamten Beförderungsmenge eine entscheidende Rolle für die Einfuhr. In den Niederlanden werden 40 % dieses Verkehrszweigs für Ausfuhren genutzt. Den größten Umfang hat der Transitverkehr in Luxemburg mit einem Anteil von 84 % des Binnenschiffsverkehrs.

Tabelle 1 vermittelt einen Eindruck von der Entwicklung der Beförderungsmengen seit 1990. Schätzt man fehlende Daten, so ergibt sich im Zeitraum 1995-2002 insgesamt ein Anstieg von ca. 9 %. Der stärkere Rückgriff auf diesen Verkehrszweig in Europa während dieser letzten Jahre ist auf verschiedene Umstände zurückzuführen. Zum Wachstum der Binnenschifffahrt haben die vollständige Liberalisierung des EU-Marktes seit Januar 2000 sowie die Modernisierung und Umstrukturierung der Flotte beigetragen.

Auch hinter der globalen Zunahme verbergen sich Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern. Aus Tabelle 1 geht hervor, dass sich in den beiden Ländern, die die höchsten Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt ausweisen, nämlich den Niederlanden und Deutschland, die Zahl der beförderten Tonnen in den letzten 10 Jahren nicht einheitlich entwickelt hat. In den Niederlanden sind die Beförderungsmengen schneller angestiegen als in Deutschland. Die Wachstumsraten 1990-2002 und 1995-2002 betragen in den Niederlanden jeweils nahezu 9 %, während

sie in Deutschland unter 3 % liegen. Deutschland war zudem das einzige Land, in dem die Beförderungsmengen zwischen 1990 und 2002 konstant blieben. In Frankreich hat der Gütertransport der Binnenschifffahrt seit 1996 weiter zugenommen. Nicht nur die Menge der beförderten Güter, sondern auch die Transportweite ist angestiegen. Die Zahl der beförderten Tonnen hat sich seit 1995 um mehr als ein Viertel ihres ursprünglichen Wertes erhöht. Betrachtet man die Entwicklung der Tonnenkilometer, so wird der Anstieg noch deutlicher.

Ladeland \ Löschland	Ladeland						GESAMT
	BE	DE	FR	LU	NL	AT	
BE		14143	3242	28	41360	51	58 824
DE	12245		6012	284	77648	509	96 698
FR	4746	2297		8	6047	22	13 119
LU	177	488	62		164	-	891
NL	21090	26506	4495	114		217	52 423
AT	53	466	-	-	1327		1 847
GESAMT	38 311	43 899	13 810	434	126 547	800	223 802

Tabelle 2: Intra-EU-Güterbeförderung nach Verkehrsbeziehungen, 2002 (in 1000 t)

Insbesondere im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist es interessant zu untersuchen, zwischen welchen Ländern hauptsächlich Waren befördert werden. Die Menge der zwischen einzelnen Ländern beförderten Güter hängt von kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Aspekten, aber auch von der Struktur des transeuropäischen Netzes ab.

Tabelle 2 gibt Aufschluss über die 2002 zwischen den sechs Mitgliedstaaten beförderten Gütermengen. Meldeland ist das Land, in dem die Güter gelöscht werden. 86 % des grenzüberschreitenden Verkehrs auf Binnenwasserstraßen werden von den Niederlanden, Deutschland und Belgien abgewickelt. Speziell zwischen den Niederlanden und Deutschland werden 47 % der Güter befördert. Der Anteil der Ausfuhren aus den Niederlanden nach Deutschland beträgt 35 %. Bei annähernd einem Viertel des grenzüberschreitenden Verkehrs handelt es sich um Beförderungen zwischen den Niederlanden und Belgien.

Interessant ist, dass Deutschland das europäische Land mit den höchsten Einfuhren in diesem Verkehrszweig ist (97 Mio. t eingeführter Güter). Seine wichtigsten Partner sind die Niederlande und Belgien. Zwischen Deutschland und diesen beiden Ländern werden über Binnenwasserstraßen 130 Mio. t Güter befördert, das sind 93 % des gesamten deutschen Binnenschiffsverkehrs. Bei den Ausfuhren ist Deutschland wichtigstes Bestimmungsland für alle Mitgliedstaaten. Die Anteile betragen 64 % für Österreich, 61 % für die Niederlande, 44 % für Frankreich und 32 % für Belgien. Das Land mit dem weitaus größten Exportvolumen sind die Niederlande.

Dabei ist zu beachten, dass die Niederlande verglichen mit Frankreich und Deutschland ein kleines Land sind. Auf sie entfallen dennoch 40 % aller auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter (Basis: 2002).

Art der in der Binnenschifffahrt beförderten Güter

Die Analyse der Untergliederung nach Gütergruppen bringt weitere interessante Ergebnisse. 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) handelt. 19 % entfallen auf Mineralölzeugnisse (Kapitel 3). Die Untergliederung nach der Art der Güter ist für den gesamten Zeitraum vergleichbar. Auch auf internationaler Ebene (Tabelle 4) verbuchen Steine und Erden und Baustoffe die höchsten Beförderungsmengen. Allerdings beträgt der Anteil hier nur ein Viertel aller beförderten Güter, so dass der

Abstand nicht ganz so deutlich ist. Mineralölzeugnisse machen nahezu 15 % der beförderten Güter aus. Im innerstaatlichen Verkehr war die Verteilung im gesamten Zeitraum fast identisch. Der wesentliche Unterschied zwischen dem innerstaatlichen und dem grenzüberschreitenden Verkehr besteht darin, dass auf internationaler Ebene mehr Erze und Metallabfälle (Kapitel 4) befördert werden (auf nationaler Ebene verbucht diese Gütergruppe lediglich 3 % der Beförderungsmengen).

Die Tabellen 3, 4 und 5 zeigen auch die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten auf. Im innerstaatlichen Verkehr unterscheidet sich Österreich insofern von den anderen europäischen Ländern, als in diesem Land hauptsächlich Mineralölzeugnisse (Kapitel 3), Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschliesslich Halbzeug) (Kapitel 5) sowie Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6) befördert werden. Auf diese Gütergruppen entfallen 98% der Beförderungsmengen.

Allerdings sind die Beförderungsmengen in 1000 t in Österreich verglichen mit den anderen Ländern sehr niedrig. Im innerstaatlichen Verkehr fällt die Aufteilung auf die

einzelnen Gütergruppen in Belgien und Deutschland sehr ähnlich aus. In Belgien und Deutschland handelt es sich bei nahezu einem Drittel der beförderten Güter um Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6). In Frankreich und den Niederlanden spielen diese Güter mit einem Anteil von 55 % eine sehr viel vorherrschendere Rolle. In Belgien und Deutschland verbuchten dagegen chemische Erzeugnisse, Mineralölzeugnisse und feste mineralische Brennstoffe (Kapitel 8, 3 bzw. 2) einen höheren Anteil an den Beförderungsmengen.

NST/R-Kapitel											
innerstaatlicher Verkehr	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	GESAMT (in %)
BE	634	1 391	4 521	5 533	1 715	1 102	10 180	946	2 271	2 141	14,3
DE	1 867	3 432	7 491	14 038	3 246	1 416	17 234	1 015	4 962	1 144	26,2
FR	2 332	552	1 553	3 358	93	411	16 517	107	790	815	12,5
LU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	2 733	8 661	2 173	17 106	1 543	876	52 314	1 551	5 385	7 338	46,8
AT	4	1	0	229	0	164	156	6	0	0	0,3
GESAMT (in %)	3,6	6,6	7,4	18,9	3,1	1,9	45,2	1,7	6,3	5,4	100

Tabelle 3: Innerstaatlicher Güterverkehr (1000 t) nach NST/R-Kapiteln, 2002

grenzüberschreitender Verkehr												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	GESAMT (in %)	
BE	Gesamt	3 330	4 014	6 608	17 815	6 524	4 096	25 908	4 160	10 762	16 814	21,4
	Versand	870	1 222	3 563	8 396	1 619	1 822	7 849	1 515	5 613	8 337	8,7
	Empfang	2 460	2 792	3 045	9 419	4 905	2 274	18 058	2 645	5 149	8 477	12,7
DE	Gesamt	5 203	10 134	20 394	20 432	30 933	9 303	26 904	4 906	12 709	10 005	32,3
	Versand	3 143	3 326	746	2 539	2 456	5 644	17 302	2 027	5 520	6 380	10,5
	Empfang	2 060	6 808	19 648	17 893	28 477	3 659	9 602	2 879	7 189	3 625	21,8
FR	Gesamt	5 458	1 971	4 169	2 316	2 664	1 673	8 522	784	1 430	1 273	6,5
	Versand	5 264	1 529	94	870	177	702	7 025	77	420	886	3,7
	Empfang	194	442	4 075	1 446	2 487	972	1 497	707	1 010	388	2,8
LU	Gesamt	0	0	40	280	326	94	533	80	0	0	0,3
	Versand	0	0	0	4	10	90	304	2	0	0	0,1
	Empfang	0	0	40	276	316	4	228	78	0	0	0,2
NL	Gesamt	5 669	10 164	23 363	28 786	32 805	4 715	33 743	4 083	14 625	18 464	37,8
	Versand	928	7 780	22 359	23 661	31 806	2 474	13 396	3 476	9 729	7 772	26,4
	Empfang	4 741	2 384	1 003	5 125	1 000	2 241	20 347	607	4 896	10 692	11,4
AT	Gesamt	673	450	106	1 861	3 200	271	471	752	41	41	1,7
	Versand	205	76	0	388	2	169	160	514	22	19	0,3
	Empfang	469	374	106	1 473	3 198	101	311	239	19	23	1,4
GESAMT (in %)	4,4	5,7	11,7	15,3	16,4	4,3	20,6	3,2	8,5	10,0	100	

Tabelle 4: Grenzüberschreitender Güterverkehr (in 1000 t) nach NST/R-Kapiteln, 2002

NST/R-Kapitel											
Transitverkehr	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	GESAMT (in %)
BE	1 262	197	333	35	346	466	312	687	301	61	4,7
DE	3 152	2 244	3 795	5 211	2 094	1 913	3 275	583	392	2 323	29,1
FR	325	298	192	3 879	132	1 083	2 583	160	482	1 172	12,0
LU	1 406	573	2 606	28	1 138	647	474	133	42	168	8,4
NL	1 339	1 422	2 966	5 676	1 360	2 997	5 811	2 239	5 272	6 327	41,3
AT	659	1 439	46	283	73	767	109	252	57	204	4,5
TOTAL (%)	8,0	7,0	11,2	17,6	5,6	8,6	14,3	3,9	7,3	11,9	100

Tabelle 5: Transitverkehr (in 1000 t) nach NST/R-Kapiteln, 2002

Weniger leicht lassen sich im grenzüberschreitenden Verkehr (Tabelle 4) Länderprofile anhand der Gütergruppen erstellen. Die Mitgliedstaaten befördern die verschiedenen Arten von Gütern in unterschiedlichen Proportionen. Frankreich weist mit 18 % der beförderten Güter den höchsten Anteil von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen und lebenden Tieren (Kapitel 0) aus. In Luxemburg handelt es sich bei den beförderten Gütern im Wesentlichen um Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6) sowie Erze und Metallabfälle (Kapitel 4); auf diese beiden Gruppen entfallen nahezu zwei Drittel des

Beförderungsvolumens.

Die Untergliederung nach Gütergruppen im Transitverkehr (Tabelle 5) ergibt einen deutlich 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 4 % und im grenzüberschreitenden Verkehr 4 %). In Frankreich, Deutschland und den Niederlanden wurden größere Mengen an Mineralölzeugnissen (Kapitel 3) im Binnenschiffsverkehr befördert (38 %, 21 % bzw. 16 %).

Schiffstypen und Transportweite

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

2002 wurden nahezu 80 % aller Güter mit diesen Schiffen befördert. Schubleichter beförderten rund 20 % der Güter. Der Anteil für Schleppkähne war mit 0,6 % nur marginal. Allerdings weist auch hier jeder Mitgliedstaat seine eigenen Besonderheiten auf. Luxemburg verbuchte keinen Einsatz von Schleppkähnen.

Schiffstyp	BE	DE	FR	LU	NL	AT	GESAMT
Gütermotorschiff	106 278	184 421	52 898	10 268	261 821	5 655	621 342
Tankmotorschiff	34 776	50 371	3 010	441	83 004	1 097	172 700
anderes Gütermotorschiff	71 502	134 050	49 888	9 827	178 817	4 558	448 642
Güterschleppkahn	237	651	81	-	1 249	2 298	4 517
Tankschleppkahn	-	13	-	-	-	15	28
anderer Güterschleppkahn	237	638	81	-	1 249	2 284	4 489
Güterschubleichter	27 928	46 675	14 113	1 017	63 838	4 360	157 932
Tankschubleichter	2 360	1 998	1 981	-	5 357	1 269	12 965
anderer Güterschubleichter	25 568	44 677	12 131	1 017	58 481	3 091	144 966
andere Güterschiffe	19	0	0	0	2	2	23
GESAMT	134 463	231 746	67 092	11 285	326 911	12 316	783 813

Tabelle 6: Gesamtverkehr nach Schiffstypen (in 1000 t), 2002

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

Die Aufgliederung der Transportweite gibt Aufschluss über die Nutzung der Binnenwasserstraßen für den Güterverkehr. Es wurde in vier Entfernungsklassen untergliedert: unter 50 km, 50-149 km, 150-499 km und schließlich 500 km und darüber (siehe Abbildung 3). Demnach wurden im innerstaatlichen Binnenschiffsverkehr in Tonnenkilometern 54 % der Güter über eine Entfernung von 150-499 km befördert.

Der innerstaatliche Güterverkehr über Entfernungen von mehr als 500 km wurde im Wesentlichen auf deutschem Hoheitsgebiet geleistet. Die Daten sind in großem Maße von der Infrastruktur und der Größe der einzelnen Länder abhängig. Allerdings spielen auch andere Faktoren eine Rolle, z. B. politische oder Zollaspekte.

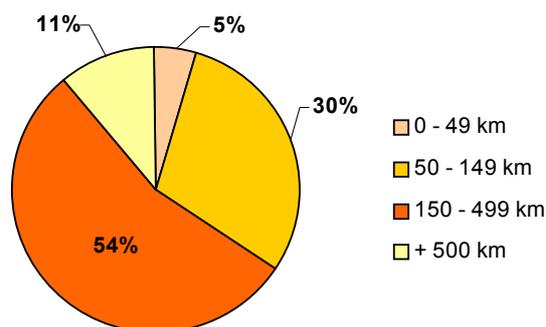


Abbildung 3: Innerstaatlicher Verkehr nach Entfernungsklassen (Basis: Mio. tkm), 2002

Binnenschiffsgüterverkehr in Osteuropa

Am 1. Mai 2004 haben zehn Länder der Europäischen Gemeinschaft beigetreten. Dadurch ist die Gruppe der Mitgliedstaaten, die gemäß Richtlinie 80/1119/EWG der Meldepflicht unterliegen, um vier weitere ergänzt worden: Ungarn, Polen, die Tschechische Republik und Slowakei. Die beiden Kandidatenländer Bulgarien und Rumänien erstatten ebenfalls gemäß dieser Richtlinie Meldung. Dennoch wurden die Angaben in den folgenden Tabellen zum Teil auf freiwilliger Basis gemäß den Bestimmungen der Richtlinie

gemeldet, zum Teil stammen sie aus Veröffentlichungen der nationalen statistischen Ämter bzw. Verkehrsministerien. Die beiden wichtigsten Binnenschiffahrtsnetze, die mit denen von Drittländern in Verbindung stehen, sind die Wasserstraßen Rhein-Main-Donau und Elbe-Oder-Donau. Die Donau ist nach der Wolga der zweitgrößte Fluss Europas und verbindet auf ihrem Weg zum Schwarzen Meer den Westen mit dem Osten des Kontinents. Sie trägt mit einer Länge von 2850 km zum europäischen Binnenwasserstraßennetz bei.

Durch die Einbeziehung dieser Länder ist der Binnenschiffsverkehr im Jahr 2000 um knapp 8 % (ca. 36 Mio. t) angestiegen. Mehr als 60 % des Verkehrs innerhalb der östlichen Länder entfielen auf Rumänien und Polen. Im Mittelfeld liegen Bulgarien (18,0 %) und Ungarn (12,0 %), auf die Tschechische und Slowakei entfielen lediglich 4,8 % bzw. 3,3 %.

Die Nutzung der Wasserstraßen ist in den einzelnen Ländern höchst unterschiedlich: In der Tschechischen Republik und in Polen werden sie vorwiegend für die innerstaatliche Güterbeförderung genutzt, in Ungarn und Bulgarien hingegen eher für den grenzüberschreitenden Verkehr. Ein genauerer

Blick auf die Tschechische Republik zeigt allerdings, dass die Wasserstraßen im Zeitraum 1997 bis 1999 sehr stark für Ausfuhren genutzt wurden (im Durchschnitt 44 % des Gesamtverkehrs). Seit 2000 hingegen dominiert der innerstaatliche Verkehr; im Jahr 2003 wurden 43 % des Gesamtverkehrs auf diesem Weg abgewickelt. In Polen waren mehr als die Hälfte der verschifften Güter für den Inlandsmarkt bestimmt, 40 % für Exporte (Basis: 2000). Auf Einfuhren und Transitverkehr entfielen 5,5 % bzw. 4,2 % des Gesamtverkehrs. Im Jahr 2001 machten in Ungarn die Exporte und in Bulgarien die Importe mehr als 50 % des Gesamtverkehrs aus.

	Gesamt	innerstaatlicher Verkehr	grenzüberschreitender Verkehr				Transitverkehr
			Versand	Empfang	davon EU15		
					Empfang	Versand	
TSCHECHISCHE REPUBLIK							
1997	1 753	429	836	488	836	488	-
1998	1 701	396	722	583	719	582	-
1999	1 715	419	721	575	721	575	-
2000	1 738	635	621	482	621	482	-
2001	1 747	750	515	481	515	481	-
2002	1 562	760	418	384	418	384	-
2003	1 172	558	375	240	375	240	-
UNGARN							
2000	4 415	53	2 841	977	2 697	868	544
2001	5 897	37	3 106	1 288	2 254	1 021	1 466
2002	7 093	68	3 099	1 654	2 372	1 247	2 272
2003	6 137	42	2 153	1 674	1 650	1 043	2 268
POLEN¹							
1997	9 324	6 047	2 579	308	:	:	390
1998	9 285	6 046	2 220	416	:	:	603
1999	8 150	5 282	2 457	277	:	:	134
2000	9 943	5 025	3 946	551	:	:	421
SLOWAKEI²							
1997	819	0	765	54	:	:	:
1998	791	0	735	56	:	:	:
1999	1 146	0	1 095	51	:	:	:
2000	1 205	0	1 139	66	:	:	:
2001	1 223	0	1 138	85	:	:	:
2002	1 093	0	1 070	23	:	:	:
BULGARIEN³							
2001	6 411	512	1 828	4 071	127	35	:
2002	6 395	539	1 877	3 980	204	87	:
2003	7 269	773	2 301	4 196	143	89	:
RUMÄNIEN⁴							
1997	16 000	:	:	:	:	:	:
1998	15 000	:	:	:	:	:	:
1999	14 000	:	:	:	:	:	:
2000	13 000	:	:	:	:	:	:

1: Quelle: "Inland Waterway in Poland in 1996-2000", Warszawa-Wroclaw 2001, Nationales Statistisches Amt, Statistisches Amt Wroclaw.

2: Quelle: "Yearbook of Transport, Posts and Telecommunications in 2003", Statisticky Urad Slovenskej republiky.

3: Daten zu Fähr- und Baggerschiffe wurden mit berücksichtigt.

4: Quelle: "Romania in figures in 2001", Nationales Institut für Statistik.

Tabelle 7: Entwicklung der Gesamtbeförderung Volumens nach Art der Beförderung (in 1000 t)

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

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

Die Angaben für die vier neue Europäische Länder wurden zum Teil von diesen auf freiwilliger Basis gemäß den Bestimmungen der Richtlinie gemeldet, zum Teil stammen sie aus Veröffentlichungen der nationalen statistischen Ämter bzw. Verkehrsministerien.

Datenverfügbarkeit

Durch neue Verbesserungen der Datenverfügbarkeit und der Datenqualität stehen alle Daten von 1990 bis 2002 zu Verfügung, ausgenommen die vier neue Länder (Tschechische Republik, Ungarn, Polen und Slowakei). Außerdem, da Daten auf New Cronos nicht veröffentlicht werden, sind sie in einem separaten Kapitel präsentiert. Nächstes Jahr soll die Publikation den EU Innerstaatlichen Binnenschiffsverkehr für die neue Länder einschließen, was die Regeln der Richtlinie trifft

Definition der verschiedenen Arten von Binnenschiffsverkehr

Unionsweites Gesamtbeförderungsvolumen in Tonnen: Es umfasst die von jedem Mitgliedstaat als innerstaatlicher und grenzüberschreitender Versand gemeldete Güterbeförderung, d.h. zur Vermeidung von Doppelerfassungen auf EU-Ebene wird der grenzüberschreitende Empfang nicht berücksichtigt.

Die Gesamtbeförderungsmengen in tkm werden für das nationale Hoheitsgebiet gemeldet und umfassen somit den innerstaatlichen, den grenzüberschreitenden und den Transitverkehr.

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

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

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

Gütermotorschiff: Güterbinnenschiff mit eigenem mechanischen Antrieb.

Tankmotorschiff: Gütermotorschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Güterschleppkahn: Geschlepptes Güterbinnenschiff ohne eigenen Antrieb.

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

Güterschubleichter: Geschobenes Güterbinnenschiff ohne eigenen Antrieb.

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

Untergliederung nach Gütergruppen

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

NST/R-Kapitel

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

An dieser Veröffentlichung haben Frauen Sandrine Cipponeri und Emmanuelle Berthe (Ariane II) mitgewirkt.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

NewCronos, Thema 7, Bereich: inlandww

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

DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrgade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bib@dst.dk URL: http://www.dst.dk/bibliotek	Statistisches Bundesamt Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 Berlin Tel. (49) 1888-644 94 27/28 (49) 611 75 94 27 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datashop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Caldeón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.ine.es/produser/datashop/index.html Member of the MIDAS Net	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr Member of the MIDAS Net	ISTAT Centro di informazione statistica Sede di Roma Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 Roma Tel. (39) 06 46 73 32 28 Fax (39) 06 46 73 31 01/ 07 E-mail: datashop@istat.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html Member of the MIDAS Net
ITALIA – Milano	NEDERLAND	PORTUGAL	SUOMI/FINLAND	SVERIGE
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html Member of the MIDAS Net	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop - Voorburg Postbus 4000 NL-2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31) 70 337 49 00 Fax (31) 70 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl URL: www.cbs.nl/eurodatashop	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistics Finland Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakuu 13 B, 2. Kerros, Helsinki P. (358) 9 17 34 22 21 F. (358) 9 17 34 22 79 Sähköposti: datashop@stat.fi URL: http://tilastokeskus.fi/tup/datashop/index.html	Statistics Sweden Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46) 8 50 69 48 01 Fax (46) 8 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se URL: http://www.scb.se/templates/Standard_22884.asp
UNITED KINGDOM	NORGE	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA	UNITED STATES OF AMERICA	
Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport South Wales NP10 8XG United Kingdom Tel. (44) 1633 81 33 69 Fax (44) 1633 81 33 33 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42 / 43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no URL: http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/	Statistisches Amt des Kantons Zürich Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch URL: http://www.statistik.zh.ch	Harver Analytics Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1) 212 986 93 00 Fax (1) 212 986 69 81 E-mail: euromdata@haver.com URL: http://www.haver.com/	

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):

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

Auskünfte zur Methodik:

Luis De La Fuente Layos, Eurostat / D4, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 35583, Fax (352) 4301 32839,

E-mail: ESTAT-IWW-DATA@cec.eu.int

ORIGINAL: Englisch

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

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

2 rue Mercier – L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709

URL: <http://publications.eu.int>

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

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