

Dipl.-Ing. Kristina Walter

# Eisenbahnverkehr 2007

## Güterverkehr wächst – Personenverkehr stagniert

Ein gut funktionierendes Schienentransportsystem ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland essenziell. Die zunehmenden Im- und Exporte insbesondere im EU-Binnenhandel wirken sich seit vielen Jahren steigend auf den Schienengüterverkehr aus. Das Jahr 2007 verlief für den deutschen Schienengüterverkehr positiv. Insgesamt transportierten die 37 größeren Unternehmen, die zur monatlichen Schienengüterverkehrsstatistik melden und den Güterverkehr zum überwiegenden Teil (zu mehr als 99%) durchführen, 361,1 Mill. Tonnen (t) Güter. Die Transportmenge nahm im Vergleich zum Vorjahr um 4,3% zu. Die Transportleistung dieser Unternehmen erreichte 114,6 Mrd. Tonnenkilometer (tkm), eine Steigerung um 7,1% gegenüber 2006.

Der Schienenpersonenverkehr ist für viele Menschen Voraussetzung für die persönliche Mobilität. Insgesamt waren daran im Jahr 2007 65 Unternehmen (einschl. Fernverkehr) beteiligt. Von diesen Unternehmen wurden in deutschen Personenfernverkehrszügen insgesamt 119 Mill. Personen befördert (-0,8%). Die personenkilometrische Leistung im Inland lag bei 34,2 Mrd. Personenkilometern (Pkm) (-0,8%). Der Eisenbahnpersonennahverkehr umfasste 2 108 Mill. Beförderungsfälle (-0,1%), dabei wurde ein Volumen von 44,9 Mrd. Personenkilometern erbracht (+1,4%).

### 1 Überblick

#### 1.1 Welche Entwicklungen prägten den Schienenverkehr 2007 ...

##### ... im Güterbereich?

Nachdem bereits im Jahr 2006 Rekordmarken im Gütertransport erreicht worden waren, stellen die Werte für die Trans-

portmenge (361,1 Mill. t) und die Transportleistung (114,6 Mrd. tkm) im Jahr 2007 neue Höchststände im Eisenbahngütertransport dar. Im Vergleich zum Jahr 2006 wies die Transportmenge im Schienengüterverkehr jedoch deutlich abgeschwächte Wachstumsraten auf (+4,3%); auch bei der

Tabelle 1: Eisenbahnverkehr 2007

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	2006	2007	Veränderung 2007 gegenüber 2006 in %
<b>Güterverkehr</b>				
Beförderungsmenge ..	Mill. t	346,1	361,1	+4,3
Binnenverkehr .....	Mill. t	217,9	226,3	+3,9
Versand in das Ausland .....	Mill. t	54,6	56,4	+3,3
Empfang aus dem Ausland .....	Mill. t	56,1	59,1	+5,3
Durchgangsverkehr .	Mill. t	17,5	19,3	+10,5
Beförderungsleistung .	Mrd. tkm	107,0	114,6	+7,1
Binnenverkehr .....	Mrd. tkm	50,5	53,8	+6,5
Versand in das Ausland .....	Mrd. tkm	23,8	25,0	+4,8
Empfang aus dem Ausland .....	Mrd. tkm	21,2	23,0	+8,2
Durchgangsverkehr .	Mrd. tkm	11,5	13,0	+12,8
<b>Personenverkehr</b>				
Beförderte Personen insgesamt .....	Mill.	2 229	2 227	-0,1
Fernverkehr .....	Mill.	120	119	-0,8
Nahverkehr <sup>1)</sup> .....	Mill.	2 109	2 108	-0,1
Beförderungsleistung insgesamt .....	Mill. Pkm	78 763	79 098	+0,4
Fernverkehr .....	Mill. Pkm	34 487	34 195	-0,8
Nahverkehr <sup>1)</sup> .....	Mill. Pkm	44 277	44 903	+1,4

1) Ergebnisse der Vierteljahreserhebung.

Methodik der Eisenbahnstatistik

Der Berichtskreis der Eisenbahnstatistik ist funktional abgegrenzt, das heißt es melden alle Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs, die Eisenbahnverkehr als Haupt-, Neben- oder Hilfstätigkeit betreiben. Zur monatlichen Güterverkehrsstatistik meldeten 2007 insgesamt 37 Unternehmen, die jeweils mehr als 10 Mill. Tonnenkilometer im gesamten Schienengüterverkehr bzw. 1 Mill. Tonnenkilometer im kombinierten Verkehr auf der Schiene erbrachten. Hinzu kommen etwa 50 kleinere Unternehmen, die zu ihrem Gütertransport jährlich befragt werden. Ergebnisse der Statistik des Güterverkehrs werden monatlich bzw. jährlich in der Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 2 „Eisenbahnverkehr“ des Statistischen Bundesamtes veröffentlicht.

Monatlich werden die transportierte Menge in Tonnen (t) und die dabei erbrachte Transportleistung in Tonnenkilometern (tkm) erfragt. Tonnenkilometer sind das Produkt aus transportierten Tonnen und der beim Transport zurückgelegten Entfernung. Sie stellen die Gesamtleistung präziser und umfassender dar.

Bei der Analyse der Daten ist beim Vergleich mit den Vorjahresergebnissen zu beachten, dass sich der Berichtsfirmenkreis geändert hat. Im Jahr 2006 wurden 32 große Unternehmen befragt, sodass sich die Veränderungsraten auf nicht identische Berichtsfirmenkreise beziehen.

Für die Statistik des Personenfernverkehrs, die zentral vom Statistischen Bundesamt aufbereitet wird, wurden 2007 insgesamt vier Unternehmen befragt. Diese Befragung findet vierteljährlich und jährlich statt. Grundsätzlich werden hier sämtliche Unternehmen erfasst, die Fahrgastbeförderungen im Fernverkehr anbieten. Im Eisenbahn-Nahverkehr (Erhebungsmodus: dezentral durch die Statistischen Ämter der Länder) hingegen rekrutiert sich der Berichtsfirmenkreis aus Unternehmen, deren Aufkommen den Schwellenwert von 250000 Fahrgästen pro Jahr überschreitet. Die so abgegrenzte Erhebung umfasst derzeit 51 berichtspflichtige Unternehmen, die vierteljährlich befragt werden. Für die jährliche Erhebung wurden 14 weitere Unternehmen befragt. Aus erfassungstechnischer Sicht gilt als Abgrenzungskriterium zwischen Fern- und Nahverkehr nicht die Kilometerdistanz je Zugfahrt, sondern ein produktbezogenes Erhebungskonzept: Differenziert wird dabei nach Zuggattungen; nach der Aufteilung der Deutschen Bahn AG zum Beispiel ICE (Intercity-Express) für den Fernverkehr und RE (Regionalexpress) für den Nahverkehr.

isolierten Betrachtung des Binnenverkehrs (226,3 Mill. t; +3,9%) war die Zuwachsrate im Vergleich zum Vorjahr nur noch halb so groß. Grenzüberschreitender Versand und Empfang nahmen um 3,3 bzw. 5,3 % zu. Der Durchgangsverkehr verzeichnete eine Zunahme um 10,5 %.

Diese Tendenz zeigte sich auch für die Transportleistung (114,6 Mrd. tkm; +7,1%): Während im Jahr 2006 – abgesehen vom Durchgangsverkehr – die Hauptverkehrsverbindungen zweistellige Zuwachsraten erreicht hatten, lagen die entsprechenden Werte im Berichtsjahr zwischen +4,8 und +8,2%. Die Transportweite erreichte mit 317 Kilometern (+2,7%) einen neuen Höchstwert.

... im Personenbereich?

Im Personenverkehr fuhren im Jahr 2007 fast genauso viele Fahrgäste mit der Bahn wie im Vorjahr (2,2 Mrd., -0,1%). Davon unternahmen Personen im Fernverkehr 119 Mill. Fahrten. Im Nahverkehr reisten Fahrgäste (beispielsweise mit S-Bahnen) insgesamt 2,1 Mrd. Mal.

Im Personenverkehr wurde 2007 eine Verkehrsleistung von 79,1 Mrd. Pkm (+0,4%) erbracht. Da im Fernverkehr weit aus größere Entfernungen zurückgelegt werden als im Nahverkehr, lag die Beförderungsleistung, also das Produkt aus beförderten Personen und zurückgelegter Entfernung, im Fernverkehr bei 34,2 Mrd. Pkm (-0,8 %). Im Nahverkehr

belief sie sich mit einer Zunahme um 1,4% auf 44,9 Mrd. Pkm.

1.2 Welche Auswirkungen hatte der Bahnstreik ...

Im Jahr 2007 wurde an mehreren Tagen sowohl der Güterverkehr als auch der Personenverkehr der Deutschen Bahn AG bestreikt. Die dadurch entstandenen Produktions- und Einkommensausfälle waren nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) nicht sehr hoch.<sup>1)</sup> Wenn der Streik im Güterverkehr jedoch drei bis vier Tage länger gedauert hätte, wäre mit volkswirtschaftlichen Verlusten von bis zu 70 Mill. Euro zu rechnen gewesen. Welche tatsächlichen Auswirkungen bezogen auf die beförderten Mengen im Güter- und Personenverkehr lassen sich anhand der erhobenen Leistungsdaten ablesen?

... im Güterbereich?

Die Tarifaueinandersetzung im Bahnsektor wirkten sich besonders stark auf das vierte Quartal 2007 aus. So kam es in den Berichtsmonaten November und Dezember 2007 zu Rückgängen sowohl der Transportmenge (November: -3,3%; Dezember: -2,3%) als auch der Transportleistung (-3,7%; -1,6%), obwohl die Entwicklung in den Monaten Januar bis Oktober für die Transportmenge mit +5,8% und für die Transportleistung mit +9,1% positiv verlaufen war.

2006 lagen die entsprechenden Veränderungsraten für die Transportmenge bei +7,7% im November und +2,7% im Dezember. Für die Verkehrsleistung wurde im November 2006 eine Zunahme von 11,9% errechnet, im Dezember 2006 lag der Zuwachs bei 7,6%.

... im Personenbereich?

Im Eisenbahnpersonenverkehr können die Auswirkungen des Bahnstreiks nur weniger detailliert als im Güterverkehr nachvollzogen werden, da hier die Daten im Quartalsabstand erhoben und veröffentlicht werden. Während in den ersten drei Quartalen 2007 bei den Fahrgästen im Nahverkehr noch ein Plus von 0,4% auf 1,6 Mrd. Beförderungsfälle und bei der Beförderungsleistung ein Plus von 2,3% auf 33,9 Mrd. Personenkilometer registriert wurde, zeigte sich im vierten Vierteljahr 2007 bei den Fahrgästen ein Rückgang um 1,5% auf 0,5 Mrd. beförderte Personen und bei der Beförderungsleistung ein Rückgang um 1,0% auf 11,7 Mrd. Pkm. Die Entwicklung war sowohl im Fernverkehr von Januar bis September 2007 – bei einem Fahrgastaufkommen von 89,3 Mill. Beförderungsfällen – als auch im Nahverkehr durch ein Plus von 0,4% gekennzeichnet; die Beförderungsleistung nahm um 0,1% auf 26,1 Mrd. Personenkilometer ab. Im vierten Quartal 2007 verringerte sich die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr um 4,3% auf 29,6 Mill., die Beförderungsleistung ging um 3,1% auf 8,2 Mrd. Pkm zurück.

1) Siehe Kemfert, C./Kooths, S.: „Die wirtschaftlichen Folgen von Bahnstreiks“ in Wochenbericht des DIW Berlin, Nr. 03/2008, S. 25 ff.

## 2 Schienengüterverkehr

In den letzten acht Jahren ist die Transportmenge im Schienengüterverkehr bis auf eine Unterbrechung im Jahr 2001 kontinuierlich gewachsen, auch für die Transportleistung war in diesem Zeitraum ein stetiger Anstieg – abgesehen von einer Unterbrechung im Jahr 2001 – zu verzeichnen (siehe Schaubild 1).

Wie hat sich das Wachstum aus regionaler und gütermäßiger Sicht entwickelt? Welchen Anteil hat der deutsche Schienengüterverkehr am Transportaufkommen in Europa? Wo steht der Schienengüterverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern? Diese Fragen werden in den folgenden Abschnitten beantwortet.

### 2.1 Schienengüterverkehr in regionaler Betrachtung

Die immer stärkeren europäischen Handelsbeziehungen und die Liberalisierung des Netzzugangs, die auch ausländischen Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit eröffnet hat, in Deutschland Transportdienstleistungen anzubieten, haben im vergangenen Jahrzehnt den Anteil der mit Auslandsbezug erbrachten Beförderungsleistungen nahezu kontinuierlich steigen lassen.

Lag im Jahr 1997 bei einer Gesamttonnage von 321,5 Mill. t der Anteil der grenzüberschreitenden Verkehre (Versand in das Ausland, Empfang aus dem Ausland sowie Durchgangsverkehr) noch bei 28,1%, hatte er sich bis zum Jahr 2007 (Gesamttonnage: 361,1 Mill. t) auf 37,3% erhöht. Während die Transportmenge im Binnenverkehr in diesem Zeitraum um 2,1% auf 226,3 Mill. t zurückging, wiesen die Auslandsverkehre beträchtliche Zuwächse auf: Der Versand in das Ausland (56,4 Mill. t) stieg um 48,1%, der Empfang aus dem

Ausland (59,1 Mill. t) um 37,4% und im Transitverkehr verdoppelte sich das Aufkommen (+ 109,6%) auf 19,3 Mill. t.

Noch deutlicher wird die rückläufige Bedeutung des Binnenverkehrs, betrachtet man die tonnenkilometrische Leistung: Bei der Erbringung der Beförderungsleistungen werden im Binnenverkehr kürzere Transportweiten als bei Verkehren mit Auslandsbezug zurückgelegt. Das stärkere Anwachsen der Transportleistung im Vergleich zur Transportmenge bei grenzüberschreitenden Verkehren und beim Durchgangsverkehr ist also auf die größeren Transportweiten zurückzuführen. Die Beförderungsentfernungen werden im Auslandsverkehr nur bis zur bzw. von der Grenze des deutschen Schienennetzes erfasst. Im Jahr 1997 belief sich die gesamte Transportleistung im deutschen Schienengüterverkehr auf 73,9 Mrd. tkm, der Binnenverkehr (38,2 Mrd. tkm) hatte daran einen Anteil von 51,6%. Im Jahr 2007 (Gesamtvolumen: 114,6 Mrd. tkm) betrug dieser Anteil weniger als die Hälfte (46,9%) der gesamten tonnenkilometrischen Leistung.

Der wachsenden Bedeutung der Auslandsverkehre entsprechend stieg auch die durchschnittlich zurückgelegte Transportweite stetig an: Während die durchschnittliche Transportweite je Tonne 1997 auf der Schiene noch 230 Kilometer betrug, erhöhte sie sich bis 2007 auf 317 Kilometer (2006: 309 km). Dabei ist zu berücksichtigen, dass nur die Beförderungsweite auf deutschem Territorium betrachtet wird. Die Transportlänge variierte dabei zwischen wenigen Kilometern und maximal 1 217 Kilometern (beispielsweise auf der Relation Italien – Schweden).

#### 2.1.1 Welches sind die umschlagsstärksten Bundesländer?

Das umschlagsstärkste deutsche Bundesland im Schienengüterverkehr war 2007 Nordrhein-Westfalen mit 165 Mill. t

Schaubild 1

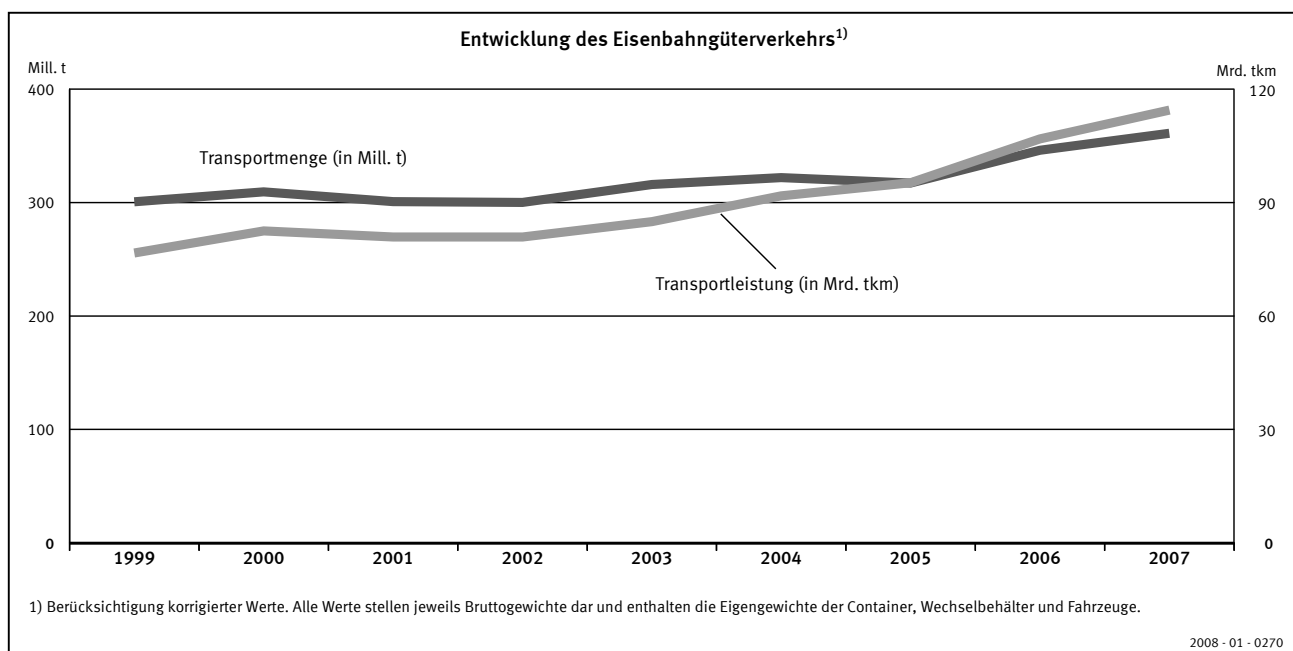
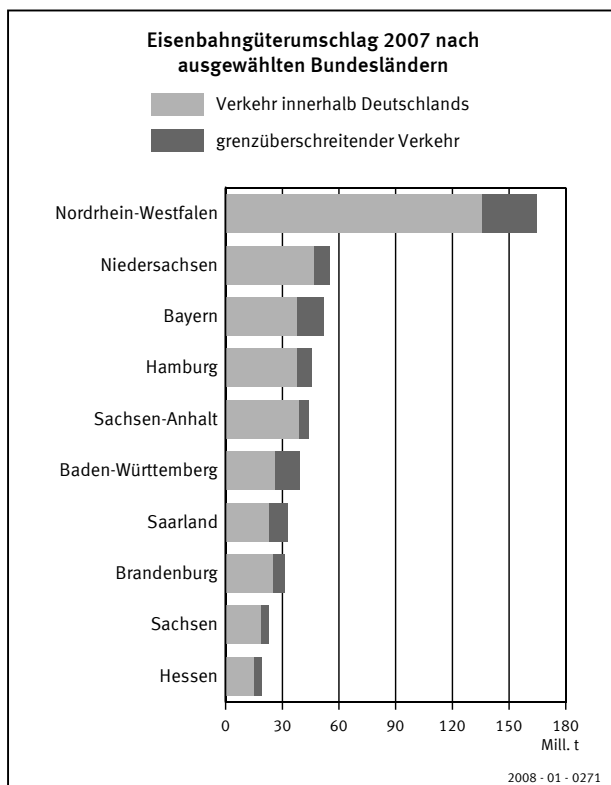


Schaubild 2



Gütern. Danach folgten Niedersachsen und Bayern mit 54 bzw. 52 Mill. t (siehe Schaubild 2).

82,4 % aller Transporte, die in Nordrhein-Westfalen begannen oder endeten, fanden auf innerdeutschen Routen statt. In Niedersachsen lag dieser Anteil bei 86,1 %, in Bayern bei 73,1 %. Den höchsten Anteil innerdeutscher Verkehre am Gesamtverkehr verzeichnete Sachsen-Anhalt mit 89,5 %. Rheinland-Pfalz, das mit 16 Mill. t unter den Bundesländern den zwölften Platz bezogen auf den Güterumschlag einnahm, verzeichnete 2007 den geringsten Anteil im Binnenverkehr: 61,9 % aller Transporte, die in Rheinland-Pfalz begannen oder endeten, hatten ihr Ziel oder ihren Herkunftsort im Inland; 38,1 % aller Güter wurden ins Ausland transportiert oder von dort empfangen.

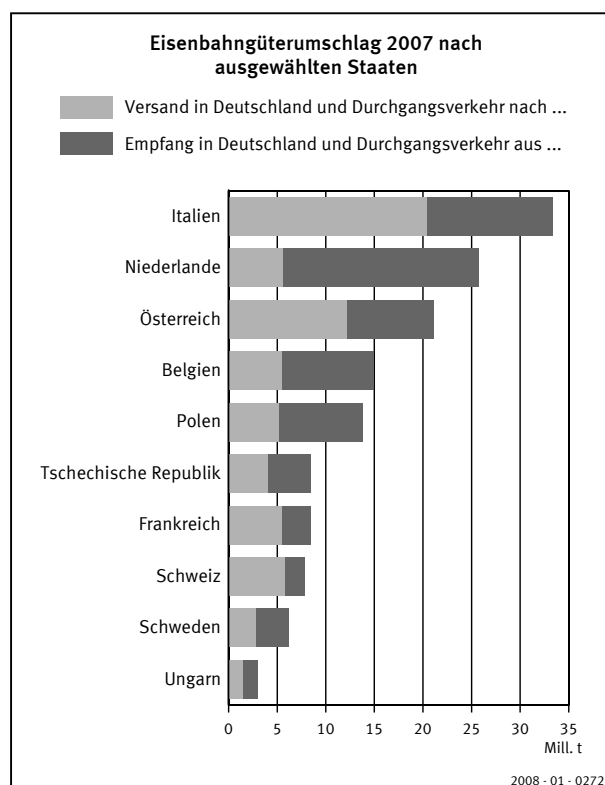
### 2.1.2 Verflechtung mit dem Ausland – wo findet das Wachstum statt?

Zunehmende Bedeutung erlangten in den letzten Jahren die Transporte ins und aus dem Ausland. Im Güterverkehr mit Deutschland war Italien mit insgesamt 20,4 Mill. t von Deutschland dorthin versendet und 12,9 Mill. t von dort empfangenen Gütern das wichtigste Land. Das zweitwichtigste Land im Schienengüterverkehr mit Deutschland waren die Niederlande. Im Gegensatz zu Italien hatte hier der Empfang von Gütern die größere Bedeutung (20,1 Mill. t). Dabei handelt es sich überwiegend um Güter, die auf Seeschiffen in Amsterdam und Rotterdam ankommen und danach auf der Schiene weiter nach Deutschland transportiert werden. In entgegengesetzter Richtung wurden lediglich 5,6 Mill. t versandt. Den dritten Rang unter den für den deutschen

Schienengüterverkehr wichtigsten Ländern nahm Österreich ein. Dorthin wurden 12,2 Mill. t versendet und von dort 8,9 Mill. t empfangen. Zu berücksichtigen ist, dass die genannten Zahlen sowohl den grenzüberschreitenden Verkehr als auch den Durchgangsverkehr durch Deutschland umfassen.

Im Vergleich zum Vorjahr waren bei den in Schaubild 3 dargestellten Ländern beim Empfang im jeweiligen Land aus Richtung Deutschland die höchsten Zuwachsraten für Polen (+ 20,6 %), die Tschechische Republik (+ 14,6 %) und die Niederlande (+ 10,8 %) zu verzeichnen. Beim Versand lagen die Zuwachsraten in Ungarn (+ 23,6 %), in Österreich (+ 16,1 %) und in Italien (+ 13,7 %) am höchsten.

Schaubild 3

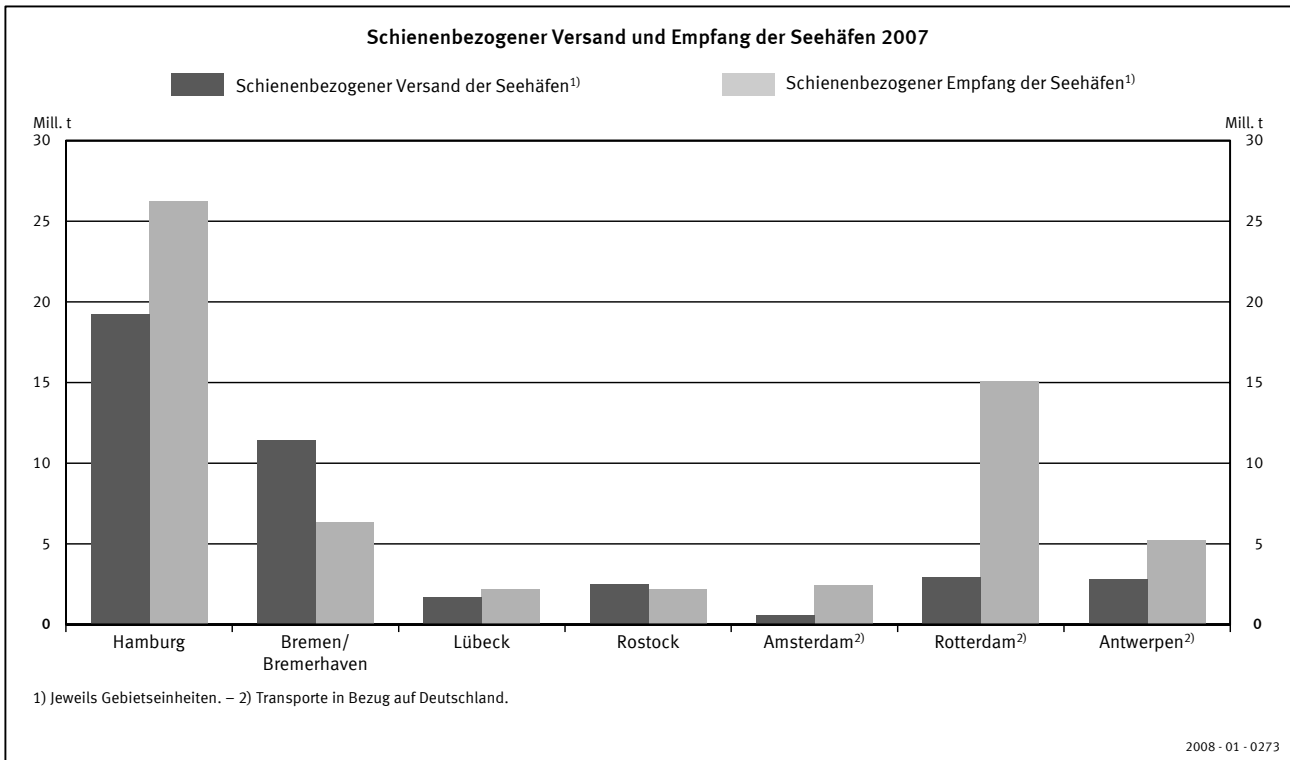


Die Schienengütertransporte aus Frankreich (- 4,2 %) und der Schweiz (- 0,7 %) gingen 2007 gegenüber 2006 zurück und hatten daher einen dämpfenden Einfluss auf das Gesamtergebnis. Unter den zehn dargestellten Ländern waren für Polen (- 6,1 %), die Tschechische Republik (- 2,6 %) und für Schweden (- 1,8 %) die höchsten Rückgänge beim Versand in Richtung Deutschland zu verzeichnen.

### 2.1.3 Welche Bedeutung besaßen Seehafenhinterlandverkehre?

Eine besondere Bedeutung bei der Verflechtung der Verkehrsströme im Schienengüterverkehr im In- und Ausland kommt den sogenannten Seehafenhinterlandverkehren zu. Dies sind Transporte, die in Zusammenhang mit Seehäfen durchgeführt werden. In der amtlichen Schienenverkehrsstatistik wird ein Transport von Hamburg nach München dem Binnenverkehr zugerechnet. Zu berücksichtigen ist

Schaubild 4



aber, dass die transportierten Güter zuvor weitgehend von Seeschiffen in Hamburg empfangen wurden. Insgesamt war 2007 mehr als ein Viertel (26,0%) des innerdeutschen Verkehrs auf die Häfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Wilhelmshaven, Lübeck und Rostock zurückzuführen (je Richtung jeweils 29 Mill. t).

Im grenzüberschreitenden Versand begannen 15,7% (8,9 Mill. t) aller Schienentransporte in den genannten deutschen Seehäfen. Für 11,4% aller Verkehre (7,0 Mill. t) aus dem Ausland endete der schienebezogene Transportteil in den deutschen Seehäfen.

Besondere Bedeutung kommt den sogenannten ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) zu. Die Transporte von dort, die meist entlang des „Eisernen Rheins“ durchgeführt werden, hatten mit 17,4 Mill. t einen Anteil von fast einem Drittel (29,4%) am grenzüberschreitenden Empfang Deutschlands. Im grenzüberschreitenden Versand wurde mit 3,2 Mill. t aber nur jede 20. Tonne (5,7%) zu den ARA-Häfen transportiert. Besonders hoch ist die Bedeutung dieser Häfen im Durchgangsverkehr, hier stehen 44,5% aller Transporte in Verbindung mit den ARA-Häfen.

Zwei Drittel aller Transporte (66,2%), die von ARA-Häfen nach bzw. durch Deutschland durchgeführt wurden, hatten ihren Startpunkt in Rotterdam. Umgekehrt wurden nur 46,1% der Transporte zu den ARA-Häfen von bzw. über Deutschland nach Rotterdam durchgeführt. In dieser Verkehrsrichtung hat Antwerpen mit 44,3% einen fast genauso hohen Anteil wie Rotterdam. Die Bedeutung Amsterdams ist mit einem Anteil von etwa 10% je Richtung nicht so hoch.

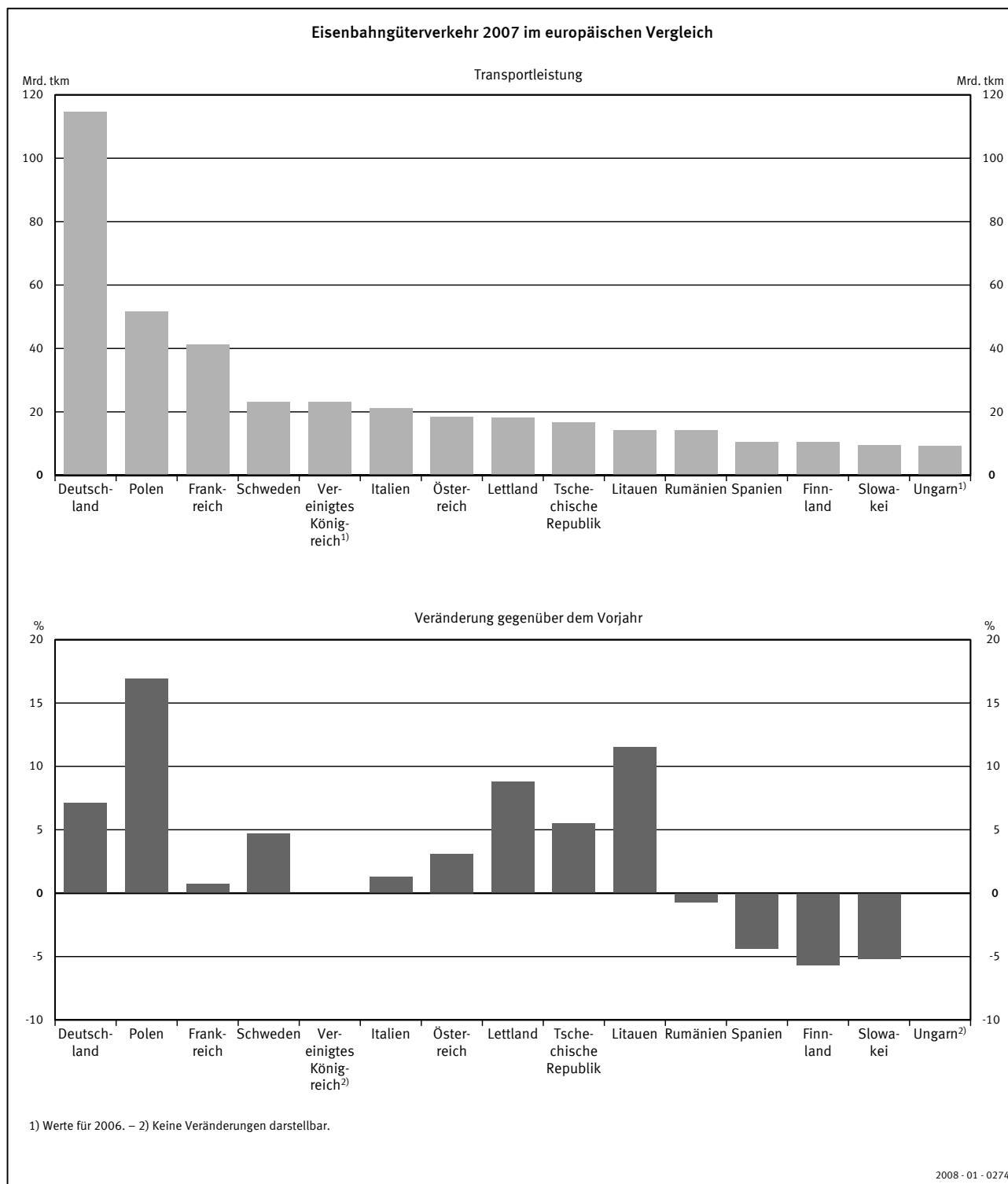
### 2.1.4 Wo steht der deutsche Schienengüterverkehr im internationalen Vergleich?

In der Europäischen Union (EU-27) wurde 2007 auf Schienenwegen eine Güterverkehrsleistung von insgesamt 435 Mrd. tkm erbracht; das waren 4,7% mehr als im Vorjahr [Veränderungsraten auf Basis der EU-25 (ohne Bulgarien und Rumänien, die am 1.1.2007 der EU beigetreten sind)]. Auf Deutschland entfielen von diesem Gesamtvolumen 115 Mrd. tkm. Da die Wachstumsrate für die Beförderungsleistung in Deutschland mit 7,1% leicht über der EU-Wachstumsrate liegt, hat sich der Anteil Deutschlands an der Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr leicht erhöht und lag 2007 bei 26,4% (EU-27). Ein Viertel des Schienengüterverkehrs der EU findet demnach in Deutschland, dessen Anteil an der Fläche der EU-27 8% und an der Bevölkerung 17% beträgt, statt.<sup>2)</sup>

Die nächsten Plätze bei der Güterbeförderung auf Schienen in der EU belegten 2007 nach Deutschland Polen (Beförderungsleistung 51,8 Mrd. tkm), Frankreich (41,2 Mrd. tkm), Schweden (23,3 Mrd. tkm) und das Vereinigte Königreich (23,1 Mrd. tkm). In diesen Ländern entwickelte sich der Schienengüterverkehr positiv; am stärksten wuchs der Schienengüterverkehr in Polen (+16,9%) und in Litauen (+11,5%). Die höchsten Rückgänge der Beförderungsleistung nach den – bezogen auf den Schienengüterverkehr eher unbedeutenden Ländern Luxemburg (-34,9%) und Irland (-21,2%) – verzeichneten Estland (-19,1%), Finnland (-5,7%) und Spanien (-4,4%).

2) Quelle: Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat).

Schaubild 5



## 2.2 Schienengüterverkehr in gütermäßiger Betrachtung

Im Zehnjahresvergleich von 1997 bis 2007 sind die Anteile der Transporte höherwertiger Güter an den Beförderungsvolumina deutlich gestiegen (siehe Schaubild 6 auf S. 426). Bei der Tonnage ging der Anteil von Massengütern wie festen

mineralischen Brennstoffen (2007: 51,4 Mill. t) von 20 % (1997) auf 14 % im Jahr 2007 zurück; höherwertige Güter wie beispielsweise andere Halb- und Fertigerzeugnisse, besondere Transportgüter (2007: insgesamt 91,1 Mill. t) erhöhten ihren Anteilswert von 16 auf 25 %. Im tonnenkilometrischen Vergleich kamen feste mineralische Brennstoffe (2007: 7,7 Mrd. tkm) auf einen Anteil von 7 % (1997: 10 %), der Anteil der anderen Halb- und Fertigerzeugnisse

Schaubild 6

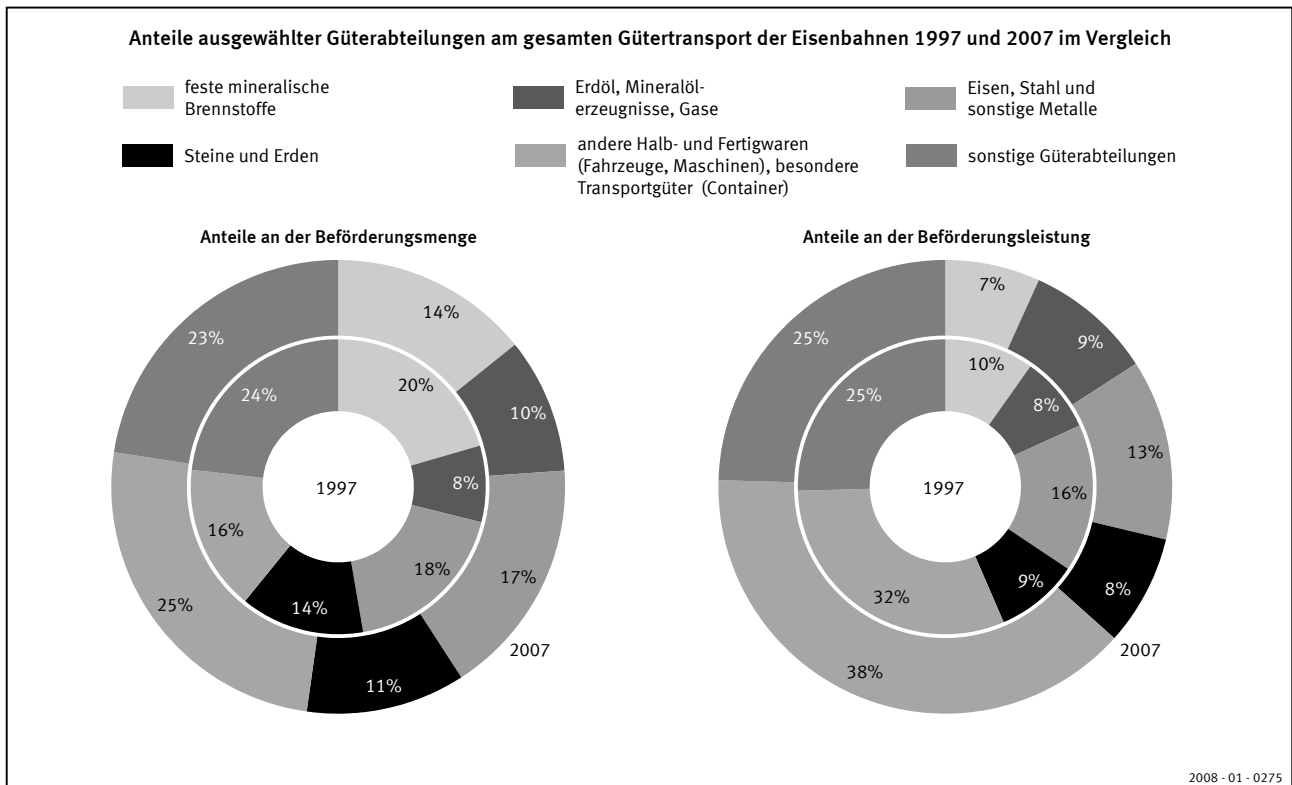


Tabelle 3: Kombiniertes Verkehr<sup>1)</sup> auf der Schiene im Jahr 2007

Transportart Behälterart	Insgesamt	Davon im			
		Binnenverkehr	Versand in das Ausland	Empfang aus dem Ausland	Durchgangsverkehr
TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) <sup>2)</sup> in 1 000					
Container/Wechselbehälter insgesamt .....	5 603	2 591	1 169	1 131	712
bis 20 Fuß .....	703	647	25	31	0
20 bis 25 Fuß .....	1 464	424	405	417	218
25 bis 30 Fuß .....	403	138	115	108	42
30 bis 40 Fuß .....	3 033	1 383	623	575	452
Anzahl der beförderten Einheiten in 1 000					
Kraftfahrzeuge insgesamt .....	346	48	136	138	24
Sattelzuganhänger .....	250	48	88	90	24
Lkw/Sattelzug .....	96	–	48	48	0
Beförderte Menge in 1 000 t					
Container/Wechselbehälter insgesamt .....	60 258	25 425	14 777	11 048	9 007
bis 20 Fuß .....	10 018	9 074	421	521	2
20 bis 25 Fuß .....	19 952	4 397	7 039	4 866	3 649
25 bis 30 Fuß .....	6 319	2 152	2 060	1 424	682
30 bis 40 Fuß .....	23 970	9 802	5 257	4 237	4 674
Kraftfahrzeuge insgesamt .....	9 889	1 240	4 038	3 967	644
Sattelzuganhänger .....	6 700	1 240	2 449	2 367	643
Lkw/Sattelzug .....	3 189	–	1 588	1 600	1
Verkehrsleistung in Mrd. tkm					
Container/Wechselbehälter insgesamt .....	30,27	12,09	7,07	5,75	5,37
bis 20 Fuß .....	4,81	4,15	0,26	0,40	0,00
20 bis 25 Fuß .....	10,06	2,34	3,23	2,32	2,16
25 bis 30 Fuß .....	2,59	0,77	0,80	0,60	0,42
30 bis 40 Fuß .....	12,81	4,83	2,78	2,42	2,78
Kraftfahrzeuge insgesamt .....	4,28	0,67	1,61	1,54	0,45
Sattelzuganhänger .....	4,04	0,67	1,49	1,42	0,45
Lkw/Sattelzug .....	0,24	–	0,12	0,12	0,00

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

von 30,1 % (2006: 27,7 %) an der gesamten Transportleistung im Schienengüterverkehr. Der konventionelle Güterverkehr verzeichnete bei der Tonnage (291,0 Mill. t) lediglich ein Wachstum von 1,9 %, bei der tonnenkilometrischen Leistung (80,1 Mrd. tkm) von 3,5 %.

Unbegleiteter und begleiteter kombinierter Verkehr entwickelten sich unterschiedlich: Der Transport von Containern und Wechselbehältern umfasste 86 % des kombinierten Verkehrs und belief sich 2007 auf 60,3 Mill. t. Von 2006 auf 2007 ist die Tonnage um 16,1 % gestiegen. Die beförderte Menge im unbegleiteten Fahrzeugverkehr, der mit 6,7 Mill. t wie im Vorjahr 10 % des kombinierten Verkehrs umfasst, stieg ebenfalls um 16,1 %. Der begleitete kombinierte Verkehr (Rollende Landstraße) konnte im Jahr 2007 mit 3,2 Mill. t (+5,0 %) zulegen; sein Anteil an der gesamten Tonnage des kombinierten Verkehrs blieb gegenüber dem Vorjahr ebenfalls unverändert und betrug 5 %.

Die durchschnittliche Transportweite je Tonne für den gesamten Güterverkehr auf dem deutschen Eisenbahnnetz (317 km) wurde bereits angesprochen. Bei einem Vergleich des konventionellen und des kombinierten Güterverkehrs ergibt sich, dass im kombinierten Verkehr eine Tonne Güter mit 493 km durchschnittlich 218 km weiter transportiert wird als im konventionellen Güterverkehr (275 km).

## 2.4 Schienengüterverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern

Wie im Vorjahr konnten im Berichtsjahr 2007 alle Verkehrsträger Zuwächse bei der Beförderungsmenge und der Beförderungsleistung verbuchen, wenn auch in abgeschwächter Form. Die Wachstumsrate beim Schienengüterverkehr betrug mit +4,3 % weniger als die Hälfte der Vorjahresveränderungsrate (+9,1 %). Deutsche Lastkraftwagen transportierten 4,9 % mehr Güter als im Vorjahr.<sup>3)</sup> Die Binnenschifffahrt verzeichnete mit 249,3 Mill. t eine Zunahme der Beförderungsmenge um 2,4 %.<sup>4)</sup> Im Seeverkehr lag die Transportmenge 2007 bei 315,1 Mill. t und damit 4,1 % über dem Vorjahreswert.<sup>5)</sup>

Bei Betrachtung der Transportleistung zeigt sich folgendes Bild: Während der Straßenverkehr ein Plus von 4,7 % erreichen konnte und die Binnenschifffahrt einen nur leichten Anstieg der Transportleistung von 1,4 % erzielen konnte, lag der Leistungszuwachs im Schienengüterverkehr bei 7,1 %. Der Schienengüterverkehr hat aus Sicht der Transportleistung überdurchschnittlich zugenommen und konnte damit seinen Anteil am Modal Split, der die Aufteilung der Verkehrsleistung auf die einzelnen Verkehrsträger beschreibt, erhöhen.

3) Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Kurzbericht November 2006, Veränderungsrate anhand der Monate Januar bis November ([www.kba.de](http://www.kba.de)).

4) Siehe Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 11.03.2008: „Bestes Ergebnis beim Gütertransport in der Binnenschifffahrt seit 1991“ ([www.destatis.de](http://www.destatis.de)).

5) Siehe Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 19.03.2008: „Güterumschlag in der Seeschifffahrt erreicht 2007 neuen Höchststand“ ([www.destatis.de](http://www.destatis.de)).

Unter Berücksichtigung ausländischer Fahrzeuge lag der Anteil des Schienengüterverkehrs 2007 bei 17,3% an der gesamten Transportleistung im Güterverkehr (ohne Seeschiff- und Luftfahrt).<sup>6)</sup>

### 3 Personenverkehr

Der Schienenpersonenverkehr erzielte im Berichtsjahr 2007 mit 2,2 Mrd. Beförderungsfällen sein zweitbestes Ergebnis innerhalb der letzten vier Jahre. Mit 79,1 Mrd. Pkm wurde der höchste Wert der Transportleistung in diesem Zeitraum erreicht. Die Zahl der Beförderungsfälle ist seit 2004 um 7,5% gestiegen, der Zuwachs im Nahverkehr betrug 7,8%, der Fernverkehr wuchs mit 3,0% verhaltener. Eine stärkere Zunahme in diesem Zeitraum verzeichnete die Beförderungsleistung mit einem Plus von 9,0%, auch hier mit +11,8% stärker vom Nahverkehr als vom Fernverkehr (+5,6%) verursacht. Die mittlere Fahrweite (insgesamt: 35,5 km) erhöhte sich dadurch nur leicht um 1,4%. Im Nahverkehr wurden durchschnittlich 21,3 km zurückgelegt (+3,7% im Vergleich zu 2004), die durchschnittliche Reisedistanz im Fernverkehr lag bei 287 km (+2,4% im Vergleich zu 2004).

Das im Jahr 2004 in Kraft getretene Verkehrsstatistikgesetz<sup>7)</sup> hat die Grundlage für eine im Rahmen der amtlichen Eisenbahnstatistik neue Datenerhebung im grenzüberschreitenden Fernverkehr geschaffen; damit ist eine Aufteilung der Beförderungsfälle nach Ziel- und Herkunftsländern der Reisenden möglich geworden. Insgesamt waren im Jahr 2007 im grenzüberschreitenden Verkehr Zugreisende 9,5 Mill. Mal (ein- und ausreisende Personen) unterwegs. Das waren 1,3% mehr als 2006. Während sich die Zahl der Aussteiger (4,4 Mill.) um 1,6% verringerte, wurde für die Einsteiger (5,1 Mill.) ein Anstieg um 3,9% ermittelt.

Bedeutendstes Reiseland im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr war die Schweiz mit 1,4 Mill. Reisenden nach Deutschland und fast 1,7 Mill. Reisenden aus Deutschland. Auf den nächsten Plätzen folgten Österreich und die Niederlande. Aus Österreich kamen Reisende 0,9 Mill. Mal im Eisenbahnfernverkehr nach Deutschland, aus den Niederlanden 0,6 Mill. Mal. Nach Österreich fuhren Reisende ebenfalls 0,9 Mill. Mal und in die Niederlande 0,7 Mill. Mal.

Ein Vergleich zum Flugzeug zeigt folgende Ergebnisse: In die Schweiz reisten 2007 mit insgesamt 1,8 Mill. Passagieren ähnlich viele Personen mit dem Flugzeug wie mit dem Zug. Nach Österreich flogen mehr als doppelt so viele Reisende (2,1 Mill.), als mit dem Zug dorthin fuhren. Der Wert für die Reisenden aus den Niederlanden lag mit 0,7 Mill. Flugpassagieren über dem der Bahnreisenden. Eine aktuelle Ausgabe des STATmagazins, des Web-Magazins des Statistischen Bundesamtes, hat die Nutzung der Verkehrsmittel Eisenbahn und Flugzeug detaillierter untersucht.<sup>8)</sup>

Tabelle 4: Grenzüberschreitender Schienenpersonenfernverkehr

Ziel-/Herkunftsland	2006		2007	
	Aussteiger aus ...	Einsteiger nach ...	Aussteiger aus ...	Einsteiger nach ...
Schweiz .....	1 467	1 597	1 425	1 656
Österreich .....	929	929	928	929
Niederlande .....	566	698	584	706
Frankreich .....	312	353	279	396
Italien .....	260	266	358	278
Polen .....	361	306	263	226
Tschechische Republik ..	278	324	207	273
Dänemark .....	142	184	134	198
Übrige .....	201	223	263	408
Personenfernverkehr insgesamt .....	4 515	4 882	4 443	5 072

### 4 Bahnbetriebsunfälle

Im Jahr 2006 ereigneten sich insgesamt 622 Bahnbetriebsunfälle (+9,3% gegenüber 2005) auf dem von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs betriebenen Netz, bei denen Personenschaden registriert wurde. Dabei wurden 186 Personen (+18,5%) getötet und 750 (+1,4%) verletzt.<sup>9)</sup>

Eisenbahnunfälle, an denen überwiegend nur Eisenbahnfahrzeuge beteiligt waren, forderten bei – wie im Vorjahr – insgesamt 78 Entgleisungen, Zusammenstößen oder Aufprallen auf Gegenständen im Jahr 2007 insgesamt einen Toten und 211 Verletzte. Mit 120 Getöteten wurden etwa zwei Drittel aller Todesopfer in der Kategorie der sogenannten persönlichen Unfälle von Reisenden, Bahnbediensteten und Bahnfremden registriert; bei 311 Unfällen dieser Kategorie wurden zudem 241 Verletzte gezählt. Zu einer Kollision mit Wegbenutzern auf höhengleichen Bahnübergängen kam es in 215 Fällen; dabei starben 65 Menschen und 274 Personen wurden verletzt.

### 5 Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr

Seit 2007 werden Erzeugerpreisindizes für verschiedene Dienstleistungsbereiche – darunter den Schienengüterverkehr – erhoben und berechnet.<sup>10)</sup> Der erstmals für 2007 veröffentlichte Erzeugerpreisindex für Schienengüterverkehr lag im Jahresdurchschnitt um 3,6% über dem Vorjahreswert. Damit hat sich der Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr stärker erhöht als die entsprechenden Indizes für andere ausgewählte Unternehmensdienstleistungen. Unter den Teilindizes am stärksten verteuerten sich Einzelwagen- und Ganzzugverkehre mit +4,4%. Der Erzeugerpreisindex für Traktionsleistungen und den kombinierten Verkehr ist um 1,6% gestiegen. Die Preissteigerungsrate von Bauzug- und Rangierleistungen und der Gleisbaulogistik lag bei 2,1%.<sup>11)</sup> [uu](#)

6) Siehe Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 16.01.2008: „Anstieg des Güterverkehrs auch im Jahr 2007“ ([www.destatis.de](http://www.destatis.de)).  
 7) Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2004 (BGBl. I S. 318).  
 8) Siehe Walter, K.: „Flugzeug oder Bahn – womit geht es auf Reisen?“ in STATmagazin vom 21. Februar 2008 ([www.destatis.de](http://www.destatis.de), Pfad: STATmagazin).  
 9) Todesfälle durch Selbsttötung sind in diesen Zahlen nicht enthalten.  
 10) Weitere Informationen zur Methodik siehe Goldhammer, B.: „Die neuen Erzeugerpreisindizes für Güterverkehr und Logistik“ in WiSta 11/2007, S. 1097 ff.  
 11) Siehe Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 1.1 „Verkehr aktuell“, Tabelle 1.1.6.

## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2008

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Walter Radermacher  
Präsident des Statistischen Bundesamtes  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Brigitte Reimann,  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 2086
- E-Mail: [wirtschaft-und-statistik@destatis.de](mailto:wirtschaft-und-statistik@destatis.de)

Vertriebspartner: SFG Servicecenter Fachverlage  
Part of the Elsevier Group  
Postfach 43 43  
72774 Reutlingen  
Telefon: +49 (0) 70 71/93 53 50  
Telefax: +49 (0) 70 71/93 53 35  
E-Mail: [destatis@s-f-g.com](mailto:destatis@s-f-g.com)

Erscheinungsfolge: monatlich



Allgemeine Informationen über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie:

- im Internet: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

oder bei unserem Informationsservice  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05
- Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30
- [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)