

Eisenbahngüterverkehr 2005

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

16/2007

Autor

Simo PASI

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze.....	1
Eisenbahngüterverkehr insgesamt	2
Innerstaatlicher Güterverkehr .	4
Grenzüberschreitender Güterverkehr	4
Beförderung von gefährlichen Gütern mit der Eisenbahn.....	5
Nutzung des europäischen Eisenbahnnetzes für den Güterverkehr	6



eurostat

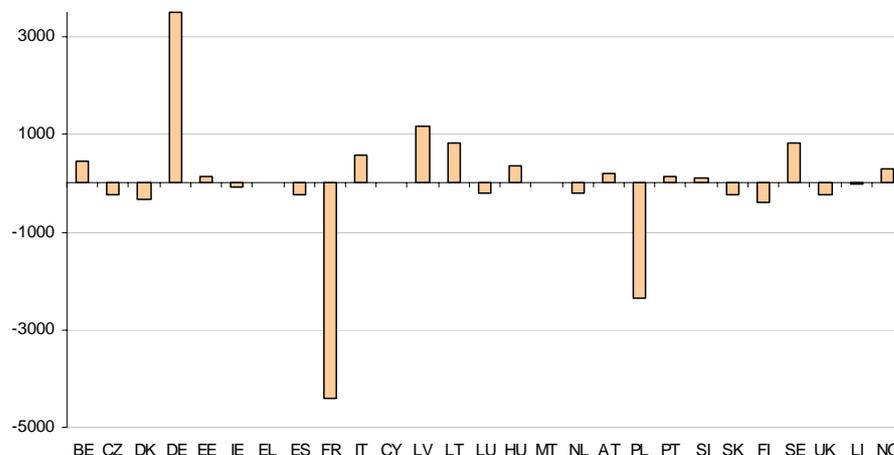


Manuskript abgeschlossen: 05.02.2007
Datenextraktion am: 01.08.2006
ISSN 1977-0324
Katalognummer: KS-SF-07-016-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2007

Das Wichtigste in Kürze

- Die Gesamtverkehrsleistung des Eisenbahngüterverkehrs in der EU lag 2005 bei über 390 Mrd. tkm.
- Zwischen 2004 und 2005 ist die gesamte Verkehrsleistung des Eisenbahngüterverkehrs in der EU im Durchschnitt stabil geblieben. Den stärksten absoluten Rückgang verbuchte Frankreich (-4,4 Mrd. tkm oder -9,8%), den stärksten Anstieg Deutschland (+3,5 Mrd. tkm oder +3,8%).
- Der grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehr machte in Estland 93% des gesamten Eisenbahngüterverkehrs aus, in den Niederlanden und Lettland rund 80%, in Belgien und Griechenland rund 65% und in drei anderen Ländern, nämlich Slowenien, Luxemburg und Ungarn, über 50%.
- Die höchste Verkehrsleistung verbuchte der Eisenbahngüterverkehr jeweils im vierten und zweiten Quartal der Jahre 2004 und 2005.
- Durchschnittlich wurden pro Zug 500 Tonnen Güter befördert, in den baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) betrug das Durchschnittsgewicht jedoch in etwa das Dreifache dieses Wertes.
- Bei 60% der 2005 mit der Eisenbahn beförderten Gefahrgüter handelte es sich um entzündbare flüssige Stoffe.
- Die durchschnittlich im Hoheitsgebiet des Meldelandes zurückgelegte Entfernung im Eisenbahngüterverkehr lag EU-weit bei 240 km, während der Wert für Spanien 390 km betrug.
- Im Jahr 2005 wurde jeder Kilometer des Eisenbahn-Streckennetzes in der EU-25 im Durchschnitt von 4000 Güterzügen genutzt. In Österreich war die Zahl der Güterzüge pro Streckenkilometer jedoch mehr als doppelt so hoch.

Abbildung 1: Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs: Veränderung von 2004 bis 2005 (in Mio. tkm)



Quelle: Eurostat/NewCronos

Eisenbahngüterverkehr insgesamt

Seit 2003 werden die Daten über den Eisenbahngüterverkehr gemäß der Verordnung 91/2003 erhoben. 23 EU-Mitgliedstaaten (Zypern und Malta, wo es keine Eisenbahnen gibt, liefern keine Daten) sowie Liechtenstein, Norwegen, die Türkei und Kroatien übermitteln derzeit Statistiken über beförderte Güter, Fahrgäste und Unfälle. Die 8 neuen Mitgliedstaaten, die über Eisenbahnen verfügen, sind der Europäischen Union im Mai 2004 beigetreten und haben vom Bezugsjahr 2003 an Eisenbahnverkehrsdaten vorgelegt, während die 15 alten Mitgliedstaaten bis 2002 Daten über den Eisenbahngüterverkehr gemäß der Richtlinie 80/1177/EG geliefert haben. Bulgarien und Rumänien, die der EU im Januar 2007 beigetreten sind, werden mit dem Bezugsjahr 2007 mit der Datenlieferung beginnen.

In der vorliegenden Veröffentlichung werden die Daten für 2004 und 2005 miteinander verglichen. Erhoben wurden die Daten sowohl nach der ausführlichen als auch nach der vereinfachten Berichterstattung (siehe „Wissenswertes zur Methodik“). Grundsätzlich werden alle Eisenbahnunternehmen erfasst. Die Eisenbahnverkehrsstatistik ist in innerstaatlichen Verkehr,

grenzüberschreitenden Verkehr und Transitverkehr untergliedert. Zu beachten ist, dass die Länder nur Daten für ihr eigenes Hoheitsgebiet melden.

Tabelle 1 gibt Aufschluss über die Entwicklung des gesamten Eisenbahngüterverkehrs von 2004 bis 2005. Während dieses Zeitraums ist der Eisenbahngüterverkehr in der EU um 0,2% oder 700 Mio. tkm zurückgegangen. Dies war der Saldo aus einer rückläufigen Entwicklung in 11 Mitgliedstaaten und einem Anstieg in den übrigen 12. Insgesamt wurden in der EU-25 im Jahr 2005 im Eisenbahngüterverkehr 392 Mrd. tkm geleistet.

Den höchsten absoluten Zuwachs verbuchte Deutschland, das Land mit der größten Verkehrsleistung (siehe Abbildung 1). Gleichzeitig verzeichneten Luxemburg, Irland und Dänemark – die Länder mit der geringsten Verkehrsleistung – die größten relativen Einbußen mit -33,9%, -24,1% bzw. -14,9%. In absoluten Zahlen war in Frankreich, dem Land mit dem drittumfangreichsten Eisenbahngüterverkehr hinter Deutschland und Polen, der stärkste Rückgang zu beobachten (-4 422 Mio. tkm).

Tabelle 1: Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs insgesamt – Veränderung 2004-2005 (in Mio. tkm und in %)

	2004			2005			Veränderung (in Mio. tkm)			Veränderung (in %)
	Ausführliche Berichterstattung	Vereinfachte Berichterstattung	Insgesamt	Ausführliche Berichterstattung	Vereinfachte Berichterstattung	Insgesamt	Ausführliche Berichterstattung	Vereinfachte Berichterstattung	Insgesamt	
Belgien	7 691	-	7 691	8 130	-	8 130	439	-	439	5.7
Tschechische Republik	15 092	-	15 092	14 866	-	14 866	- 226	-	- 226	-1.5
Dänemark	2 299	22	2 321	1 967	9	1 976	- 332	- 13	- 345	-14.9
Deutschland	91 921	-	91 921	95 421	-	95 421	3 500	-	3 500	3.8
Estland	10 488	-	10 488	10 639	-	10 639	151	-	151	1.4
Irland	399	-	399	303	-	303	- 96	-	- 96	-24.1
Griechenland	592	-	592	613	-	613	21	-	21	3.5
Spanien	11 365	509	11 874	11 120	515	11 635	- 245	5	- 240	-2.0
Frankreich	45 121	-	45 121	40 701	-	40 701	- 4 420	-	- 4 420	-9.8
Italien	21 047	1 136	22 183	20 130	2 631	22 761	- 917	1 495	578	2.6
Zypern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettland	18 618	-	18 618	19 779	-	19 779	1 161	-	1 161	6.2
Litauen	11 637	-	11 637	12 457	-	12 457	820	-	820	7.0
Luxemburg	593	-	593	392	-	392	- 201	-	- 201	-33.9
Ungarn	8 311	438	8 749	8 558	532	9 090	247	94	341	3.9
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	5 225	-	5 225	5 025	-	5 025	- 200	-	- 200	-3.8
Österreich	17 928	829	18 757	17 062	1 895	18 957	- 866	1 066	200	1.1
Polen	47 870	4 461	52 331	43 831	6 141	49 972	- 4 039	1 680	- 2 359	-4.5
Portugal	2 282	-	2 282	2 422	-	2 422	140	-	140	6.1
Slowenien	3 149	-	3 149	3 245	-	3 245	96	-	96	3.0
Slowakei	9 675	27	9 702	9 463	-	9 463	- 212	- 27	- 239	-2.5
Finnland	10 105	-	10 105	9 706	-	9 706	- 399	-	- 399	-3.9
Schweden	20 856	-	20 856	21 675	-	21 675	819	-	819	3.9
Vereinigtes Königreich	22 552	-	22 552	22 322	-	22 322	- 230	-	- 230	-1.0
EU-25	384 816	7 423	392 239	379 827	11 723	391 550	- 4 989	4 300	- 689	-0.2
Liechtenstein	-	21	21	-	17	17	-	- 4	- 4	-19.0
Norwegen	2 790	55	2 845	3 054	95	3 149	264	40	304	10.7

Anmerkung: Für Belgien ist nur die ausführliche Berichterstattung aufgeführt.

Quelle: Eurostat/NewCronos und Eisenbahnverkehrsdatenbank

Gemessen an der Größe der Länder spielt der Eisenbahngüterverkehr zweifelsfrei in den drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen eine große Rolle. Vor allem aufgrund des grenzüberschreitenden Verkehrs waren die Gesamtbeförderungsleistungen Lettlands (19,779 Mrd. tkm) und Litauens (12,457 Mrd. tkm) größer als die Spaniens (11,635 Mrd. tkm).

Die Eisenbahngüterverkehrsleistung ist offenbar saisonalen Schwankungen unterworfen. Die vierteljährlichen Daten für die EU-25 (Tabelle 2) lassen erkennen, dass die Verkehrsleistung im Jahr 2005 im vierten Quartal (98,480 Mrd. tkm) am größten war, ebenso wie im Jahr 2004 (97,021 Mrd. tkm). In beiden Jahren wurde im zweiten Quartal die zweitgrößte Verkehrsleistung verbucht.

Tabelle 2: Vierteljährliche Entwicklung* des gesamten Eisenbahngüterverkehrs (in Mio. tkm)

	2004					2005				
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Jahr	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Jahr
Belgien	1 679	1 976	1 816	2 224	7 695	1 657	2 080	2 212	2 084	8 033
Tschechische Rept	3 679	3 831	3 693	3 889	15 092	3 463	3 686	3 705	4 011	14 865
Dänemark	542	560	519	531	2 152	484	519	461	504	1 968
Deutschland	21 505	21 051	21 436	22 416	86 408	22 287	24 394	23 751	24 988	95 420
Estland	2 701	2 502	2 545	2 911	10 659	3 103	2 713	2 488	2 671	10 975
Irland	78	114	85	122	399	73	94	52	84	303
Griechenland	141	102	121	155	519	129	108	160	148	545
Spanien	3 126	3 015	2 702	2 611	11 454	2 661	2 872	2 640	2 898	11 071
Frankreich	11 863	11 855	10 490	10 913	45 121	10 331	10 901	9 924	9 545	40 701
Italien	5 283	5 531	5 055	5 178	21 047	4 771	5 270	4 924	5 164	20 129
Zypern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettland	4 715	4 907	4 489	4 507	18 618	5 200	4 979	4 698	4 901	19 778
Litauen	3 083	2 615	2 835	3 104	11 637	3 007	2 648	3 244	3 559	12 458
Luxemburg	141	142	135	141	559	89	97	100	106	392
Ungarn	1 651	2 164	2 294	2 640	8 749	1 700	2 411	2 284	2 694	9 089
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	1 223	1 202	1 264	1 238	4 927	1 235	1 226	1 267	1 283	5 011
Österreich	4 240	4 550	4 442	4 696	17 928	3 748	4 581	4 218	4 515	17 062
Polen	10 777	11 986	12 725	12 383	47 871	10 033	10 880	11 276	11 643	43 832
Portugal	661	673	663	677	2 674	590	596	624	612	2 422
Slowenien	734	809	753	853	3 149	726	841	784	894	3 245
Slowakei	2 374	2 479	2 407	2 417	9 677	2 379	2 436	2 120	2 438	9 373
Finnland	2 585	2 510	2 420	2 590	10 105	2 671	2 127	2 281	2 625	9 704
Schweden	5 258	5 334	4 894	5 370	20 856	5 384	5 690	5 210	5 390	21 674
Vereinigtes Königri	5 096	5 206	5 482	5 455	21 239	5 593	5 739	5 583	5 723	22 638
EU-25	93 135	95 114	93 265	97 021	378 535	91 314	96 888	94 006	98 480	380 688
Liechtenstein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norwegen	692	683	698	721	2 794	689	769	765	819	3 042

Quelle: Eurostat/NewCronos

* Vorläufige vierteljährliche Daten; die Daten für Deutschland für 2004 beinhalten nicht das Eigengewicht von intermodalen Transporteinheiten.

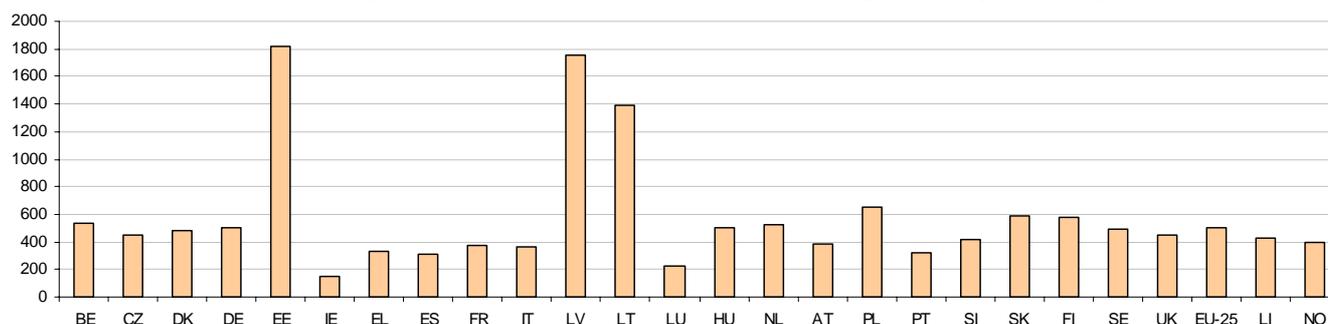
Diese erhöhten Werte sind möglicherweise auf zyklische Schwankungen in der Nachfrage nach Gütern, z. B. Heizöl für den Winter, und einen Rückgang der Güterbeförderung während der Ferienzeit zurückzuführen. Dieses Muster war jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten zu beobachten und zudem nicht einheitlich in den Jahren 2004 und 2005. 2005 wiesen beispielsweise viele Länder, u. a. Frankreich, Italien, das Vereinigte Königreich und Österreich, im zweiten Quartal die höchste Verkehrsleistung aus. Belgien, Griechenland und Portugal verbuchten im dritten Quartal die höchsten Werte, Estland, Lettland und Finnland dagegen im ersten Quartal.

Das durchschnittliche Gütergewicht eines Zuges (siehe Abbildung 2) – ein Indikator für die Effizienz des

Eisenbahngüterverkehrs – ergibt sich, indem Tonnenkilometer durch Zugkilometer dividiert werden. Auf der Grundlage dieser Messgröße ergibt sich EU-weit für 2005 ein Durchschnittsgewicht von rund 500 Tonnen.

Die baltischen Staaten nehmen auch hier wiederum eine Sonderstellung ein, denn in Estland, Lettland und Litauen wurden im Durchschnitt pro Zug dreimal so viele Tonnen befördert, nämlich 1 815 t, 1 753 t bzw. 1 390 t. Dies spiegelt höchstwahrscheinlich die Bedeutung von „schweren Güterzügen“ wider, die z. B. flüssige Kohlenwasserstoffe transportieren. Das niedrigste durchschnittliche Ladungsgewicht wurde dagegen in Irland (150 Tonnen) und Luxemburg (220 Tonnen) befördert.

Abbildung 2: Durchschnittliches Gütergewicht in Zügen, 2005 (in Tonnen)



Quelle: Eurostat/NewCronos

Innerstaatlicher Güterverkehr

Tabelle 3: Entwicklung des innerstaatlichen Eisenbahngüterverkehrs – Veränderung 2004-2005 (in Mio. tkm und in %)

	2004			2005			Veränderung (in Mio. tkm)			Veränderung (in %)
	Ausführliche Bericht-erstattung	Vereinfachte Bericht-erstattung	Insgesamt	Ausführliche Bericht-erstattung	Vereinfachte Bericht-erstattung	Insgesamt	Ausführliche Bericht-erstattung	Vereinfachte Bericht-erstattung	Insgesamt	
Belgien	2 113	-	2 113	2 353	-	2 353	240	-	240	11.4
Tschechische Repu	6 122	-	6 122	6 202	-	6 202	80	-	80	1.3
Dänemark	498	22	520	411	9	420	- 87	- 13	- 100	-19.2
Deutschland	39 932	-	39 932	44 412	-	44 412	4 480	-	4 480	11.2
Estland	690	-	690	747	-	747	57	-	57	8.3
Irland	398	-	398	303	-	303	- 95	-	- 95	-23.9
Griechenland	255	-	255	149	-	149	- 106	-	- 106	-41.6
Spanien	9 287	509	9 796	9 060	515	9 575	- 227	5	- 222	-2.3
Frankreich	26 658	-	26 658	24 558	-	24 558	- 2 100	-	- 2 100	-7.9
Italien	11 475	141	11 616	11 854	167	12 021	379	26	405	3.5
Zypern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettland	2 221	-	2 221	2 367	-	2 367	146	-	146	6.6
Litauen	2 820	-	2 820	3 424	-	3 424	604	-	604	21.4
Luxemburg	79	-	79	68	-	68	- 11	-	- 11	-13.9
Ungarn	1 700	25	1 725	1 562	84	1 646	- 138	59	- 79	-4.6
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	1 145	-	1 145	1 067	-	1 067	- 78	-	- 78	-6.8
Österreich	4 206	245	4 451	4 085	409	4 494	- 121	164	43	1.0
Polen	32 406	4 405	36 811	29 870	5 922	35 792	- 2 536	1 517	- 1 019	-2.8
Portugal	1 931	-	1 931	2 131	-	2 131	200	-	200	10.4
Slowenien	642	-	642	620	-	620	- 22	-	- 22	-3.4
Slowakei	1 321	18	1 339	1 281	-	1 281	- 40	- 18	- 58	-4.3
Finnland	7 197	-	7 197	6 607	-	6 607	- 590	-	- 590	-8.2
Schweden	13 190	-	13 190	14 124	-	14 124	934	-	934	7.1
Vereinigtes Königre	21 239	-	21 239	19 964	-	19 964	- 1 275	-	- 1 275	-6.0
EU-25	187 525	5 365	192 890	187 219	7 106	194 325	- 306	1 741	1 435	0.7
Liechtenstein	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Norwegen	2 013	4	2 017	2 203	12	2 215	190	8	198	9.8

Quelle: Eurostat/NewCronos und Eisenbahnverkehrsdatenbank

Hinweise: Die Daten für Deutschland für 2004 beinhalten nicht das Eigengewicht von intermodalen Transporteinheiten und sind daher nicht mit den Daten in Tabelle 1 vergleichbar.

Für Belgien sind nur Daten aus der ausführlichen Berichterstattung aufgeführt.

Auf der Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten variierte der Anteil des innerstaatlichen Güterverkehrs am gesamten Eisenbahngüterverkehr zwischen 7% und 12% in Estland und Lettland (siehe oben) und 100% in Irland und 90% im Vereinigten Königreich, wobei die hohen Prozentsätze für die beiden letztgenannten Länder auf deren Insellage zurückzuführen sind (siehe Tabellen 1 und 3).

Insgesamt wurden 2004 im innerstaatlichen Eisenbahngüterverkehr 193 Mrd. tkm geleistet, der Wert für 2005 lag etwas darüber.

Die größte Verkehrsleistung im innerstaatlichen Eisenbahngüterverkehr wurde 2005 in Deutschland erbracht (44,412 Mrd. tkm), gefolgt von Polen (35,792 Mrd. tkm). Die

deutschen Daten sind jedoch zwischen den beiden Jahren nicht vergleichbar. Trotz einer vermehrten Tätigkeit von kleinen Eisenbahnunternehmen (vereinfachte Berichterstattung) ist die Verkehrsleistung in Polen um 2,8% zurückgegangen. Von den zehn Mitgliedstaaten, in denen die Verkehrsleistung zwischen 2004 und 2005 angestiegen ist, verbuchte Litauen das höchste relative Wachstum (21,4%).

In 13 Mitgliedstaaten hat sich die Zahl der Tonnenkilometer verringert, wobei Frankreich mit 2,1 Mrd. tkm den stärksten absoluten Rückgang auswies. Relativ verbuchte dagegen Griechenland die stärkste Abwärtsbewegung mit -41,6%, gefolgt von Irland mit -23,9%.

Grenzüberschreitender Güterverkehr

Im Jahr 2005 spielte der grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehr (ohne Transitverkehr) in rund der Hälfte aller EU-Mitgliedstaaten eine größere Rolle als die anderen Verkehrsarten. Sein Anteil belief sich in Estland auf 93% des gesamten Eisenbahngüterverkehrs, in den Niederlanden und Lettland auf rund 80%, in Belgien und Griechenland auf rund 65% und in drei anderen Ländern, nämlich Slowenien, Luxemburg und Ungarn, auf über 50%. Auf der Grundlage der Daten für 2004 erreichte der grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehr den Wert

von rund 157 Mrd. tkm (Tabelle 4); der Gesamtwert für 2005 war ebenso hoch.

Auch hier verbuchte Deutschland mit 40,088 Mrd. tkm den höchsten Wert. Anstelle von Polen lag diesmal Lettland mit einem Gesamtwert von 15,287 Mrd. tkm an zweiter Stelle, was die Bedeutung der baltischen Staaten mit ihren Seehäfen, die auch wichtige Knotenpunkte des intermodalen Verkehrs sind, für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr, insbesondere zwischen Russland und Westeuropa, unterstreicht.

Den verfügbaren Daten zufolge wurden in mindestens zehn Mitgliedstaaten im Jahr 2005 mehr Tonnen befördert. Die höchste relative Zuwachsrate verzeichneten das Vereinigte Königreich (+79,6%) und Griechenland (+39%), die beide von einer geringen Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr ausgegangen waren. Von den dreizehn

Mitgliedstaaten mit rückläufigen Werten verbuchte Dänemark die deutlichste nennenswerte relative Verringerung (-32,5%), Frankreich und Polen dagegen verzeichneten den stärksten Rückgang in absoluten Zahlen (-1,438 Mrd. tkm bzw. -1,250 Mrd. tkm).

Tabelle 4: Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs – Veränderung 2004-2005 (in Mio. tkm und in %)

	2004			2005			Veränderung (in Mio. tkm)			Veränderung (in %)
	Ausführliche Bericht-erstellung	Vereinfachte Bericht-erstellung	Insgesamt	Ausführliche Bericht-erstellung	Vereinfachte Bericht-erstellung	Insgesamt	Ausführliche Bericht-erstellung	Vereinfachte Bericht-erstellung	Insgesamt	Insgesamt
Belgien	5 262	:c	:c	5 315	:c	:c	53	:c	:c	1.0
Tschechische Repub.	7 083	-	7 083	6 922	-	6 922	- 161	-	- 161	-2.3
Dänemark	726	0	726	490	0	490	- 236	0	- 236	-32.5
Deutschland	37 631	-	37 631	40 088	-	40 088	2 457	-	2 457	6.5
Estland	9 797	-	9 797	9 893	-	9 893	96	-	96	1.0
Irland	1	-	1	0	-	0	- 1	-	- 1	-100.0
Griechenland	290	-	290	402	-	402	112	-	112	38.6
Spanien	2 006	0	2 006	2 060	0	2 060	54	0	54	2.7
Frankreich	13 375	-	13 375	11 937	-	11 937	- 1 438	-	- 1 438	-10.8
Italien	9 569	995	10 564	8 262	2 463	10 725	- 1 307	1 468	161	1.5
Zypern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettland	14 756	-	14 756	15 287	-	15 287	531	-	531	3.6
Litauen	4 742	-	4 742	4 315	-	4 315	- 427	-	- 427	-9.0
Luxemburg	271	-	271	208	-	208	- 63	-	- 63	-23.2
Ungarn	4 437	175	4 612	4 523	156	4 679	86	- 19	67	1.5
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	4 080	-	4 080	3 959	-	3 959	- 121	-	- 121	-3.0
Österreich	9 744	3	9 747	9 361	250	9 611	- 383	247	- 136	-1.4
Polen	13 659	55	13 714	12 247	217	12 464	- 1 412	162	- 1 250	-9.1
Portugal	351	-	351	291	-	291	- 60	-	- 60	-17.1
Slowenien	1 722	-	1 722	1 844	-	1 844	122	-	122	7.1
Slowakei	4 770	10	4 780	4 481	-	4 481	- 289	- 10	- 299	-6.2
Finnland	2 304	-	2 304	2 294	-	2 294	- 10	-	- 10	-0.4
Schweden	7 468	-	7 468	7 364	-	7 364	- 104	-	- 104	-1.4
Vereinigtes Königreich	1 313	-	1 313	2 358	-	2 358	1 045	-	1 045	79.6
EU-25	155 357	1 237	156 594	153 901	3 086	156 987	- 1 456	1 848	392	0.3
Liechtenstein	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Norwegen	777	51	828	852	82	934	75	31	106	12.8

Quelle: Eurostat/NewCronos und Eisenbahnverkehrsdatenbank

Hinweise: Die Daten für Deutschland für 2004 beinhalten nicht das Eigengewicht von intermodalen Transporteinheiten und sind daher nicht mit den Daten in Tabelle 1 vergleichbar.

Für Belgien sind nur Daten aus der ausführlichen Berichterstattung aufgeführt.

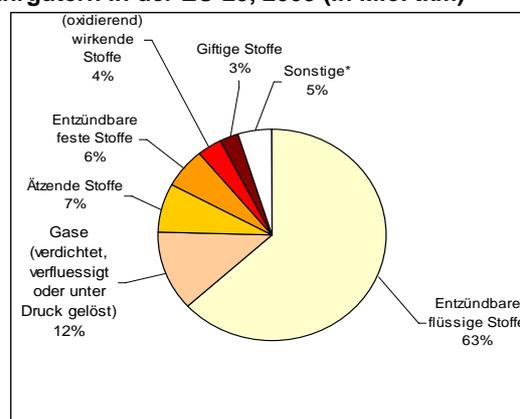
Beförderung von gefährlichen Gütern mit der Eisenbahn

Gefährliche Güter – einschließlich Gase, flüssige Kohlenwasserstoffe und ätzende Stoffe (siehe „Wissenswertes zur Methodik“) – machten 2005 14% der insgesamt beförderten Fracht aus.

Den weitaus größten Anteil (63% des Gesamtwertes) verbuchten „entzündbare flüssige Stoffe“, die im Wesentlichen als Treib- und Brennstoff verwendete Kohlenwasserstoffe umfassen. Ihr Anteil war fünfmal so hoch wie der der nächstgrößeren Güterkategorie, „Gase, verdichtet, verflüssigt oder unter Druck gelöst“ (12%), die häufig in intermodalen Transporteinheiten befördert werden.

Die Anteile anderer gefährlicher Güter lagen unter 10%, z. B. ätzende Stoffe (7%), entzündbare feste Stoffe (6%), brandfördernde Stoffe (4%), giftige Stoffe (3%) und sonstige gefährliche Güter (5%).

Abbildung 3: Anteil der einzelnen Gruppen von Gefahrgütern in der EU-25, 2005 (in Mio. tkm)



Quelle: Eurostat/NewCronos

Anmerkung: Frankreich und Vereinigtes Königreich: Daten für 2004

* Sonstige (siehe „Wissenswertes zur Methodik“)

Nutzung des europäischen Eisenbahnnetzes für den Güterverkehr

Im Jahr 2005 betrug die im Durchschnitt theoretisch im Hoheitsgebiet des Meldelandes zurückgelegte Entfernung im Eisenbahngüterverkehr 240 km. Dieser Wert resultiert jedoch aus einer großen Bandbreite von Entfernungen, die von 390 km in Spanien bis zu 36 km in Luxemburg, dem niedrigsten durchschnittlichen Wert, reichte. Dies ist angesichts des Größenunterschieds zwischen diesen beiden Ländern nicht verwunderlich. Im Vergleich dazu betrug die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung in Liechtenstein 9 km.

Nichtsdestotrotz spiegelt die Durchschnittsentfernung nicht nur die Größe eines Landes wider, sondern auch das Ausmaß, in dem der Eisenbahnverkehr genutzt wird, sowie seine Bedeutung als Bindeglied im intermodalen Verkehr.

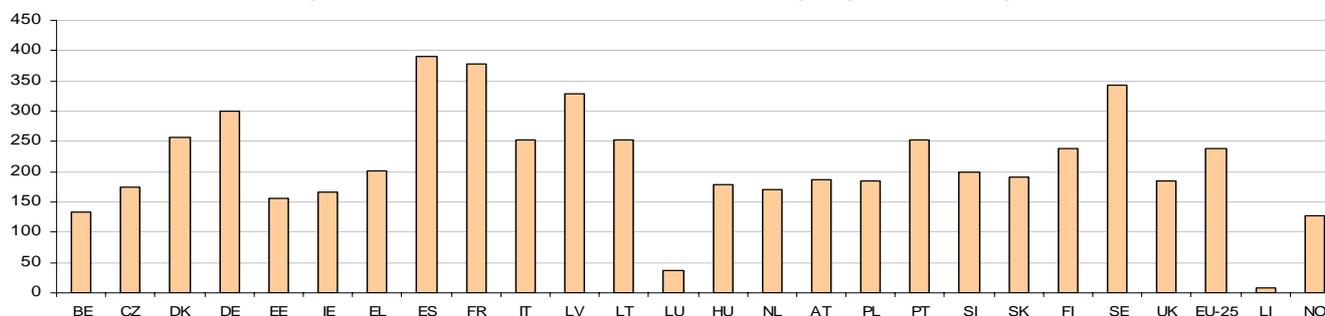
Man könnte beispielsweise davon ausgehen, dass ein großes Land auch eine große Durchschnittsentfernung ausweist, wobei jedoch auch das Gegenteil der Fall sein

kann, wenn z. B. die Bahn nur für die Beförderung zwischen einem Be-/Entladeort in der Mitte des Landes und der Landesgrenze genutzt wird. Im Gegensatz dazu wäre der Durchschnittswert in einem kleineren Land höher, wenn die Bahn überwiegend zum Durchqueren des ganzen Landes genutzt würde.

Genau dies wird beim Vergleich der Zahlen für Deutschland und Lettland deutlich. Die durchschnittliche Entfernung lag im Jahr 2005 für Lettland bei 330 km und für Deutschland bei 300 km.

Zu beachten ist ferner, dass die durchschnittliche Gesamtentfernung im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr auch die im Hoheitsgebiet der Herkunftsländer, der Zielländer und der Transitländer zurückgelegte Entfernung berücksichtigen sollte. Daher ist die in dieser Veröffentlichung angegebene Durchschnittsentfernung zu niedrig angesetzt.

Abbildung 4: Güterverkehr: durchschnittlich zurückgelegte Entfernung, 2005 (in km)



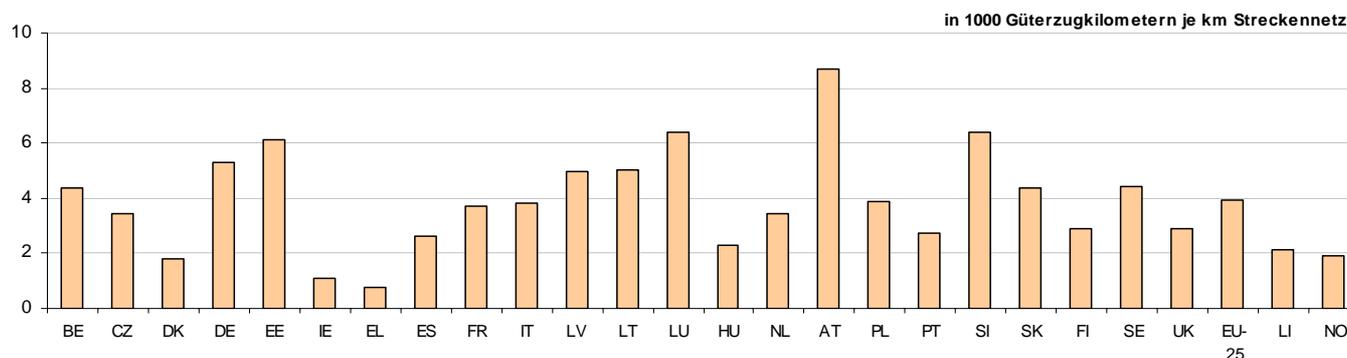
Quelle: Eurostat/NewCronos

Dividiert man die Zahl der Güterzugkilometer durch die Länge des Streckennetzes (siehe Abbildung 5), so erhält man Aufschluss darüber, wie intensiv das Eisenbahnnetz für den Güterverkehr genutzt wird. Anders als beim vorhergehenden Indikator über die Durchschnittsentfernung spielen hier die Größe des Landes und der Umfang des Streckennetzes eine geringere Rolle als die Frequenz von Güterzügen im Netz. Im Jahr 2005 wurde jeder Kilometer des Eisenbahnstreckennetzes in der EU-25 im Durchschnitt von 4 000 Zügen genutzt. In Österreich war der

Durchschnittswert allerdings mit 8 700 Zügen je km Streckennetz mehr als doppelt so hoch, insbesondere aufgrund der Bedeutung des Landes für den Transitverkehr über die Alpen.

Auf den folgenden Rängen liegen Länder mit einem sogar noch geringeren Netzzumfang, nämlich Luxemburg und Slowenien, mit einem Durchschnittswert von 6 400 Zügen je km Streckennetz. Im Falle Luxemburgs spiegelt dies die Rolle des Eisenbahngüterverkehrs bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur wider, und im Falle Sloweniens die Bedeutung des Transit-Güterverkehrs.

Abbildung 5: Zahl der Güterzugkilometer je Kilometer Streckennetz, 2005



Quelle: Eurostat/NewCronos

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Datenverfügbarkeit

Alle Daten in dieser Veröffentlichung stammen aus der Eisenbahnverkehrsdatenbank von Eurostat. Diese enthält Daten über den innerstaatlichen, den grenzüberschreitenden und den Transitverkehr der Mitgliedstaaten, die nach der neuen Verordnung Nr. 91/2003 erhoben wurden, die seit 2003 die Richtlinie 80/1177/EWG des Rates ersetzt. Die Angaben zur Länge des Streckennetzes wurden dem Taschenbuch zum Thema Energie und Verkehr entnommen.

Ein Vergleich der Daten für 2004 und 2005 konnte für alle Mitgliedstaaten auf der Ebene des Gesamtverkehrs vorgenommen werden. Nachstehend sind einige Merkmale der Datenverfügbarkeit aufgeführt:

Land	Merkmale der Datenverfügbarkeit
BE	Die auf der vereinfachten Berichterstattung beruhenden Daten wurden von den Behörden für vertraulich erklärt.
DE	Daten für 2004 ohne Eigengewicht beladener intermodaler Transporteinheiten, außer in Tabelle 1.
CY, MT	Kein Eisenbahnverkehr.
SK	Kleine Unternehmen wurden 2005 über die ausführliche Berichterstattung erfasst.

Methodik

Die Tabellen 1, 3 und 4 enthalten Daten, die im Rahmen der ausführlichen und der vereinfachten Berichterstattung erhoben wurden. Die vereinfachte Berichterstattung ist eine Alternative zur üblichen ausführlichen Berichterstattung für Unternehmen, deren Gesamtverkehrsleistung weniger als 500 Mio. tkm beträgt.

Die Liechtensteiner Eisenbahn wird von der ÖBB (Österreich) betrieben und die Daten werden von den österreichischen Behörden nach der vereinfachten Berichterstattung gemeldet.

In DE, ES, SE und UK werden sämtliche Unternehmen durch die ausführliche Berichterstattung erfasst.

Definitionen der verschiedenen Eisenbahnverkehrsarten

Eisenbahnverkehr insgesamt

Der Eisenbahnverkehr insgesamt (in tkm) (in Abbildung 1 und Tabelle 1) ist die Summe aus innerstaatlichem, grenzüberschreitendem und Transitverkehr, wobei sich der grenzüberschreitende Verkehr zusammensetzt aus dem Empfang aus dem Ausland und dem Versand in das Ausland.

Innerstaatlicher Eisenbahnverkehr

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

Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr

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

Eisenbahn-Transitverkehr

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

Eisenbahn-Tonnenkilometer

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Gütergewicht (einschließlich Verpackung und Eigengewicht intermodaler Transporteinheiten) mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zugbewegungen

„Zugkilometer“ ist die Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu berücksichtigen ist - sofern bekannt - die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Entfernung im Hoheitsgebiet des Meldelandes erfasst.

Eisenbahnnetz

Alle Eisenbahnstrecken eines gegebenen Gebietes.

Aufschlüsselung nach Gefahrgütern

Die Gefahrgutklassifikation ist in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter („RID“ genannt) festgelegt, die mit der Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter an den technischen Fortschritt und den nachfolgenden Änderungen erlassen wurde (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/6/EG der Kommission (ABl. L 30 vom 1.2.2001, S. 42)).

- | | |
|------|--|
| 1: | Explosive Stoffe |
| 2: | Gase (verdichtet, verflüssigt oder unter Druck gelöst) |
| 3: | Entzündbare flüssige Stoffe |
| 4.1: | Entzündbare feste Stoffe |
| 4.2: | Selbstentzündliche Stoffe |
| 4.3: | Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln |
| 5.1: | Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe |
| 5.2: | Organische Peroxyde |
| 6.1: | Giftige Stoffe |
| 6.2: | Ansteckungsgefährliche Stoffe |
| 7: | Radioaktive Stoffe |
| 8: | Ätzende Stoffe |
| 9: | Verschiedene gefährliche Stoffe |

In Abbildung 3 umfassen „Sonstige“ die folgenden Gruppen: 1, 4.2, 4.3, 5.2, 6.2, 7 und 9.

Zeichen:

- : keine Angaben verfügbar
- entfällt
- 0 nichts vorhanden
- :c vertrauliche Angaben
- :e geschätzte Daten

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Isabelle DELIN und Sandrine ENGEL, Sogeti Luxemburg S.A., erstellt.

1: Vereinte Nationen – Wirtschaftskommission für Europa

2: Europäische Konferenz der Verkehrsminister

Weitere Informationsquellen:

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

Verkehr

  Verkehr - horizontale Ansicht

Eisenbahnverkehr

  Eisenbahnverkehr - Infrastruktur

  Eisenbahnverkehr - Transportmittel

  Eisenbahnverkehr - Unternehmen, wirtschaftliche Leistung und Beschäftigung

  Eisenbahnverkehr - Verkehr

  Eisenbahnverkehrsleistung - Fahrgäste

  **Eisenbahnverkehrsleistung - Güter (detaillierte Daten nach Richtlinie 80/1177/EG oder Verordnung (EG) 91/2003)**

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.

Kontakt Informationen 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-info-opoce@ec.europa.eu
