

Entwicklungen im Güterverkehr

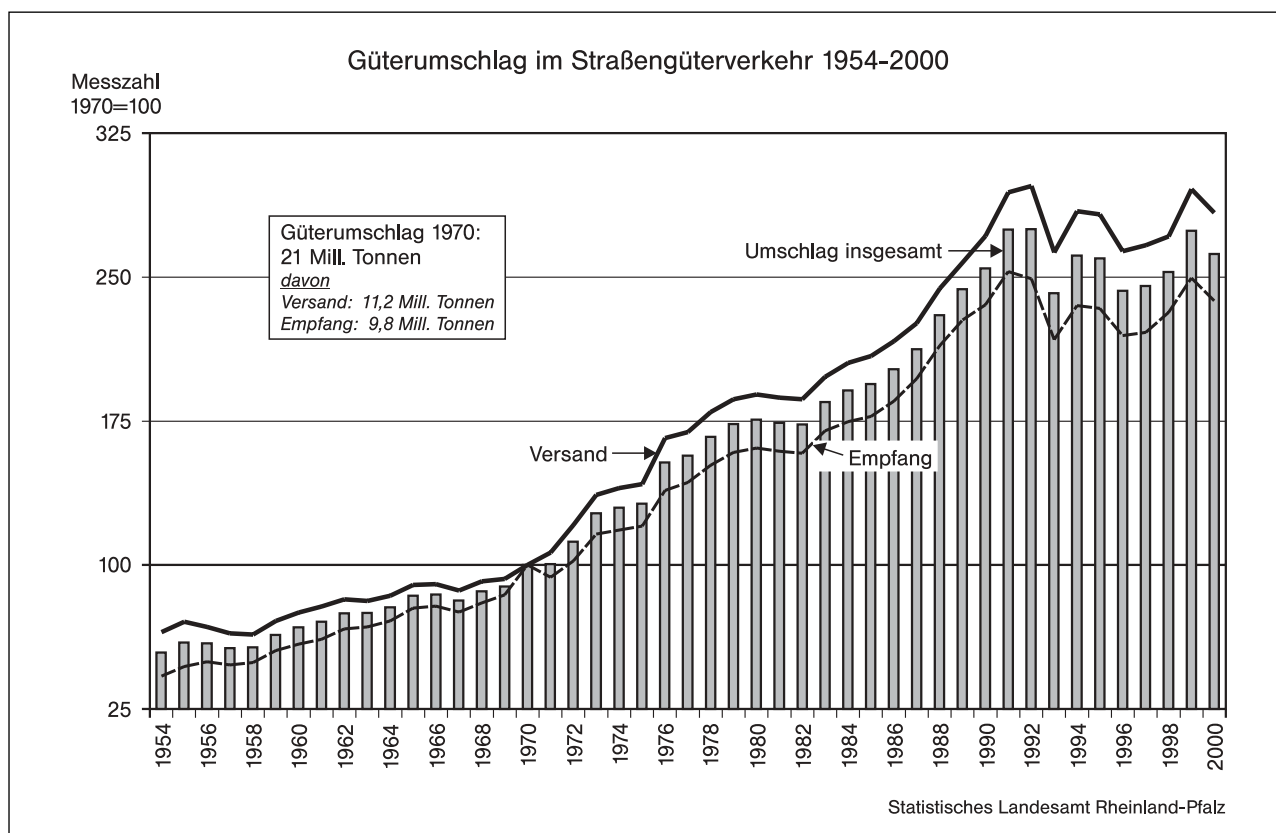
Der Verkehrssektor stellt Basisleistungen bereit, die Voraussetzung für das Funktionieren von Märkten, für die Arbeitsteilung und die physischen Transaktionen sind. So sind etwa Industrie, Handel und andere Dienstleister existenziell darauf angewiesen, dass der Güterverkehr möglichst reibungslos funktioniert. Unternehmen wollen im europäischen Standortwettbewerb nicht nur preiswert produzieren und einen hohen Qualitätsstandard gewährleisten, sie sind auch bestrebt, ihre Kunden schnell und zuverlässig zu erreichen. Andererseits gehen vom Verkehr auch Belastungen wie Flächen- und Energieverbrauch, Luftverschmutzung, Lärm sowie Unfälle mit hohen volkswirtschaftlichen Kosten aus.

Seit vielen Jahren expandiert der Verkehr mit einer auffallenden Stetigkeit, und zwar sowohl der Güterverkehr als auch der Personenverkehr. Entsprechend den Prognosen auf Landes- und Bundesebene wird das Verkehrsaufkommen auch in den nächsten Jahren insbesondere im Güterverkehr sehr stark anwachsen. Der europäische Einigungsprozess, die deutsche Wieder-

vereinigung und die Öffnung der Grenzen zu den mittel- und osteuropäischen Staaten bringen Wachstumsimpulse und stellen die Verkehrspolitik vor neue und vielfältige Aufgaben. Das Wachstum kann jedoch nur von allen Verkehrsträgern gemeinsam bewältigt werden.

Straße bleibt Hauptverkehrsträger

In Prognosen ist man sich darüber einig, dass die Straße Hauptverkehrsträger bleibt, auch wenn es zu einer deutlichen relativen Verteuerung des Straßengüterverkehrs im Vergleich zu den konkurrierenden Verkehrsträgern kommen wird. Die Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Bestandteil eines starken und dynamischen Wirtschaftsstandortes Rheinland-Pfalz sowie zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. So arbeitet die rheinland-pfälzische Landesregierung auf die Optimierung der Fernstraßenverbindungen hin, verfolgt aber neben den großräumigen Straßenverbindungen eine Verbesserung der regionalen Standorte durch den Bau von Ortsumgehungen im



Zuge von Bundes- und Landesstraßen mit einem erheblichen Investitionsvolumen. Zudem ist der Ausbau rheinland-pfälzischer Güterverkehrszentren eine wichtige Voraussetzung für die Verlagerung von Teilen des Straßengüterverkehrs über große Entfernungen auf die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße.

Im vorliegenden Beitrag sollen Struktur und Entwicklung der drei wichtigsten Güterverkehrsträger Straße, Binnenwasserstraße und Schiene auf der Ebene des Landes Rheinland-Pfalz dargestellt werden. Bestehende Lücken in den amtlichen Statistiken werden durch die Einbeziehung eigener und fremder Untersuchungen und Berechnungen so weit wie möglich geschlossen. Die Luftfracht, deren quantitative Bedeutung in Rheinland-Pfalz insgesamt sehr gering ist, bleibt hier außerhalb der Betrachtung. Ausgeblendet wird auch die Beförderung von Rohöl in Rohrleitungen, da sich diese Gütertransporte auf der regionalen Ebene des Bundeslandes nicht sinnvoll abbilden lassen.

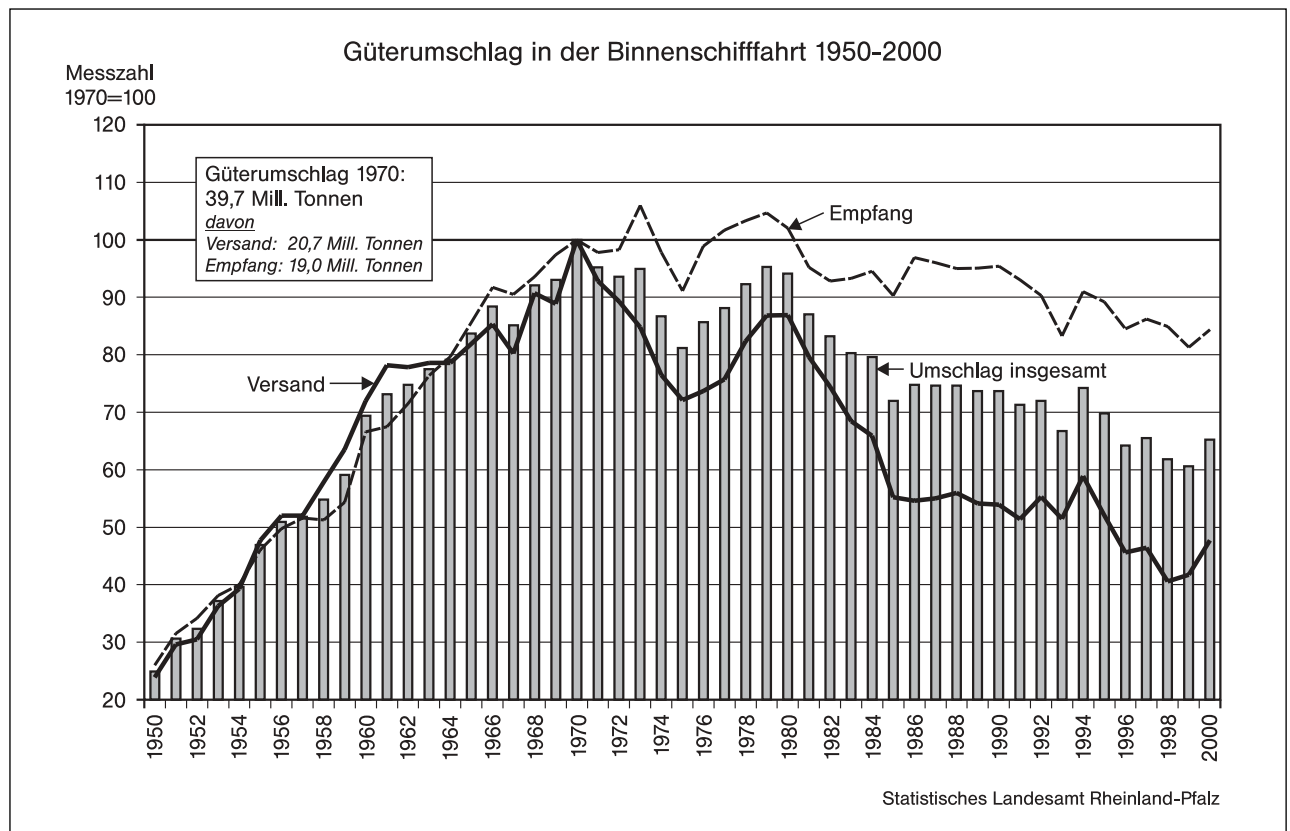
Im Jahr 2000 wurden in Rheinland-Pfalz 376,7 Mill. t Güter per Lastkraftwagen, Eisenbahn und Binnenschiff umgeschlagen, das ist die Summe aus Güterversand und -empfang. Der Güterverkehr erreichte eine Beförderungsleistung – als Produkt aus Gütermenge und Transportweite – von 39,7 Mrd. tkm (Tonnenkilometer). Dominierend ist der Lastkraftwagen, auf den neun Zehntel (339,2 Mill. t) des Gesamtumschlags entfielen. Per Binnenschiff wurden in rheinland-pfälzischen Häfen zudem 25,9 Mill. t Güter (Anteil: 6,9%) ein- oder ausgeladen; Versand und Empfang im Wagenladungsverkehr der Eisenbahnen belief sich auf 11,5 Mill. t (3,1%).

Transport auf der Straße stößt an Grenzen

Der Lastkraftwagen ist nicht nur mengenmäßig der weitaus bedeutendste Verkehrsträger, er weist im längerfristigen Vergleich auch hohe Wachstumsraten auf, die in den 1970er- und 1980er-Jahren sowohl im Empfang als auch im Versand von Gütern besonders nachhaltig waren. In den 90er-Jahren waren die Zuwächse eher moderat. In einzelnen Jahren werden, zu einem wesentlichen Teil sicher konjunkturbedingt, sogar Einbußen sichtbar. 2000 lag das Gewicht der von Lastkraftwagen umgeschlagenen Gütermenge um 1% über dem Wert des Jahres 1995. Da die Statistik zum Güterkraftverkehr seit Mitte 1994 als Primärstatistik in Form einer repräsentativen Stichprobenerhebung konzipiert ist, lassen sich die aktuellen Ergebnisse nicht mehr zuverlässig mit früheren Jahren vergleichen (siehe Erläuterungen in der Textübersicht „Änderungen in der Statistik des Straßengüterverkehrs“).

Binnenschifffahrt und Eisenbahn verloren Marktanteile

Ganz anders war die Entwicklung in der Binnenschifffahrt und auf der Schiene: In der Binnenschifffahrt, zweitwichtigster Verkehrsträger des Landes, ging der Güterumschlag von 1970 bis 1990 um ein gutes Viertel auf 29,3 Mill. t zurück. Bis zum Jahr 2000 setzte sich diese negative Tendenz (-11,5%) fort, so dass der Marktanteil kontinuierlich gesunken ist. Für diese Einbußen ist in erster Linie der stark rückläufige Versand von Gütern verantwortlich. Empfangsseitig ist auf den rheinland-pfälzischen Wasserstraßenabschnitten von Rhein und Mosel im genannten 20-Jahres-Zeitraum le-



Änderungen in der Statistik des Straßengüterverkehrs

Aufgrund der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes und der damit einhergehenden Liberalisierung und Deregulierung der Verkehrsmärkte wurde die nationale Tarifbindung für Güterbeförderungen im Straßengüterverkehr durch das Gesetz zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr vom 13. August 1993 ab dem 1. Januar 1994 für den gewerblichen Güterfernverkehr aufgehoben. Damit ist die Pflicht zur Vorlage von Frachtbriefen – eine der wesentlichen Datenquellen der bis 1993 durchgeführten Statistiken zum Straßengüterfernverkehr – entfallen. Datengrundlage für die Erstellung der Statistiken zum Werkfernverkehr¹⁾ waren bis dahin die Monatsübersichten der Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen. Zum Nahverkehr lagen von 1979 bis 1992/93 lediglich Eckdaten für Güteraufkommen und Beförderungsleistungen aus Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung vor. Das frühere Erhebungskonzept wurde deshalb grundlegend verändert.

1) Unter Werkfernverkehr ist die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen für eigene Zwecke des Unternehmens über die Nahzone (lt. Güterkraftverkehrsgesetz heute bis zu 75 km) hinaus zu verstehen. Analog definiert sich der Werknahverkehr. Der Werkverkehr eines Unternehmens darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen seiner gesamten Tätigkeit darstellen. Im Unterschied zum Werkfernverkehr stellt der gewerbliche Fernverkehr keine Tätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens dar, sondern erfolgt für andere gegen Entgelt.

diglich ein Rückgang von 4,6% zu verzeichnen, der sich bei einem Minus von 11,6% in den Jahren von 1990 bis 2000 allerdings intensiviert.

Auch der Schienengüterverkehr – hier verringerte sich die Menge der umgeschlagenen Güter um annähernd vier Zehntel auf 14,5 Mill. t – büßte zwischen 1970 und 1990 nennenswerte Marktanteile ein. Versand und Empfang waren hiervon gleichermaßen betroffen. In den 90er-Jahren ging der Umschlag dann um ein weiteres Fünftel zurück. Insgesamt hat sich damit der Modal Split, das ist der Anteil der einzelnen Verkehrsträger am gesamten Güterverkehr, zugunsten der Straße verschoben.

In der Tendenz nicht viel anders sieht das Bild hinsichtlich der Beförderungsleistung aus. Von der gesamten Beförderungsleistung in Höhe von 39,7 Mrd. tkm entfielen 2000 insgesamt 31,7 Mrd. tkm auf den Lastkraftwagen, gefolgt von der Binnenschifffahrt mit 6,2 Mrd. und den Eisenbahnen mit gut 1,8 Mrd. tkm. Betrachtet man auch hier den Modal Split, so entfielen hinsichtlich der Beförderungsleistung fast vier Fünftel auf den Lastkraftwagen, 16% auf die Binnenschifffahrt und 4,6% auf den Eisenbahnverkehr. Der Anteil des Straßengüterverkehrs an der Beförderungsleistung ist geringer als an der Umschlagsmenge, da sich hier die höheren durchschnittlichen Transportweiten der Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff auswirken. Allerdings hat sich auch hier der Modal Split im längerfristigen Vergleich zugunsten der Straße und vor allem zulasten der Eisenbahn verschoben. Experten neigen heute mehrheitlich zu der Auffassung, dass lediglich der

Wie in fast allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ist die Statistik zum Güterkraftverkehr nunmehr als Primärstatistik in Form einer repräsentativen Stichprobenerhebung konzipiert. Auswahlgrundlage hierfür ist das Zentrale Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes. Als Auswahlseinheiten festgelegt sind Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 3,5 t und Sattelzugmaschinen. Für die befragten Fahrzeughalter besteht Auskunftspflicht.

Die Primärstatistik zum Güterkraftverkehr wird seit Mitte 1994 erstellt. Sie liefert nach Wegfall der ehemaligen Sekundärstatistik „Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen“ sowohl Daten zum Nah- als auch zum Fernverkehr, und zwar sowohl für den gewerblichen Verkehr als auch den Werkverkehr. Von der Erhebung nicht erfasst ist die Gesamtheit der Güterbeförderungen ausländischer Kraftfahrzeuge, selbst wenn der Be- und Entladeort auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt. Angaben zu ausländischen Lastkraftfahrzeugen sind der Statistik des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs des Kraftfahrt-Bundesamtes zu entnehmen. Mit der Primärstatistik zum Güterverkehr werden hierzu nur noch Eckwerte gewonnen.

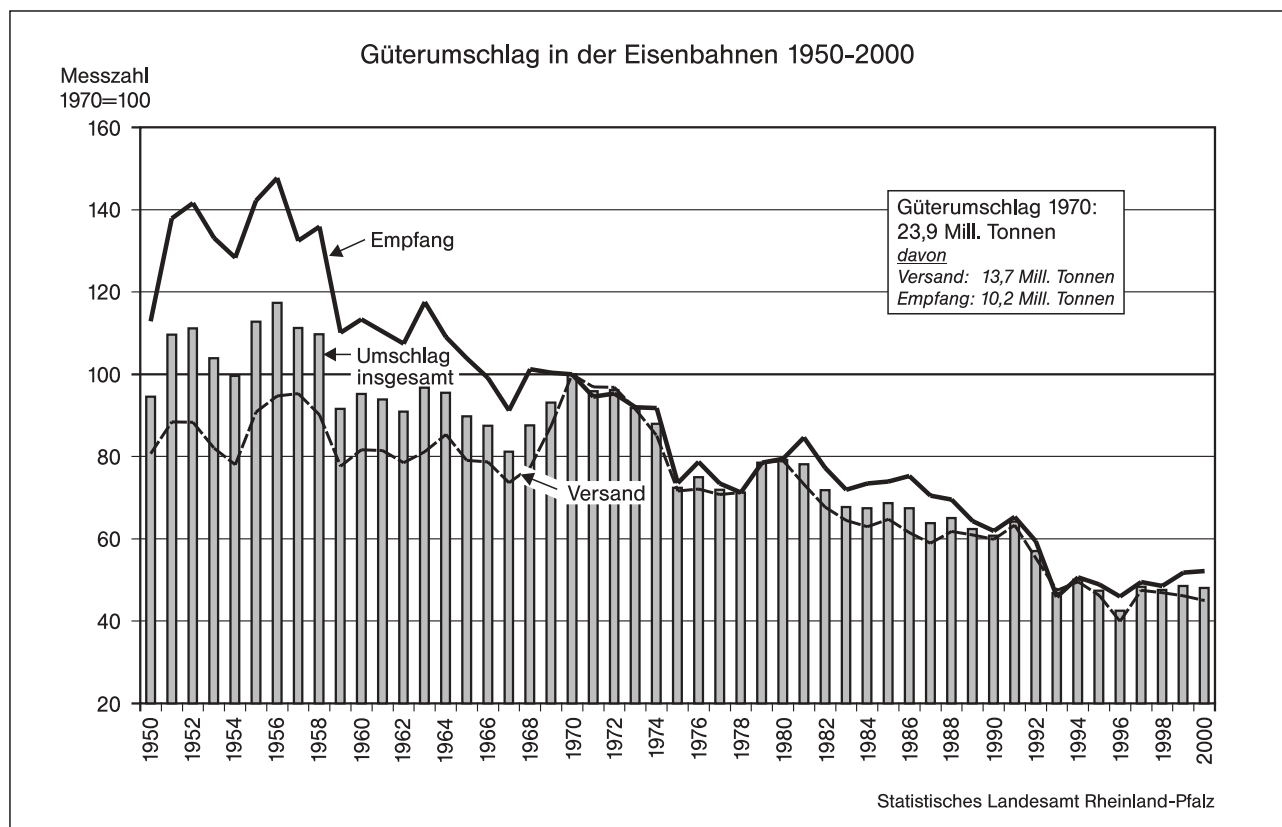
Der beschriebene Strukturbruch der Primärstatistik zur ehemaligen Sekundärstatistik lässt sinnvolle Vergleiche der jetzt auf einer Stichprobe beruhenden Statistik mit der alten Fernverkehrsstatistik kaum mehr zu.

Modal Split dieser Beförderungsleistung zu beeinflussen ist, nicht dagegen die zukünftig zu erwartende absolute Zunahme.

Transportleistung auf der Straße wächst weiter

Im Jahr 2000 setzte sich der seit Jahren beobachtete Anstieg der Transportleistung inländischer Lastkraftfahrzeuge mit einem Zuwachs von 2% auf 29,2 Mrd. tkm fort. Dabei wurde mit 312,8 Mill. t aber eine geringere Gütermenge als im Vorjahr (-4,5%) umgeschlagen. Dies ist vor allem auf einen starken Rückgang der gewichtsmäßig bedeutenden, aber in der Regel über kürzere Entfernung transportierten Steine und Erden zurückzuführen, der wiederum in erster Linie aus der Schwäche der Bauwirtschaft resultiert. Die Güterabteilung Steine und Erden, die die Entwicklung des Straßengüterverkehrs aufgrund ihres Anteils von 58,2% an der insgesamt von inländischen Lastkraftwagen umgeschlagenen Gütermenge ganz wesentlich mitbestimmt, musste 2000 einen Rückgang der Tonnage von rund 10% hinnehmen. Hiervon waren Versand und Empfang gleichermaßen betroffen. Auf der anderen Seite erlebten Fahrzeuge, Maschinen, andere Halb- und Fertigwaren genauso wie chemische Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse spürbare Zuwächse, die die Entwicklung etwas begünstigten.

Im Jahr 2000 war die Entwicklung im Straßengüterverkehr auf Bundesebene sehr ähnlich: Rückläufige Werte in der Tonnage gingen einher mit einer höheren Leistung gemessen in Tonnenkilometern. Nach der jüngst vorgelegten Schätzung des Bundesministeriums



für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurden im Bundesgebiet 2001 ungefähr 3,2 Mrd. t auf der Straße befördert, rund 2,9% weniger als im Vorjahr. Die dabei im Inland erzielte Leistung stieg aber von 350,5 Mrd. auf 357 Mrd. tkm, das heißt die Güter wurden durchschnittlich rund 113 km weit befördert.

Von den 160,1 Mill. t (-4,2% gegenüber 1999), die im Jahr 2000 in Rheinland-Pfalz mit inländischen Lastkraftwagen zum Versand gelangten, wurden sieben Zehntel (113 Mill. t) auch wieder innerhalb des Bundeslandes ausgeladen. 8% (12,5 Mill. t) der Versandgüter gelangten nach Nordrhein-Westfalen, 6% (10,3 Mill. t) hatten einen Abnehmer in Baden-Württemberg. 2% (3,4 Mill. t) der auf der Straße verschickten Güter hatten einen ausländischen Adressaten. Auf der anderen Seite

reduzierte sich im Jahr 2000 die Menge der empfangenen Güter insgesamt um 4,8% auf 152,8 Mill. t. Während der ganz überwiegende Teil dieser Gütermenge, wie eben erwähnt, aus Rheinland-Pfalz selbst stammt, kamen 7% (10,9 Mill. t) aus Nordrhein-Westfalen und jeweils rund 6% aus Hessen (9,3 Mill. t) und Baden-Württemberg (9 Mill. t). Nur 1,6% (2,5 Mill. t) hatten einen ausländischen Absender.

Binnenschifffahrt: Gute Position im grenzüberschreitenden Verkehr

Die Mehrzahl der in Rheinland-Pfalz verkehrenden Binnenschiffe fährt unter ausländischer Flagge. Nur noch 42% der auf Rhein und Mosel verkehrenden Ein-

Güterumschlag inländischer Lastkraftfahrzeuge von 1995-2000 nach Güterabteilungen

Güterabteilung	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Veränderung 2000 gegenüber 1999
	1 000 t						%
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, lebende Tiere	12 112	12 086	10 728	11 765	10 438	13 351	27,9
Andere Nahrungs- und Futtermittel	23 415	22 948	23 399	23 272	24 119	24 414	1,2
Feste mineralische Brennstoffe	.	1 044	358	251	194	191	-1,9
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	13 531	13 972	13 619	11 947	12 474	10 872	-12,8
Erze und Metallabfälle	.	2 755	2 256	2 849	3 108	3 591	15,5
Eisen, Stahl und NE-Metalle	.	6 563	7 176	6 308	5 646	4 672	-17,2
Steine und Erden	184 265	170 482	173 642	178 716	202 473	182 026	-10,1
Düngemittel	.	1 681	1 264	1 353	1 048	1 310	25,0
Chemische Erzeugnisse	28 640	26 884	27 420	29 951	30 018	30 503	1,6
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	29 433	31 530	32 944	35 564	37 916	41 916	10,5
Insgesamt	309 857	289 943	292 806	301 975	327 436	312 846	-4,5

Güterumschlag in der Binnenschifffahrt von 1995-2000 nach Güterabteilungen

Güterabteilung	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Veränderung 2000 gegenüber 1999
	1 000 t						%
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, lebende Tiere	430	468	471	424	454	523	15,1
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1 635	1 303	1 474	1 566	1 490	1 520	2,0
Feste mineralische Brennstoffe	1 702	1 508	1 232	891	572	301	-47,3
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	7 137	6 697	6 852	6 195	6 239	6 519	4,5
Erze und Metallabfälle	341	280	285	210	186	240	28,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle	706	646	690	682	604	728	20,5
Steine und Erden	9 328	8 099	8 099	7 911	7 823	8 429	7,7
Düngemittel	1 648	1 551	1 604	1 605	1 524	1 682	10,4
Chemische Erzeugnisse	3 119	2 994	3 152	2 919	2 888	3 401	17,8
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	1 682	1 948	2 146	2 139	2 301	2 578	12,0
Insgesamt	27 729	25 493	26 004	24 543	24 082	25 921	7,6

heiten, die annähernd 39% der gesamten registrierten Tragfähigkeit für sich beanspruchten, waren im Jahr 2000 in Deutschland gemeldet. Die unter niederländischer Flagge fahrenden Schiffe, dies waren gut 46%, vereinigten gut 49% der gesamten Tragfähigkeit auf sich. Im längerfristigen Vergleich wird sichtbar, dass Transporteure aus dem europäischen Ausland im Zuge der Marktöffnung innerhalb der Europäischen Union ihre Frachtanteile zuungunsten der deutschen Reeder stetig ausbauen.

Insgesamt wurden im Jahr 2000 in rheinland-pfälzischen Häfen, Lösch- und Ladestellen mit deutschen und ausländischen Binnenschiffen 25,9 Mill. t Güter umgeschlagen; das waren 7,6% mehr als im Vorjahr. Unter den Bundesländern rangiert Rheinland-Pfalz damit nach wie vor auf dem dritten Rang hinter Nordrhein-Westfalen (124,4 Mill. t) und Baden-Württemberg (36,8 Mill. t). Der Containerverkehr erlangt mit einem Aufkommen von mehr als 2,4 Mill. t (+16,4%) einen immer größeren Anteil am Umschlagsvolumen.

Die mit einem Anteil von 37,7% mengenmäßig wichtigste Hauptverkehrsverbindung, die Transporte von ausländischen zu rheinland-pfälzischen Häfen, nahm 2000 um 6% auf 9,8 Mill. t zu. Eine deutlich höhere Steigerungsrate erzielte die entgegengesetzte Verkehrsrichtung, der grenzüberschreitende Versand (+16,4%), in der mit 6 Mill. t gut sechs Zehntel der empfangenen Güter transportiert wurden. Bei der Betrachtung des Güterumschlags innerhalb der Bundesrepublik Deutschland (10,2 Mill. t; +4,6%) dominiert ebenfalls der Empfang mit 6,3 Mill. t (+0,7%). Auf den innerdeutschen Versand entfallen hingegen gut 3,9 Mill. t, womit eine Steigerung um 11,4% gegenüber dem Vorjahr einherging. Im rheinland-pfälzischen Lokalverkehr wurden des Weiteren 2,9 Mill. t (+13%) umgeschlagen.

Die dynamische Entwicklung in der Binnenschifffahrt war das gesamte Jahr 2000 über zu beobachten. Im langfristigen Vergleich wiesen die Monate Februar, April, Mai, August, September und November relativ gute Ergebnisse auf. Zu der guten Binnenschifffahrtskonjunktur trugen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere in der Eisen- und Stahlindustrie, sowie die günstige Wasserführung des Rheins bei. Es wurden sowohl deutlich mehr Erze und Metallabfälle als auch

mehr Eisen, Stahl und NE-Metalle umgeschlagen. Weitere Triebkräfte der Entwicklung waren Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase sowie Steine und Erden, wengleich das rheinland-pfälzische Baugewerbe im Jahr 2000 keine klare Tendenz zur konjunkturellen Erholung erkennen ließ. Zumindest konnte das Binnenschiff beim Transport von Steinen und Erden als typische Massengüter gegenüber dem Lastkraftwagen und der Eisenbahn Anteile zurückgewinnen.

Auf der Grundlage vorliegender Monatseckdaten über das Verkehrsaufkommen des Jahres 2001 rechnet das Statistische Bundesamt damit, dass 2001 mit Binnenschiffen bundesweit 237,6 Mill. t befördert wurden, 1,9% weniger als im Vorjahr. Die Leistung in Tonnenkilometern im Inland nahm um 2,4% ab, so dass die durchschnittliche Beförderungsweite bei rund 273 km lag.

Eisenbahn: Wieder Zuwächse im Montangüterbereich

Der über Jahre zu beobachtende rückläufige Trend im Eisenbahngüterverkehr konnte im Jahr 2000 nicht umgekehrt werden. Der Güterumschlag im frachtpflichtigen Wagenladungsverkehr nahm von 1999 auf 2000 um 1% auf 11,5 Mill. t ab. Die bei diesen Transporten erbrachten Beförderungsleistungen stiegen jedoch um 4,8% und erreichten gut 1,8 Mrd. tkm. Die mittlere Transportweite, die dabei zu Grunde gelegt wurde, lag 2000 im Bundesdurchschnitt bei 258 km nach 248 km im Vorjahr. Allerdings musste die Bahn, wie im Überblick weiter oben bereits erwähnt wurde, mittel- und langfristig erhebliche Einbußen bezüglich der Umschlagswerte und Marktanteile hinnehmen. Mittelfristig waren hier vor allem Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase sowie feste mineralische Brennstoffe betroffen.

Im Jahr 2000 konnten die Eisenbahnen beim Transport von Montangütern wieder eine steigende Nachfrage registrieren. Bei den Umschlagsdaten für Eisen, Stahl und NE-Metalle nahm die Gütermenge um rund 180 200 t (+7,7%) auf gut 2,5 Mill. t zu und bei Erzen und Metallabfällen um 75 400 t (+11,4%) auf 734 300 t. Auf der anderen Seite hatten die außerordentlich hohen Rückgänge im Umschlag von Steinen und Erden (2,8 Mill. t; -19,8%) entscheidenden Einfluss auf die Ge-

Güterumschlag der Eisenbahnen 1995-2000 nach Güterabteilungen

Güterabteilung	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Veränderung 2000 gegenüber 1999
	1 000 t						%
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, lebende Tiere	263	168	231	193	204	279	36,9
Andere Nahrungs- und Futtermittel	367	353	354	298	250	220	-12,1
Feste mineralische Brennstoffe	353	156	227	94	88	82	-6,8
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	896	306	467	433	374	413	10,3
Erze und Metallabfälle	696	640	676	672	659	734	11,4
Eisen, Stahl und NE-Metalle	2 320	2 163	2 206	2 282	2 346	2 526	7,7
Steine und Erden	2 824	2 640	3 247	3 050	3 487	2 797	-19,8
Düngemittel	329	341	421	406	373	360	-3,5
Chemische Erzeugnisse	2 220	2 196	2 342	2 540	2 379	2 476	4,1
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	1 080	1 214	1 392	1 429	1 465	1 626	10,9
Insgesamt	11 349	10 177	11 562	11 397	11 626	11 511	-1,0

samtentwicklung (-1%). Durchleuchtet man den Güterumschlag der Eisenbahnen nach Bundesländern, so stellt man fest, dass ein gutes Drittel des Ladungsaufkommens innerhalb der Landesgrenzen der einzelnen Bundesländer sowohl ein- als auch ausgeladen wurde. Damit zeigt sich, dass die Eisenbahn im Güterverkehr in nennenswertem Umfang auch über kürzere Entfernungen genutzt wird. In Rheinland-Pfalz hat dieser Lokalverkehr jedoch lediglich einen Anteil von einem Achtel am Güterversand; hingegen gelangen vier Zehntel des Güterversands per Bahn in das Ausland.

Für Deutschland insgesamt geht das Statistische Bundesamt aufgrund einer Schätzung davon aus, dass auch das Güterverkehrsaufkommen der Eisenbahnen (289,6 Mill. t) im Jahr 2001 zurückgegangen ist, weniger stark als im Straßenverkehr. Die Beförderungsleistung der Eisenbahn (74,9 Mrd. tkm) hat mit -1,6% in derselben Größenordnung abgenommen. Die durchschnittliche Beförderungsweite der Bahnen lag damit bei rund 259 km.

Diplom-Ökonom Rainer Klein