

GÜTERVERKEHR

Die Nachfrage nach Daten über den Verkehrssektor steigt an, da diese Daten benötigt werden, um die Auswirkungen des Sektors auf Volkswirtschaft, Umwelt und Gesellschaft zu beurteilen. Auf Grund fehlender harmonisierter Definitionen und Methoden ist die grenzüberschreitende Vergleichbarkeit von Verkehrsdaten weltweit nicht immer gewährleistet. Das Glossary for Transport Statistics (4. Ausgabe) enthält einheitliche Definitionen.

Definition

Die Daten über den Güterverkehr beziehen sich auf den Gesamtgüterverkehr auf Binnenverkehrsträgern (Schiene, Straße, Binnenwasserstraßen und Pipelines) in einem gegebenen Transportnetz. Die Daten werden in Tonnen-Kilometern ausgedrückt (Beförderung 1 Tonne über 1 Kilometer). Die zu berücksichtigende Entfernung ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

Vergleichbarkeit

Verkehr wird als „innerstaatlich“ eingestuft, wenn Beladung und Entladung im gleichen Land stattfinden. Wenn eine der beiden Leistungen in einem anderen Land erfolgt, gilt der Verkehr als „grenzüberschreitend“. Die auf dem Nationalitätskonzept (Inländerkonzept) basierenden Statistiken über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr unterscheiden sich

von den Statistiken über andere Verkehrsträger, die auf dem Territorialkonzept (Inlandskonzept) basieren.

Die auf dem Territorialkonzept (Inlandskonzept) basierenden Statistiken beziehen sich auf Güter und Fahrzeuge, die in ein Land kommen oder ein Land verlassen, unabhängig davon, in welchem Land das befördernde Fahrzeug zugelassen wurde. Auf dem Nationalitätskonzept (Inländerkonzept) basierende Statistiken geben lediglich Auskunft über die im Meldeland zugelassenen Fahrzeuge.

Überblick

Im Anschluss an die Wirtschaftskrise und den Zusammenbruch des Welthandels im Jahr 2008 setzten die meisten Regionen der Welt im Jahr 2011 den 2010 eingeschlagenen Wachstumskurs fort, wenn auch in einem langsameren Tempo. Während das globale Verkehrsvolumen auf dem See- und Luftweg stark zunahm, verlief die Erholung des Gütertransports auf Schiene und Straße langsamer, was eher auf die nationale Wirtschaftsleistung als auf den Handel zurückzuführen war.

Nachdem der Schienengüterverkehr von der Wirtschaftskrise stark in Mitleidenschaft gezogen worden war, erreichte sein Volumen 2011 wieder das Vorkrisenniveau. Das Tonnenkilometeraufkommen der Bahn nahm 2011 insgesamt um 3% zu. In der Europäischen Union stieg das Volumen des Schienengüterverkehrs um 7% auf etwas mehr als insgesamt 400 Milliarden Tonnen-Kilometer. Damit lag es noch immer um 6% unter dem Niveau von 2008. In der Russischen Föderation und in den Vereinigten Staaten erhöhte sich das Volumen des Schienengüterverkehrs um 6% bzw. 3%, womit es das Niveau von 2008 erreichte.

Der Straßengüterverkehr wurde 2009 stark getroffen, und die Erholung verlief in diesem Bereich nur schleppend. Die Daten für 2011 zeigen einen globalen Anstieg, die Volumen verharren aber unter ihrem Niveau von 2008. Die in Tonnen-Kilometer ausgedrückte Zunahme betrug 2011 sowohl im OECD-Raum als auch in der EU 1%. In den aufstrebenden Volkswirtschaften ist im Straßengüterverkehr für den Zeitraum 2008-2011 aber ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen.

Quelle

- Weltverkehrsforum (ITF) (2012), "Coastal Shipping", *International Transport Forum* (Datenbank).
- ITF (2012), "Container Transport" (Datenbank).
- ITF (2012), "Inland Freight Transport" (Datenbank).

Weitere Informationen

Analysen

- ITF (2013), *ITF Transport Outlook 2013: Funding Transport*, ITF, Paris.
- OECD (2012), *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030*, OECD Publishing.
- OECD (2011), *Environmental Impacts of International Shipping: The Role of Ports*, OECD Publishing.

Statistiken

- ITF (2013), *Key Transport Statistics*, ITF, Paris.
- ITF (2013), *Spending on transport infrastructure 1995-2011*, ITF, Paris.
- ITF (2012), *Trends in the Transport Sector*, ITF, Paris.

Zur Methodik

- ITF, Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften und Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (2010), *Illustrated Glossary for Transport Statistics*, 4. Ausgabe, OECD Publishing.

Websites

- Weltverkehrsforum, www.internationaltransportforum.org

Inlandsgüterverkehr

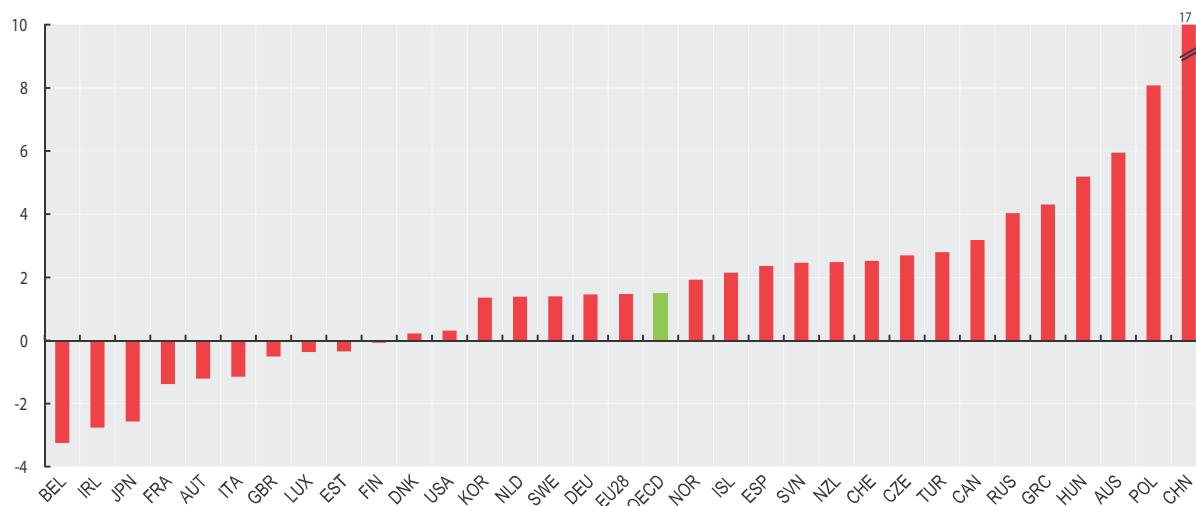

Milliarden Tonnen-Kilometer

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Australien	258.7	268.8	276.3	296.6	311.0	324.9	349.4	362.4	387.2	394.2	428.0	453.9	464.6
Belgien	62.3	67.6	69.5	70.5	67.7	65.6	62.1	62.1	60.7	57.0	..	..	..
Chile	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Dänemark	16.6	17.7	17.5	18.1	18.2	17.9	18.2	18.3	18.2	16.8	15.6	16.4	17.9
Deutschland	428.0	439.7	445.7	440.9	444.3	470.1	486.4	516.8	538.6	536.9	474.9	499.0	507.8
Estland	11.3	12.0	13.2	14.1	16.1	17.3	18.3	19.3	19.1	14.2	12.2	12.6	12.8
Finnland	35.4	37.9	36.6	37.8	41.1	42.5	41.6	40.9	40.4	41.9	36.6	40.2	36.4
Frankreich	264.4	270.4	269.8	267.8	266.2	271.4	262.6	271.2	279.6	265.4	226.1	231.1	238.1
Griechenland	14.2	14.7	14.8	15.0	15.2	16.1	16.5	17.2	18.2	17.7	17.5	20.7	..
Irland	10.8	12.8	12.9	14.9	16.3	17.7	18.5	17.9	19.3	17.4	12.1	11.0	10.0
Island	..	..	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
Israel	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Italien	186.4	194.9	190.0	193.9	176.4	192.3	205.3	189.9	187.2	198.7	182.1	173.2	..
Japan	329.7	335.3	335.3	334.2	344.7	350.1	357.8	369.7	378.1	368.7	353.5	338.4	265.3
Kanada	392.4	403.1	409.3	403.0	434.8	497.5	507.9	520.9	523.5	513.0	479.4	525.6	..
Korea	..	..	101.4	102.8	109.4	111.7	111.0	119.6	116.1	113.0	108.4	112.3	114.5
Luxemburg	7.3	8.6	9.7	10.4	10.5	10.9	9.6	9.7	9.9	10.2	8.9	9.3	9.4
Mexiko	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Neuseeland	16.1	17.2	17.9	18.6	19.5	20.5	21.2	21.3	22.0	22.5	20.5	21.4	22.3
Niederlande	84.2	83.3	83.1	81.3	83.9	89.8	88.9	89.1	90.7	91.7	80.5	88.0	94.0
Norwegen	18.6	18.3	18.9	18.9	19.2	21.7	22.7	22.8	22.9	24.0	22.5	23.0	22.4
Österreich	59.1	61.7	65.0	66.4	66.5	67.5	64.6	70.2	68.6	66.1	56.1	57.9	58.2
Polen	146.0	150.6	147.2	150.0	160.3	188.7	196.4	216.9	238.6	248.8	258.9	288.1	296.3
Portugal	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Schweden	51.3	51.4	49.5	51.0	51.6	53.5	56.4	57.7	59.6	60.9	52.5	56.2	56.1
Schweiz	23.2	25.0	25.7	25.6	26.0	27.2	27.8	29.2	29.3	29.9	..	..	..
Slowak. Rep.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Slowenien	4.7	4.8	4.8	5.0	5.3	5.4	5.6	5.7	6.2	6.2	4.9	5.7	5.9
Spanien	153.3	168.4	181.1	204.6	212.3	241.1	254.1	262.6	278.9	262.4	227.5	226.1	223.5
Tschech. Rep.	56.4	58.9	56.5	63.2	64.8	63.4	61.4	69.2	67.4	69.5	60.5	68.5	71.8
Türkei	216.0	224.6	202.5	205.8	179.0	178.2	181.7	192.9	204.1	229.1	231.9	241.5	259.4
Ungarn	25.2	25.2	32.4	31.5	33.0	36.7	41.9	48.4	53.9	53.5	50.1	50.5	51.1
Ver. Königreich	182.9	183.4	183.3	183.9	186.4	193.0	197.8	202.1	207.5	197.6	176.8	183.9	..
Ver. Staaten	5 157.5	5 165.9	5 186.0	5 302.6	5 379.4	5 588.5	5 649.8	5 729.3	5 850.3	5 884.0	5 299.4	..	..
EU28	1 897.7	1 959.9	1 991.5	2 046.4	2 073.6	2 215.5	2 285.7	2 370.4	2 456.6	2 424.0	2 159.2	2 245.2	2 273.0
OECD	..	..	8 456.6	8 628.9	8 759.3	9 181.9	9 336.1	9 553.8	9 797.0	9 812.2	8 976.9	9 533.1	9 676.1
Brasilien	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
China	2 351.1	2 719.7	2 679.3	2 890.2	3 149.6	3 711.8	4 162.8	4 616.8	5 261.7	7 733.0	8 248.3	9 566.0	10 979.5
Indien	..	..	..	..	..	..	1 437.4	1 701.2	1 928.0	2 107.1	2 643.3	..	..
Indonesien	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Russ. Föderation	2 120.1	2 341.9	2 473.5	2 657.9	2 925.4	3 192.4	3 295.2	3 390.1	3 523.1	3 509.1	3 220.9	3 387.6	3 529.9
Südafrika	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933028159>

Inlandsgüterverkehr

Durchschnittliche jährliche Veränderung in Prozent, 2001-2011 oder letzter verfügbarer Zeitraum

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933025594>



From:
OECD Factbook 2014
Economic, Environmental and Social Statistics

Access the complete publication at:
<https://doi.org/10.1787/factbook-2014-en>

Please cite this chapter as:

OECD (2014), "Güterverkehr", in *OECD Factbook 2014: Economic, Environmental and Social Statistics*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/factbook-2014-49-de>

Das vorliegende Dokument wird unter der Verantwortung des Generalsekretärs der OECD veröffentlicht. Die darin zum Ausdruck gebrachten Meinungen und Argumente spiegeln nicht zwangsläufig die offizielle Einstellung der OECD-Mitgliedstaaten wider.

This document and any map included herein are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area.

You can copy, download or print OECD content for your own use, and you can include excerpts from OECD publications, databases and multimedia products in your own documents, presentations, blogs, websites and teaching materials, provided that suitable acknowledgment of OECD as source and copyright owner is given. All requests for public or commercial use and translation rights should be submitted to rights@oecd.org. Requests for permission to photocopy portions of this material for public or commercial use shall be addressed directly to the Copyright Clearance Center (CCC) at info@copyright.com or the Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) at contact@cfcopies.com.