

Dipl.-Kaufmann Roland Fischer

# Eisenbahnverkehr 2005

*Im Jahr 2005 waren in Deutschland etwa 150 Eisenbahnunternehmen am öffentlichen Eisenbahnverkehr beteiligt. Im Personenverkehr wurden 2 131 Mill. Fahrgäste (+ 2,9%) befördert und 74,9 Mrd. Personenkilometer (Pkm) (+ 3,3%) geleistet. Im Nahverkehr wurden dabei für 2012 Mill. Fahrgäste 41,3 Mrd. Pkm erbracht, während im Fernverkehr für 119 Mill. Passagiere 33,7 Mrd. Pkm geleistet wurden.*

*Im Güterverkehr wurde der weitaus überwiegende Teil der Transporte von 25 Großunternehmen durchgeführt; mit 307 Mill. t Gütern lag das Beförderungsergebnis um 1,1% unter dem Vorjahresergebnis, während die dabei erbrachte Verkehrsleistung um 3,8% auf 89,7 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) anstieg.*

## Vorbemerkung

Der folgende Beitrag behandelt in erster Linie Ergebnisse über die Verkehrsleistungen der Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs<sup>1)</sup>. Der Berichtskreis der Eisenbahnstatistik ist funktional abgegrenzt, das heißt, es melden alle Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs, die Eisenbahnverkehr als Haupt-, Neben- oder Hilfstätigkeit betreiben. Im Berichtsjahr 2005 waren dies rund 150 Unternehmen (Stand am Jahresende 2004). In den Berichtskreis der Eisenbahnstatistik nicht einbezogen sind diejenigen Eisenbahnunternehmen, die keiner allgemeinen Beförderungspflicht unterliegen und nicht das öffentliche Netz nut-

zen. Zu diesen Unternehmen zählen hauptsächlich Hafen- und Werksbahnen.

Nach den im Verkehrstatistikgesetz<sup>2)</sup> neu definierten Abschneidegrenzen wurden zahlreiche Auskunftspflichtige aus der monatlichen Berichtspflicht entlassen. So werden in der ausführlichen Güterverkehrsstatistik nur noch 25 Großunternehmen, die den vorgegebenen Schwellenwert von 10 Mill. Tonnenkilometern (tkm) im Jahr überschreiten, befragt.

Im Güterverkehr werden bei diesen großen Unternehmen allerdings im Rahmen des neuen Gesetzes detaillierte Angaben zum kombinierten Verkehr (Transport von Containern, Wechselbehältern und Straßengüterfahrzeugen) nach verschiedenen Gliederungskriterien sowie in der regionalen Verflechtung erhoben und in erweiterten Tabellen in der Jahresveröffentlichung zum Eisenbahnverkehr dargestellt.<sup>3)</sup>

Nach dem Verkehrstatistikgesetz werden in fünfjährigen Abständen (erster Berichtszeitraum war das Jahr 2005) inhaltlich geänderte Erhebungen zu Personal, Fahrzeugbeständen und Infrastruktur durchgeführt. Damit entstand für das Jahr 2004 eine Datenlücke, da sich die nach dem bis 2003 gültigen Gesetz erhobenen Daten nicht fortzuschreiben ließen. Die bisher im Rahmen dieses Aufsatzes jährlich aktualisierte Ergebnisdarstellung muss deshalb entfallen.

1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann.

2) Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs (Verkehrstatistikgesetz – VerkStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2004 (BGBl. I S. 318).

3) Die Ergebnisse des Jahres 2004 zum kombinierten Verkehr enthält der Beitrag von Walter, K.: „Kombinierter Verkehr 2004 – Motor aller Verkehrsträger“ in dieser Ausgabe, S. 538 ff.

Zusätzlich werden erstmalig für das Jahr 2005 Daten zu Verkehrsströmen im Eisenbahnnetz nach Netzknoten und Verkehrsverflechtungsdaten zum Personenverkehr der Eisenbahnen nach Ein- und Aussteigeregionen (NUTS-2) erhoben (§ 18 Abs. 1 Nr. 3c sowie § 22 VerkStatG). Da zum jetzigen Zeitpunkt diese neuen Befragungen noch nicht abgeschlossen sind, ist eine Ergebnispräsentation derzeit noch nicht möglich.

## 1 Personenverkehr

Die Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs beförderten im Jahr 2005 insgesamt 2131 Mill. Fahrgäste (+2,9% gegenüber 2004). 119 Mill. Personen fuhren im Fernverkehr (+2,9%), während mit 2012 Mill. (+2,9%) über 90% der Fahrgäste die Eisenbahnen im Nahverkehr benutzten. Nachdem im Jahr 2004 für den Bereich des Nahverkehrs aufgrund eines geänderten Berichtskreises keine Veränderungsraten berechnet werden konnten, ist nun erstmals ein Jahresvergleich für den durch das neue Verkehrsstatistikgesetz definierten Unternehmensbestand möglich.

Bei den Ergebnissen ist zu beachten, dass jedes Eisenbahnunternehmen seine Fahrgäste angibt. Wenn ein Reisender umsteigt und dabei das befördernde Unternehmen wechselt, zählen beide Unternehmen den Reisenden als Fahrgast. Da zunehmend neue Eisenbahnunternehmen Teile des Nahverkehrs der Deutschen Bahn AG übernehmen, ergeben sich durch Umsteigeverkehre zwischen diesen neuen Gesellschaften und der Deutschen Bahn AG Doppelzählungen der Fahrgäste in größerem Umfang (rd. 120 Mill. Umsteiger pro Jahr). Dadurch kommt es im Vergleich zu früheren Berichtsjahren zu einer Erhöhung der Zahl der beförderten Personen.

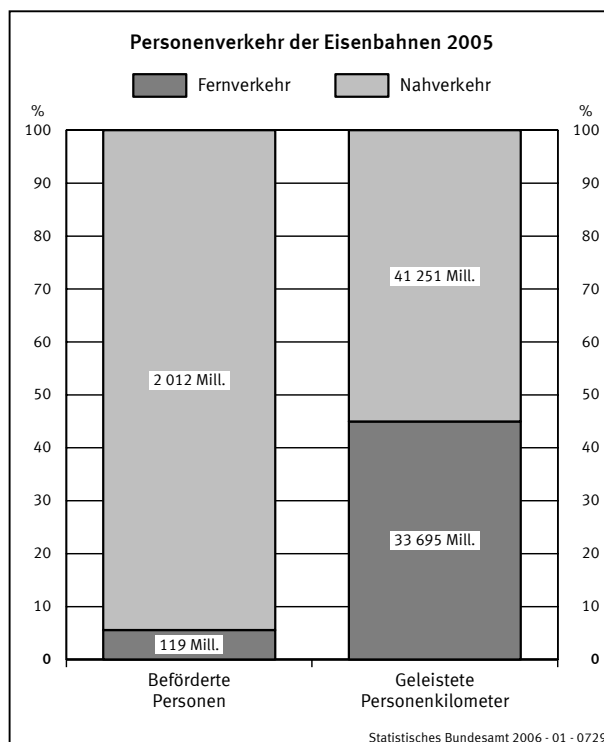
Tabelle 1: Personenverkehr der Eisenbahnen

Verkehrsart	1993 <sup>1)</sup>	1998	2004	2005	2005 gegenüber 2004
	Mill.				%
Beförderte Personen <sup>2)</sup> ....	1494	1910	2071	2131	+2,9
Fernverkehr .....	133	149	115	119	+2,9
Nahverkehr <sup>2)</sup> .....	1362	1761	1955	2012	+2,9
Geleistete Personenkilometer <sup>2)</sup> ....	63361	72666	72565	74946	+3,3
Fernverkehr .....	33470	34562	32394	33695	+4,0
Nahverkehr <sup>2)</sup> .....	29891	38104	40171	41251	+2,7

1) Ohne Doppelzählungen durch Umsteigen. – 2) Vergleich 2004 gegenüber 1998 wegen Veränderung des Berichtsfirmenkreises nicht möglich.

Die im Personenverkehr erbrachte Verkehrsleistung wird als Produkt aus der Zahl der beförderten Personen und der Entfernung in Form von Personenkilometern (Pkm) ermittelt. Im Jahr 2005 wurden durch die Eisenbahnen 74,9 Mrd. Pkm geleistet (+3,3%), davon entfielen 33,7 Mrd. Pkm auf den Fernverkehr(+4,0%) und 41,3 Mrd. Pkm auf den Nahverkehr (+2,7%). Es ergaben sich damit für Nah- und Fernverkehr folgende Strukturanteile: Der Fernverkehr, der einen Anteil von weniger als 6% an den Fahrgästen hat, erreichte durch

Schaubild 1



die größeren Reiseweiten 45% der gesamten in Personenkilometern gemessenen Verkehrsleistung, während auf den Nahverkehr mit einem Anteil an den Fahrgästen von 94% nur 55% der Verkehrsleistung entfielen. Diese Anteilsstrukturen entsprachen den Werten von 2004.

## 2 Güterverkehr

Gegen Ende des Jahres 2005 wurde bekannt, dass ein Bahnunternehmen seit 1998 jährlich bei der beförderten Menge etwa 3,5 bis 4 Mill. Tonnen (t) zu wenig gemeldet hat. Die Untererfassung betrifft nur den kombinierten Verkehr und hier fast ausschließlich Containertransporte.

Das Statistische Bundesamt nutzt diesen Korrekturanlass, um ab Berichtsmonat Januar 2006 auch im Eisenbahngüterverkehr von der bisherigen Nettoerfassung (ohne Behältergewicht der beladenen Container) zur durchgängigen Erfassung der Bruttogewichte (einschl. der Behältergewichte der beladenen Container, Wechselbehälter und unbegleiteten Sattelaufleger) überzugehen. Das wird – neben dem Ausgleich der Untererfassung von 3,8 Mill. t – die nachgewiesenen Ladungsgewichte im kombinierten Verkehr um weitere 6,8 Mill. t (Ergebnisse für 2005) erhöhen. Die Vergleichbarkeit der Ergebnisse für die verschiedenen Verkehrszweige wird sich durch diese einheitliche Abgrenzung des kombinierten Verkehrs verbessern. Die Änderungen werden sich über den kombinierten Verkehr, bei dem sie zu großen Veränderungen führen, auch auf die Gesamtergebnisse auswirken.

Um einen Vergleich mit den Vorjahren zu ermöglichen, werden nachfolgend – trotz der bekannten Untererfassung –

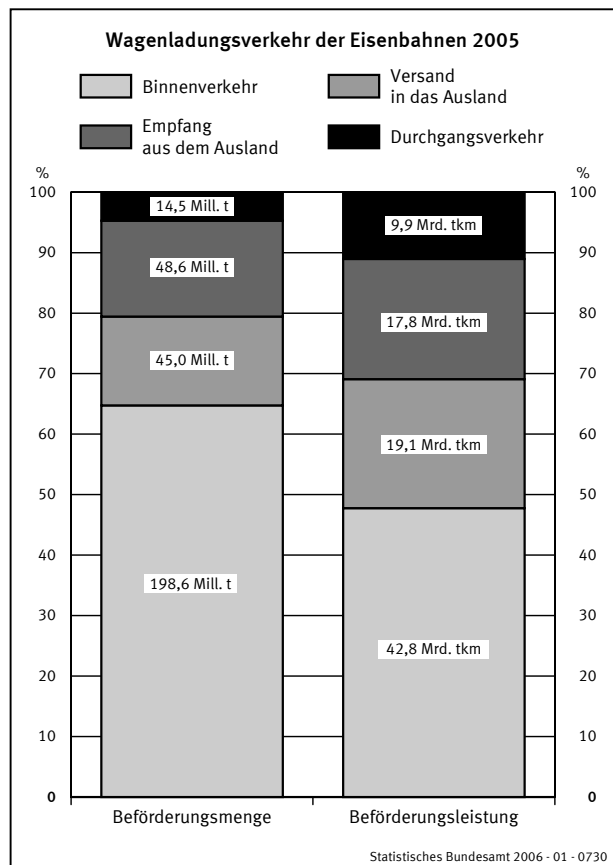
primär die Nettogewichte in der bisherigen Abgrenzung dargestellt. Die um die Untererfassung und die Containergewichte korrigierten, zukunftsbezogenen Nachweise werden in den Tabellen 2 bis 5 zusätzlich mit der Kennzeichnung „brutto“ aufgeführt.

Mit insgesamt 306,7 Mill. t (brutto: 317,3 Mill. t) lagen die transportierten Gütermengen im Jahr 2005 um 1,1% unter dem Vorjahresergebnis, während die Beförderungsleistung mit 89,7 Mrd. tkm (brutto: 95,4 Mrd. tkm) das Ergebnis von 2004 um 3,8% überstieg. Die detaillierte Erhebung wird nach dem Verkehrstatistikgesetz derzeit nur noch bei 25 Unternehmen durchgeführt, die eine Transportleistung von jeweils mehr als 10 Mill. tkm im Jahr aufweisen.

Die Bahntransporte wurden vollständig im frachtpflichtigen Wagenladungsverkehr (einschl. Kombiverkehr) abgewickelt. Die Gesamttonnage gliederte sich in der Unterteilung nach Hauptverkehrsbeziehungen wie folgt auf: Im Binnenverkehr wurden 198,6 Mill. t (brutto: 201,7 Mill. t) befördert (-0,7%). Nachdem im Jahr 2004 für die Summe aus Versand in das Ausland und Empfang aus dem Ausland mit 97,4 Mill. t ein Höchststand seit der deutschen Vereinigung verzeichnet werden konnte, ging der entsprechende Wert für 2005 um 3,8% auf 93,6 Mill. t (brutto: 99,3 Mill. t) zurück. Dabei reduzierte sich der Versand in das Ausland (45,0 Mill. t; brutto: 48,2 Mill. t) um 2,2% gegenüber 2004; der Empfang aus dem Ausland lag mit 48,6 Mill. t (brutto: 51,1 Mill. t) um 5,3% unter dem Vorjahresstand. Der Durchgangsverkehr durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland erhöhte sich gleichzeitig um 13,2%; hier wurden 14,5 Mill. t Güter transportiert (brutto: 16,2 Mill. t).

Bedingt durch die Rückgänge bei der Auslandstonnage hat sich der Anteil des internationalen Eisenbahnverkehrs (einschl. Durchgangsverkehr) auf dem deutschen Netz bei der beförderten Menge gegenüber 2004 um einen Prozentpunkt auf 35% verringert. Der internationale Anteil an der tonnenkilometrischen Leistung erreichte 2005 durch die

Schaubild 2



im Vergleich zum Binnenverkehr meistens größeren Transportweiten einen Anteil von 52% an der gesamten Beförderungsleistung und unterschritt damit das Vorjahresergebnis um zwei Prozentpunkte; hierbei ist anzumerken, dass beim grenzüberschreitenden Verkehr nur die in Deutschland geleisteten Tonnenkilometer nachgewiesen werden.

### 2.1 Eisenbahnverkehr nach Güterarten

Bei den dem Montanbereich zuzuordnenden Gütern, die den größten Anteil an der Tonnage nach Produktkategorien haben, waren Volumenverluste zu verzeichnen. So ging die Transportnachfrage im Vergleich zum Vorjahr bei „Eisen, Stahl und NE-Metallen“ mit 50,9 Mill. t um 8,9% zurück, bei den Kohletransporte beinhaltenden „Festen mineralischen Brennstoffen“ (49,5 Mill.) um 6,6% und beim Transport von „Erzen und Metallabfällen“ (28,7 Mill. t) um 3,8%. Die von großen Bau- und Infrastrukturmaßnahmen bestimmten Transportmengen von „Steinen und Erden“ erreichten 36,2 Mill.t und lagen damit um 2,1% unter dem Vorjahresstand. Bei diesen Güterabteilungen unterscheiden sich die Bruttogewichte nicht von der Nettoerfassung, da hier im kombinierten Verkehr benutzte Ladungsträger nicht zum Einsatz kommen.

Bei den „Mineralölerzeugnissen“ setzte sich der seit nunmehr sechs Jahren kontinuierlich anhaltende Transportzuwachs fort: Mit insgesamt 35,8 Mill. t (brutto: ebenfalls 35,8 Mill. t) ergab sich wie im Vorjahr eine Zuwachsrate von

Tabelle 2: Güterverkehr der Eisenbahnen

Gegenstand der Nachweisung	1995	2000	2005	2005 gegenüber 2004	2005 (brutto) <sup>1)</sup>
<b>Beförderungsmenge</b>					
	Mill. t <sup>2)</sup>			%	Mill. t
Insgesamt .....	333,1	299,1	306,7	-1,1	317,3
Binnenverkehr .....	247,8	198,6	198,6	-0,7	201,7
Versand in das Ausland ..	32,9	42,3	45,0	-2,2	48,2
Empfang aus dem Ausland	43,8	47,7	48,6	-5,3	51,1
Durchgangsverkehr .....	8,6	10,5	14,5	+13,2	16,2
<b>Beförderungsleistung</b>					
	Mrd. tkm <sup>2)</sup>			%	Mrd. tkm
Insgesamt .....	70,5	77,5	89,7	+3,8	95,4
Binnenverkehr .....	.	36,5	42,8	+7,2	44,4
Versand in das Ausland ..	.	17,0	19,1	-0,5	20,9
Empfang aus dem Ausland	.	15,9	17,8	-3,2	19,2
Durchgangsverkehr .....	.	8,1	9,9	+12,2	10,9

1) Einschl. der Behältergewichte aller Container. - 2) Ohne Behältergewichte der beladenen Container sowie einer Untererfassung von 3,5 bis 4,0 Mill. t je Jahr.

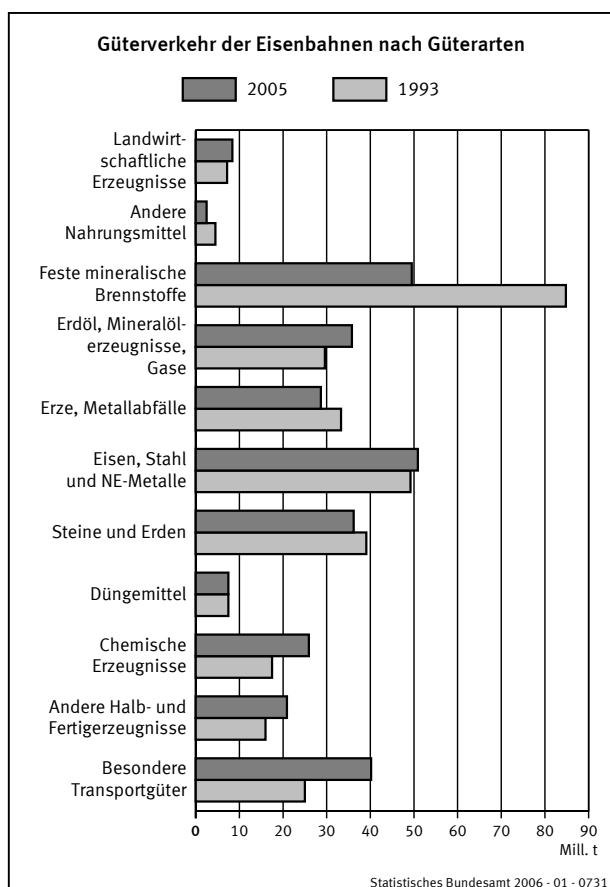
Tabelle 3: Güterverkehr der Eisenbahnen nach Güterabteilungen

Güterabteilungen	1995	2000	2005	2005 gegenüber 2004	2005 (brutto <sup>1)</sup> )
	Mill. t <sup>2)</sup>			%	Mill. t
Insgesamt <sup>3)</sup>	318,2	294,2	306,7	-1,1	317,3
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8,0	10,3	8,4	+29,6	8,4
Andere Nahrungsmittel	4,7	3,5	2,5	-3,5	2,5
Feste mineralische Brennstoffe	75,2	58,4	49,5	-6,6	49,5
Erdöl, Mineralöl-erzeugnisse, Gase	26,4	24,7	35,8	+10,5	35,8
Erze, Metallabfälle	34,2	30,2	28,7	-3,8	28,7
Eisen, Stahl und NE-Metalle	57,9	53,9	50,9	-8,9	50,9
Steine und Erden	40,8	32,7	36,2	-2,1	36,2
Düngemittel	7,4	7,4	7,5	-1,5	7,5
Chemische Erzeugnisse	20,6	21,7	25,9	+0,9	25,9
Andere Halb- und Fertigerzeugnisse	18,1	21,5	20,9	+0,4	20,9
Besondere Transportgüter	24,8	30,0	40,2	+3,7	50,7

1) Einschl. der Behältergewichte aller Container. – 2) Ohne Behältergewichte der beladenen Container sowie einer Untererfassung von 3,5 bis 4,0 Mill. t je Jahr. – 3) 1995 bis 2000: Korrigierte Werte, die teilweise nicht nach Güterabteilungen aufteilbar sind.

10,5%. Die „Besonderen Transportgüter“, die u. a. einen großen Teil des kombinierten Verkehrs umfassen, steigerten mit 40,2 Mill. t (brutto: 50,7 Mill. t) ihr Vorjahresergebnis um 3,7%.

Schaubild 3



## 2.2 Eisenbahnverkehr nach Bundesländern

Auch beim Güterverkehr zeigt sich, dass die Eisenbahn – ähnlich wie beim Personenverkehr – in großem Umfang über relativ kurze Entfernungen als Nahverkehrsmittel genutzt wird.

Ein besonders hohes Transportaufkommen innerhalb von Landesgrenzen zeigt sich bei den Ländern mit bedeutenden Kohle- und Stahlstandorten: So wurden zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen mit 47,2 Mill. t rund 49% des gesamten Eisenbahngüteraufkommens innerhalb des Landes befördert. Im Saarland wurden mit 6,9 Mill. t rund 35% aller Güter innerhalb der Landesgrenzen transportiert.

Insgesamt wurde fast ein Drittel (30%) des Ladungsaufkommens innerhalb der Landesgrenzen der einzelnen Bundesländer sowohl ein- als auch ausgeladen. Mehr als ein Drittel

Tabelle 4: Güterverkehr der Eisenbahnen 2005 nach Ländern und Hauptverkehrsverbindungen  
Mill. t

Land	Verkehr innerhalb des Bundeslandes <sup>1)</sup>	Verkehr in das	Empfang aus dem	Verkehr in das	Empfang aus dem
		übrige/n Bundesgebiet		Ausland	
netto <sup>2)</sup>					
Insgesamt	87,2	111,5	111,5	45,0	48,6
Baden-Württemberg	2,7	4,5	9,4	4,6	4,1
Bayern	6,6	7,5	11,8	6,1	6,0
Berlin	0,1	0,5	2,8	0,0	0,6
Brandenburg	1,5	11,9	9,1	2,0	3,1
Bremen	0,4	2,6	6,2	1,0	1,9
Hamburg	0,1	14,9	11,3	2,9	2,3
Hessen	1,3	5,4	6,7	2,2	1,7
Mecklenburg-Vorpommern	0,6	2,5	4,9	0,8	0,4
Niedersachsen	8,3	9,3	15,9	3,5	3,3
Nordrhein-Westfalen	47,2	16,1	11,3	10,6	11,7
Rheinland-Pfalz	0,6	3,0	4,8	3,4	2,2
Saarland	6,9	2,3	0,9	1,8	7,3
Sachsen	1,7	7,9	4,6	1,5	1,9
Sachsen-Anhalt	8,2	20,5	7,3	2,6	1,0
Schleswig-Holstein	0,8	1,4	1,5	0,9	0,3
Thüringen	0,3	1,2	3,0	1,2	0,7
brutto <sup>3)</sup>					
Insgesamt	87,3	114,6	114,6	48,3	51,2
Baden-Württemberg	2,7	4,9	9,7	4,9	4,4
Bayern	6,6	7,8	12,3	6,4	6,2
Berlin	0,1	0,5	2,8	0,0	0,6
Brandenburg	1,5	12,0	9,2	2,0	3,1
Bremen	0,4	2,8	6,7	1,2	2,3
Hamburg	0,1	15,8	12,0	3,9	3,0
Hessen	1,3	5,5	6,8	2,2	1,7
Mecklenburg-Vorpommern	0,6	2,6	5,0	1,0	0,6
Niedersachsen	8,3	9,5	16,0	3,7	3,5
Nordrhein-Westfalen	47,2	16,6	11,6	11,5	12,3
Rheinland-Pfalz	0,6	3,1	4,9	3,5	2,2
Saarland	6,9	2,3	0,9	1,8	7,4
Sachsen	1,7	8,0	4,7	1,5	1,9
Sachsen-Anhalt	8,2	20,5	7,3	2,6	1,0
Schleswig-Holstein	0,8	1,5	1,7	0,9	0,3
Thüringen	0,3	1,2	3,0	1,2	0,7

1) Versand = Empfang. – 2) Ohne Behältergewichte der beladenen Container sowie einer Untererfassung von 3,8 Mill. t. – 3) Einschl. Containergewichten der beladenen Container sowie korrigierter Untererfassung.

(38%) aller Güter wurde zwischen den Bundesländern transportiert, während 16% in das Ausland versandt wurden und 17% der gesamten Tonnage aus dem Ausland in Deutschland empfangen wurden. Im grenzüberschreitenden Verkehr entfiel dabei gut ein Fünftel des Güteraufkommens auf Nordrhein-Westfalen.

### 3 Containerverkehr und Huckepackverkehr

Wie oben erwähnt, kam es aufgrund fehlerhafter Meldungen der Beförderungsmengen eines Unternehmens im kombinierten Verkehr zu Untererfassungen in Höhe von 3,8

Mill. t im Jahr 2005. Um einen Vergleich mit den Vorjahren zu ermöglichen, werden nachfolgend trotzdem primär die zu niedrig erfassten Nettogewichte dargestellt.

Die Eisenbahnen melden im Rahmen des kombinierten Verkehrs den Transport von Großcontainern und Wechselbehältern als zusammengefasste Position, da für sie transporttechnisch kein Unterschied besteht und ihnen von den ausländischen Nachbarbahnen im Verkehr mit Wechselbehältern auch keine Angaben in tieferer Gliederung zur Verfügung gestellt werden.

Im Jahr 2005 wurden von den Eisenbahnen 3,1 Mill. Container und Wechselbehälter (+ 3,3% gegenüber 2004) mit

Tabelle 5: Container- und Huckepackverkehr auf der Schiene im Jahr 2005

Transportart Behälterart <sup>1)</sup>	Insgesamt	Davon im			
		Binnenverkehr	Versand in das Ausland	Empfang aus dem Ausland	Durchgangsverkehr
Anzahl der beförderten Einheiten in 1 000 <sup>2)</sup>					
Container/Wechselbehälter zusammen .....	3 118	1 417	658	647	395
bis 20 Fuß .....	567	530	14	23	-0
20 bis 25 Fuß .....	1 369	376	390	381	222
25 bis 30 Fuß .....	174	50	57	52	15
30 bis 40 Fuß .....	1 007	461	197	191	158
Kraftfahrzeuge zusammen .....	187	24	72	75	15
Sattelzuganhänger .....	152	24	55	57	15
Lkw/Sattelzug .....	35	-	17	18	-
Beförderte Menge in 1 000 t (netto) (ohne Behältergewicht der beladenen Container sowie 3,8 Mill. t Untererfassung)					
Container/Wechselbehälter zusammen .....	36 484	15 088	9 199	6 665	5 533
bis 20 Fuß .....	6 588	6 153	145	290	-
20 bis 25 Fuß .....	14 101	2 699	5 262	3 352	2 788
25 bis 30 Fuß .....	3 395	961	1 339	776	318
30 bis 40 Fuß .....	12 400	5 274	2 452	2 246	2 427
Kraftfahrzeuge zusammen .....	4 377	502	1 790	1 756	329
Sattelzuganhänger .....	3 242	502	1 230	1 181	328
Lkw/Sattelzug .....	1 134	-	560	575	-
Beförderte Menge in 1 000 t (brutto) (einschl. Behältergewicht der beladenen und unbeladenen Container)					
Container/Wechselbehälter zusammen .....	46 066	18 020	12 034	8 839	7 173
bis 20 Fuß .....	7 803	7 226	178	398	-
20 bis 25 Fuß .....	18 790	3 500	6 967	4 600	3 723
25 bis 30 Fuß .....	4 027	1 115	1 603	919	390
30 bis 40 Fuß .....	15 446	6 178	3 286	2 921	3 060
Kraftfahrzeuge zusammen .....	5 345	657	2 140	2 128	421
Sattelzuganhänger .....	4 187	657	1 576	1 533	421
Lkw/Sattelzug .....	1 159	0	564	595	-
Verkehrsleistung in Mrd. tkm (netto) (ohne tkm-Leistung für Behältergewichte der beladenen Container sowie 1,8 Mrd.tkm Untererfassung)					
Container/Wechselbehälter zusammen .....	18,13	7,0	4,39	3,41	3,34
bis 20 Fuß .....	2,87	2,56	0,08	0,23	0,0
20 - 25 Fuß .....	7,14	1,39	2,49	1,57	1,69
25 - 30 Fuß .....	1,48	0,44	0,54	0,31	0,19
30 - 40 Fuß .....	6,64	2,60	1,28	1,30	1,46
Kraftfahrzeuge zusammen .....	1,89	0,30	0,73	0,67	0,19
Sattelzuganhänger .....	1,83	0,30	0,70	0,64	0,19
Lkw/Sattelzug .....	0,06	-	0,03	0,03	0,00
Verkehrsleistung in Mrd. tkm (brutto) (einschl. Verkehrsleistung für Behältergewichte der beladenen und unbeladenen Container)					
Container/Wechselbehälter zusammen .....	23,35	8,51	5,92	4,63	4,28
bis 20 Fuß .....	3,50	3,07	0,11	0,32	0,00
20 bis 25 Fuß .....	9,69	1,84	3,42	2,23	2,20
25 bis 30 Fuß .....	1,76	0,52	0,65	0,37	0,23
30 bis 40 Fuß .....	8,40	3,09	1,75	1,71	1,85
Kraftfahrzeuge zusammen .....	2,43	0,39	0,93	0,87	0,24
Sattelzuganhänger .....	2,37	0,39	0,90	0,84	0,24
Lkw/Sattelzug .....	0,06	0,00	0,03	0,03	0,00

1) Maßeinheit: Ein Fuß entspricht 30,48 cm.- 2) Beladene und unbeladene Einheiten.

einem Gewicht von insgesamt 36,5 Mill. t befördert (brutto: 46,1 Mill. t); damit steigerte sich die Tonnage um 6,0% gegenüber dem Vorjahr. Die Differenz von 9,6 Mill. t zwischen dem Nettogewicht und dem neu und korrekt erfassten Bruttogewicht der Container und Wechselbehälter ist zu etwa 3,8 Mill. t auf die eingangs erwähnte Untererfassung und zu rund 5,8 Mill. t auf die bisher nicht erfassten Gewichte der Container und Wechselbehälter zurückzuführen.

Die tonnenkilometrische Leistung zeigt für 2005 mit 18,1 Mrd. tkm (brutto: 23,4 Mrd. tkm) gegenüber 2004 einen Zuwachs von 9,0%.

Ein Vergleich der Entwicklung bei den verschiedenen Containergrößen zeigt, dass die Zunahme im kombinierten Verkehr nahezu ausschließlich auf die Entwicklung bei der Containerart mit dem größten Ladevolumen (30 bis 40 Fuß) zurückzuführen ist: Hier gab es im Vergleich zu 2004 bei der Stückzahl ein Plus von 24,1%, bei der Tonnage von 26,8% und bei den Tonnenkilometern von 27,3%. Durch diese weit überdurchschnittlichen Zuwachsraten erhöhte diese Containerkategorie ihre Anteile an den Gesamtvolumina bei den Stückzahlen von 26,9 auf 32,3%, bei der Tonnage von 28,4 auf 34,0% und bei den Tonnenkilometern von 31,3 auf 36,6%.

Die Tatsache, dass es sich bei Containern und Wechselbehältern um Transporte über größere Distanzen handelt, wird durch die durchschnittlichen Transportweiten je Tonne dokumentiert: Im Jahr 2005 wurden hier 497 km (+ 2,8% gegenüber 2004) erreicht, während der übrige Güterverkehr lediglich auf 265 km (+ 4,6% gegenüber 2004) kam.

Wie im Vorjahr wurden vier Fünftel der Container und Wechselbehälter im beladenen Zustand befördert, nur bei einem Fünftel der Transporte handelte es sich um Rückläufe unbeladener Ladungsträger.

Im „Huckepackverkehr“ konnte im Jahr 2005 mit 187 000 (– 34,4%) beförderten Lastkraftfahrzeugen und Sattelanhängern eine Tonnage von 4,4 Mill. t (– 29,8%) Gütern bewegt werden (brutto: 5,4 Mill. t).

Die 152 000 (+ 18,5%) unbegleiteten Sattelaufleger, die auf speziellen „Taschenwagen“ befördert werden, erreichten bei der Tonnage mit 3,2 Mill. t (brutto: 4,2 Mill. t) ein Plus von 18,8%; bei einer noch höheren Transportweite (565 km, + 4,4%) als beim Containerverkehr (497 km) wurde mit 1,8 Mrd. tkm nahezu ein Viertel (+ 23,9%) an zusätzlicher Verkehrsleistung gegenüber dem Jahr 2004 erreicht.

Auf der „Rollenden Landstrasse“ wurden 35 000 (– 77,8%) Lastkraftwagen und Sattelzüge mit 1,1 Mill. t (– 67,6%) befördert, wobei eine Verkehrsleistung von nur 0,06 Mrd. tkm erbracht wurde. Hauptursache dieses Rückgangs war die Einstellung der Rollenden Landstraße von Dresden nach Lovosice. Nach dem Beitritt der Tschechischen Republik zur Europäischen Union am 1. Mai 2004 und dem damit einhergehenden Wegfall der Grenzkontrollen im Straßengüterverkehr ging die Nachfrage bei der Rollenden Landstraße drastisch zurück.

4) Todesfälle durch Selbsttötung sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

## 5 Starker Rückgang bei Unfällen

Auf dem von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs betriebenen Netz ereigneten sich im Jahr 2004 insgesamt 584 Bahnbetriebsunfälle (– 28,2% gegenüber 2003) bei denen Personenschaden registriert wurde; dabei wurden 167 Personen (– 3,5%) getötet und 758 (– 18,1%) verletzt.<sup>4)</sup> Damit erreichten sowohl die Zahl der Unfälle als auch die der getöteten Personen und der Verletzten ihre niedrigsten Stände seit der deutschen Vereinigung.

Diejenigen Eisenbahnunfälle, an denen überwiegend nur Eisenbahnfahrzeuge beteiligt waren, forderten bei insgesamt 86 Entgleisungen, Zusammenstößen oder Aufprallen auf Gegenstände im Jahr 2004 insgesamt 2 Tote und 236 Verletzte. Mit 100 Getöteten wurde mehr als die Hälfte aller Todesopfer in der Kategorie der so genannten persönlichen Unfälle von Reisenden, Bahnbediensteten und Bahnfremden registriert; bei 291 Unfällen dieser Kategorie wurden 243 Verletzte gezählt. Zu einer Kollision mit Wegbenutzern auf höhengleichen Bahnübergängen kam es in 178 Fällen; dabei starben 65 Menschen und 251 wurden verletzt. [u](#)