

Güterbeförderung der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2005

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

13/2006

Autor

Luis A. DE LA FUENTE
LAYOS

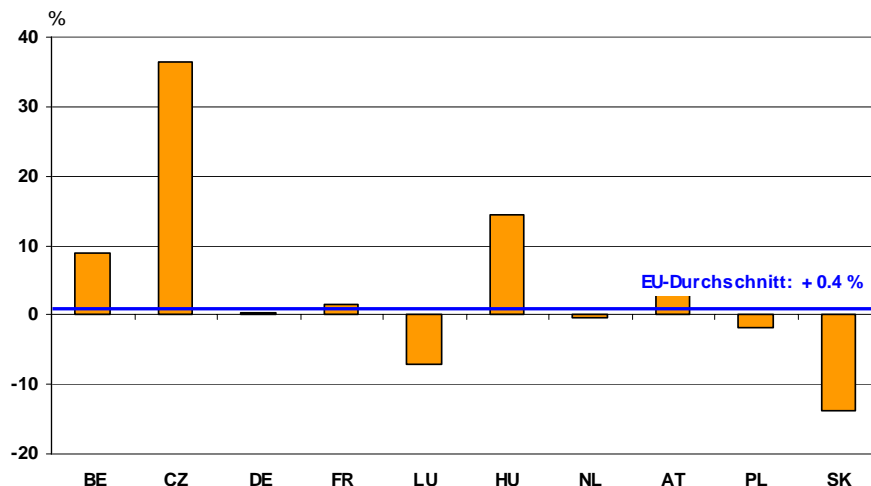
Inhalt

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 Beitrittsländern	6



Manuskript abgeschlossen: 13.12.2006
Datenextraktion am: 30.09.2006
ISSN 1562-1332
Katalognummer: KS-NZ-06-013-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2006

Abbildung 1: Wachstumsraten 2004-2005 der Güterbeförderung nach Mitgliedstaaten (auf der Basis der Beförderungsmengen in Tonnen)



Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2005 belief sich das Gesamtbeförderungsvolumen der Binnenschifffahrt in der Europäischen Union auf rund 465 Mio. t (Basis: geladene Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr). Auf den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr entfielen 47 % bzw. 53 % der Tonnage.

Zu dieser Beförderungstätigkeit tragen im Wesentlichen Deutschland, die Niederlande und Belgien bei. 2005 entfielen 87 % der in Europa beförderten Güter (Basis: geladene Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr) auf diese Länder. Die höchsten jährlichen Wachstumsraten 2004-2005 verbuchten dagegen die Tschechische Republik (36 %) und Ungarn (15 %). Im EU-Durchschnitt lag die durchschnittliche Zuwachsrate bei ca. 0,4 %.

In Polen 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. 78 % der Güter werden mit Gütermotorschiffen befördert.

Von den Beitrittsländern 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 2002. Festzustellen ist, dass der gesamte Güterverkehr EU-weit zwischen 2004 und 2005 um insgesamt etwa 0,4 % zugenommen hat. Auf den Binnenwasserstraßen der EU wurden 2005 465,3 Mio. t Güter befördert, was einer Verkehrsleistung von ca. 128,5 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 68 % der in diesem Verkehrszweig in Europa beförderten Güter. Belgien und Frankreich verbuchen weitere 20 % bzw. 8 % des Beförderungsvolumens. Auf Österreich entfällt lediglich

1 % der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter, während die verbleibenden 3 % den neuen Mitgliedstaaten zuzurechnen sind.

In den zwei Mitgliedstaaten, die die meisten Güter auf Binnenwasserstraßen befördern, nämlich die Niederlande und Deutschland, waren in den Jahren 2002 und 2005 ähnliche Beförderungsmengen zu verzeichnen, wobei jedoch beide Länder seit 2003 ein Wachstum verbuchten.

Im Jahr 2005 hatte die Tschechische Republik eine deutliche Zunahme ihrer Beförderungsmenge um 36 % gegenüber 2004 zu verzeichnen. Demgegenüber verbuchte die Slowakei einen Rückgang der Beförderungsmenge um 14 %.

Tabelle 1: Entwicklung des gesamten Güterverkehrs nach Mitgliedstaaten

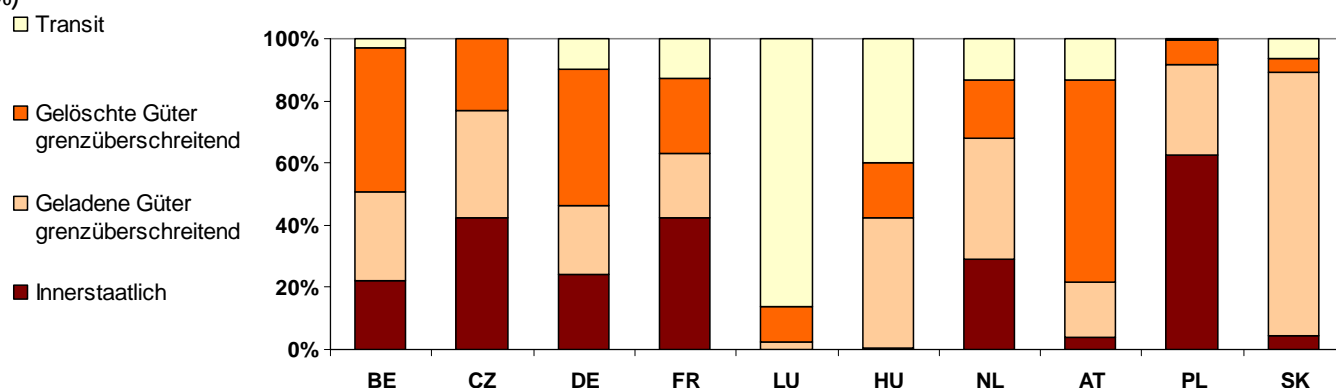
	BE	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	EU ¹
	in 1000 Tonnen										
2002	134 463	1 569	231 746	67 092	11 285	7 093	311 507	12 316	:	3 293	459 110
2003	137 145	1 184	219 999	63 670	9 704	6 137	293 390	10 737	:	2 624	436 149
2004	147 151	1 179	235 861	67 312	11 180	7 356	319 219	9 072	7 297	2 725	463 409
2005	160 397	1 610	236 765	68 347	10 377	8 413	317 639	9 336	7 166	2 350	465 267
Zuwachsrate (in %) 2002-2005	19.3	2.6	2.2	1.9	-8.0	18.6	2.0	-24.2	:	-28.6	1.3
	in Mio tkm										
2002	8 073	62	64 166	8 269	370	1 668	40 804	2 846	:	98	126 355
2003	8 230	49	58 154	8 024	316	1 517	39 031	2 276	:	94	117 692
2004	8 392	48	63 667	8 416	370	1 904	43 092	1 747	370	91	128 096
2005	8 566	63	64 096	8 905	342	2 110	42 225	1 753	327	88	128 475
Zuwachsrate (in %) 2002-2005	6.1	2.1	-0.1	7.7	-7.5	26.5	3.5	-38.4	:	-10.0	1.7

¹ Um Doppelzählungen zu vermeiden, entspricht der Gesamtwert (in 1000 Tonnen) 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 47 % und auf den grenzüberschreitenden Verkehr 53 % 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. 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), 2005 (in %)



Demgegenüber sind die Anteile des innerstaatlichen Verkehrs am Binnenschiffsverkehr insgesamt in Polen, der Tschechischen Republik, Frankreich, den Niederlanden, Deutschland und Belgien beachtlich (62 %, 43 %, 42 %, 29 %, 24 % bzw. 22 % für die einzelnen Länder im Jahr 2005).

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

Beim grenzüberschreitenden Verkehr hatten Österreich den größten Anteil an den gelöschten Gütern (65 %) und die Slowakei den größten Anteil an den geladenen Gütern (85 %) zu verzeichnen.

Tabelle 2: Grenzüberschreitender Intra-EU-Güterverkehr nach Verbindungen, 2005 (in 1000 Tonnen)

Ladeland \ Entlade-land	Entlade-land										INSGESAMT
	BE	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	
BE		5	12 721	4 814	197	15	26 813	3	6	7	44 581
CZ	9		525	:	:	:	21	:	:	:	555
DE	14 850	349		2 160	329	288	30 856	1 047	364	17	50 260
FR	4 446	:	4 731		90	:	6 251	0	0	:	15 518
LU	42	:	142	2		:	78	:	:	:	264
HU	8	:	657	1	9		526	822	:	:	2 023
NL	38 934	18	74 445	4 767	433	374		882	9	44	119 906
AT	88	:	550	16	:	442	130		:	176	1 402
PL	13	:	2 032	:	:	:	40	:		:	2 085
SK	4	:	378	:	:	15	114	1 301	:		1 812
INSGESAMT	58 394	372	96 181	11 760	1 058	1 134	64 829	4 055	379	244	238 406

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 2005 zwischen den zehn Mitgliedstaaten befördert wurden. Der Meldemitgliedstaat ist stets das Ladeland.

83 % des grenzüberschreitenden Verkehrs auf Binnenwasserstraßen werden zwischen den Niederlanden, Deutschland und Belgien abgewickelt.

Die Niederlande sind das europäische Land, das mit Abstand die meisten Güter exportiert (119,9 Mio. t). Der Handel der Niederlande mit Deutschland und Belgien umfasst 113 Mio. t Güter, das sind 95 % der gesamten Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Verkehr.

Deutschland ist ein wichtiges Bestimmungsland für Ausfuhren aller anderen Mitgliedstaaten (rund 96 Mio. t), wobei der Anteil aus den Niederlanden bei 78 %, aus Belgien bei 13 % und aus Frankreich bei 5 % 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 über 40 % der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter um Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6 der NST/R) handelt. 21 % sind Erdöl und Mineralölerzeugnisse (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 Steine und Erden und Baustoffe (Kapitel 6 der NST/R) befördert. Ihr Anteil lag bei 18 % aller beförderten Güter. Auf Erdöl, Mineralölerzeugnisse (Kapitel 3 der NST/R) und Erze und Metallabfälle

(Kapitel 4 der NST/R) entfielen jeweils 15 %. 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 Binnenschiffahrt Österreichs von der anderer europäischer Länder dadurch, dass vorwiegend Erdöl und Mineralölerzeugnisse (NST/R-Kapitel 3) und Steine und Erden und Baustoffe (NST/R-Kapitel 6) befördert werden. Auf diese Gütergruppen zusammen entfallen 70 % der Beförderungsmengen.

In der Tschechischen Republik machten Steine und Erden und Baustoffe (NST/R-Kapitel 6) 94 % der Gesamtbeförderungsmenge aus. Eine ähnliche, breiter gefächerte Aufteilung auf die einzelnen Gütergruppen

weisen Belgien und Deutschland auf. Allerdings handelt es sich noch bei ca. 30 % der beförderten Güter um Steine und Erden und Baustoffe (NST/R-Kapitel 6). In Frankreich und den Niederlanden spielten diese Gütergruppen mit 59 % bzw. 45 % der beförderten Güter sogar eine noch größere Rolle.

Tabelle 3: Innerstaatlicher Güterverkehr (in 1000 Tonnen) nach NST/R-Kapiteln, 2005 gemeldet

Innerstaatl.	NST/R-Kapitel										INSGES.	INSGES. (%)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE	520	1 013	4 242	7 453	1 504	1 282	11 678	1 649	2 218	3 851	35 409	16.2
CZ	21	0	0	0	1	0	643	14	0	6	685	0.3
DE	2 554	3 441	7 571	14 770	3 115	1 505	15 657	1 044	5 262	1 744	56 662	25.9
FR	2 981	461	1 809	3 274	161	246	17 066	84	1 035	1 819	28 936	13.2
LU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HU	1	0	0	29	0	0	12	0	0	12	54	0.0
NL	1 298	6 817	2 732	19 407	1 619	1 064	41 433	1 271	5 512	10 854	92 007	42.1
AT	9	2	0	137	1	85	111	11	0	1	356	0.2
PL	5	5	682	62	261	71	3 004	52	276	48	4 466	2.0
SK	9	0	0	0	0	0	94	0	0	0	103	0.0
INSGES.	7 398	11 740	17 036	45 131	6 661	4 253	89 698	4 125	14 302	18 334	218 679	
INSGES. (%)	3.4	5.4	7.8	20.6	3.0	1.9	41.0	1.9	6.5	8.4		100

Tabelle 4: Grenzüberschreitender Güterverkehr (in 1000 Tonnen) nach NST/R-Kapiteln, 2005 gemeldet

Grenzüberschr.	NST/R-Kapitel										INSGES.	INSGES. (%)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE	3 252	4 411	8 988	20 823	7 775	7 355	28 173	3 688	12 256	23 777	120 498	23.6
Geladen	735	1 287	4 064	8 242	1 404	2 931	8 702	1 528	6 181	10 586	45 660	8.9
Gelöscht	2 516	3 123	4 924	12 581	6 371	4 424	19 471	2 161	6 076	13 191	74 839	14.6
INSGES.	305	353	10	0	13	17	65	90	44	26	924	0.2
CZ	293	113	10	0	2	17	5	82	6	24	551	0.1
Geladen	13	240	0	0	11	0	60	8	38	2	372	0.1
Gelöscht												
DE	5 375	10 224	22 201	19 652	30 968	10 091	25 842	4 508	14 208	13 472	156 542	30.6
Geladen	3 328	3 338	1 045	4 182	2 287	5 318	16 986	1 685	6 604	8 587	53 360	10.4
Gelöscht	2 047	6 886	21 155	15 470	28 681	4 773	8 856	2 823	7 604	4 885	103 182	20.2
FR	5 805	2 494	4 106	3 013	2 242	1 852	7 041	1 189	1 254	1 575	30 570	6.0
Geladen	5 653	1 995	60	993	229	1 046	4 797	157	203	1 125	16 257	3.2
Gelöscht	152	498	4045	2021	2013	806	2244	1031	1052	449	14 312	2.8
LU	0	0	62	498	227	124	437	87	0	4	1 440	0.3
Geladen	0	0	0	0	13	103	145	9	0	4	274	0.1
Gelöscht	0	0	62	498	214	21	292	79	0	0	1 166	0.2
HU	1 880	1 064	181	1 170	68	369	70	147	3	71	5 023	1.0
Geladen	1 878	371	22	794	47	292	61	0	3	22	3 489	0.7
Gelöscht	2	692	159	375	22	78	9	147	0	49	1 533	0.3
NL	5 232	10 746	21 182	31 977	33 498	5 803	30 763	2 903	16 355	25 509	183 967	36.0
Geladen	685	7 009	19 877	24 508	31 954	3 553	12 889	2 109	9 597	11 030	123 211	24.1
Gelöscht	4 547	3 736	1 305	7 469	1 544	2 250	17 874	794	6 758	14 479	60 756	11.9
AT	680	429	161	1 776	3 039	342	474	762	39	19	7 723	1.5
Geladen	143	52	3	617	11	122	123	555	16	11	1 653	0.3
Gelöscht	537	377	157	1 159	3 028	220	351	207	23	9	6 070	1.2
PL	36	122	1 092	0	259	492	329	289	46	8	2 674	0.5
Geladen	34	72	1 092	0	223	72	275	275	37	5	2 086	0.4
Gelöscht	2	50	0	0	35	420	54	15	8	3	588	0.1
SK	137	128	45	608	768	66	30	257	30	29	2 097	0.4
Geladen	133	73	45	608	760	61	9	247	30	24	1 989	0.4
Gelöscht	4	54	0	0	8	5	21	10	0	5	107	0.0
INSGES.	22 703	29 969	58 028	79 518	78 857	26 512	93 225	13 921	44 236	64 489	511 456	
INSGES. (%)	4.4	5.8	11.3	15.5	15.4	5.2	18.2	2.7	8.6	12.6		100

Tabelle 5: Transitverkehr (in 1000 Tonnen) nach NST/R-Kapiteln, 2005 gemeldet

Transit	NST/R-Kapitel										INSGES.	INSGES. (%)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
BE	1 282	285	199	39	330	545	604	762	405	39	4 490	4.9
CZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DE	3 278	2 109	3 934	4 402	1 763	1 614	2 693	559	517	2 692	23 561	25.5
FR	141	330	196	3 426	108	733	1 818	182	686	1 220	8 842	9.6
LU	1 776	784	3 656	49	1 080	702	572	231	81	8	8 938	9.7
HU	106	180	147	80	1 499	530	159	186	116	332	3 337	3.6
NL	1 083	1 447	3 733	5 515	1 695	5 185	4 877	1 792	5 736	10 600	41 664	45.2
AT	257	457	16	91	1	148	50	112	23	103	1 258	1.4
PL	5	1	0	0	15	5	0	0	0	1	27	0.0
SK	18	17	23	27	10	33	9	1	0	14	150	0.2
INSGES.	7 945	5 611	11 904	13 630	6 502	9 495	10 781	3 825	7 565	15 009	92 266	
INSGES. (%)	8.6	6.1	12.9	14.8	7.0	10.3	11.7	4.1	8.2	16.3		100

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. Ungarn und die Tschechische Republik weisen mit 37 % bzw. 33 % 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 Mineralölzeugnisse (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 9 %, im innerstaatlichen Verkehr 3 % und im grenzüberschreitenden Verkehr 5 %). Frankreich, Deutschland, die Slowakei und die Niederlande verbuchen recht beachtliche Werte für Erdöl und Mineralölzeugnisse (NST/R-Kapitel 3) im Transitverkehr (39 %, 19 %, 18 % bzw. 13 %).

Binnenschiffsverkehr nach Arten von Schiffen

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. 2005 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 Belgien, Deutschland und den Niederlanden mindestens 20 % aller Gütermotorschiffe ausmachen. Schleppkähne kommen mit 46 % bzw. 19 % am häufigsten in der Slowakei und in Österreich zum Einsatz.

Tabelle 6: Gesamtverkehr nach Art der Schiffe (in 1000 Tonnen), 2005 gemeldet

Schiffstyp	BE	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK
Gütermotorschiffe	128 950	603	188 803	54 572	9 257	2 630	255 252	4 079	673	234
Tankmotorschiffe	37 753	:	50 932	2 908	562	615	78 006	817	57	:
Andere Gütermotorschiffe	91 197	:	137 871	51 664	8 695	2 015	177 246	3 263	616	:
Schleppkähne	222	:	532	78	0	710	856	1 765	36	1 090
Tankschleppkähne	0	:	16	0	0	143	2	2	0	:
Andere Schleppkähne	222	:	515	78	0	566	854	1 763	36	:
Güterschubleichter	31 225	:	47 430	13 697	1 120	5 074	61 521	3 492	6 457	237
Tankschubleichter	1992	:	1904	1851	0	569	4233	1186	0	:
Andere Güterschubleichter	29 233	:	45 526	11 846	1 120	4 504	57 288	2 306	6 457	:
Andere Güterschiffe		1 006	0	0	0	0	10	0	0	789
INSGESAMT	160 397	1 609	236 765	68 347	10 377	8 414	317 639	9 336	7 166	2 350

Güterbeförderung der Binnenschifffahrt in den Beitrittsländern

Als Beitrittsländer 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 internationalen

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
INSGES.	Innerstaatl.	Grenzüberschreitend				Transit	INSGES.	
		Geladen	Gelöscht	davon EU-15				
				Geladen	Gelöscht			
BULGARIEN¹								
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
2005	5 271	1 875	384	3 011	201	171	:	757
RUMÄNIEN								
2002	:	:	:	:	:	:	:	:
2003	:	:	:	:	:	:	:	:
2004	29 893	24 717	2 222	2 954	:	:	:	6 955
2005	32 845	27 335	2 000	3 511	:	:	:	8 436

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 seit 2004, da der Fährverkehr mit Rumänien nicht berücksichtigt ist.

Die von den beiden Beitrittsländern vorgelegten Daten machen deutlich, dass die Wasserwege auf ganz unterschiedliche Weise genutzt werden. In Rumänien dienen sie vornehmlich dem innerstaatlichen Güterverkehr, während Bulgarien 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 2005 zwischen den EU-Mitgliedstaaten und den Beitrittsländern befördert wurden. Meldeland ist das Beitrittsland, in dem die Güter geladen werden.

Hauptpartner Rumäniens sind Bulgarien, Ungarn und Österreich. Der Gütertausch Rumäniens mit diesen drei Ländern belief sich auf 753 000 Tonnen, was 84 % seines gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs entspricht.

Wichtigste Partnerländer Bulgariens waren Deutschland und Rumänien, mit denen 233 000 Tonnen Güter ausgetauscht wurden, das sind 77 % des gesamten Beförderungsvolumens im grenzüberschreitenden Verkehr.

Tabelle 8: Güterverkehr nach Verbindungen, 2005 (1000 Tonnen)

Ladeland \ Entlade-land	Entlade-land												INSGESAMT
	BE	CZ	DE	FR	LU	HU	NL	AT	PL	SK	BG	RO	
RO	1	11	111	:	:	230	10	207	:	11	316	:	897
BG	:	0	157	0	:	13	:	44	:	13	0	76	303
INSGESAMT	1	11	268	0	0	243	10	251	0	24	316	76	1200

➤ 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 Beitrittsländer, nämlich Bulgarien (BG) und Rumänien (RO), Daten gemäß den Bestimmungen der Richtlinie

Datenverfügbarkeit

Polen: Für die Jahre 2002 und 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 2002 und 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 Nicolas Marchadour, Sogeti Luxemburg S.A., mitgewirkt.

Weitere Informationsquellen:

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

Verkehr



Binnenschifffahrt



Binnenschifffahrt - Verkehrsleistung (Richtlinie des Rates 80/1119/EEC)

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
