

- Bilaterale Güterstromanalysen -

Anlage zur Studie:

Ost-West-Güterverkehre 2030

Analysen, Prognosen und verkehrspolitische Herausforderungen für Deutschland und ausgewählte europäische Länder

Verfasser: ProgTrans AG, Basel

prog*trans*

Stephan Kritzinger (Leitung)

Markus Drewitz

Theres Herz

Lutz Ickert

Ulrike Matthes

Stefan Rommerskirchen

Philipp Stumpf

Emely Weyand

Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.)

Frank Hansen (Projektleitung)

Inhalt	Seite
0 Vorbemerkung	1
1 Belgien	2
1.1 Belgien – Bulgarien	2
1.2 Belgien – Estland	4
1.3 Belgien – Lettland	6
1.4 Belgien – Litauen	8
1.5 Belgien – Österreich	10
1.6 Belgien – Polen	12
1.7 Belgien – Rumänien	14
1.8 Belgien – Russland	16
1.9 Belgien – Slowakei	18
1.10 Belgien – Tschechien	20
1.11 Belgien – Ukraine	22
1.12 Belgien – Ungarn	24
1.13 Belgien – Weißrussland	26
2 Deutschland	28
2.1 Deutschland – Bulgarien	28
2.2 Deutschland – Estland	30
2.3 Deutschland – Lettland	32
2.4 Deutschland – Litauen	34
2.5 Deutschland – Österreich	36
2.6 Deutschland – Polen	38
2.7 Deutschland – Rumänien	40
2.8 Deutschland – Russland	42

2.9	Deutschland – Slowakei	44
2.10	Deutschland – Tschechien	46
2.11	Deutschland – Ukraine	48
2.12	Deutschland – Ungarn	50
2.13	Deutschland – Weißrussland	52
3	Frankreich	54
3.1	Frankreich – Bulgarien	54
3.2	Frankreich – Estland	56
3.3	Frankreich – Lettland	58
3.4	Frankreich – Litauen	60
3.5	Frankreich – Österreich	62
3.6	Frankreich – Polen	64
3.7	Frankreich – Rumänien	66
3.8	Frankreich – Russland	68
3.9	Frankreich – Slowakei	70
3.10	Frankreich – Tschechien	72
3.11	Frankreich – Ukraine	74
3.12	Frankreich – Ungarn	76
3.13	Frankreich – Weißrussland	78
4	Niederlande	80
4.1	Niederlande – Bulgarien	80
4.2	Niederlande – Estland	82
4.3	Niederlande – Lettland	84
4.4	Niederlande – Litauen	86
4.5	Niederlande – Österreich	88

4.6	Niederlande – Polen	90
4.7	Niederlande – Rumänien	92
4.8	Niederlande – Russland	94
4.9	Niederlande – Slowakei	96
4.10	Niederlande – Tschechien	98
4.11	Niederlande – Ukraine	100
4.12	Niederlande – Ungarn	102
4.13	Niederlande – Weißrussland	104

0 Vorbemerkung

Dieser Anhang zum Schlussbericht des Projektes „Ost-West Güterverkehre 2030“ beinhaltet eine detaillierte Darstellung der Verkehrsströme zwischen den vier westeuropäischen Ländern Belgien, Deutschland, Frankreich und den Niederlanden einerseits und den dreizehn Ost-Ländern andererseits. Bei den dreizehn Ostländern handelt es sich um Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Russland, Slowakei, Tschechien, Ukraine, Ungarn und Weißrussland. Österreich rechnen wir aufgrund der Lage auch zu den Ost-Ländern. Somit enthält dieser Anhang Daten zu 4 mal 13 Verkehrsrelationen.

Für jede Verkehrsrelation werden Schlüsseldaten zu den Verkehren zwischen den jeweiligen Ländern, und zwar für 1995, 2000 und 2005 wiedergegeben. In sachlicher Hinsicht unterscheiden wir nach den 10 Gütergruppen ausgedrückt in Tonnen, den Verkehrsträgern sowie nach Empfang/Versand. Datengrundlage sind in allen Fällen die Handelsstatistiken, die mit Verkehrsdaten kombiniert wurden. Darüber hinaus beinhalten die Analysen die Seeschifffahrt, die in den Korridoranalysen ausgeklammert wurde, da dort der Fokus auf die Landverkehre gesetzt wurde.

In dieser Form richtet sich der Anhang zu dem Schlussbericht an diejenigen Leser, denen die Maßstäblichkeit der vier Korridore zu klein ist. Diese weitergehende Darstellung erlaubt somit einen Einblick in die Bedeutung der einzelnen Länder an den Korridorströmen insgesamt.

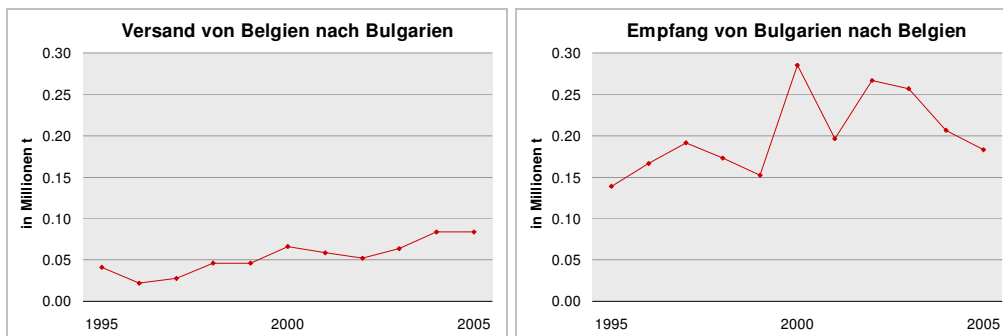
1 Belgien

1.1 Belgien – Bulgarien

(1) Die Tonnagen im Versand als auch im Empfang zwischen Belgien und Bulgarien lagen auf einem insgesamt sehr niedrigen Niveau. Im **Versand** des Jahres 2005 wurden 0.08 Mio. t nach Bulgarien transportiert. Gegenüber dem Jahr 1995 entspricht dies einem Anstieg von 105 %.

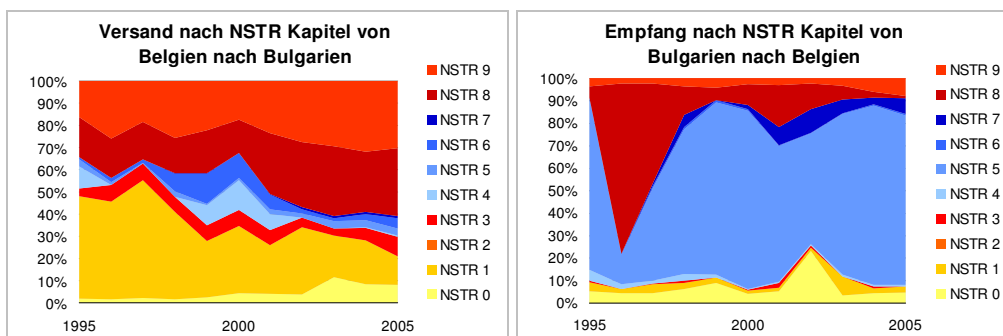
(2) Der **Empfang** lag mit 0.2 Mio. t im Jahr 2005 geringfügig über der Tonnage des Versands. Bedingt durch den Rückgang der Tonnage in den letzten Jahren seit 2002 ergibt sich im Vergleich zum Jahr 1995 lediglich ein Wachstum von 32 %.

Abbildung 1: Versand und Empfang zwischen Belgien und Bulgarien



(3) Bezüglich der Aufteilung der Tonnage in **Güterabteilungen** nach der **NST/R** Güterstatistik, verfügten im **Versand** des Jahres 2005 die „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Chemische Erzeugnisse“ mit jeweils 30 % über die größten Anteile. Diese Anteile sind seit 1995 gleichmäßig gestiegen.

Abbildung 2: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Bulgarien



(4) Im **Empfang** wird die Dominanz der Güterabteilung 5 („Eisen, Stahl und NE-

Metalle“) anhand von Abbildung 36 deutlich belegt. Der Anteil von 75 % ist im Betrachtungsraum von 1995 bis 2005 mit Ausnahme eines Einbruchs im Jahr 1996 gleich geblieben.

(5) Innerhalb der Betrachtung des **Modal Split** im **Versand** dominierte die Straße mit einem Anteil von 89 %. Die weiteren Modal Split Anteile lagen mit 11 % bei der Seeschifffahrt und unter einem Prozent bei der Schiene. Dabei hat der Anteil der Seeschifffahrt seit 2000 (33 %) um rund 22 Prozentpunkte zu Gunsten der Straße (66 %) abgenommen.

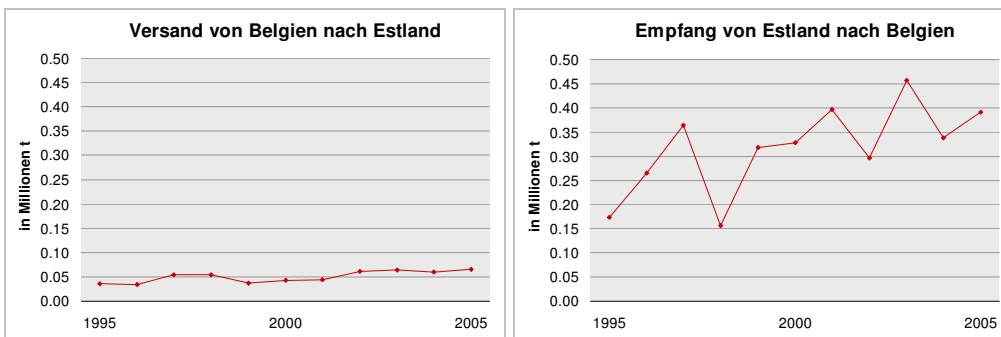
(6) Im **Wareneingang** besaß die Straße lediglich einen Anteil von 12 %, während auf der Schiene 73 % und durch die Seeschifffahrt 15% der gesamten Tonnage befördert werden. Zwischen den Analysejahren 2000 und 2005 hat sich der Modal Split wesentlich verändert. Der Anteil der Seeschifffahrt belief sich im Jahr 2000 auf 42 %, während die Schiene 35 % und die Straße 23 % der Anteile beanspruchten,

1.2 Belgien – Estland

(1) Ähnlich dem Güterstrom von/nach Bulgarien befand sich der Güterstrom von/nach Estland auf einem sehr niedrigen Niveau. Der **Versand** 2005 lag bei insgesamt 0.07 Mio. Tonnen. Für die Zeitspanne von 1995 bis 2005 ergibt sich somit ein Wachstum von 83 %; der absolute Wert liegt jedoch gerade einmal bei 0.03 Mio. t.

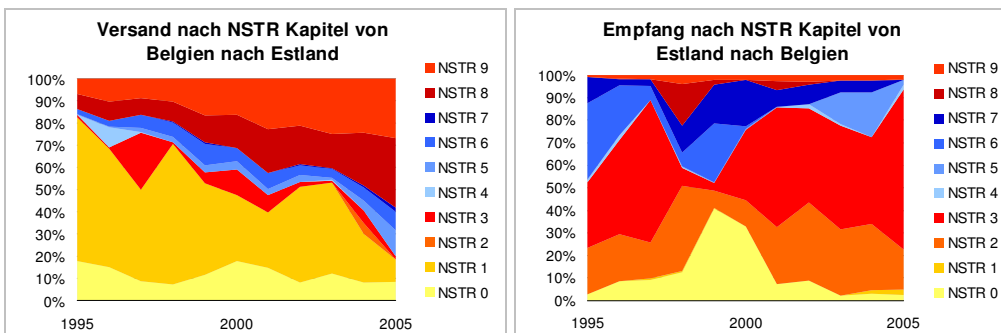
(2) Die Tonnage des Empfangs im Jahr 2005 betrug 0.4 Mio. Tonnen. Gegenüber dem Jahr 1995 bedeutet dies einen Anstieg von 125 %.

Abbildung 3: Versand und Empfang zwischen Belgien und Estland



(3) „Chemische Erzeugnisse“ (Güterabteilung 8) hatten in der **NST/R Güterstatistik** des **Versands** den größten Anteil mit 31 %, vor der Güterabteilung 9 „Fahrzeuge, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“, die 27 % der gesamten Transportmenge betrug. Diese Anteile sind, wie Abbildung 4 belegt, seit 1995 stetig gestiegen. Im Gegensatz dazu ging der Anteil der „Nahrungs- und Futtermittel“ seit 1995 kontinuierlich zurück (1995: 65 % und 2005: 10 %). Die Wachstumsraten sind unter Berücksichtigung der realen Zahlen (+0.02 Mio. t bei Güterabteilung 8 bzw. +0.01 Mio. t bei Güterabteilung 9) aufgrund des geringen Transportniveaus zu relativieren.

Abbildung 4: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Estland



(4) Mit einem Anteil von 71 % dominierten „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ die Tonnage der empfangenen Güter. Der Anteil der Güterabteilung 3 hat sich in den Jahren 1995 bis 2005 zwar um 42 Prozentpunkte gesteigert, jedoch fallen bei Betrachtung der Abbildung 4 die starken Tonnageschwankungen auf. Das absolute Wachstum von 1995 bis 2005 ist daher möglicherweise eine Momentaufnahme und beruht nicht auf einem konstanten Wachstum. „Feste mineralische Brennstoffe“ verfügen im Analysezeitraum über einen nahezu konstanten Anteil von 18 %. Die übrigen Güterabteilungen sind zu vernachlässigen.

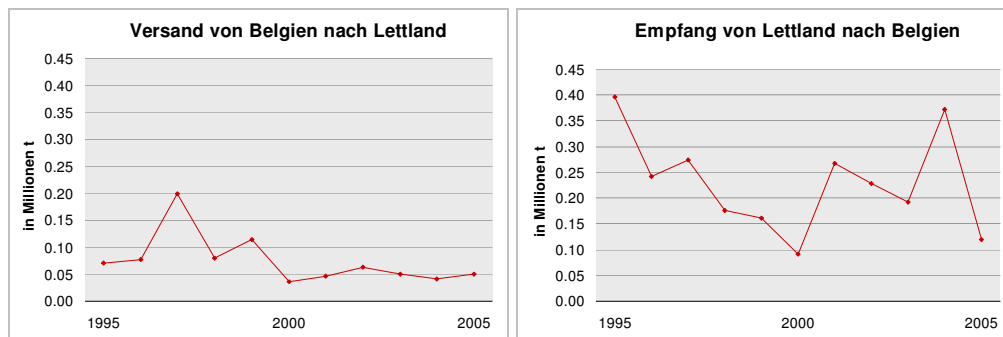
(5) Der **Modal Split** des Güterverkehrs von Belgien nach Estland zeigt, dass im Jahr 2005 die Straße mit einem Anteil von 72 % dominierte, wohingegen der Anteil der Seeschifffahrt 28% betrug. Im Warenempfang besaß die Seeschifffahrt einen Anteil von 95 % und die Straße von 5 %.

1.3 Belgien – Lettland

(1) Im Jahr 2005 wurde ein **Versand** von 0.07 Mio. t von Belgien nach Lettland gemeldet. Nach Schwankungen in den Jahren 1997 bis 2000 verblieb die Tonnage seitdem relativ konstant auf einem sehr niedrigen Transportniveau, hat jedoch seit 1995 um 30 % abgenommen.

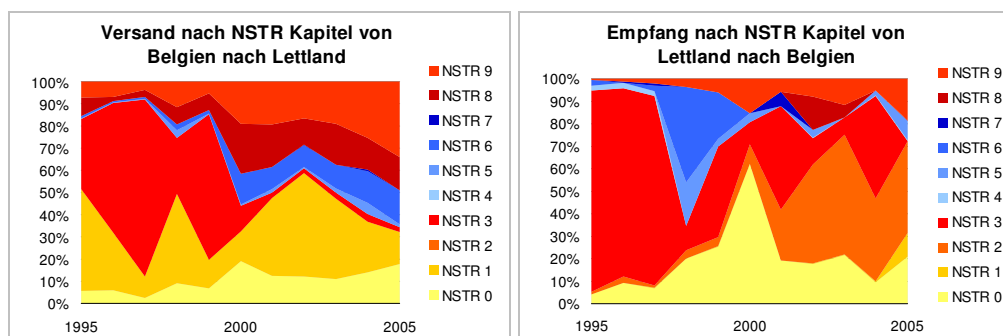
(2) Die Tonnage im **Empfang** betrug im Jahr 2005 rund 0.4 Mio. t und verzeichnete ebenfalls im Zeitraum von 1995 bis 2005 einen Rückgang von 70 %.

Abbildung 5: Versand und Empfang zwischen Belgien und Lettland



(3) Die **NST/R Kapitel** wurden im **Versand** von 5 Güterabteilungen dominiert, die zusammen 96 % der gesamten Tonnage vereinnahmten. „Fahrzeuge, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ bestimmen mit 34 % die Aufteilung, gefolgt von den Güterabteilungen 1, 2, 6 und 8 mit Anteilen zwischen 14 und 18 %..

Abbildung 6: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Lettland



(4) „Feste mineralische Brennstoffe“ (41 %), „Nahrungs- und Futtermittel“ (21 %) sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (19 %) beanspruchten rund 4/5 der gesamten Tonnage des Jahres 2005 im **Empfang**. Diese Anteile haben sich seit dem Jahr 1995 grundlegend geändert. Wie Abbildung 6 zeigt, dominierte noch im Jahr 1995

die Güterabteilung 3 („Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“) den Empfang von Waren aus Lettland mit einem Anteil von 89 %. Dieser ging jedoch bis zum Jahr 2005 gänzlich zurück. Dies erklärt u.a. den zuvor beschriebenen Rückgang der Tonnage im Empfang aus Lettland um 70 %. Parallel zu dem Rückgang der Güterabteilung 3 haben die Güterabteilungen „Feste mineralische Brennstoffe“, „Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ seit 1995 zugelegt.

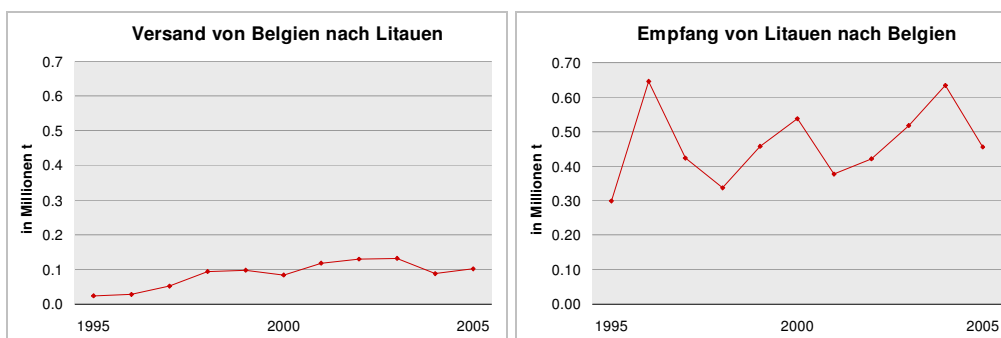
(5) Der **Modal Split** beinhaltet lediglich die Verkehrsträger Straße und Seeschifffahrt. Im **Versand** des Jahres 2005 besitzt die Seeschifffahrt einen Anteil von 62 % und die Straße von 38 %. Im Jahr 1995 war dieses Verhältnis noch umgekehrt: Die Straße verfügte über einen Anteil von 68 %, so dass die Seeschifffahrt lediglich 32 % aufweist.

(6) Im **Empfang** des Jahres 2005 besaß die Seeschifffahrt einen Anteil von 56 % und die Straße von 44 %. Gegenüber dem Jahr 1995 haben sich die Anteile ähnlich der Versandstruktur verändert.

1.4 Belgien – Litauen

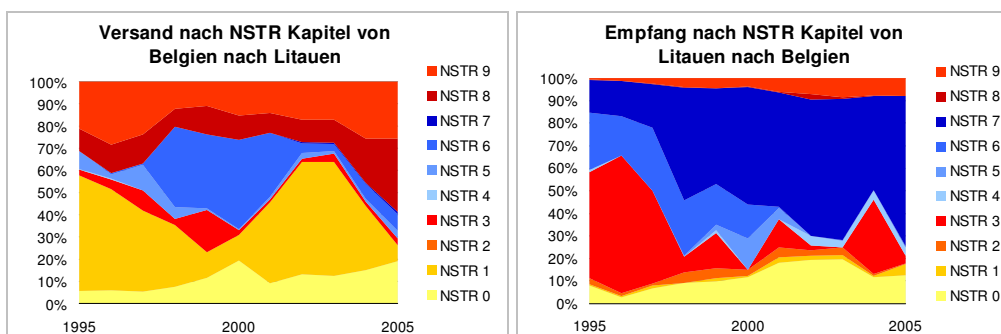
- (1) Im Jahr 2005 wurden rund 0.1 Mio. t von Belgien nach Litauen versendet. Somit hat der Warenversand in den Jahren 1995 bis 2005 um 326 % zugenommen.
- (2) Der **Empfang** lag im Jahr 2005 bei 0.45 Mio. Tonnen. Absolut betrachtet konnte die Tonnage im Zeitraum von 1995 bis 2005 nur leicht zunehmen, verzeichnete jedoch einen relativen Zuwachs von 52 %.

Abbildung 7: Versand und Empfang zwischen Belgien und Litauen



- (3) Der Waren**versand** unterteilt nach **NSTR/R Kapitel** wurde im Jahr 2005 von 3 Güterabteilungen bestimmt die zusammen fast 4/5 der gesamten Tonnage bildeten. „Chemische Erzeugnisse“ (Güterabteilung 8) hatten einen Anteil von 33 % an der gesamten Tonnage, während „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ 26 % sowie „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ 19 % aufweisen. Im Zeitraum von 1995 bis 2005 hat insbesondere die Güterabteilung 1 rund 45 Prozentpunkte verloren. Dies ist auf einen leichten Rückgang der Tonnage bei steigender Gesamttonnage zurückzuführen.

Abbildung 8: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Litauen



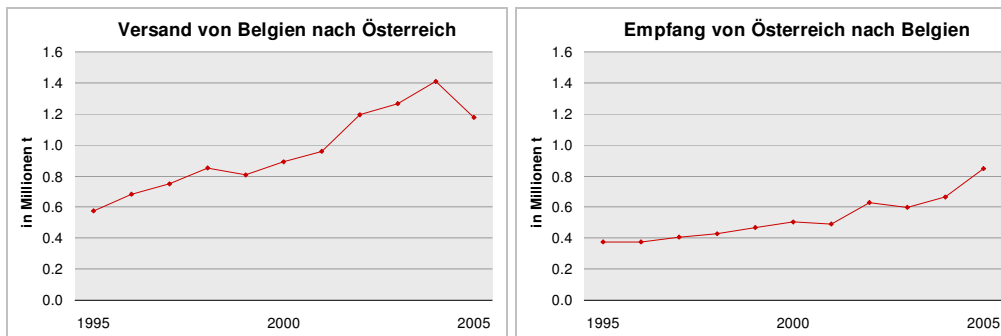
- (4) Die Tonnage im **Empfang** wurde mit einem Anteil von 67 % durch die Güterabteilung 7 („Düngemittel“) bestimmt (siehe Abbildung 7). Darauf folgten „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit 13 %. Vor allem die Anteile der „Düngemittel“ sind parallel zu der steigenden Gesamttonnage von 1995 bis 2005 stetig gewachsen.
- (5) Der **Modal Split** des Versands im Jahre 2005 zeigte Anteile von jeweils 50 % sowohl für die Straße als auch für die Seeschifffahrt. Im Vergleich zum Jahr 2000 hat die Straße etwa 20 Prozentpunkte zu Lasten der Seeschifffahrt hinzu gewonnen.
- (6) Der Modal Split im **Empfang** ist zwischen den Jahren 2000 und 2005 mit Anteilen von 80 % Seeschifffahrt und 20 % Straße beständig geblieben.

1.5 Belgien – Österreich

(1) Der **Versand** von Belgien nach Österreich lag im Jahr 2005 bei knapp 1.2 Mio. t und hat seit 1995 mit Ausnahme der Jahre 1999 und 2005 stetig zugenommen. Im Betrachtungszeitraum von 1995 bis 2005 ergibt sich ein Wachstum von 104 %, das ohne den Rückgang des Jahres 2005 (-17 %) noch stärker hätte ausfallen können.

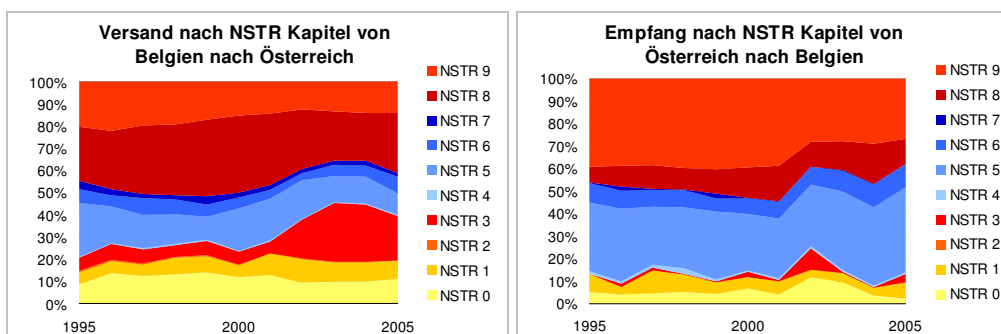
(2) Die Tonnage des **Empfangs** betrug im Jahr 2005 rund 0.85 Mio. t. Ausgenommen der Transportrückgänge in den Jahren 2001 und 2003 ist die Tonnage seit 1995 stetig gestiegen. Die Zeitreihenanalyse von 1995 bis 2005 zeigt vor allem den starken Anstieg von 2004 auf 2005 mit 28 %, so dass der Zuwachs insgesamt 127 % betrug.

Abbildung 9: Versand und Empfang zwischen Belgien und Österreich



(3) Der größte Anteil der **NSTR/R Kapitel** an der gesamten Tonnage im **Versand** lag im Jahr 2005 bei der Güterabteilung 8 mit 27 %. Dahinter folgte die Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ mit 20 %. Wie Abbildung 10 zeigt, gab es im Zeitraum von 1995 bis 2005 keine starken Veränderungen in den Anteilen. Mit einem Anstieg von 14 Prozentpunkten weist die Güterabteilung 3 („Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“) die stärkste Veränderung seit 1995 auf.

Abbildung 10: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Österreich



(4) Den **Warenempfang** 2005 dominierte die Güterabteilung 5 („Eisen, Stahl und NE-Metalle“) mit 38 % der Gesamttonnage. Die Güterabteilung 9 folgte mit 27 %. Die größten Veränderungen weisen seit 1995 die Güterabteilungen 5 und 9 auf, deren Anteile um 8 % zu- bzw. 12 % abgenommen haben.

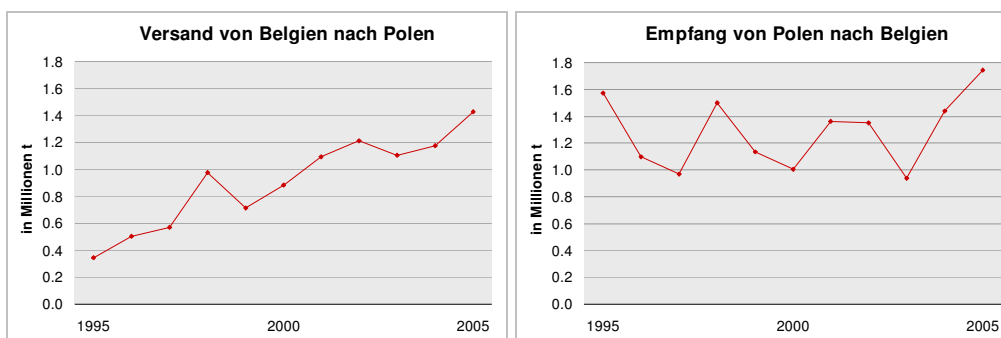
(5) Der **Modal Split** im **Versand** 2005 lag zu 56 % bei der Schiene, 42 % Straße und 2 % Binnenschifffahrt. Diese Anteile sind seit 1995 nahezu unverändert geblieben. Die Binnenschifffahrt hat rund 8 Prozentpunkte zu Gunsten der Schiene abgeben müssen.

(6) Im **Empfang** lag der Anteil der Schiene mit 50 % im Jahr 2005 geringfügig unter dem Anteil im Jahr 2000. Die Straße und Binnenschifffahrt verfügten über 27 % bzw. 23 % Modal Split Anteile und haben sich gegenüber dem Jahr 2000 nur geringfügig verändert.

1.6 Belgien – Polen

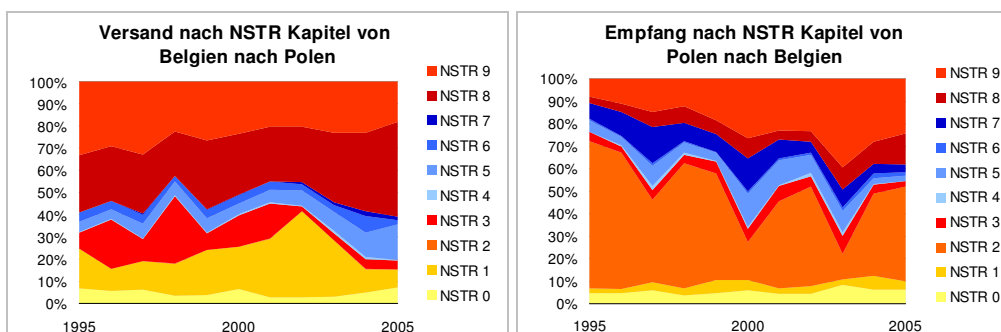
- (1) Der **Versand** von Belgien nach Polen betrug im Jahr 2005 rund 1.43 Mio. t und stieg gegenüber dem Jahr 1995 um 318 % an.
- (2) Die Tonnagewerte des **Empfangs** wiesen hingegen von 1995 bis 2005 große Schwankungen auf. Im Jahr 2005 wurden 1.74 Mio. t gemeldet, lediglich 11 % mehr als im Jahr 1995.

Abbildung 11: Versand und Empfang zwischen Belgien und Polen



- (3) Bei der Aufteilung der Außenhandelsstatistik in die **NST/R Kapitel** dominierten im **Versand** die chemischen Erzeugnisse mit 43 %, „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 18 bzw. 16 % Anteil an der gesamten Tonnage des Jahres 2005. Die übrigen Güterabteilungen verfügten jeweils über Anteile unter 8 %. Gegenüber dem Jahr 1995 konnten insbesondere die Güterabteilungen 5 und 8 hinzugewinnen, während die Güterabteilung 9 trotz steigender Tonnage Anteile abgeben musste.

Abbildung 12: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Polen



(4) 2005 führte die Güterabteilung 2 mit einem Anteil von 42 % der gesamten Tonnage innerhalb der **Empfangsstatistik die Güterabteilungen** an. „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ folgten mit 24 % und „Chemische Erzeugnisse“ lagen bei 14 %. Besonders auffällig sind, wie Abbildung 12 aufzeigt, die Entwicklungen der Güterabteilungen 2 und 9. Die Güterabteilung 2 verlor im Vergleich zu 1995 rund 23 Prozentpunkte, während die Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ um 16 Prozentpunkte zulegen konnte.

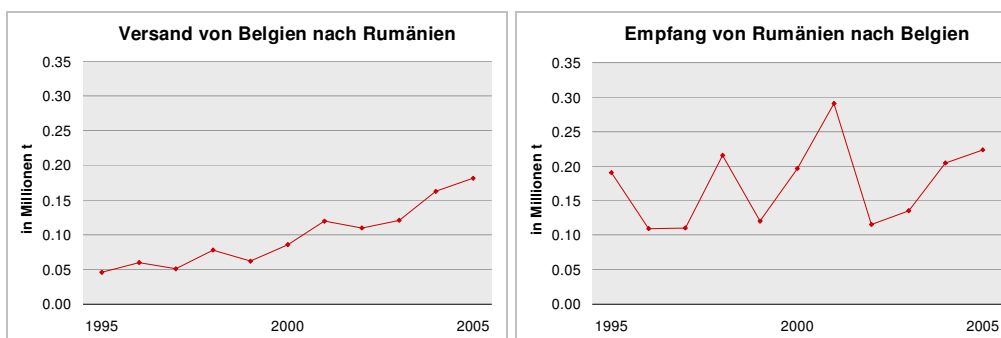
(5) Der **Modal Split des Versands** beinhaltete im Jahr 2005 die Verkehrsträger Straße zu etwa 93 % und die Schiene zu etwa 7 % Anteil. Fünf Jahre zuvor lagen die Anteile der versendeten Tonnage zu rund 96 % bei der Straße und 3 % bei der Schiene. Der Anteil der Binnenschifffahrt ist für beide Analysejahre vernachlässigbar gering.

(6) Die Modal Split Anteile im **Empfang** für das Jahr 2005 sind mit 92 % Straße, 7 % Schiene und 1 % Binnenschifffahrt fast identisch zur Versandstruktur. Im Vergleich zum Jahr 2000 haben sich die Anteile nur unwesentlich verändert.

1.7 Belgien – Rumänien

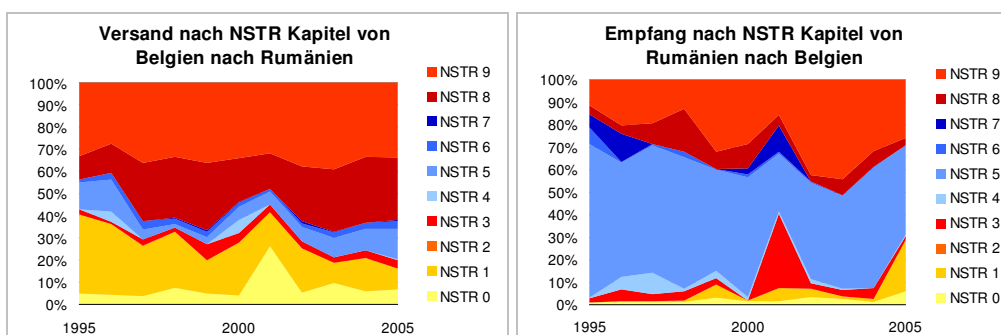
- (1) Im **Versand** von Belgien nach Rumänien wurden im Jahr 2005 rund 0.18 Mio. t befördert. Im Vergleich zum Jahr 1995 ergibt sich somit eine Steigerung um rund 290 %.
- (2) Im **Güterempfang** zwischen Belgien und Rumänien betrug die Tonnage im Jahr 2005 rund 0.22 Mio. Tonnen. Von 1995 bis 2005 ist die gesamte Transportmenge bei einem un stetigen Verlauf um 11 % gestiegen.

Abbildung 13: Versand und Empfang zwischen Belgien und Rumänien



- (3) Bei der Aufteilung der Außenhandelsstatistik in die **NSTR Kapitel** des **Versands** nahm die Güterabteilung 9 rund 34 % des gesamten Transportaufkommens des Jahres 2005 ein. Dahinter folgten „Chemische Erzeugnisse“ mit 28 % sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 14 %. Während der Anteil der Güterabteilung in der Periode 1995 bis 2005 nahezu identisch blieb, verzeichnete die Güterabteilung 8 einen starken Zuwachs von 17 Prozentpunkten und die Güterabteilung 1 einen Rückgang von 26 Prozentpunkten.

Abbildung 14: Entwicklung der Anteile der NSTR Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Rumänien



- (4) Der **Empfang** wurde von den Güterabteilungen 5 („Eisen, Stahl und NE-Metalle“), „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Nahrungs- und Futtermittel“ mit den jeweiligen Anteilen 40 %, 26 % bzw. 23 % angeführt. Die übrigen Güterabtei-

lungen verfügten über keine nennenswerten Anteile. Die Zeitreihe von 1995 bis 2005 zeigt einen Anstieg der Anteile der Güterabteilung 1 um 23 Prozentpunkte, derweil der Anteil der Güterabteilung 5 um knapp 29 Prozentpunkte zurückging.

(5) Im **Modal Split** (Versand) des Jahres 2005 von Belgien nach Rumänien dominierte die Straße mit 90%. Die Seeschifffahrt verfügte über einen Anteil von 7 %, währenddessen die Modal Split Anteile der Binnenschifffahrt und Schiene vernachlässigbar waren. Von 2000 bis 2005 hat sich der Modal Split Anteil der Straße von 80 auf 90 % erhöht, demgegenüber der Anteilswert der Seeschifffahrt von 20 auf 7 % abnahm.

(6) Im **Empfang** sehen die Modal Split Anteile im Jahr 2005 wie folgt aus: Straße 26 %, Schiene 2 %, Binnenschifffahrt 2 % und Seeschifffahrt 70 %. Im Vergleich zu dem Jahr 2000 ist vor allem der Anteil der Seeschifffahrt am Modal Split zu Lasten der Straße gestiegen.

1.8 Belgien – Russland

(1) Der Warenversand von Belgien nach Russland wies im Gegensatz zum Empfang ein sehr niedrigeres Niveau auf. Der **Versand** 2005 betrug 1.0 Mio. t und stieg seit 1995 um 85 % an.

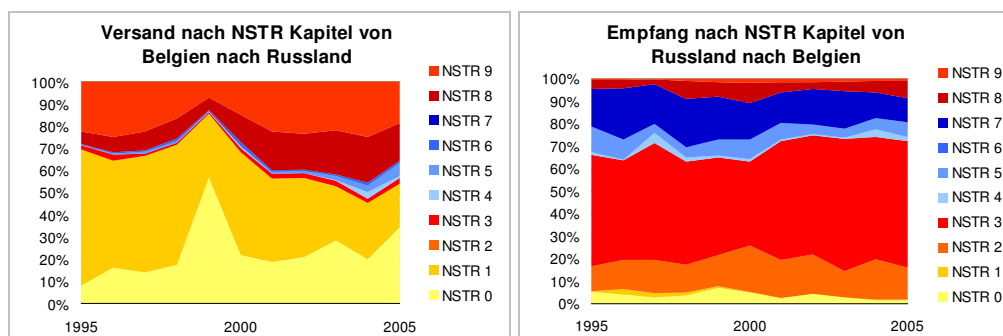
(2) Beim **Empfang** von Waren aus Russland im Jahr 2005 lag die Tonnage dagegen bei 11.5 Mio. Tonnen. Bei einem stetigen Anstieg der Tonnage zwischen 1995 und 2005 ergibt sich ein relatives Wachstum von 324 %.

Abbildung 15: Versand und Empfang zwischen Belgien und Russland



(3) Die Aufteilung der Tonnage nach **NSTR/R Kapitel** wurde im **Versand** von 4 Güterabteilungen mit einem Anteil von zusammen 90 % bestimmt. „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ besaßen einen Anteil von 35 %, währenddessen die Güterabteilungen 1, 8 und 9 über Anteile zwischen 17 und 20 % verfügten. Wie Abbildung 16 anschaulich darstellt, ist der Anteil der Güterabteilung 1 von 1995 bis 2005 um 41 Prozentpunkte zurückgegangen. Dagegen stieg im gleichen Zeitraum der Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse um 27 Prozentpunkte an.

Abbildung 16: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Russland



(4) Der **Warenempfang** aus Russland wird erwartungsgemäß von „Erdöl, Mineralöler-

zeugnissen und Gasen“ mit einem Anteil von 56 % der gesamten Tonnage bestimmt. Mit Anteilen von 14 bzw. 11 % folgen „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie „Chemische Erzeugnisse“. Die Veränderungen in den Anteilen seit 1995 sind mit maximal ± 6 Prozentpunkten vernachlässigbar.

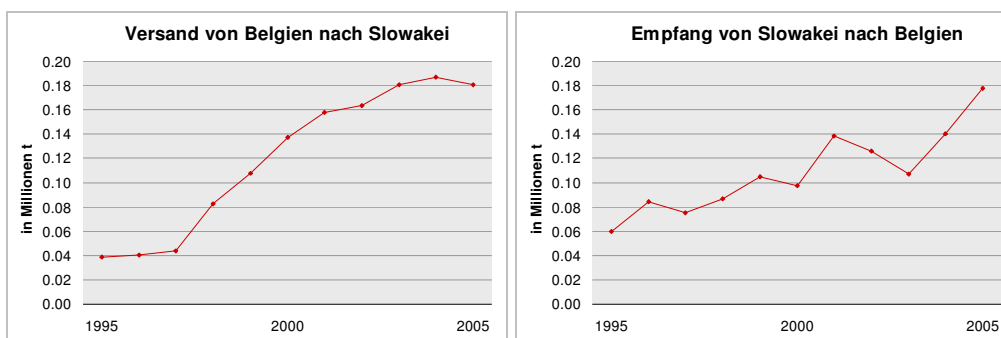
(5) Der **Modal Split** des **Versands** von Belgien nach Russland zeigte für die einzelnen Verkehrsträger Anteile von 62 % der Straße, 36 % der Seeschifffahrt und 2 % der Schiene auf. Diese anteilige Zusammensetzung hat sich seit dem Jahr 2000 nur geringfügig verändert. Die Straße verlor 5 Prozentpunkte zu Gunsten der Seeschifffahrt.

(6) Im **Empfang** von Waren aus Russland lag der Modal Split der Jahre 2000 und 2005 bei 94 % Seeschifffahrt und 6 % Straße.

1.9 Belgien – Slowakei

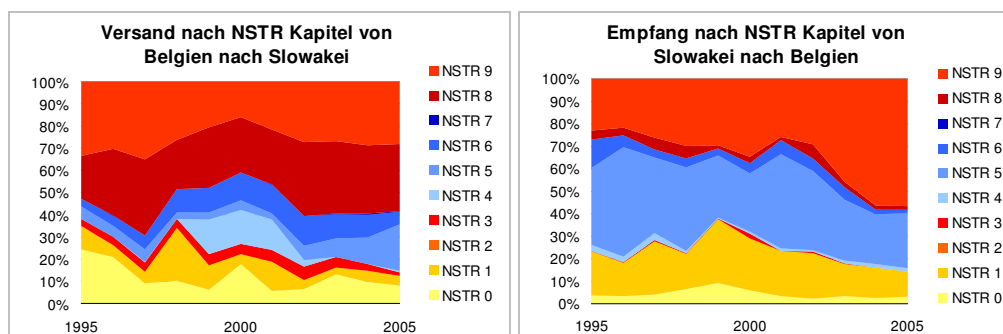
- (1) Die Tonnagewerte des **Versands** und **Empfangs** des Jahres 2005 befanden sich auf dem gleichen Niveau mit 0.18 Mio. t.
- (2) Im **Versand** verzeichnete die Tonnage mit Ausnahme eines leichten Rückgangs in 2005 einen Zuwachs von rund 370 %, währenddessen der **Wareneingang** Belgiens aus der Slowakei mit einer Zunahme von knapp 200 % geringer ausgefallen ist.

Abbildung 17: Versand und Empfang zwischen Belgien und Slowakei



- (3) Die Analyse der **NST/R Kapitel** im **Versand** 2005 zeigte einen Anteil von 30 % der Güterabteilung 8 sowie 28 % der Güterabteilung 9. Es folgte „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit einem Anteilswert von 21 %. Der Vergleich der Bezugsjahre 1995 und 2005 offenbart z.T. deutliche Änderung in den relativen Anteilen, wobei die absoluten Veränderungen aufgrund des niedrigen Transportniveaus gering ausfallen. Der Anteil der „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ an der gesamten Tonnage des Versands ging um 16 Prozentpunkte zurück. Im gleichen Zeitraum konnten „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ um 15 Prozentpunkte sowie „Chemische Erzeugnisse“ um 10 Prozentpunkte zulegen.

Abbildung 18: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Slowakei



- (4) Der **Empfang** des Jahres 2005 wurde durch die Güterabteilungen „Fahrzeugen,

Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (57 %) sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ (25 %) geprägt, die zusammen mehr als 4/5 des gesamten Güteraufkommens bestimmten. Veränderungen in den Anteilen gegenüber dem Jahr 1995 haben insbesondere bei den Güterabteilungen 9 (+34 Prozentpunkte), 6 (-11 Prozentpunkte), sowie 1 und 5 (jeweils und 9 Prozentpunkte) stattgefunden.

(5) Innerhalb des auf den Versand bezogenen **Modal Splits** dominierte der Verkehrsträger Straße mit 92 %. Die verbleibenden Anteile wurden von den Verkehrsträgern Binnenschiff (7 %) sowie der Schiene mit lediglich einem Prozent Anteil geprägt. Im Vergleich der beiden Analysejahre treten nur marginale Veränderungen des Modal Split auf, die aufgrund der geringen Tonnage vernachlässigbar sind.

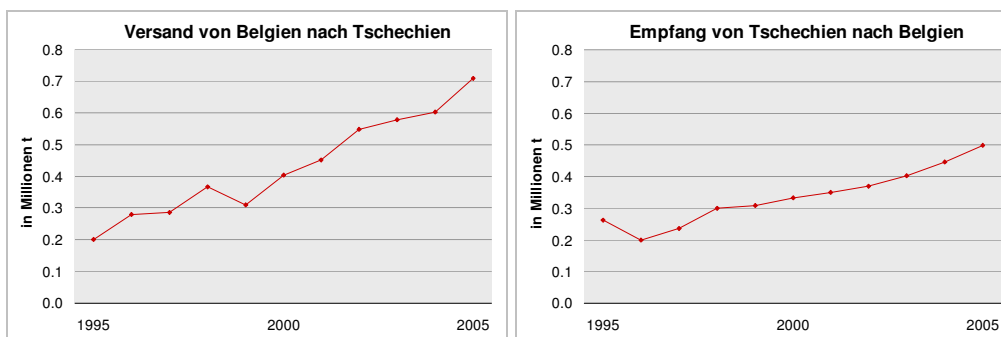
(6) Im **Empfang** wurde dieser ebenfalls von der Straße mit einem Anteil von 81 % bestimmt. Die Binnenschifffahrt folgte mit 10 % vor der Schiene mit einem Anteilswert von 8 %. In den Jahren von 2000 bis 2005 hat die Straße somit ihre Anteile am Modal Split deutlich ausbauen können (2000: 49 %), derweil die Binnenschifffahrt (2000: 37 %) und der Schienegüterverkehr (2000: 14 %) z.T. große Anteile abgeben mussten.

1.10 Belgien – Tschechien

(1) Im **Versand** des Jahres 2005 wurden insgesamt 0.7 Mio. t von Belgien nach Tschechien transportiert. Bei einem konstanten Wachstum von 1995 bis 2005 (Ausnahme 1999) ergibt sich ein relatives Wachstum von 252 %.

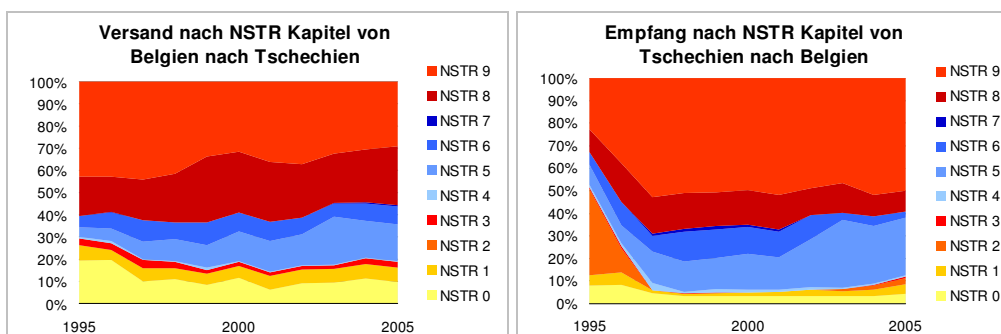
(2) Der **Empfang** von Waren aus Tschechien belief sich im Jahr 2005 auf 0.5 Mio. t und stieg mit Ausnahme des Jahres 1996 ebenfalls konstant an. Über den Zeitraum von 1995 bis 2005 ergibt sich ein Wachstum von 91 %.

Abbildung 19: Versand und Empfang zwischen Belgien und Tschechien



(3) Die Anteile der **NSTR Kapitel** an der gesamten **Versandmenge** des Jahres 2005 wurden von 4 Güterabteilungen bestimmt, die mehr als 4/5 der gesamten Tonnage beanspruchten. „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ verfügten über Anteile von 29 %, während „Chemische Erzeugnisse“ (27 %), „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ (17 %) und „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ (10 %) folgten. Wie Abbildung 20 zeigt, ist der Anteil der Güterabteilung 9 seit 1995 zurückgegangen (-14 Prozentpunkte), derweil die Güterabteilung 5 mit 13 Prozentpunkten den größten Zuwachs bei den Anteilen verzeichnen konnte.

Abbildung 20: Entwicklung der Anteile der NSTR Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Tschechien



(4) Der **Empfang** wurde von „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ (50 %) sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ (25 %) dominiert. Die Anteile der zuvor genannten Güterabteilung haben von 1995 bis 2005 um 27 Prozentpunkte (Güterabteilung 9) und 16 Prozentpunkte (Güterabteilung 5) am stärksten zugenommen. Den größten Rückgang verzeichnete die Güterabteilung 2 („Feste mineralische Brennstoffe“) mit 35 Prozentpunkten.

(5) Der **Modal Split** im **Versand** 2005 wurde mit 92 % klar von der Straße angeführt. Die Schiene und Binnenschifffahrt verfügten über Anteile von lediglich 7 bzw. von unter 1 %. Die bereits im Jahr 2000 bestehende Dominanz der Straße hat sich bis zum Jahr 2005 noch weiter zu Lasten der Schiene und Binnenschifffahrt verstärkt (Straße: 88 %, Schiene: 8 %, Binnenschifffahrt: 4 %).

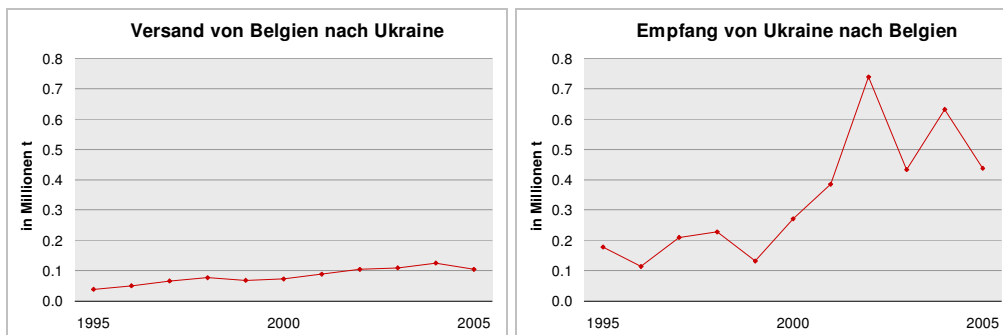
(6) Im **Empfang** 2005 besaß die Schiene mit 60 % den größten Anteil, währenddessen der Anteil der Straße bei 39 % lag. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split ist zu vernachlässigen. Im Vergleich der beiden Jahre 2000 und 2005 hat sich der Modal Split zu Gunsten der Schiene und zu Ungunsten der Straße entwickelt, die rund 41 Prozentpunkte an die Schiene abgeben musste.

1.11 Belgien – Ukraine

(1) Insgesamt wurden im Jahr 2005 rund 0.1 Mio. t von Belgien in die Ukraine versendet. Das Wachstum von 170 % zwischen 1995 und 2005 ist unter Berücksichtigung der absoluten Zahlen zu relativieren.

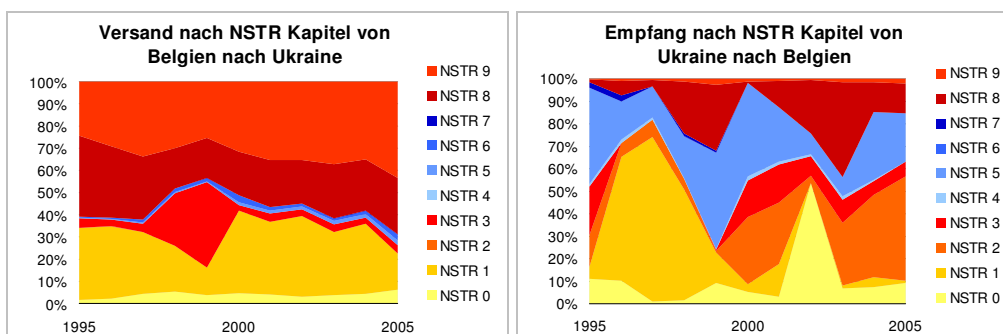
(2) Die Tonnage im **Empfang** betrug im Jahr 2005 rund 0.4 Mio. Tonnen. Bedingt durch die starken Schwankungen zwischen den Jahren 2001 und 2005 und der rückläufigen Tendenz in 2005 ergibt sich ein Wachstum von 147 %.

Abbildung 21: Versand und Empfang zwischen Belgien und Ukraine



(3) Die Auswertung der **NSTR/Kapitel** des **Versands** 2005 zeigt, dass „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ einen Anteil von 43 % aufwiesen, währenddessen die Anteile der Güterabteilungen chemischer Erzeugnisse“ sowie „Nahrungs- und Futtermittel“ 25 % bzw. 16 % betragen. Im Jahr 1995 lagen diese Anteile noch zu 37 % bei chemischen Erzeugnissen, zu 32 % bei „Nahrungs- und Futtermitteln“ und zu 24 % bei „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“. Die übrigen Güterabteilungen sind aufgrund der Dominanz der zuvor genannten Güterabteilungen und des geringen Niveaus der gesamten Tonnage unbedeutend.

Abbildung 22: Entwicklung der Anteile der NSTR/Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Ukraine



(4) Die Statistik des **Empfangs** 2005 wies Anteile von 46 % „Feste mineralische Brennstoffe“ sowie 21 % „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ aus. Dabei haben sich die Anteile der beiden Güterabteilungen ähnlich entwickelt. „Feste mineralische Brennstoffe“ besaßen im Jahr 1995 noch einen Anteil von 43 %, während „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ bei einem Anteil von lediglich 14 % lagen. Der unstete Verlauf der Anteile im Empfang, den Abbildung 22 verdeutlicht, ist ohne weitere Recherche nicht zu erklären.

(5) Der **Modal Split** des **Versands** des Jahres 2005 wurde mit einem Anteil von 86 % von der Straße dominiert. Vervollständigt wurde der Modal Split durch den 14 prozentigen Anteil der Seeschifffahrt. Von 2000 bis 2005 hat die Straße weitere Anteile (+10 Prozentpunkte) zu Ungunsten der Seeschifffahrt (-9 Prozentpunkte) hinzugewinnen können.

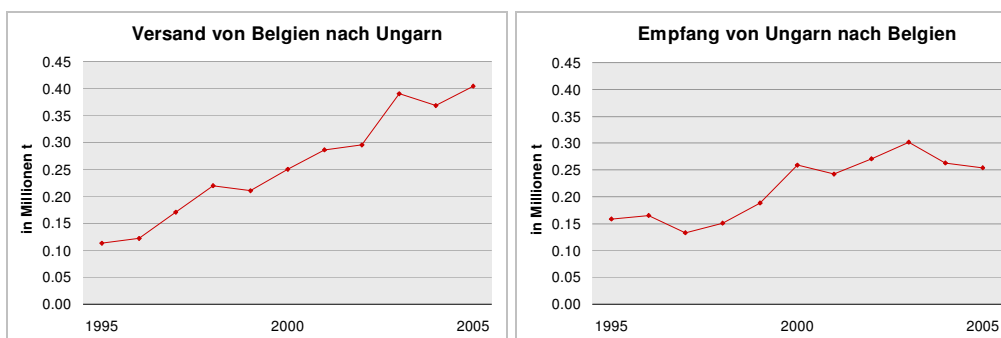
(6) Im **Empfang** 2005 wurden die Anteile zu 85 % der Seeschifffahrt und zu 15 % der Straße zugeteilt. Diese Werte haben sich seit 2000 nur marginal verändert. Sowohl im Versand als auch im Empfang 2005 verfügte die Schiene über keine Anteile im Modal Split, während der Anteil der Schiene im Jahr 2000 bei vernachlässigbaren 1 % lag.

1.12 Belgien – Ungarn

(1) Der **Versand** von Belgien nach Ungarn betrug im Jahr 2005 rund 0.4 Mio. Tonnen. Wie Abbildung 45 zeigt, stiegen die Tonnagen im Zeitraum von 1995 bis 2005 beinahe konstant an und konnten einen Zuwachs von rund 260 % verzeichnen.

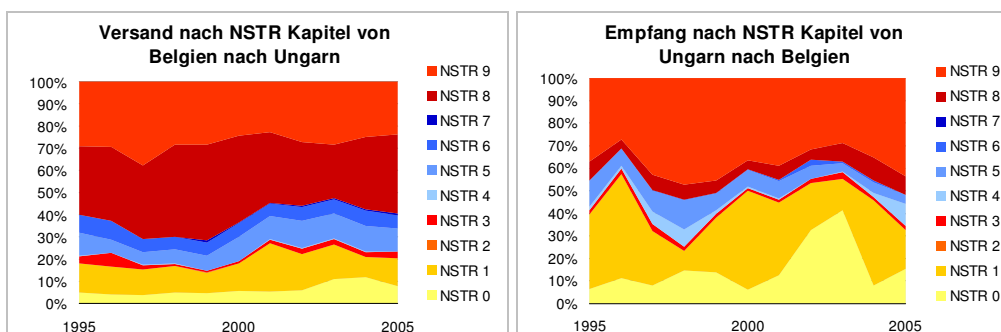
(2) Belgien empfing im Jahr 2005 insgesamt rund 0.25 Mio. t aus Ungarn. Seit 1995 hat der Empfang um rund 60 % zugelegt.

Abbildung 23: Versand und Empfang zwischen Belgien und Ungarn



(3) Durch die Auswertung der Anteile der **NSTR/Kapitel** an der **Versandstatistik** des Jahres 2005 ergibt sich, dass zu 36 % „Chemische Erzeugnisse“, 24 % „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie 13 % „Nahrungs- und Futtermittel“ befördert wurden. Wie Abbildung 24 belegt, sind die Anteile der Güterabteilungen an der gesamten Tonnage in den Jahren 1995 sowie 2005 fast identisch geblieben. Die größten Veränderungen in Höhe von maximal 5 Prozentpunkten traten bei den Güterabteilungen 8 und 9 auf.

Abbildung 24: Entwicklung der Anteile der NSTR/Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Ungarn



(4) „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (44 %), „Nahrungs- und Futtermittel“ (17 %) sowie „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ (15 %) bestimmten

mit insgesamt 3/4 der Anteile der Gesamttonnage den **Empfang**. Bei Betrachtung der Jahre 1995 und 2005 zeigt sich, dass sich insbesondere der Anteil von „Nahrungs- und Futtermittel“ verändert hat (-16 Prozentpunkte).

(5) Der **Modal Split** des **Versands** wurde im Jahr 2005 von der Straße mit 83 % bestimmt, gefolgt von der Schiene mit 12 % und der Binnenschifffahrt mit 5 %. Zwischen den Jahren 2000 und 2005 haben sich die Anteile stark verändert. So hatte die Straße auch im Jahr 2000 mit 49 % den größten Anteil, wenn auch die Gesamttonnage deutlich geringer ausfiel als im Jahr 2005. Besonders die Schiene (27 %) und Binnenschifffahrt (24 %) verfügten im Jahr 2000 über größere Anteile am Modal Split zwischen Belgien und Ungarn.

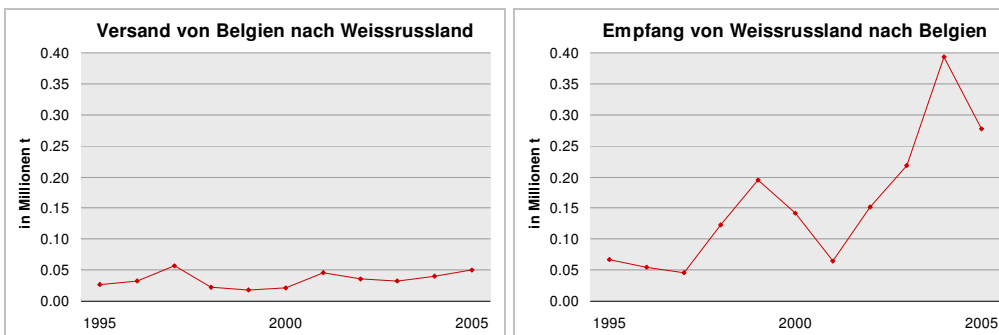
(6) Im **Empfang** veränderte sich der Modal Split zwischen 2000 und 2005 grundlegend. In 2005 wurden 76 % der Waren auf der Straße, 14 % auf der Schiene und 10 % mit dem Binnenschiff befördert. Im Analysejahr 2000 besaß die Binnenschifffahrt noch 66 % und die Straße lediglich 20 % der Anteile, während die Schiene ihren Anteil von 14 % beibehalten konnte.

1.13 Belgien – Weißrussland

(1) Die **Versandtonnage** von Belgien nach Weißrussland belief sich im Jahr 2005 auf insgesamt 0.05 Mio. t. Somit hat der Versand von Waren nach Weißrussland seit 1995 um 89 % zugenommen.

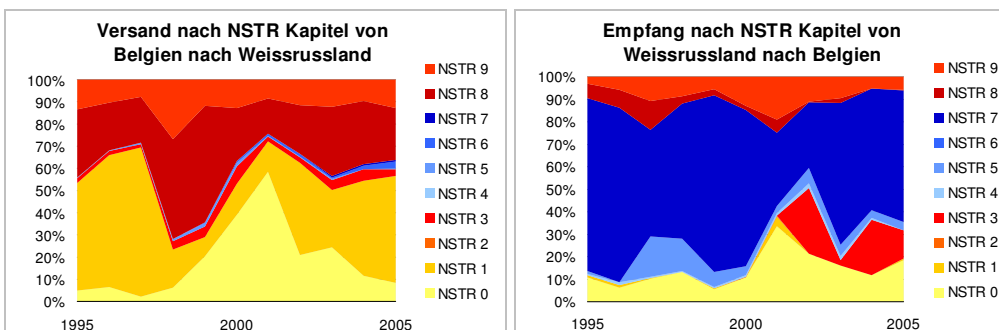
(2) Der **Empfang** wies im Jahr 2005 0.28 Mio. t aus. Im Jahr zuvor waren es noch knapp 0.4 Mio. t. Trotz des starken Rückgangs der Tonnage 2005 mit 29 %, ergibt sich dennoch ein Anstieg von 316 %.

Abbildung 25: Versand und Empfang zwischen Belgien und Weißrussland



(3) Bei der Aufteilung der Tonnage in **Güterabteilungen** nach der **NSTR/R** Güterstatistik bestimmten „Nahrungs- und Futtermittel“ mit einem Anteil von 48 % die Tonnage des **Versands im Jahr 2005**. Ferner lagen die Anteile für „Chemische Erzeugnisse“ bei 24 % bzw. bei 13 % für „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“. Mit Ausnahme der Güterabteilung 8, die einen Rückgang von 7 Prozentpunkten verzeichnete, haben sich die Anteile anderer Güterabteilungen seit 1995 in etwa gleich entwickelt.

Abbildung 26: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Belgien und Weißrussland



(4) „Düngemittel“ (Güterabteilung 7) dominierten mit 58 % des **Empfangs** der gesamten Tonnage des Jahres 2005. Darauf folgten „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“

mit 18 % sowie „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ mit 13 %. Besonders die Güterabteilung 7 hat einen Rückgang der Anteile von 19 Prozentpunkten zu verzeichnen, derweil die Güterabteilung 3 um 13 Prozentpunkte zugenommen hat.

(5) Der **Modal Split** im Verkehr zwischen Belgien und Weißrussland wurde im **Warenversand** des Jahres 2005 von der Straße angeführt, die einen Anteil von 76 % aufwies und in ihrer anteiligen Bedeutung von der Seeschifffahrt mit 24 % gefolgt wurde. Von 2000 bis 2005 hat vor allem die Straße (-17 %) große Anteile an die Seeschifffahrt abgeben müssen.

(6) Der Modal Split im **Warenempfang** wies 2005 für die Straße einen Anteil von 80 % und für die Seeschifffahrt einen Anteil von 20 % auf. Bei der Modal Split Betrachtung des Bezugsjahres 2000 betrug der Anteil der Straße gerade einmal 26 % und der der Seeschifffahrt 74 %.

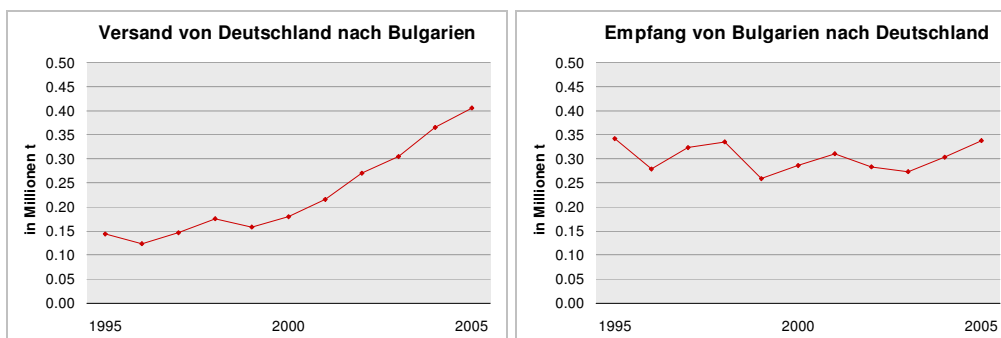
2 Deutschland

2.1 Deutschland – Bulgarien

(1) Im Jahr 2005 wurden insgesamt rund 0.4 Mio. t von Deutschland nach Bulgarien versendet. Somit nahm der **Güterversand** in den Jahren 1995 bis 2005 um insgesamt 182 % zu. Wie Abbildung 27 zeigt, hat jedoch das größte Wachstum in den Jahren 2000 bis 2005 stattgefunden.

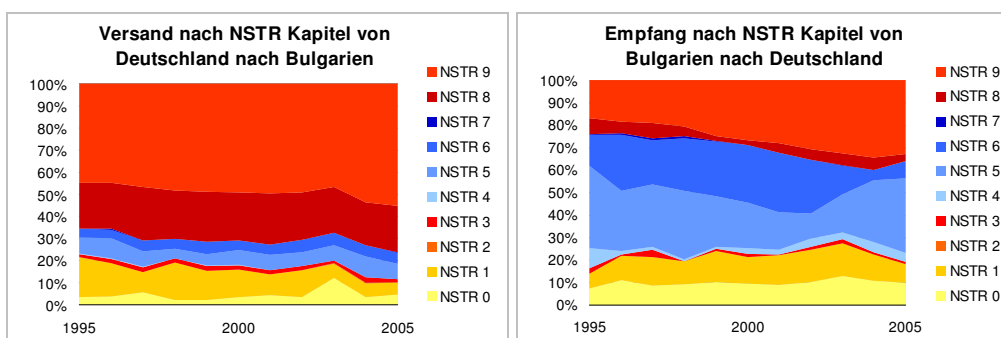
(2) Der **Empfang** von Waren lag im Jahr 2005 mit rund 0.33 Mio. t nur geringfügig unter dem Warenversand. Dagegen stagniert die Tonnage im Versand von Jahr zu Jahr und ist im Zeitraum von 1995 und 2005 um 1.5 % zurückgegangen.

Abbildung 27: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Bulgarien



(3) Bei der Betrachtung der **NSTR Kapitel** im **Versand** wird durch den Anteil von 55 % im Jahr 2005 die Dominanz der Güterabteilung 9 („Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“) deutlich. Nach dieser Güterabteilung hatten „Chemischen Erzeugnisse“ (Güterabteilung 8) mit 21 % die nächst größere Bedeutung.

Abbildung 28: Entwicklung der Anteile der NSTR Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Bulgarien



(4) In der Statistik des **Empfangs** nahmen die Güterabteilungen 5 und 9 jeweils 33 %

der gesamten Tonnage ein. Während der Anteil der Güterabteilung 5 nahezu identisch blieb (1995: 37 %; 2005: 33 %) konnte die Abteilung 9 einen starken Zuwachs von 16 Prozentpunkte verzeichnen.

(5) Die Betrachtung des auf den Versand basierenden **Modal Splits** 2005 wies einen Anteil von 35 % sowohl für die Schiene als auch für die Straße auf. Die Binnenschifffahrt folgte mit 24 %, während die Seeschifffahrt 6 % einnahm. Insbesondere die Schiene (2 % Anteil im Jahr 2000) und die Binnenschifffahrt (6 % Anteil im Jahr 2000) haben zwischen 2000 und 2005 Anteile hinzugewonnen, während die Straße von ehemals 89 % vermehrt Anteile abgeben musste.

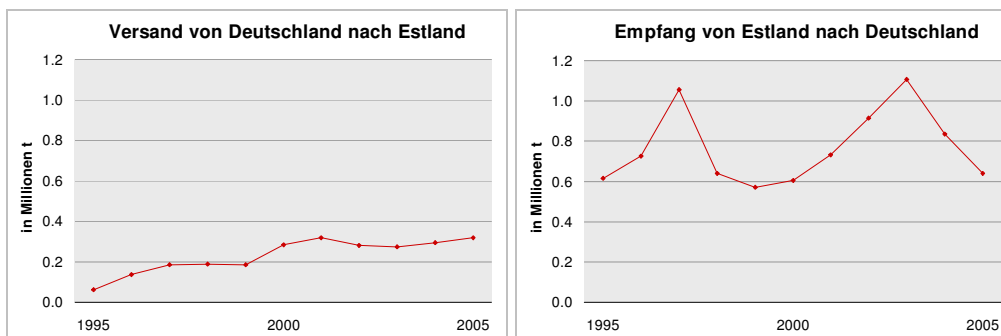
(6) Im **Wareneingang** des Jahres 2005 verfügte die Binnenschifffahrt über einen 51 %-igen Anteil am Modal Split. Gefolgt wurde dieser von der Straße mit 25 %, der Schiene mit 21 % sowie der Seeschifffahrt mit 3 %. Zwischen den Jahren 2000 und 2005 hat sich diese Verteilung grundlegend verändert. Die Straße verlor mit 60 Prozentpunkten wesentliche Anteile vor allem an die Schiene (+20 %) und an die Binnenschifffahrt (+42 %).

2.2 Deutschland – Estland

(1) Der **Versand** von Deutschland nach Estland betrug im Jahr 2005 rund 0.32 Mio. t und hat mit Ausnahme einer Stagnation in den Jahren 1998 und 1999 sowie eines leichten Rückgangs in den Jahren 2002 und 2003 stetig zugenommen. Unter Berücksichtigung des geringen Niveaus der Tonnage ergibt sich im Betrachtungszeitraum von 1995 bis 2005 ein Wachstum von über 400 %.

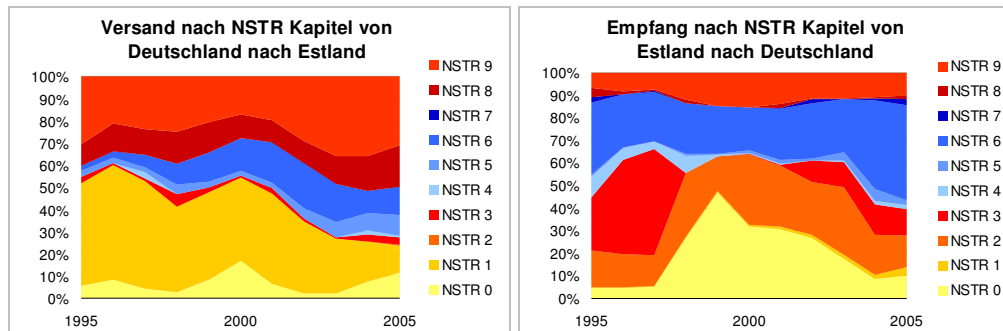
(2) Der Warene**mpfang** aus Estland war mit 0.64 Mio. t im Jahr 2005 mehr als doppelt so groß wie der Versand. Dagegen wies die Empfangsstatistik starke Fluktuationen im Zeitverlauf zwischen 1995 und 2005 auf. Bedingt durch diese Veränderung und der niedrigen Tonnage im Jahr 2005, ergibt sich in der Zeitperiode von 1995 bis 2005 lediglich ein Anstieg von rund 4 %.

Abbildung 29: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Estland



(3) Im Jahr 2005 wurde die **Versandstatistik** von der **NST/R Güterabteilung 9** mit 31 % angeführt, gefolgt von „chemischen Erzeugnissen“ mit 19 %. Seit 1995 hat die Tonnage der Güterabteilung 9 stetig zugenommen, der Anteil an der gesamten Tonnage blieb jedoch bei 31 % konstant. Im gleichen Zeitraum nahm der Anteil „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ (Güterabteilung 1) von ehemals 47 % in 1995 auf nur noch 12 % in 2005 ab, wobei die Tonnage dennoch gestiegen ist.

Abbildung 30: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Estland



(4) Im **Warenempfang** des Jahres 2005 hatten Steine, Erden und Baustoffe mit 42 % den größten Anteil am gesamten Empfang. Dahinter folgten „Feste mineralische Brennstoffe“ mit 14 % und „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit jeweils 10 %. Besonders die „Land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse“ haben in den Jahren 1998 und 1999 sprunghaft zugenommen (rund 380 %), um daraufhin bis 2005 wieder stetig abzunehmen. Auch hier ist das geringe Transportniveau zu beachten.

(5) Im **Modal Split** des **Güterversands** zeigt die Statistik des Jahres 2005 die mit 59 % große Bedeutung der Seeschifffahrt, während die verbliebenen 41 % der Straße zugeordnet wurden. Der Modal Split Anteil der Schiene war mit unter 1 % vernachlässigbar. In der Zeitspanne von 2000 bis 2005 hat sich diese Aufteilung nur geringfügig um 1 % zu Lasten der Seeschifffahrt entwickelt.

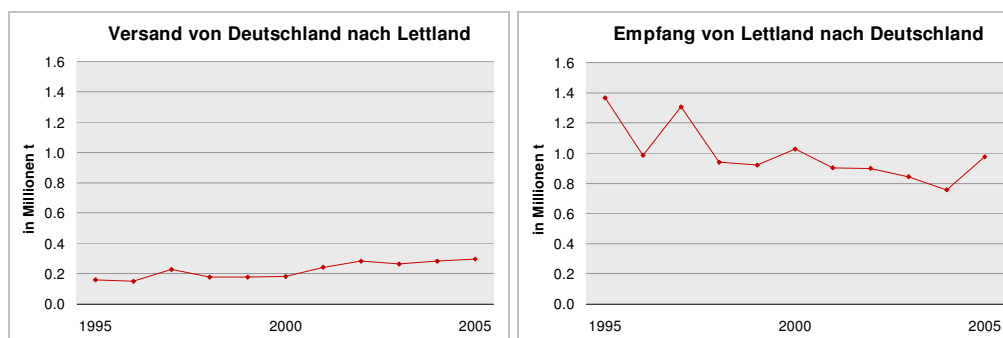
(6) Im **Warenempfang** des Jahres 2005 wurden sogar rund 69 % auf Seeschiffen befördert und dementsprechend 31 % auf der Straße. Die Straße weist von 2000 bis 2005 einen Anteilsgewinn von rund 5 % auf.

2.3 Deutschland – Lettland

(1) Die Außenhandelsstatistik zwischen Deutschland und Lettland wies ein recht deutliches Übergewicht des Empfangs gegenüber dem Versand aus. So nahm der **Versand** mit 0.3 Mio. t im Jahr 2005 gegenüber 0.16 Mio. t im Jahr 1995 um 86 % zu.

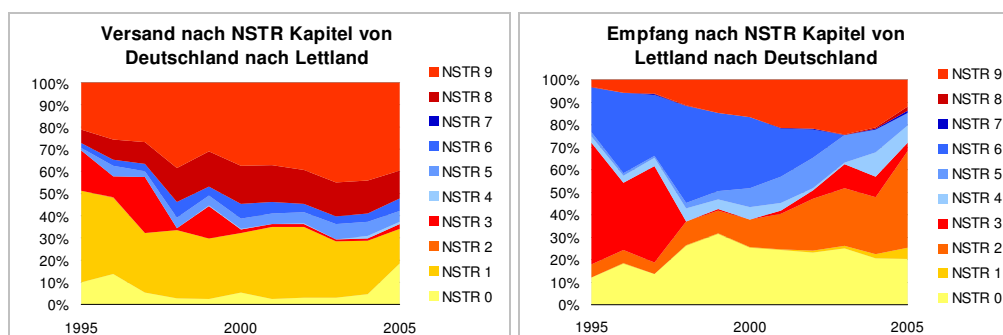
(2) Demgegenüber ging der **Warenempfang** von 1.3 Mio. t (1995) auf 0.98 Mio. t im Jahr 2005 um 29 % zurück.

Abbildung 31: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Lettland



(3) Der **Warenversand** unterteilt nach **NSTR/R Kapitel** wurde im Jahr 2005 von 4 Güterabteilungen bestimmt, die zusammen rund 87 % der gesamten Versandtonnage bildeten. „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (Güterabteilung 9) wiesen einen Anteil von 40 % an der gesamten Tonnage des Jahres 2005 auf, während „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ 18 %, „Nahrungs- und Futtermittel“ 16 % und „Chemische Erzeugnisse“ 13 % des Güterversands bildeten.

Abbildung 32: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Lettland



(4) Im **Warenempfang** dominierte die Güterabteilung 2 („Feste mineralische Brennstoffe“) mit 43 % sowie „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit 20 %. Besonders zu erwähnen ist die Güterabteilung 6 („Steine und Erden“), die im Jahr 1995 noch einen An-

teil von 20 % besaß und zwischenzeitlich im Jahr 1998 mit 43 % die Empfangsgütermengen dominierte, jedoch bis 2005 auf einen Anteil von unter 1 % gefallen war.

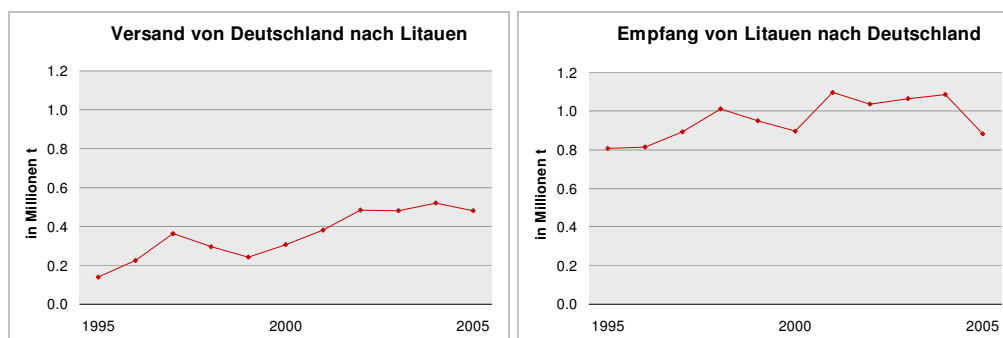
(5) Die **Modal Split**- Betrachtung der Güterströme zwischen Deutschland und Lettland zeigt, dass nahezu 99 % der Waren sowohl im **Versand** als auch im **Empfang** in den Jahren 2000 und 2005 mit den Verkehrsträgern Straße und Seeschifffahrt transportiert wurden. Die übrigen 1 % teilten sich die Verkehrsträger Schiene und Binnenschifffahrt.

(6) Eine differenziertere Modal Split Betrachtung der Verkehrsträger und insbesondere der Straße und Seeschifffahrt ist für diesen Güterstrom aufgrund der geringen und z.T. widersprüchlichen Datengrundlage nicht möglich.

2.4 Deutschland – Litauen

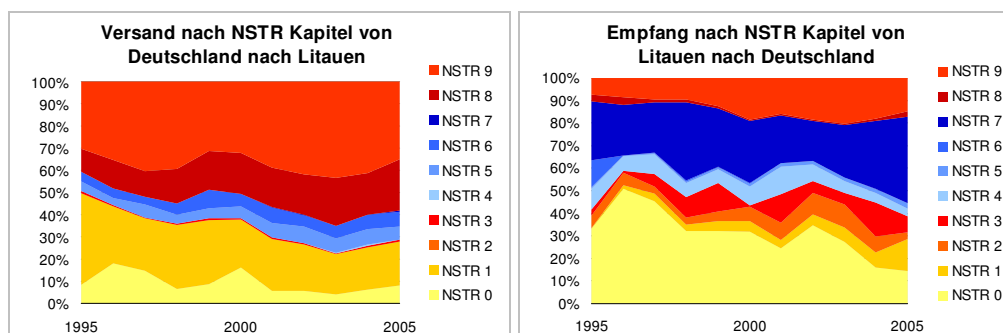
- (1) Der **Versand** von Deutschland nach Litauen ist von 1995 bis 2005 um 245 % auf 0.48 Mio. t angestiegen.
- (2) Die Tonnage im **Empfang** lag im Jahr 2005 bei rund 0.88 Mio. Tonnen. Bedingt durch den Rückgang der Tonnage von 2004 auf 2005 (s. Abbildung 33) um 19 %, ergibt sich für die gesamte Zeitspanne ein Wachstum von 9 %.

Abbildung 33: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Litauen



- (3) Bei der Aufteilung der Außenhandelsstatistik in die **NSTR/R Kapitel** im **Versand** des Jahres 2005 nahm die Güterabteilung 9 rund 35 % der gesamten Tonnage ein. Dahinter folgten „Chemische Erzeugnisse“ mit 23 % sowie „Nahrungs- und Futtermittel“ mit 20 %.

Abbildung 34: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Litauen



- (4) Im **Empfang** verfügte die Güterabteilung 9 „Düngemittel“ mit 38 % im Jahr 2005 über den größten Anteil. Mit Anteilen von 15 % bzw. jeweils 14 % folgten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ sowie „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ und „Nahrungs- und Futtermittel“.

(5) Die Betrachtung des **Modal Splits** der Güterströme im Versand von Deutschland nach Litauen im Jahr 2005 zeigt, dass 86 % der Waren auf der Straße und dem Seeschiff transportiert wurden, während auf der Schiene 13 % der Güter transportiert wurden. Der Anteil der Binnenschifffahrt ist vernachlässigbar gering. Die Schiene hat im Zeitraum von 2000 bis 2005 einen Anteil von 14 % (2000: 27 %) zu Gunsten der Straße und der Seeschifffahrt (2000: 72 %) verloren.

(6) Im **Wareneingang** hatten die Straße und die Seeschifffahrt im Jahr 2005 einen Anteil am Modal Split von 93 % bei zuvor 76 % im Jahr 2000. Wie auch im Versand konnte die Schiene ihren Anteil von 14 % im Jahr 2000 bis 2005 (5 %) nicht halten. Auch die Binnenschifffahrt verlor rund 8 Prozentpunkte, so dass über diese nur noch über 2 % der Gesamttonnage transportiert wurden.

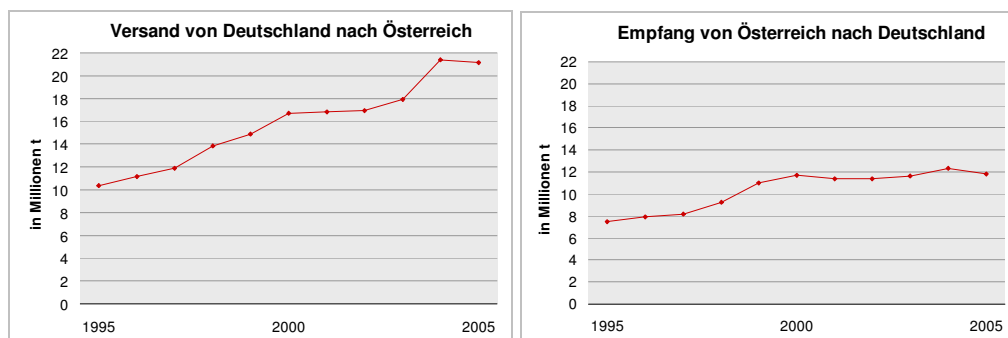
(7) Eine differenziertere Modal Split Betrachtung der Verkehrsträger und insbesondere der Straße und Seeschifffahrt ist auch für diesen Güterstrom aufgrund der geringen und z.T. widersprüchlichen Datengrundlage nicht möglich.

2.5 Deutschland – Österreich

(1) Im **Versand** des Jahres 2005 wurden insgesamt rund 21.1 Mio. t von Deutschland nach Österreich transportiert. Somit hat sich die gesamte Tonnage zwischen 1995 und 2005 mehr als verdoppelt (104 % Wachstum).

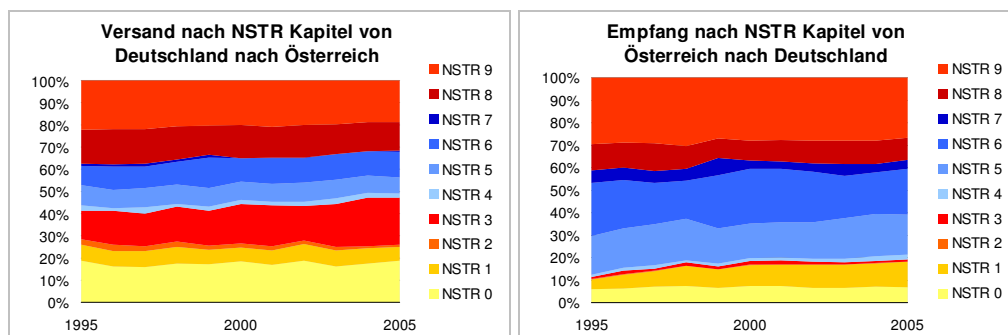
(2) Der **Empfang** von Waren aus Österreich betrug dagegen lediglich rund 11.8 Mio. Tonnen, so dass im Zeitraum von 10 Jahren die Tonnage im Empfang um 59 % wuchs.

Abbildung 35: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Österreich



(3) Bezüglich der Aufteilung der Tonnage in **Güterabteilungen** nach der **NSTR/R** Güterstatistik wird anhand von Abbildung 36 eine gleichmässige Verteilung der NSTR/R Kapitel deutlich. In der **Versandstatistik** des Jahres 2005 beanspruchten die Güterabteilungen 0, 3 und 9 mit 19 bis 22 % die größten Anteile. Diese Anteile sind, wie Abbildung 36 verdeutlicht, seit 1995 nahezu konstant geblieben.

Abbildung 36: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Österreich



(4) In der **Empfangsstatistik** stellten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 26 % die aufkommensstärkste Güterabteilung dar. Gefolgt wurde diese von der Güterabteilung 6, die 20 % des Gesamtaufkommens aufwies. Auch hier sind die Anteile mit nur geringen Veränderungen nahezu konstant geblieben.

(5) In der Betrachtung des **Modal Split** für den **Versand** lag die Straße im Jahr 2005 erwartungsgemäß mit 56 % an erster Stelle. Danach folgten die Schiene mit 39 % und das Binnenschiff mit 5 % der Anteilswerte. Von 2000 bis 2005 hat sich der Modal Split zu Gunsten der Straße und des Binnenschiffs und zu Lasten der Schiene verändert. Während die transportierte Tonnage auf der Straße um rund 6 Prozentpunkte auf nun 57 % zugenommen hat, konnte die Binnenschifffahrt um 2 Prozentpunkte auf 5 % im Jahr 2005 zulegen.

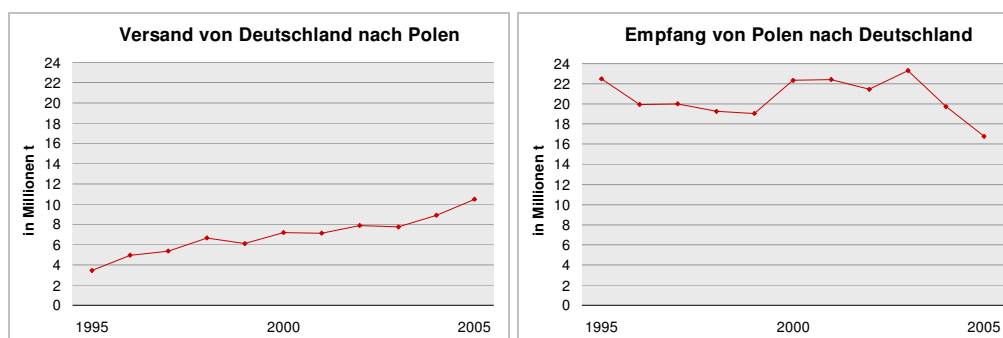
(6) Im **Empfang** hatte die Schiene im Jahr 2005 mit 50 % den größten Anteil am Modal Split, gefolgt von der Straße (45 %) und der Binnenschifffahrt (5 %). Zwischen den Jahren 2000 und 2005 entwickelte sich jedoch der Modal Split zum Teil gegensätzlich zur Statistik des Versands. Die Binnenschifffahrt konnte ihren Anteil von rund 5 % konstant halten. Dagegen hat die Straße einen Modal Split Anteil von 4 Prozentpunkten (49 % in 2000 auf 45 % in 2005) an die Schiene verloren.

2.6 Deutschland – Polen

(1) Wie die Abbildung 37 zeigt, überstieg der Empfang von Waren aus Polen deutlich den Versand nach Polen. Im Jahr 2005 betrug die Tonnage im **Versand** rund 10.5 Mio. t und ist seit 1995 um über 200 % angestiegen.

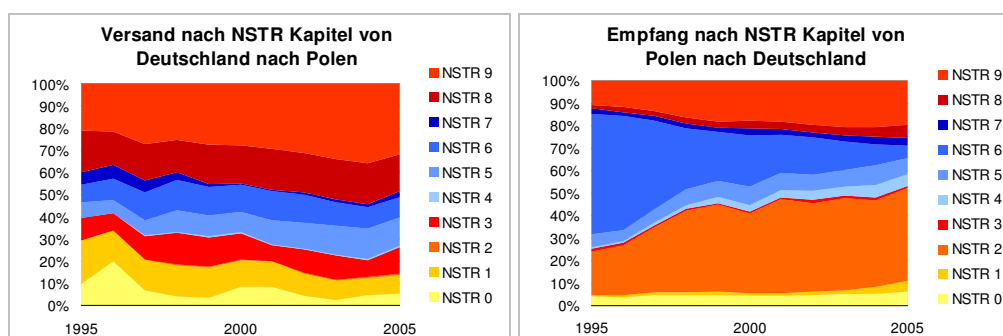
(2) Dagegen wurden von Deutschland im Jahr 2005 rund 16.7 Mio. t Güter aus Polen empfangen. Durch die rückläufige Tendenz des Warenempfangs von 2003 bis 2005 (-28 %) ergibt sich für den gesamten Zeitraum von 1995 bis 2005 eine Verringerung der Tonnage von 26 %.

Abbildung 37: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Polen



(3) Die Aufteilung der Außenhandelsstatistik in **NSTR Kapitel** wurde im **Versand** durch die Güterabteilung 9 und 8 mit 32 % bzw. 16 % bestimmt. Besonders „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ konnten ihren Anteil seit 1995 stetig ausbauen.

Abbildung 38: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Polen



(4) Die Außenhandelsstatistik des **Empfangs** wurde dagegen, wie Abbildung 38 deutlich zeigt, von zwei Güterabteilungen angeführt. Im Jahr 2005 betrug der Anteil der „Festen mineralischen Brennstoffe“ rund 41 %, gefolgt von „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ mit 20 %. Die übrigen NST/R Kapitel verfügten über gleich-

mäßige Anteile an der gesamten Tonnage mit jeweils unter 10 %. Besonders auffällig erschien jedoch die Güterabteilung 6 („Steine und Erden“), die im Jahr 1995 noch einen Anteil von über 50 % innehatte und deren Anteil im Jahr 2005 lediglich noch 6 % betrug.

(5) Der **Modal Split** des Jahres 2005 im **Versand** lag für die Straße bei 68 %, gefolgt von der Schiene mit 28 % und der Binnenschifffahrt mit 3 %. Die Straße konnte ihren Anteil im Vergleich zu dem Jahr 2000 um 11 Prozentpunkte auf Kosten der Schiene (-6 %) und der Binnenschifffahrt (-5 %) erhöhen.

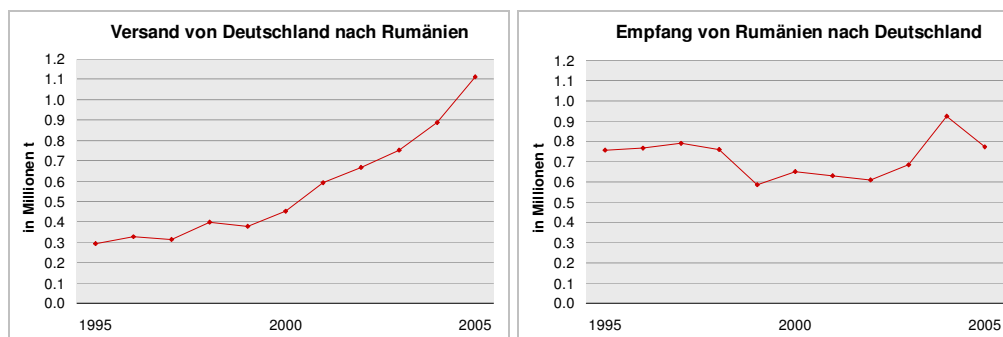
(6) Auch im **Empfang** verfügte die Straße über den größten Anteil im Modal Split mit 45 %, vor der Schiene mit 44 % und der Binnenschifffahrt mit 11 %. Die Veränderungen gegenüber dem Jahr 2000 zeigen einen Zuwachs der Schiene von 5 Prozentpunkten. Die Straße musste im gleichen Zeitraum einen Verlust von 7 Prozentpunkten hinnehmen, während die Binnenschifffahrtsanteile um 2 Prozentpunkte zulegen konnten.

2.7 Deutschland – Rumänien

(1) Von Deutschland nach Rumänien (**Versand**) wurden im Jahr 2005 rund 1.1 Mio. t Güter transportiert. Dies entspricht einem Wachstum von 280 % gegenüber 1995. Wie Abbildung 39 verdeutlicht, ist die Versandmenge seit 1999 kontinuierlich gestiegen.

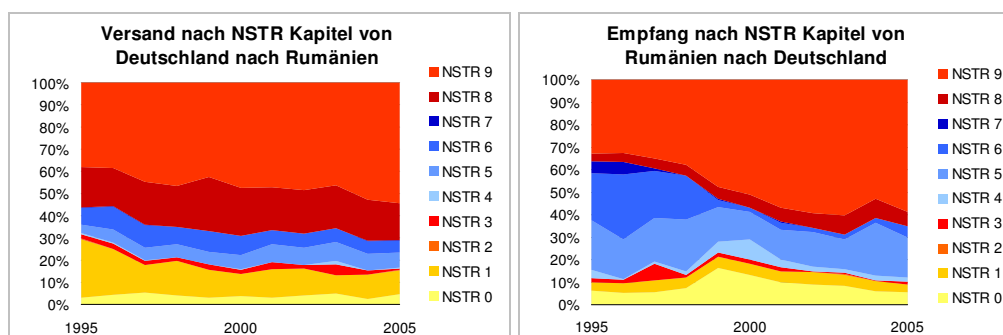
(2) Der Warene**mpfang** lag im Jahr 2005 bei 0.77 Mio. Tonnen. Aufgrund des Rückgangs der Tonnage im Jahr 2005 gegenüber dem Vorjahr, ergibt sich für den Zeitraum von 1995 bis 2005 ein Wachstum von 2.5 %.

Abbildung 39: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Rumänien



(3) Wie Abbildung 40 deutlich belegt, nahm die **Güterabteilung 9** sowohl im Versand als auch im Empfang der Jahre 1995 und 2005 die dominante Stellung in der Gesamttonnagemenge ein. Waren es im **Versand** des Jahres 1995 schon 38 %, so stieg dieser Anteil bis zum Jahr 2005 auf 54 %.. Darauf folgten „Chemische Erzeugnisse“ mit 17 % sowie „Nahrungs- und Futtermittel“ mit 11 %.

Abbildung 40: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Rumänien



(4) Im **Empfang** war der Anteil der Güterabteilung 9 mit 59 % noch ein wenig größer als

im Versand. Mit 18 % Anteil an der Tonnage des Empfangs lagen „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ (Güterabteilung 5) an zweiter Stelle.

(5) Der **Modal Split** Anteil der Straße war im **Versand** des Jahres 2005 auch in Rumänien mit 89 % am größten. Die restlichen 11 % verteilten sich mit rund 9 % auf die Schiene, mit 2 % auf die Seeschifffahrt und mit unter einem Prozent auf die Binnenschifffahrt.. Der Modal Split ist von 2000 bis 2005 mit Veränderungen von jeweils unter einem Prozentpunkt konstant geblieben,.

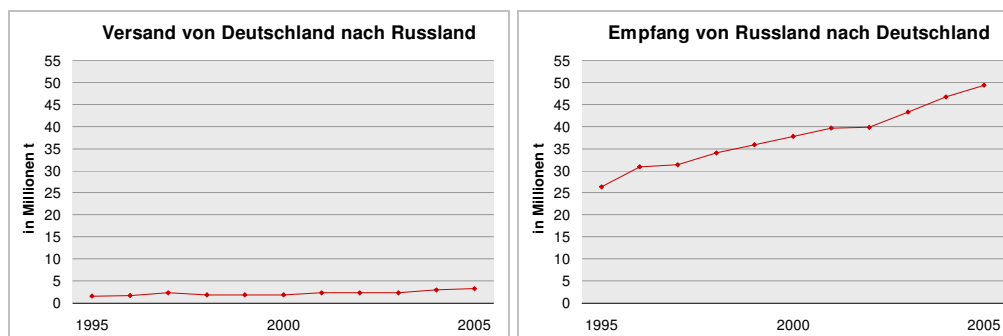
(6) Im **Empfang** von Waren aus Rumänien nach Deutschland haben sich die Modal Split Anteile z.T. erheblich verändert. Im Jahr 2005 konnte die Straße mit 72 % zwar noch immer den höchsten Anteil an allen Verkehrsträgern aufweisen, verlor jedoch gegenüber dem Jahr 2000 rund 18 Prozentpunkte. Die Binnenschifffahrt konnte ihren Anteil am Modal Split von unter einem Prozent im Jahr 2000 auf 24 % im Jahr 2005 ausbauen. Die Seeschifffahrt verzeichnete im Jahr 2005 einen Anteil von rund 3 %, während die Schiene knapp 1 % am Modal Split besaß.

2.8 Deutschland – Russland

(1) Im **Versand** von Deutschland nach Russland wurden im Jahr 2005 rund 3.3 Mio. t befördert. Im Vergleich zum Jahr 1995 fand somit eine Versanderhöhung von rund 110 % statt.

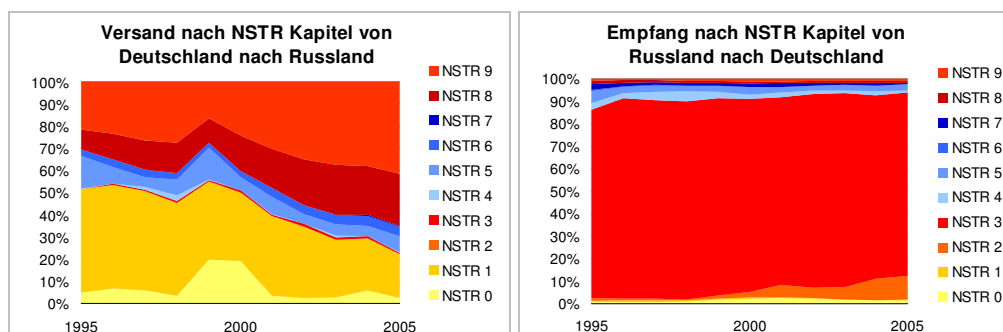
(2) Im **Empfang** zwischen Deutschland und Russland betrug die Tonnage im Jahr 2005 rund 49.4 Mio. t und war, wie die nachfolgende Abbildung 42 zeigt, sehr stark von den Erdöl- und Erdgasimporten geprägt. Im Jahr 1995 betrug die Tonnage noch 26.4 Mio. t, so dass sich diesbezüglich ein Zuwachs von 87 % bis 2005 ergibt.

Abbildung 41: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Russland



(3) Durch die Betrachtung der **NST/R Güterabteilungen** der **Versandstatistik** des Jahres 2005 zeigt sich, dass insbesondere „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ nach Russland versendet wurden und einen Anteil von 41 % einnahmen. Es folgten „Chemische Erzeugnisse“ mit einer Höhe von 23 % und „Nahrungs- und Futtermittel“ mit 20 %.

Abbildung 42: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Russland

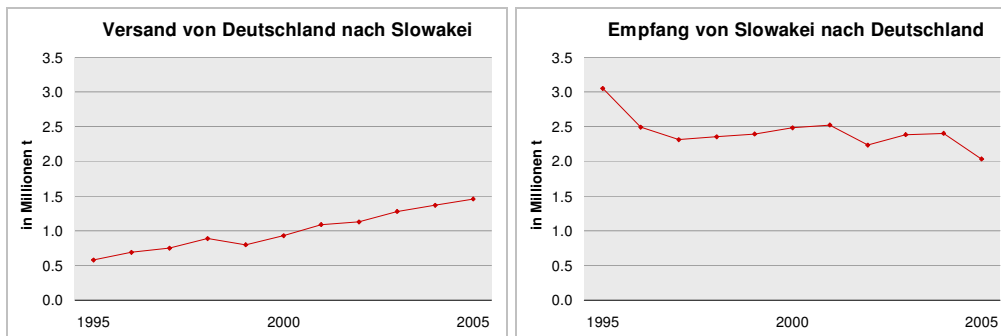


- (4) Wie schon zuvor angedeutet, belegt die Abbildung 42 eindrucksvoll die dominante Stellung der Güterabteilung 3, „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“, die einen Anteil von 82 % des **Güterempfangs** im Jahr 2005 aufwies. „Feste mineralische Brennstoffe“ folgten mit 10 %, während die übrigen Güterabteilungen vernachlässigbar waren..
- (5) Der auf den versand bezogene **Modal Split** von Deutschland nach Russland wurde im Jahr 2005 von der Straße mit 62 % angeführt, gefolgt von der Seeschifffahrt mit 38 %. Die weiteren Verkehrsträger waren mit Anteilen von jeweils deutlich unter einem Prozent vernachlässigbar. Ebenso sind die Veränderungen in den Modal Split Anteilen seit dem Jahr 2000 vernachlässigbar gering.
- (6) Der **Empfang** wurde entsprechend den zuvor beschriebenen NST/R Kapiteln von den Rohrfernleitungen mit 61 % bestimmt. Dahinter folgte die Seeschifffahrt mit 37 %. Auch im Empfang sind die übrigen Verkehrsträger in der Modal Split- Betrachtung nicht relevant und es existieren nur geringfügige Veränderungen in den Anteilen gegenüber dem Jahr 2000.

2.9 Deutschland – Slowakei

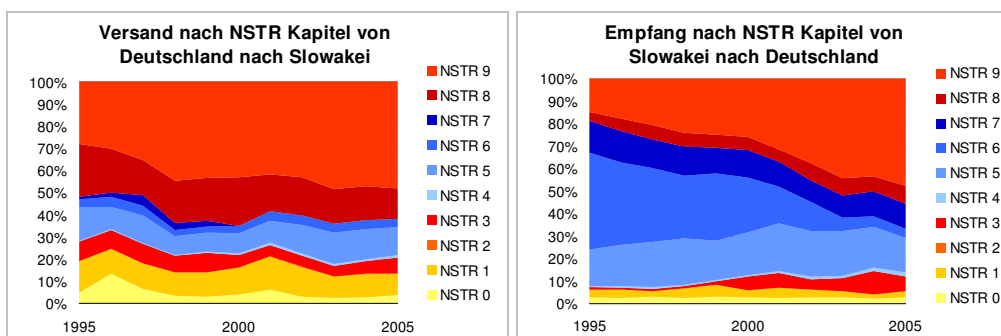
- (1) Der **Versand** von Deutschland in die Slowakei lag im Jahr 2005 bei rund 1.5 Mio. t und hat seit 1995 kontinuierlich zugenommen (Wachstum: 151 %).
- (2) Der **Warenempfang** aus der Slowakei betrug für das Jahr 2005 2.0 Mio. t und ist in der Zeitspanne von 1995 bis 2005 um 33 % zurückgegangen.

Abbildung 43: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Slowakei



- (3) Sowohl im Versand als auch im Empfang verfügte die Güterabteilung 9, „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“, über die größten Anteile aller **NSTR/Kapitel** an der Gesamttonnage 2005. Im **Versand** des Jahres 2005 verfügte diese über einen Anteil von 48 %. „Chemische Erzeugnisse“ folgten mit 14 % sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 13 % der gesamten Tonnage.

Abbildung 44: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Slowakei



- (4) Bis zum Jahr 2005 ist die Bedeutung der Güterabteilung 9 im **Warenempfang** seit 1995 (15 %) auf einen Anteil von 48 % stetig angestiegen. Parallel zu der zuvor beschriebenen Entwicklung dieser, ging der Anteil der Güterabteilung 6 „Steine und Erden“ stetig von 43 % auf 4 % im Jahr 2005 zurück.

(5) Die **Modal Split** Anteile des Jahres 2005 im Güteraufkommen von Deutschland in die Slowakei (Versand) lagen für die Straße bei 74 %, für die Schiene bei 25 % und bei 1 % für die Binnenschifffahrt. Im Jahr 2000 verfügte die Schiene noch über einen Anteil von 43 %, der zu Gunsten der Straße zurückgegangen ist. Der Anteil der Straße am Modal Split betrug 50 % und der der Binnenschifffahrt 7 %.

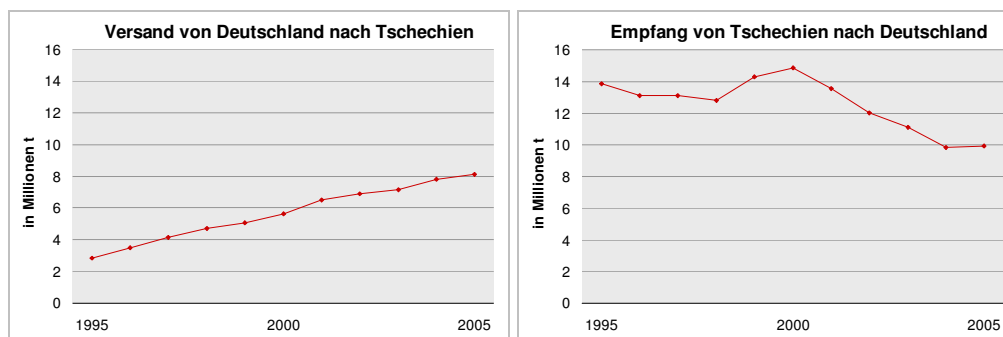
(6) Im **Wareneingang** waren die Anteile im Modal Split gleichmäßiger verteilt. 2005 besaßen sowohl die Straße als auch die Schiene Anteile von jeweils 39 %. Der verbliebene Anteil von 22 % wurde durch die Binnenschifffahrt befördert. Während diese ihren Modal Split Anteil im Zeitraum von 2000 bis 2005 behaupten konnte, verlor die Straße 7 Prozentpunkte zu Gunsten der Schiene.

2.10 Deutschland – Tschechien

(1) Das Aufkommen versendeter Güter von Deutschland nach Tschechien betrug im Jahr 2005 rund 8.1 Mio. Tonnen, wie anhand der Abbildung 45 leicht zu erkennen ist. Des Weiteren stieg die Tonnage im Zeitraum von 1995 bis 2005 konstant an und konnte einen Zuwachs von 186 % verzeichnen.

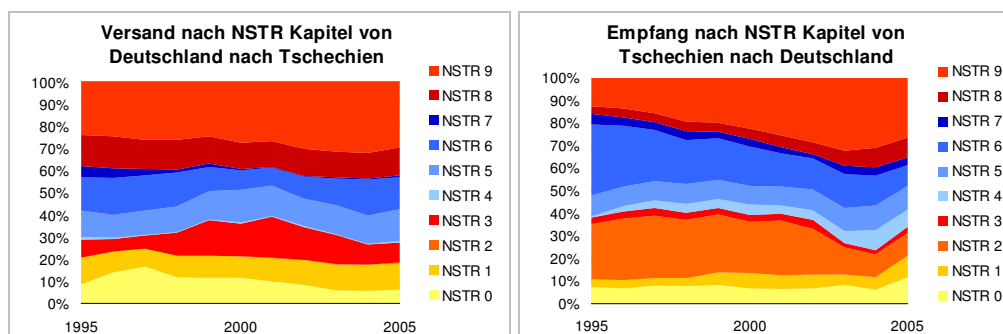
(2) Im **Wareneingang** wurden im Jahr 2005 insgesamt rund 9.9 Mio. t befördert, wobei jedoch dieses Aufkommen seit 1995 um rund 28 % abnahm.

Abbildung 45: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Tschechien



(3) Der Anteil der **Güterabteilung 9** an der Tonnage im **Versand** betrug rund 30 %. Dahinter folgten die Güterabteilungen 1, 3, 5, 6 und 8, deren Anteile zwischen 9 und 15 % betragen. Insgesamt haben sich die Anteile in der Zeitspanne von 1995 bis 2005 nur marginal verändert.

Abbildung 46: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Tschechien



(4) Im **Wareneingang** des Jahres 2005 war ebenfalls die Güterabteilung 9 mit 26 % dominierend. Mit Ausnahme der Güterabteilungen 3 und 7 (jeweils über 3 % Anteil), verfügten die verbliebenen Güterabteilungen über Anteile zwischen 9 und 12 %. Besonders zu vermerken ist der Rückgang der Anteile der Güterabteilungen „Feste mineralische

Brennstoffe“ sowie „Steine und Erden“ an der gesamten Tonnage. Diese besaßen im Jahr 1995 noch Anteile von 25 % bzw. 32 %, die bis 2005 auf jeweils rund 10 % zurück abnahmen.

(5) Die Anteile der verschiedenen Verkehrsträger an der Gesamtbeförderung (**Modal Split**) im **Versand** 2005, zeigt, dass auf der Straße (61 %) die größte Tonnage befördert wurde.. Die weiteren Anteile des Modal Splits wiesen für die Schiene 35 % und für die Binnenschifffahrt 4 % auf. Dabei hat der Anteil der Schiene seit 2000 um rund 14 Prozentpunkte zu Gunsten der Straße abgenommen. Die Binnenschifffahrt hat ebenfalls einige Anteile an die Straße abgeben müssen.

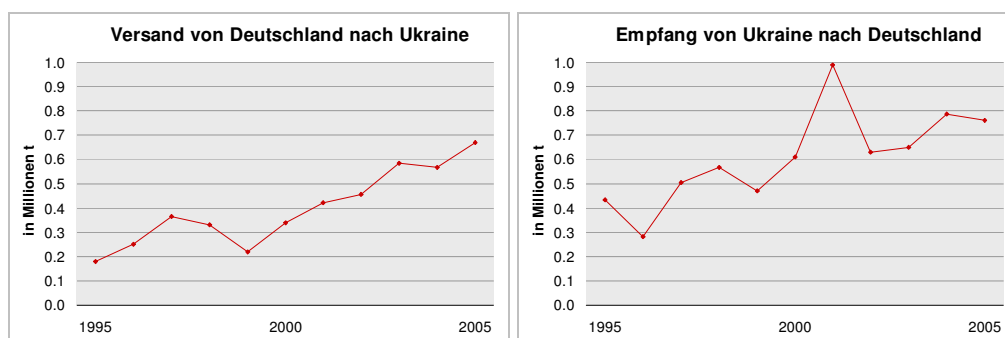
(6) Im **Empfang der Güter** besitzt die Straße im Jahr 2005 einen Transportanteil von 54 %, die Schiene von 41 % und zuletzt die Binnenschifffahrt von 6 %. Die Binnenschifffahrt konnte ihren Anteil von 2000 bis 2005 geringfügig ausbauen, während 10 Prozent von der Schiene auf die Straße verlagert wurden.

2.11 Deutschland – Ukraine

(1) Im Jahr 2005 betrug der **Versand** zwischen Deutschland und der Ukraine 0.7 Mio. t.. Neben Einbrüchen in den Jahren 1998 und 1999 sowie einem leichten Rückgang im Jahr 2004, ist die Tonnage im Versand seit 1995 um rund 275 % gewachsen.

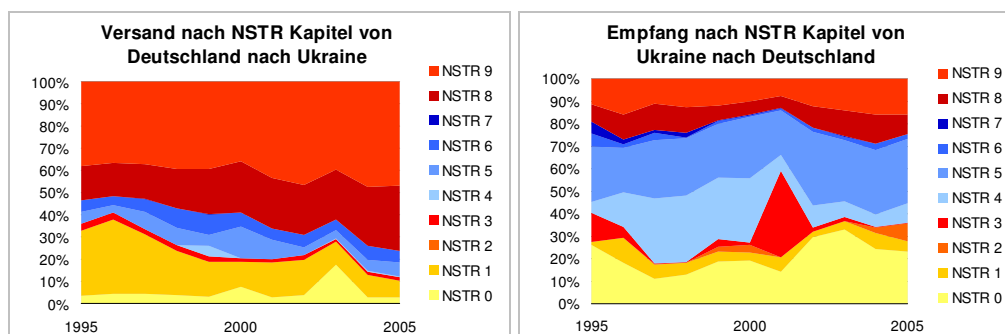
(2) Die **Empfangsmenge** des Jahres 2005 lag mit 0.8 Mio. t nur knapp über der des Versands und hat im Zeitraum von 1995 bis 2005 um 76 % zugelegt. Im betrachteten Zeitraum wies das Jahr 2001 den Höchstwert des Empfangs mit knapp einer Million Tonnen auf.

Abbildung 47: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Ukraine



(3) Bei der Aufteilung der Außenhandelsstatistik in die **NSTR Kapitel** des **Versands** dominierten die Güterabteilung 8 und 9 mit einem Anteil von 29 % bzw. 47 % am gesamten Güteraufkommen des Jahres 2005. Die übrigen Güterabteilungen verfügten jeweils über Anteile von unter 8 %. Besonders zu erwähnen sind „Nahrungs- und Futtermittel“, deren absolute Tonnage im Zeitraum von 1995 bis 2005 zwar konstant geblieben ist, jedoch 23 Prozentpunkte verloren hat.

Abbildung 48: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Ukraine



(4) Im **Warenempfang** sind die Anteile wie folgt verteilt: 29 % „Eisen, Stahl und NE-

Metalle“, 23 % „Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ 16 %. Die jeweiligen Anteile der NST/R Kapitel haben sich seit 1995 bis 2005 nur geringfügig verändert.

(5) Im Jahr 2005 dominierte die Straße den **Modal Split des Versands** mit einem Anteil von 81 %. Die weiteren Anteile betragen 14 % für die Seeschifffahrt, 4 % für die Schiene und 1 % für die Binnenschifffahrt. Diese Anteile sind seit 1995 nahezu unverändert geblieben.

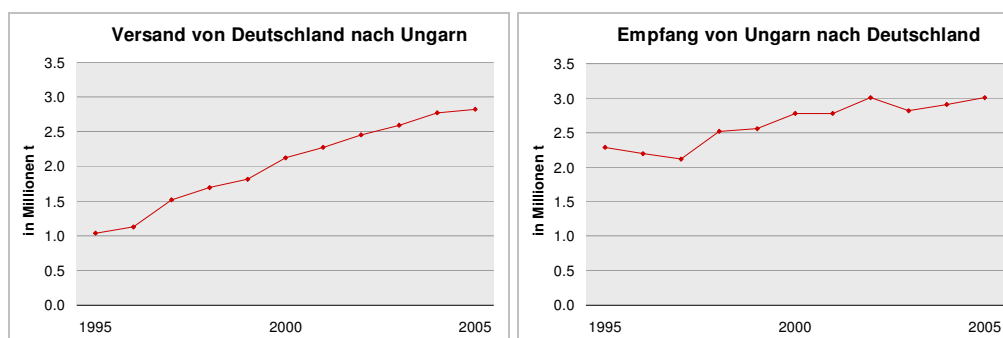
(6) Auch in der **Empfangsstatistik** verfügte die Straße über den größten Anteil im Modal Split, jedoch ist dieser Anteil von 1995 bis 2005 von 76 % auf 68 % zurückgegangen. Dagegen steigerte die Binnenschifffahrt ihren Anteil von 2 % im Jahr 1995 auf 12 % im Jahr 2005. Die übrigen Verkehrsträger Schiene und Seeschifffahrt haben ihre Anteile weitgehend beibehalten können.

2.12 Deutschland – Ungarn

(1) Das **Versandaufkommen** von Deutschland nach Ungarn lag im Jahr 2005 bei rund 2.8 Mio. t und hat seit 1995 stetig zugenommen. Im Betrachtungszeitraum von 1995 bis 2005 ergibt sich ein Wachstum von knapp über 172 %.

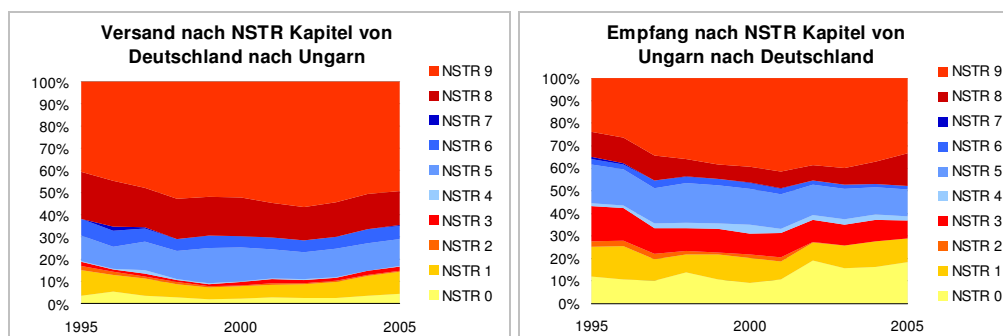
(2) Ähnlich zum Versand lag das Güteraufkommen beim **Empfang** im Jahr 2005 bei 3.0 Mio. Tonnen. Mit Ausnahme eines Transportrückgangs im Jahr 2003, ist die Tonnage seit 1997 jährlich gestiegen. Die Zeitreihenanalyse von 1995 bis 2005 ergibt aufgrund der hohen Tonnage im Jahr 1995 (rund 2.3 Mio. t) einen Zuwachs von 32 %.

Abbildung 49: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Ungarn



(3) Der Güterversand wurde innerhalb der Unterteilung der **NSTR Kapitel** von „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ mit 49 % bestimmt. Darauf folgten die Güterabteilungen 1, 5 und 8 mit Anteilen zwischen 10% und 15 %. Im Analysezeitraum von 1995 bis 2005 sind diese Anteile, wie Abbildung 50 veranschaulicht, nahezu gleich geblieben. Die größte Veränderung bestand in einem Zuwachs von 8 Prozentpunkten bei der Güterabteilung 9.

Abbildung 50: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Ungarn



(4) Auch im **Empfang** besaß die Güterabteilung 9 mit 34 % den größten Anteil und hat

diesen seit 1995 um 10 Prozentpunkte gesteigert. Die Änderungen bei den übrigen Güterabteilungen fielen zwischen 1995 und 2005 nur gering aus.

(5) Der **Modal Split** im Verkehr zwischen Deutschland und Ungarn wurde im **Warenversand** des Jahres 2005 von der Straße mit einem Anteil von 48 % angeführt. Die Schiene und die Binnenschifffahrt folgten mit Anteilen von 42 % bzw. 10 %. Von 2000 bis 2005 mussten sowohl die Schiene (-11 %) als auch die Binnenschifffahrt (-7 %) einen Bedeutungsverlust gegenüber dem Güterversand der Straße hinnehmen.

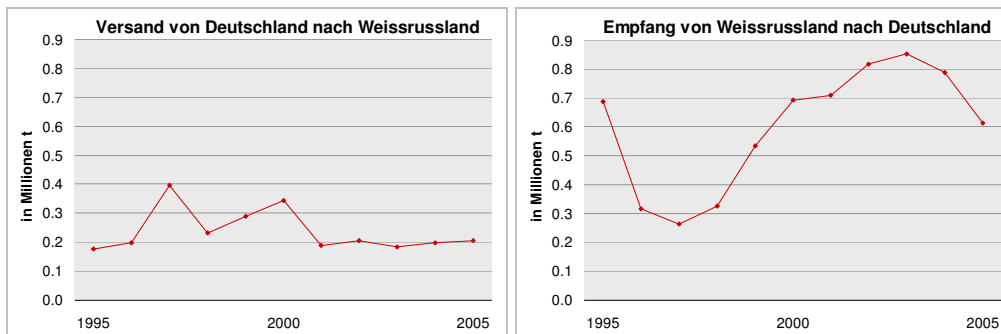
(6) Die Modal Split Anteile waren im **Güterempfang** sowohl im Jahr 2000 als auch im Jahr 2005 nahezu gleichmässig auf die drei Verkehrsträger verteilt (2005: Straße 38 %, Binnenschifffahrt 32 %, Schiene 30 %). Lediglich die Schiene verzeichnete einen Verlust von 8 Prozentpunkten gegenüber dem Jahr 2000.

2.13 Deutschland – Weißrussland

(1) Durch die Güterversandstatistik von Deutschland nach Weisrußland wird deutlich, wie auch Abbildung 51 zeigt, dass sich das Aufkommen auf einem sehr geringen Niveau befindet. Im Jahr 2005 wurden knapp 0.2 Mio. t nach Weißrussland versendet. Gegenüber 1995 hat der Warenversand geringfügig um rund 17 % zugelegt, stagniert jedoch seit dem Jahr 2001.

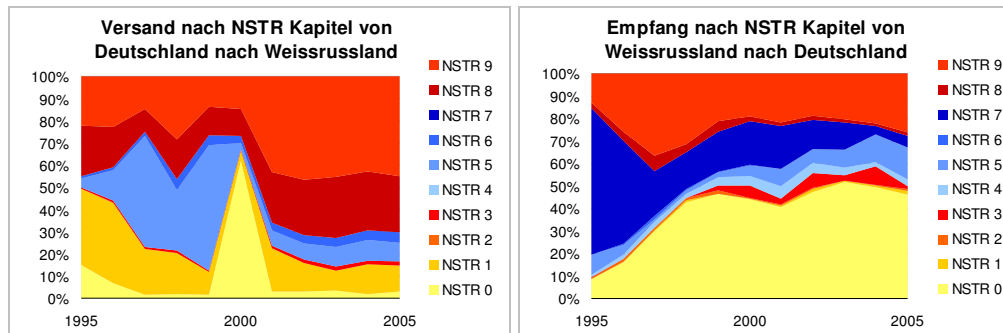
(2) Die Statistik des Warene**mpfangs** wies einen Rückgang der Tonnage von 11 % aus, schwanket jedoch sehr stark wie die Abbildung 51 verdeutlicht. Nach einem zwischenzeitlichen Tief im Jahr 1997 mit 0.3 Mio. t stieg die Tonnage im Jahr 2003 wieder auf ein Hoch von 0.9 Mio. t an. Seit 2003 ist diese Tendenz jedoch rückläufig.

Abbildung 51: Versand und Empfang zwischen Deutschland und Weißrussland



(3) Beim Güter**versand** unterteilt nach **NST/R Kapitel** im Jahr 2005 zeigt sich, dass dieser von 2 Güterabteilungen bestimmt wurde, die zusammen rund 70 % aufwiesen. „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (Abteilung 9) haben einen Anteil von 45 % an der gesamten Tonnage im Jahr 2005, während der Anteil der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse“ 25 % betrug. Die Güterabteilungen 2, 4 und 7 verfügten über Anteile von unter 1 % und sind daher in der Abbildung 52 nicht erkennbar. Im Zeitraum von 1995 bis 2005 hat insbesondere die Güterabteilung 9 um 23 Prozentpunkte zunehmen können, während „Nahrungs- und Futtermittel“ rund 22 Prozentpunkte verloren haben. Interessant ist der sprunghafte Anstieg der „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ im Jahr 2000 (s. Abbildung 52), der ohne eine weitere Recherche und Analyse nicht zu erklären ist.

Abbildung 52: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Deutschland und Weißrussland



(4) Mit 46 % dominierten „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ den Güterempfang aus Weißrussland und haben seit 1995 um 37 Prozentpunkte zugelegt. Im gleichen Zeitraum ist der Anteil der „Düngemittel“ (Güterabteilung 7) von 65 % auf 5 % zurückgegangen.

(5) Die Entwicklung des **Modal Split** zeigte im **Versand** eine deutliche Dominanz der Straße mit einem Anteil von 90 % im Jahr 2005 sowie 69 % im Jahr 2000. Die Anteile der Verkehrsträger See- und Binnenschifffahrt sind in beiden Analysejahren unbedeutend, während die Schiene wesentliche Anteile des Jahres 2000 (29 %) bis 2005 abgeben musste (6 %).

(6) Im **empfangsbasierenden Modal Split** des Jahres 2005 zeigt sich ein ähnliches Bild. Die Schiene verfügte mit 85 % (2005) und 63 % (2000) in beiden Analysejahren über die größten Anteile. Neben der Straße besaßen die Binnen- und Seeschifffahrt über Anteile von 6 bzw. 7 % und die Schiene von über 2 %. Mit Ausnahme der Seeschifffahrt, die seit 2000 rund 20 Prozentpunkte verloren hat, variierten die übrigen Anteile nur gering.

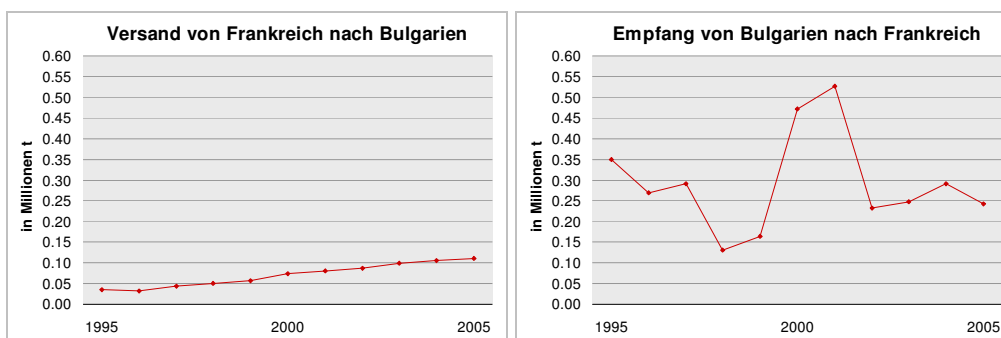
3 Frankreich

3.1 Frankreich – Bulgarien

(1) Der **Güterversand** von Frankreich nach Bulgarien stieg von 1995 bis 2005 kontinuierlich von 0.03 Mio. t auf 0.11 Mio. t an.

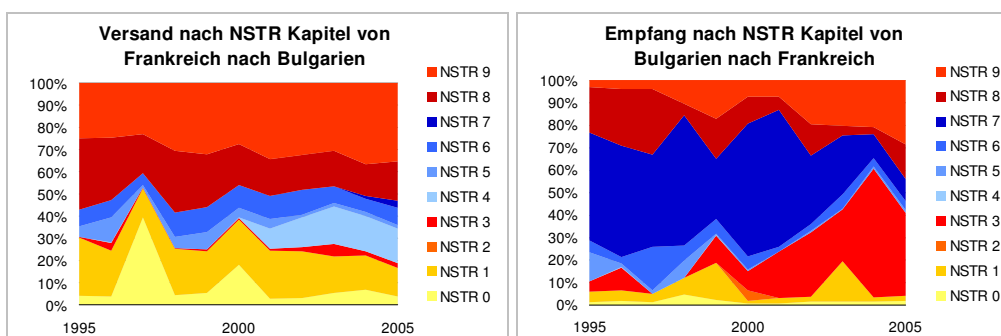
(2) Demgegenüber lag der **Empfang** auf einem höheren Niveau. Im Jahr 2005 betrug die Tonnage 0.24 Mio. t, schwankte jedoch im Zeitraum von 1995 bis 2005 sehr stark und nimmt insgesamt um 30 % ab.

Abbildung 53: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Bulgarien



(3) Bzgl. des **Versands**, unterteilt nach **NSTR/Kapitel**, bildete die Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 35 % den größten Anteil. Danach folgten „Chemische Erzeugnisse“ mit 18 %, „Erze und Metallabfälle“ mit 15 % und „Nahrungs- und Futtermittel“ mit 13 %.

Abbildung 54: Entwicklung der Anteile der NSTR/Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Bulgarien



(4) Beim **Empfang** dominierten mit 37 % hingegen „Erdöl, Mineralölprodukte und Gase“, gefolgt von „Fahrzeugen, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 28 % sowie „chemischen Erzeugnissen“ mit 15 %. Die Abbildung 54 zeigt auf, dass sich der

Anteil von „Düngemittel“ beim Empfang aus Bulgarien von 1995 bis 2005 deutlich verringerte (von 48 % auf nur noch 10 %).

(5) Innerhalb des **Modal Split** beider Länder nahm sowohl im Empfang, als auch im Versand die Seeschifffahrt die bedeutendste Stellung ein. Der Anteil an der Versandtonnage lag in der Seeschifffahrt im Jahr 2005 bei 55 % und bzgl. des Straßentransports bei 45 %. Im Jahr 2000 betrug der Anteil an den versendeten Gütern mit dem Seeschiff 41 % und auf der Straße 49 %.

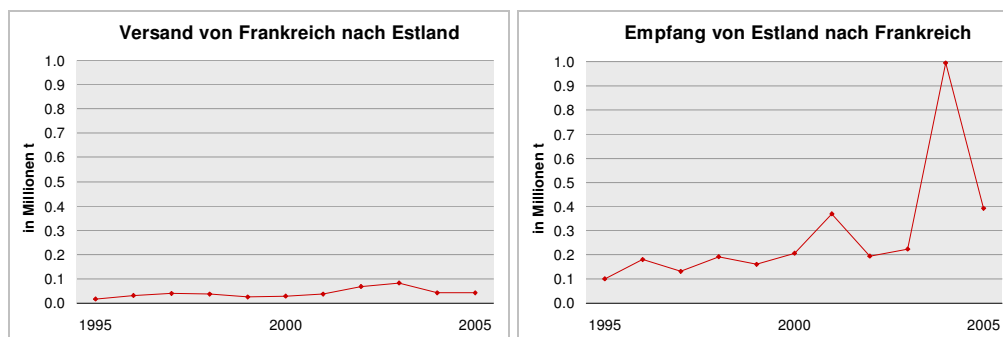
(6) Beim **Empfang** dominierte die Seeschifffahrt noch deutlicher. Über 91 % der Tonnage konnte dort das Seeschiff im Vergleich zu einem Anteil des Straßentransports von 9 % für sich behaupten. 2000 betrug der Anteil der Straße am Modal Split Anteil 4 %.

3.2 Frankreich – Estland

(1) Das **Versand**niveau von Frankreich nach Estland war insgesamt sehr gering. Die Tonnage stieg von 1995 bis 2003 von 0.02 Mio. t auf 0.08 Mio. t an, sank jedoch bis 2005 auf 0.04 Mio. t.

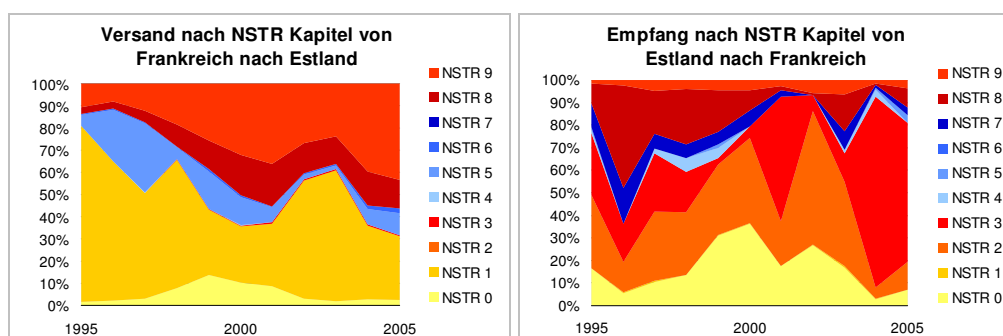
(2) Der Güter**empfang** vervierfachte sich von 1995 bis 2005 von 0.1 Mio. t auf 0.4 Mio. Tonnen. Dabei wurde im Jahr 2004 mit 1.0 Mio. t die größte Gütermenge aus Estland empfangen.

Abbildung 55: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Estland



(3) Bei der Einteilung der Güter in **NSTR Kapitel** zeigt sich innerhalb des Versands von Frankreich nach Estland, dass der Anteil „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ von 11 % (1995) auf 43 % (2005) anstieg. Dagegen verringerte sich der Anteil der versendeten „Nahrungs- und Futtermittel“ von 79 % (1995) auf 29 % (2005).

Abbildung 56: Entwicklung der Anteile der NSTR Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Estland



(4) Beim **Empfang** nahmen „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ mit 62 % den größten Anteil an der Gesamtgütermenge ein. Der Empfang von „Festen Brennstoffen“ rangierte mit 12 % dahinter, gefolgt von „Chemischen Erzeugnissen“ (9 %), sowie „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen“ (7 %). Im Analysezeitraum sind, wie Abbildung 56

zeigt, starke Schwankungen zu beobachten.

(5) Der **Modal Split** des **Versands** von Frankreich nach Estland wird im Jahr 2005 von der Seeschifffahrt mit 63 % angeführt. Die Straße folgt mit 37 %.

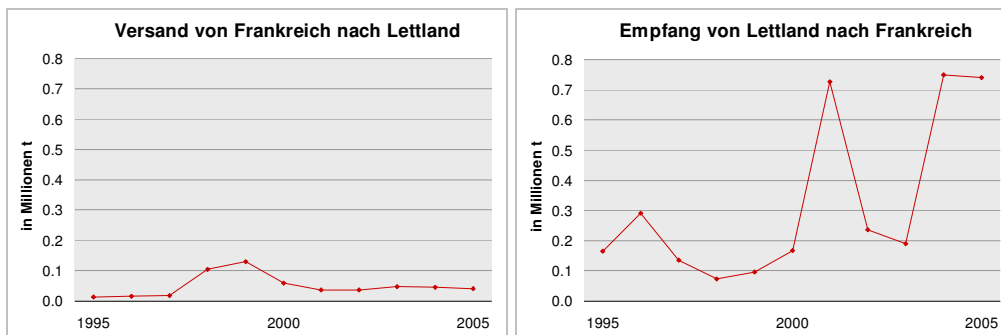
(6) Noch dominierender war die Seeschifffahrt mit 94 % im Empfang. Dementsprechend wurden nur 6 % über die Straße transportiert.

3.3 Frankreich – Lettland

(1) Der **Versand** von Gütern von Frankreich nach Lettland stieg in der Dekade von 1995 bis 2005 von 0.01 Mio. t auf 0.04 Mio. t an (211 %). Dabei konnte dieser in den Jahren 1998 und 1999 mit jeweils 0.1 Mio. t. den höchsten Anstieg verbuchen.

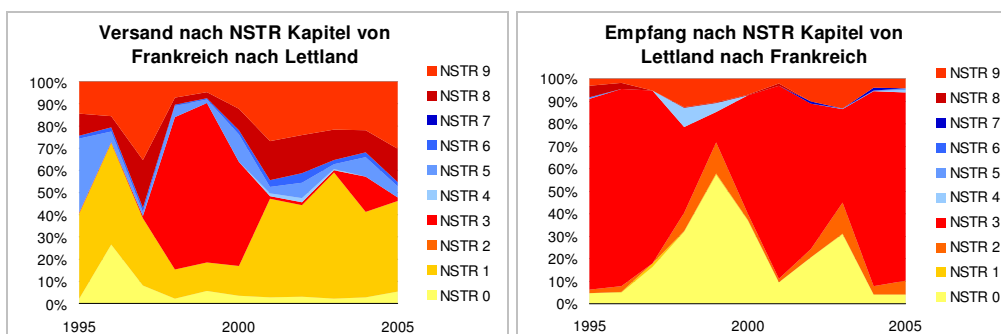
(2) Der Warene**mpfang** bilanzierte 2005 mit 0.74 Mio. t seinen höchsten Wert und lag damit deutlich über dem 1995 registrierten Wert von 0.17 Mio. t (+346 %). Bereits 2001 stieg der Empfang zwischenzeitlich auf 0.72 Mio. t an.

Abbildung 57: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Lettland



(3) Die Analyse der **Versandstruktur** nach **NST/R Kapitel** im Jahr 2005 zeigt einen Anteil von 41 % der Güterabteilung 1 sowie einen Versandanteil von 30 % der Güterabteilung 9. Danach folgen „Chemische Erzeugnisse“ mit 15 %. Der Vergleich der Bezugsjahre 1995 und 2005 verdeutlicht, dass sich die relativen Anteile immer wieder verschoben haben, aber aufgrund des geringen Transportniveaus die absoluten Veränderungen wesentlich geringer ausfielen. Dabei verlor im gleichen Zeitraum der Anteil von „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ 29 Prozentpunkte und lag im Jahr 2005 bei 5 %.

Abbildung 58: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Lettland



(4) Empfangsrelevant wies die Güterabteilung 3 mit 84 % (2005) den höchsten Anteil an der Tonnage auf. Damit wurde im Jahr 2005 der gleiche Anteilswert erreicht wie im Jahr 1995, nachdem dieser zuvor im Jahr 1999 bis auf lediglich 13 % zurückgegangen war. Die übrigen Anteile sind mit maximal 6 % Anteil an der gesamten Tonnage vernachlässigbar.

(5) Im **Warenversand** von Frankreich nach Lettland wurde der **Modal Split** durch das Seeschiff dominiert. Im Jahr 2000 lag dessen Anteil bei 94 % der Gesamttonnage, wohingegen auf der Straße nur 6 % der Güter versendet wurden.

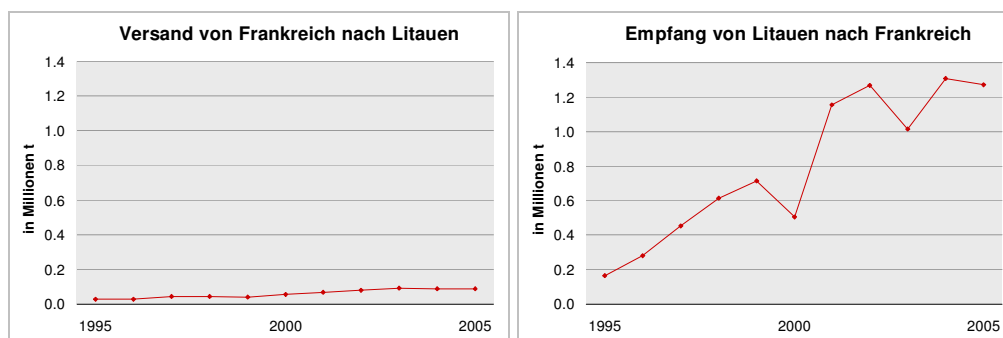
(6) Die Statistik der Jahre 2000 und 2005 zeigt bzgl. des Empfangs, dass innerhalb des Modal Splits die Seeschifffahrt einen Anteil von 71 % und die Straße 29 % aufwiesen.

3.4 Frankreich – Litauen

(1) Im **Versand** von Litauen nach Frankreich wurden im Jahr 2005 rund 0.09 Mio. t befördert. Dies bedeutete im Vergleich zu dem Jahr 1995 eine relative Steigerung um 236 % und absolut um 0.06 Mio. t.

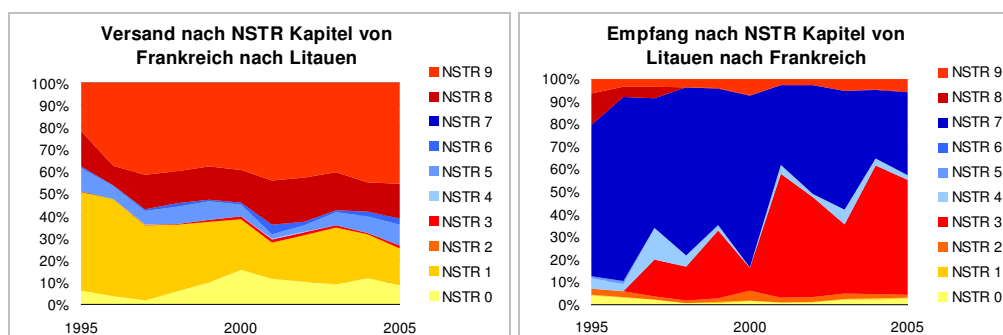
(2) Im **Empfang** zwischen Frankreich und Litauen betrug die Tonnage im Jahr 2005 rund 1.3 Mio. t und stieg damit seit 1995 um mehr als 1.1 Mio. t bzw. 666 % an.

Abbildung 59: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Litauen



(3) Bei der Aufteilung der Außenhandelsstatistik in die **NSTR/R Kapitel** des **Versands** dominierten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 46 %, sowie „Chemische Erzeugnisse“ und „Nahrungs- und Futtermittel“ mit jeweils 16 % der Gesamttonnage 2005. Die übrigen Güterabteilungen verfügten jeweils über einen Anteil von unter 9 %. Gegenüber dem Jahr 2000 konnte die Güterabteilung 9 deutlich hinzugewinnen, während die Güterabteilung 1 bei stagnierender Tonnage Anteile abgeben musste.

Abbildung 60: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Litauen



(4) Beim **Empfang** hatten „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ mit 51 % (Güterabteilung 3) und „Düngemittel“ (Güterabteilung 7) die größte Bedeutung. 1995 lag der Anteil der „Düngemittel“ jedoch noch bei 67 % während der Anteil der „Erdöl, Mineralölerzeug-“

nisse und Gase“ im Jahr 1995 bedeutungslos war.

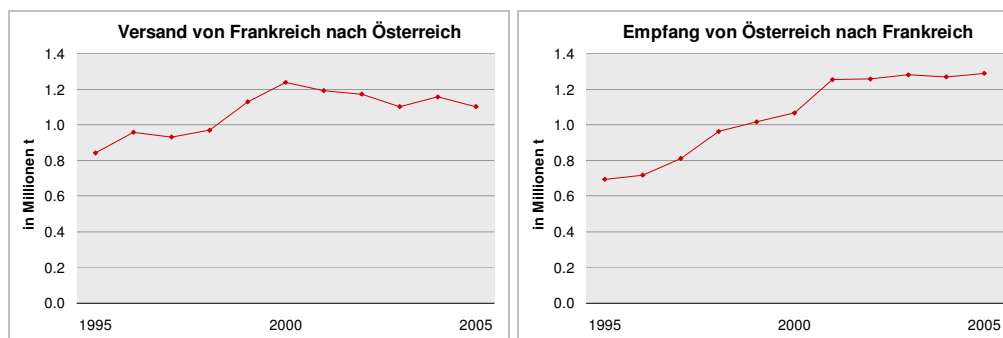
(5) Der **Warenversand** von Frankreich nach Litauen war durch einen hohen Anteil der Seeschifffahrt am **Modal Split** gekennzeichnet. Im Jahr 2000 betrug deren Anteil 80 % an der Gesamttonnage gegenüber einem Anteil der Straße von 20 %..

(6) Im **Empfang** der Jahre 2000 und 2005 betrug der Anteil der Seeschifffahrt am Modal Split 88 %, der der Straße hingegen nur 12 %.

3.5 Frankreich – Österreich

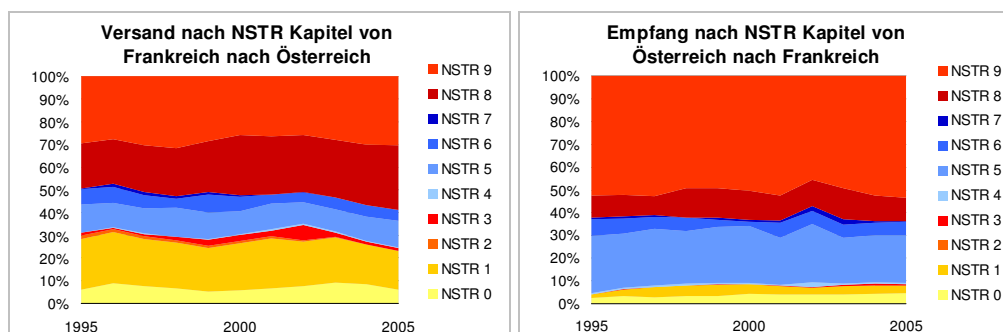
- (1) Die Versandtonnage von Frankreich nach Österreich wies im Jahr 2005 1.1 Mio. t auf, so dass diese im Vergleich zu 1995 um 31 % zunehmen konnte.
- (2) Der **Empfang** von Österreich nach Frankreich hatte sein stärkstes Wachstum zwischen den Jahren 1995 (0.69 Mio. t) und 2001 (1.25 Mio. t). Danach schwächte sich das Wachstum langsam ab, so dass sich für das Jahr 2005 ein Gütereingangsaufkommen von rund 1.29 Mio. t ergab. Diese Zunahme stellt somit eine Steigerung von 85 % seit 1995 dar.

Abbildung 61: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Österreich



- (3) Abbildung 62 verdeutlicht eine geringe Dynamik in der Anteilentwicklung der **NSTR/Kapitel**. Beim **Versand** wiesen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 30 % sowie „Chemische Erzeugnisse“ mit 28 % die größten Anteile auf. Dahinter folgten „Nahrungs- und Futtermittel“ (17 %) und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ (12 %).

Abbildung 62: Entwicklung der Anteile der NSTR/Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Österreich



- (4) Der **Empfang** wurde mit 53 % deutlich von der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ angeführt. Dahinter folgten mit 21 % die Güterab-

teilungen „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ sowie „Chemische Erzeugnisse“ mit 10 %.

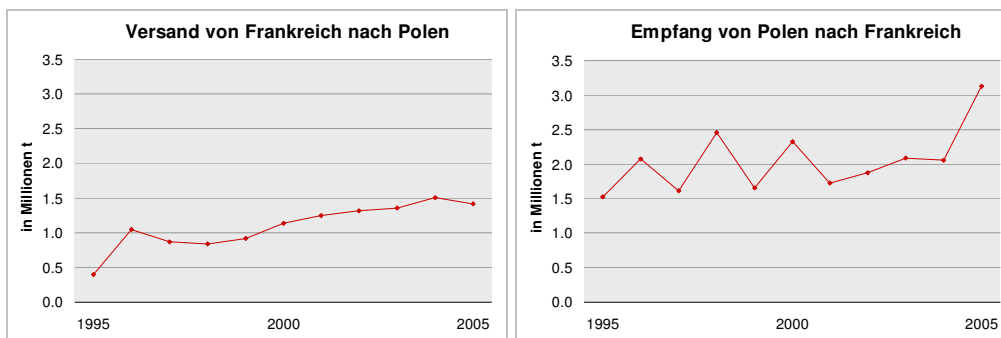
(5) Im Jahr 2005 war der **Versand** von Frankreich nach Österreich durch einen Anteil der Straße am **Modal Split** von knapp über 89 % gekennzeichnet. Im gleichen Jahr betrug der Anteil der Schiene am Modal Split nur rund 11 %. Der Binnenschiffverkehrsanteil an der Gesamttonnage war somit vernachlässigbar. Die Schiene konnte gegenüber dem Jahr 2000 um rund 6 Prozentpunkte zu Ungunsten der Straße hinzugewinnen.

(6) Im **Wareneingang** des Jahres 2005 waren die Modal Split Anteile nahezu identisch zu denen des Versands. Im Vergleich zum Jahr 2000 erhöhte sich der Anteil der Schiene um 2 Prozentpunkte, während der Anteil der Straße um 2 Prozentpunkte zurückging.

3.6 Frankreich – Polen

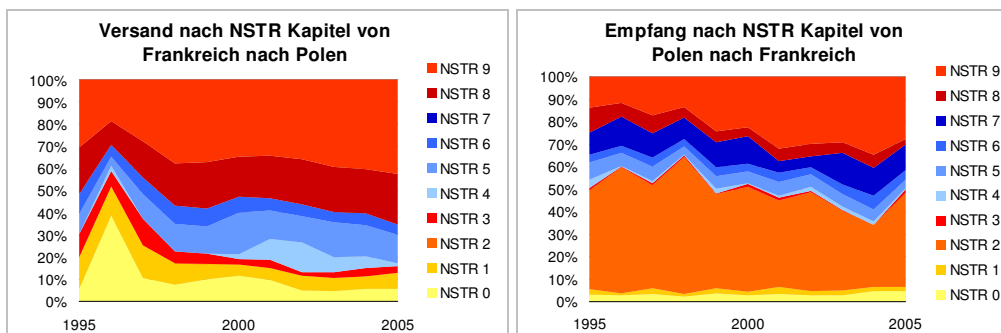
- (1) Im Verlauf des Jahres 2005 wurden 1.4 Mio. t von Frankreich nach Polen versendet. Damit ergibt sich zwischen 1995 und 2005 ein Zuwachs dieses Güterstroms von 252 %.
- (2) Die Tonnage im **Empfang** betrug im Jahr 2005 rund 3.1 Mio. Tonnen. Bedingt durch die starken Schwankungen im Zeitverlauf von 1995 und 2005 und des starken Wachstums in 2005, ergibt sich somit ein Wachstum von 106 %.

Abbildung 63: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Polen



- (3) Der Anteil der **Güterabteilung 9** am Warenversand beläuft sich auf rund 42 %. Darauf folgten die Güterabteilungen 8 mit 23 % und 5 mit 13 %.

Abbildung 64: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Polen



- (4) In der Betrachtung des **Empfangs** zeigt sich, dass „Feste mineralische Brennstoffe“ mit 42 % sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 28 % die größte Bedeutung aufwiesen. Mit Ausnahme von „Düngemittel“ (11 %), beliefen sich die Anteile der übrigen Güterabteilungen auf jeweils unter 5 %.
- (5) Der **Modal Split** im **Versand** zwischen Frankreich und Polen des Jahres 2005 zeigt die Dominanz der Straße durch einen Anteil von 93 % an, gefolgt vom Anteil der Schiene

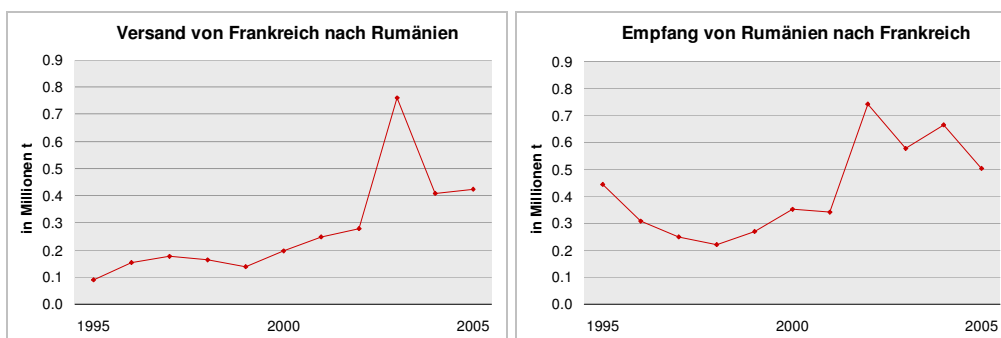
mit nur 7 %. Im Vergleich zu 2000 haben sich diese Anteile nicht wesentlich verändert. In 2000 betrug der Anteil der Straße am Modal Split 91 % und der der Schiene 9 %.

(6) Im **Empfang** ist der Anteil der Schiene von 6 % im Jahr 2000 auf 15 % im Jahr 2005 gestiegen. Trotz steigender Tonnage verlor die Straße 9 Prozentpunkte und lag im Jahr 2005 bei 85 %.

3.7 Frankreich – Rumänien

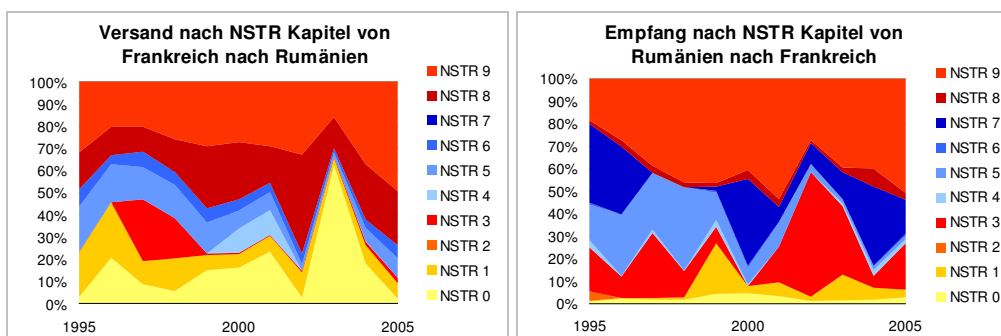
- (1) Der **Güterversand** von Frankreich nach Rumänien betrug im Jahr 2005 rund 0.42 Mio. t und hat somit im zeitlichen Verlauf seit 1995 um 375 % zugenommen.
- (2) Der **Empfang** des Jahres 2005 lag bei rund 0.5 Mio. Tonnen. Bedingt durch den Rückgang der Aufkommens zwischen 2004 und 2005 ergibt sich daher ein Wachstum von lediglich 13 %.

Abbildung 65: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Rumänien



- (3) Abbildung 66 zeigt in der **Außenhandelsstatistik** eine unkontinuierliche Entwicklung der relativen Anteile nach Güterabteilungen. „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ stellten mit 49 % im Jahr 2005 den stärksten Anteil im **Versand** dar. Gegenüber 1995 (32 %) konnte diese Güterabteilung ihren Anteil noch ausbauen. Ebenfalls an Bedeutung gewinnen konnte die Güterabteilung 8, deren Anteile von 16 % auf 24 % anstiegen. Zwar wuchs die versendete Gütermenge in absoluten Werten bei „Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ an, dennoch verringerten sich deren Anteile um jeweils 20 Prozentpunkte auf 7 % bzw. 9 %.

Abbildung 66: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Rumänien



- (4) Beim **Empfang** belief sich der Anteil von „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb-

und Fertigwaren“ auf 51 %, vor „Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen“ mit 21 %. Der Anteil der Güterabteilung 7 in Höhe von 15 % im Jahr 2005 verringerte sich seit 1995 um 20 Prozentpunkte.

(5) Der **Modal Split** zwischen Frankreich und Rumänien beinhaltete überwiegende Anteile der Verkehrsträger Straße und Seeschifffahrt. Im **Versand** des Jahres 2005 besaß die Straße einen Anteil von 82 % und die Seeschifffahrt von 14 %. Das Binnenschiff hatte dagegen nur einen Anteil von 4 %. Im Jahr 2000 war das Verhältnis der beiden Hauptverkehrsträger im Versand, mit einem Straßenanteil von 53 % und der Seeschifffahrt mit 43 % noch ausgeglichener.

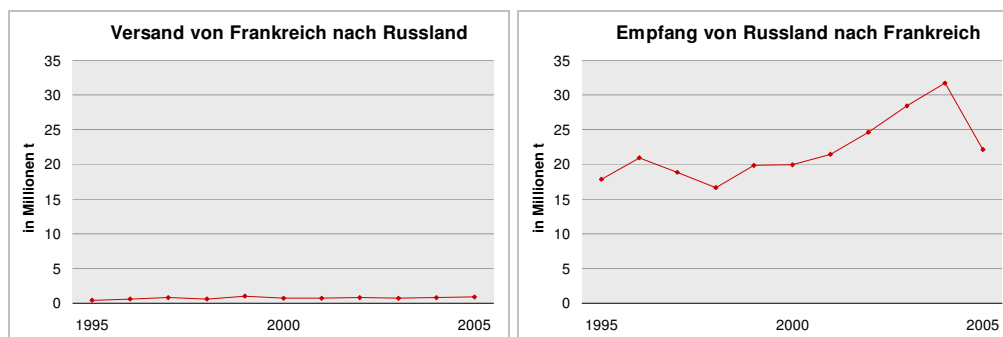
(6) Im **Empfang** 2005 besaß die Straße einen Anteil von 55 % und die Seeschifffahrt von 43 %. Im Jahr 2000 wurden noch 45 % der empfangenen Güter aus Rumänien auf der Straße und 50 % mittels Seeschifffahrt transportiert.

3.8 Frankreich – Russland

(1) Von Frankreich nach Russland wurden im Jahr 2005 rund 0.85 Mio. t befördert. Im Vergleich zum Jahr 1995 ist dies ein Anstieg von rund 103 %.

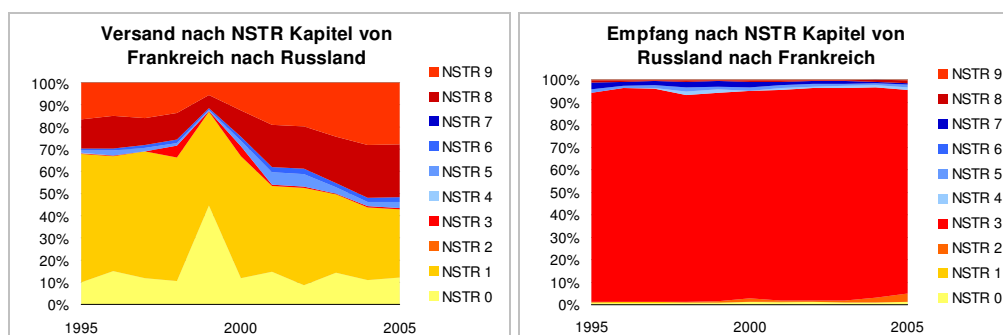
(2) Im **Empfang** russischer Güter betrug die Tonnage im Jahr 2005 rund 22.1 Mio. t und wurde, wie die nachfolgende Abbildung 68 verdeutlicht, überwiegend von Erdöl- und Erdgasimporten geprägt. Im Jahr 1995 betrug die empfangenen Waren noch 17.8 Mio. Tonnen, so dass sich ein Zuwachs im Zeitraum von 1995 bis 2005 von 24 % ergibt.

Abbildung 67: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Russland



(3) Geprägt wurde die **NSTR/Güterstatistik** im Versand 2005 von den Güterabteilungen „Nahrungs- und Futtermittel“ und „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ die einen Anteil am Gesamtaufkommen von 30% bzw. 28% aufwiesen. Darauf folgte der Anteil der Güterkategorie „Chemische Erzeugnisse“ mit 24 % sowie „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit 12 %.

Abbildung 68: Entwicklung der Anteile der NSTR/Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Russland



(4) Wie bereits angedeutet und auch die Abbildung 68 eindrucksvoll belegt, wurde der **Empfang** im Jahr 2005 von der Güterkategorie „Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen“ mit einem Anteil von 91 % dominiert. Danach folgten „Feste mineralische Brennstoffe“ mit

4 %, während die übrigen Güterabteilungen vernachlässigbar geringe Anteile besaßen.

(5) Der **Modal Split** im Versand von Frankreich nach Russland wurde von der Seeschifffahrt mit 64 % im Jahr 2005 angeführt. Die Straße folgte diesem Anteil mit 36 %. Im Jahr 2000 belief sich der Anteil der Seeschifffahrt an der gesamten transportierten Tonnage noch auf rund 73 %, derweil die Straße einen Anteilswert von 27 % besaß.

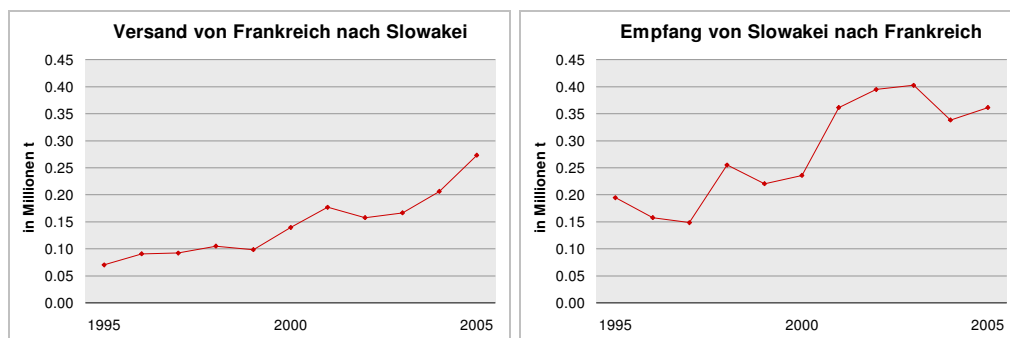
(6) Bzgl. des **Empfangs** des Jahres 2005 zeigt sich, dass 99 % der Waren mittels der Seeschifffahrt transportiert wurden. Dementsprechend verfügte die Straße und Rohrfernleitung lediglich über einen Anteil von unter einem Prozent. Fünf Jahre zuvor lag der Anteil der Seeschifffahrt bei 56 %, während der Transport über Rohrfernleitungen bei 44 % betrug. Der Anteil der Straße war schon zuvor im Jahr 2000 mit unter einem Prozent vernachlässigbar.

3.9 Frankreich – Slowakei

(1) Der **Güterversand** von Frankreich in die Slowakei wies im Jahr 2005 rund 0.27 Mio. t auf und hat seit 1995 kontinuierlich zugenommen (Wachstum: 286 %).

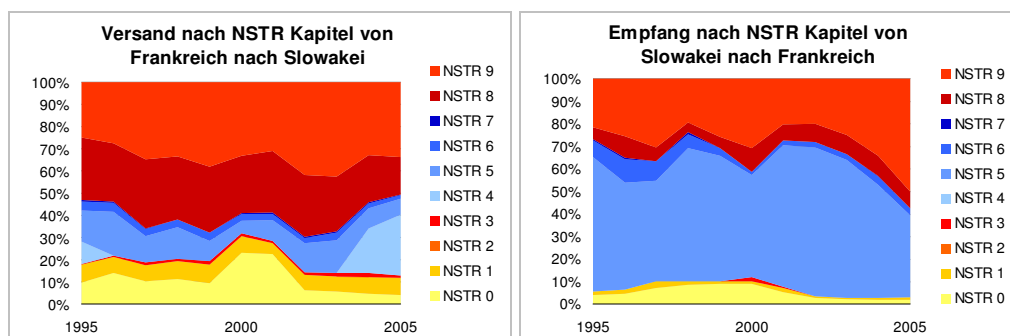
(2) Der **Warenempfang** 2005 aus der Slowakei betrug rund 0.36 Mio. t und legte in der Zeitspanne von 1995 bis 2005 um 85 % zu.

Abbildung 69: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Slowakei



(3) Mithilfe der Außenhandelsstatistik und der Aufteilung dieser in die **NSTR Kapitel** des **Versands** zeigt sich, dass im Jahr 2005 die Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (34 %) „Erze und Metallabfälle“ (27 %) sowie „Chemische Erzeugnisse“ mit 17 % bedeutende Anteile einnahmen. Die übrigen Warenkategorien verfügten über einen Anteil von jeweils unter 8%. Besonders zu erwähnen ist die Güterabteilung 4 („Erze und Metallabfälle“), dessen Anteile zwischen den Jahren 2003 und 2005 große Anteile hinzugewinnen konnte.

Abbildung 70: Entwicklung der Anteile der NSTR Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Slowakei



(4) Im Jahr 2005 wurde der Gütereingang Frankreichs von den Güterabteilungen „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 50 % bzw. 36 % der Gesamttonnage dominiert. Besonders der Anteil der Gü-

terabteilung 5 („Eisen, Stahl und NE-Metalle“) ging, wie Abbildung 70 aufzeigt, von 1995 bis 2005 um 24 Prozentpunkte deutlich zurück.

(5) Im Jahr 2005 lagen die Anteile der Verkehrsträger am **Modal Split** im **Warenversand** von Frankreich in die Slowakei für den Straßentransport bei 99 % und für den Transport über die Schiene bei nur 1 %. Im Jahr 2000 verfügte das Binnenschiff noch über einen Anteil von 10 %, der zu Gunsten der Straße verloren gegangen ist.

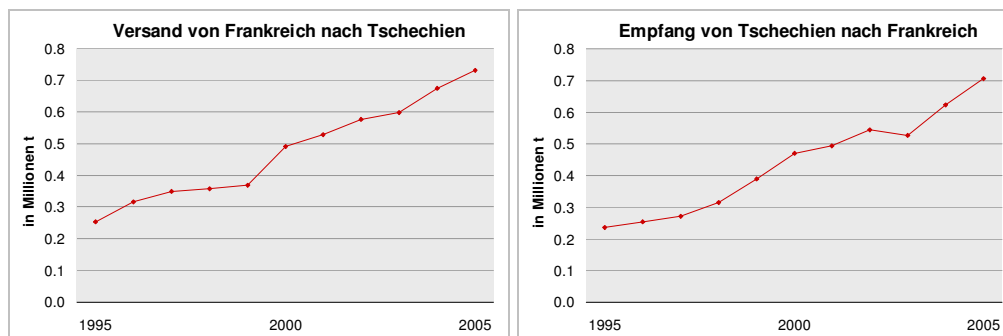
(6) Bei der Analyse des Modal Split im **Warenempfang** von der Slowakei nach Frankreich im Jahr 2005 ergaben sich Anteile von 96 % Straße, 3 % Binnenschiff und 1 % Schiene. Dabei musste die Binnenschifffahrt im Vergleich zu 2000, wie schon beim Versand, rund 10 Prozentpunkte des Anteils am Modal Split abgeben. Auch die Schiene verlor rund 6 Prozentpunkte. Die Straße konnte ihrerseits einen Anteilsgewinn von 17 Prozentpunkten verbuchen.

3.10 Frankreich – Tschechien

(1) Das Transportaufkommen von Frankreich nach Tschechien betrug im Jahr 2005 knapp 0.73 Mio. t und hat seit 1995, mit einer Unterbrechung im Jahr 1999, stetig zugenommen. Im Betrachtungszeitraum von 1995 bis 2005 ergibt sich somit ein Wachstum von rund 188 %.

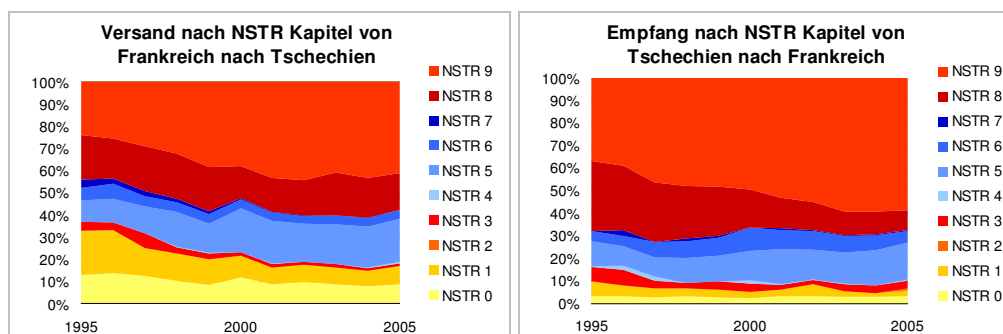
(2) Bzgl. der Empfangstonnage zeigt sich, dass diese mit 0.70 Mio. t im Jahr 2005 in etwa das gleiche Niveau wie der Versand besaß. Mit Ausnahme des Transportrückganges im Jahr 2003, ist die Tonnage seit 1995 durchweg gestiegen. Die Zeitreihenanalyse von 1995 bis 2005 ergibt einen Zuwachs von 198 %.

Abbildung 71: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Tschechien



(3) Die Analyse der **NSTR/R Kapitel** im **Versand** des Jahres 2005 zeigt einen Anteil von 41 % der Güterabteilung 9 sowie einen Anteil von 19 % der Güterabteilung 5 an. Es folgte die Güterabteilung 8 („Chemische Erzeugnisse“) mit 16 %. Der Vergleich der Bezugsjahre 1995 und 2005 offenbarte geringfügige Änderung in den relativen Anteilen. Anteilsabnahmen wurden für die Güterabteilungen „Nahrungs- und Futtermittel“ (Güterabteilung 1) festgestellt, deren Anteil sich von 20 % auf 8 % reduzierte.

Abbildung 72: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Tschechien



(4) Der **Empfang** von Tschechien nach Frankreich wurde mit zunehmender Tendenz von der Güterabteilung 9 geprägt, deren Anteil sich auf 59 % belief. Darauf folgten die Güterabteilung 5 mit 16 % und die Güterabteilung 8 mit 9 %. Alle übrigen empfangenen Güter notierten bei unter 5 %. Die Entwicklung der NST/R Kapitel zeigt in Abbildung 72 im Empfang einen deutlichen Anstieg der Anteile der Güterabteilung 9 mit 22 Prozentpunkten sowie einen Rückgang der Anteile der Güterabteilung 8 um 22 Prozentpunkte. Die übrigen Güterabteilungen veränderten sich nur geringfügig.

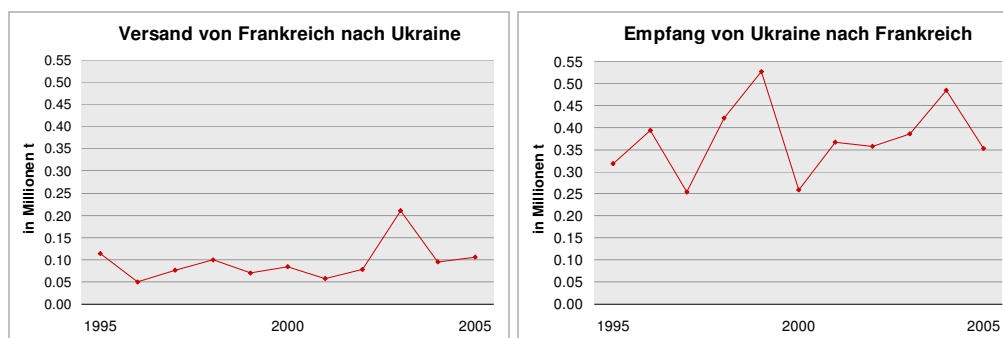
(5) Im Jahr 2005 dominierte die Straße den **Modal Split** des **Warenversands** von Frankreich nach Tschechien mit 98 %, hingegen der Schienentransport nur 2 % aufwies. Im Jahr 2000 verfügte die Bahn noch über einen Anteil von 10 %, „derweil der Anteil der Straße 90 % betrug.

(6) Bei der Analyse des Modal Split im **Wareneingang** von Tschechien nach Frankreich im Jahr 2005 ergaben sich Anteile von 95 % Straße und 5 % Schiene. Im Vergleich zum Jahr 2000 blieben die Anteile unverändert. Die Anteile der Binnenschifffahrt sind mit unter einem Prozent am Modal Split vernachlässigbar.

3.11 Frankreich – Ukraine

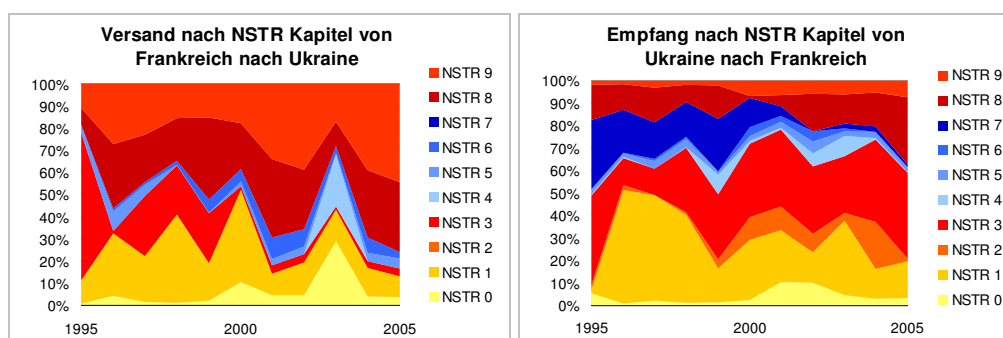
- (1) Insgesamt wurden im Jahr 2005 ca. 0.11 Mio. t von Frankreich in die Ukraine versendet. Damit lag die Tonnage mit 6 % geringfügig unter dem Niveau des Jahres 1995.
- (2) Das Transportaufkommen im Warene**mpfang** betrug im Jahr 2005 rund 0.35 Mio. Tonnen. Fortwährende Schwankungen innerhalb der Jahre 1995 bis 2005 und die rückläufige Tendenz im Jahr 2005 bedingen, dass das Wachstum 11 % beträgt.

Abbildung 73: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Ukraine



- (3) Der Waren**versand** unterteilt nach **NST/R Kapitel** wurde im Jahr 2005 von 2 Güterabteilungen bestimmt, die rund 76 % der gesamten Tonnage vereinnahmten. „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (Güterabteilung 9) verfügten über einen Anteil von 44 % vor „Chemische Erzeugnisse“ mit 32 %.

Abbildung 74: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Ukraine



- (4) In der **Empfangs**statistik stellten „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ mit 38 % die bedeutendste Güterabteilung dar, vor chemischen Erzeugnissen (30 %) und „Nahrungs- und Futtermittel“ mit 16 %. Insbesondere die Tonnage und infolgedessen auch die Anteile der Güterabteilung 7 gingen von 1995 bis 2005 rapide von 31 % im Jahr 1995 auf lediglich 1 % im Jahr 2005 zurück. Dagegen konnten die Güterabteilungen 1 und 8 Zu-

wächse von knapp 15 Prozentpunkten verzeichnen.

(5) Bei der **Modal Split** Betrachtung des Warenstroms zwischen Frankreich und der Ukraine ergaben sich im **Versand** folgende Aufteilung: 93 % der Tonnage wurden im Jahr 2005 auf der Straße transportiert, mit jeweils knapp unter 4 % folgten die Schiene und die Seeschifffahrt. Im Vergleich zum Jahr 2000 haben sich die Anteile zu Gunsten der Straße verschoben. Der Anteil der Straße lag zuvor bei 55 %, während die Seeschifffahrt 30 % und die Schiene 12 % der versendeten Tonnage für sich behaupteten. Der Binnenschiff-fahrtsanteil betrug gerade einmal 2 %.

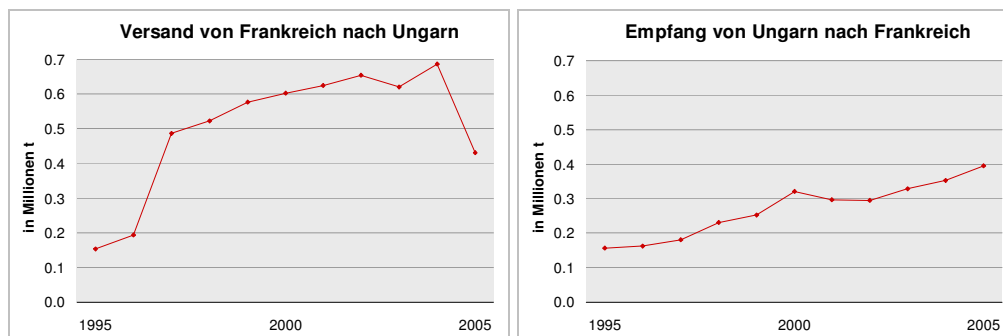
(6) Im **Empfang** dominierte im Jahr 2005 die Seeschifffahrt mit 87 % vor der Straße mit 13 %. Der Anteil der Schiene belief sich auf unter 1%. Die Veränderungen der Anteile der Verkehrsträger bezogen auf den Güterempfang des Jahres 2000 waren vernachlässigbar gering.

3.12 Frankreich – Ungarn

(1) Von Frankreich nach Ungarn (**Versand**) wurden im Jahr 2005 rund 0.43 Mio. t transportiert. Dies entsprach einem Wachstum von 182 % gegenüber dem Jahr 1995. Die Abbildung 75 verdeutlicht, dass die Tonnage von 1995 bis 2004 mit Ausnahme des Jahres 2003 stetig anstieg. Der sprunghafte Anstieg der Tonnage im Jahr 1997 ist auf die Transportzunahme der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ zurückzuführen, deren Anteil an der gesamten Tonnage des Jahres 1997 mehr als 50 % betrug.

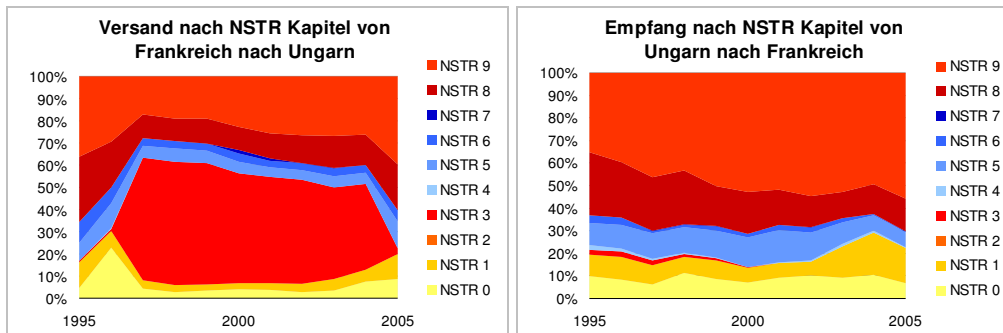
(2) Der **Warenempfang** lag im Jahr 2005 bei 0.39 Mio. t gegenüber 1995 mit 0.16 Mio. Tonnen. Für den Zeitraum von 1995 bis 2005 ergibt sich somit ein tendenziell zunehmendes Wachstum von 154 %.

Abbildung 75: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Ungarn



(3) Die nachfolgende Abbildung 76 veranschaulicht in einer Zeitreihe von 1995 bis 2005 die Anteile der **NST/R Kapitel** an der gesamten Tonnage, sowohl im Versand als auch im Empfang. Im **Versand** wird die zwischenzeitliche Dominanz der Güterabteilung 3 von 1997 bis 2004 erkennbar, deren Anteil an der gesamten Tonnage zwischen 39 % und 55 % schwankte. Sowohl im Jahr 2005 als auch 1995 stellten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 40 % bzw. 36 % den Hauptanteil des Gütereinfangs dar. Danach folgten für 2005 „Chemische Erzeugnisse“ mit 21 % (1995: 29 %) und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 12 % (1995: 8 %).

Abbildung 76: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Ungarn



(4) Bzgl. des **Wareneinfangs** von Ungarn nach Frankreich im Jahr 2005 ist die Warenkategorie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 56 % an erster Stelle zu nennen. Mit jeweils 15 % folgten „Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Chemische Erzeugnisse“. Vor allem die Güterabteilung 9 verzeichnete einen starken Zuwachs der Anteile, während die übrigen Güterabteilungen größtenteils Anteile gegenüber 2005 verloren.

(5) Innerhalb der Betrachtung des **Modal Splits** lässt sich folgendes Ergebnis konstatieren: Im **Versand** 2005 war die Straße mit einem Anteil von 99 % des Güterexports der dominierende Verkehrsträger. Weniger als 1 % Anteil besaß hingegen die Schiene. Im Jahr 2000 wurden auf der Straße 94 % und auf der Schiene 4 % der Tonnage transportiert, die Binnenschifffahrt hatte einen ähnlich geringen Anteil von 1 %.

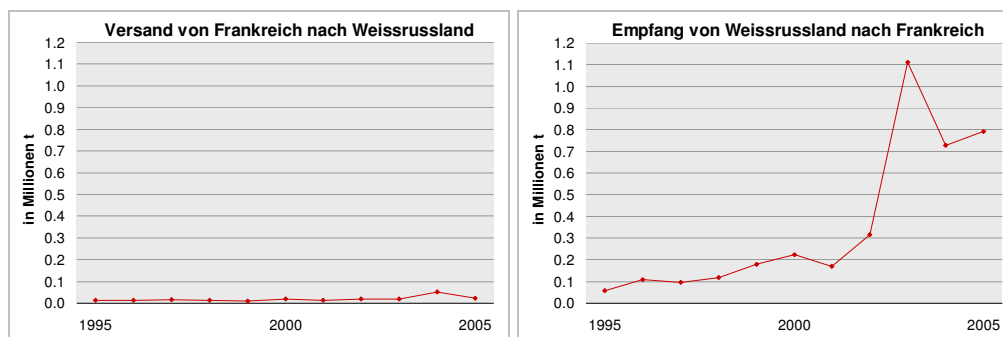
(6) Im Modal Split des **Einfangs** zeigt sich wiederum die große Bedeutung der Straße mit einem Anteil von 98 %, während die restlichen 2 % auf der Schiene transportiert wurden. Fünf Jahre zuvor lag die auf der Schiene empfangene Tonnage von Ungarn nach Frankreich bei knapp unter 3 % sowie die der Straße bei 97 %. Der Anteil der Binnenschifffahrt war 2005 vernachlässigbar.

3.13 Frankreich – Weißrussland

(1) Das **Versand**volumen von Frankreich nach Weißrussland befand sich 2005 auf einem sehr niedrigen Niveau. Lediglich 0.02 Mio. t wurden im Jahr 2005 versendet und stiegen seit 1995 somit um 66 % an.

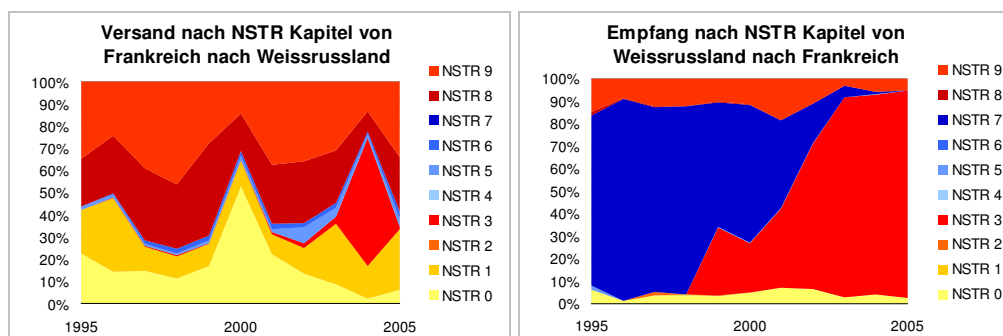
(2) Im **Empfang** wies die Außenhandelsstatistik mit 0.79 Mio. t für 2005 deutlich höhere Werte aus. Im Jahr 1995 lag sie noch bei 0.06 Mio. t und stieg bis 2000 moderat und nach 2001 signifikant an.

Abbildung 77: Versand und Empfang zwischen Frankreich und Weißrussland



(3) Bei der Verteilung der gesamten Tonnage auf die verschiedenen **NST/R Kapiteln**, ist im **Versand** die geringe Tonnage zu berücksichtigen. Diese wurde 2005 durch die Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (34 %), „Nahrungs- und Futtermittel“ (27 %) sowie „Chemische Erzeugnisse“ (24 %) mit zusammen 86 % geprägt. Im Vergleich zum Jahr 1995 ist vor allem der Rückgang der Anteile der „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ um 16 Prozentpunkte auffällig. Die Anteile der übrigen Güterabteilungen lagen bei jeweils unter 4 %.

Abbildung 78: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Frankreich und Weißrussland



(4) Der **Wareneingang** war im Jahr 2005 für die Gütergruppe „Erdöl, Mineralölherzeug-

nisse und Gase“ mit einem Anteil von 92 % signifikant hoch. Es folgten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 5 % sowie „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit 2 %. Die Anteile der verbliebenen Güterabteilungen waren, wie Abbildung 78 veranschaulicht, verschwindend gering. Die Auswertung der Zeitreihe zwischen 1995 und 2005 belegt deutliche Veränderungen der Anteile. Während der Anteil der Güterabteilung 3 seit 1999 deutlich gestiegen ist, verringerte sich hingegen die Tonnage als auch der Anteil der Güterabteilung 7 („Düngemittel“) seit 2000 kontinuierlich.

(5) Bei einer Betrachtung der **Modal Split** Anteile wird ersichtlich, dass im Jahr 2005 74 % der Waren auf der Schiene, 23 % auf der Straße und 2 % mittels Seeschifffahrt transportiert wurden. Im Jahr 2000 war die Schiene zu 69 % der Hauptverkehrsträger. Der Anteil der Straße lag bei 16 % und der der Seeschifffahrt bei 15 %.

(6) Der **Empfang** von Waren aus Weißrussland zeigt ein anderes Bild. Dort lag der Anteil der Seeschifffahrt bei 92 %, während auf der Straße 7 % der gesamten Tonnage befördert wurden. Im Jahr 2000 wurden 82 % der Waren mittels Seeschifffahrt und 17 % auf der Straße transportiert. Im Gegensatz zum Versand ist der Anteil der Schiene im Empfang mit weniger als einem Prozent vernachlässigbar.

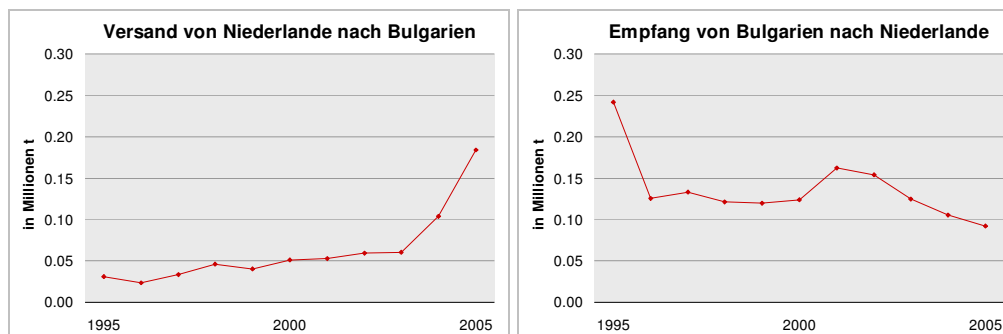
4 Niederlande

4.1 Niederlande – Bulgarien

(1) Im Jahr 2005 wurden 0.18 Mio. t von den Niederlanden nach Bulgarien versendet. Mit leichten Schwankungen stieg dieses Aufkommen von 1995 bis 2005 mit 494 % deutlich an. Dabei ist die geringe Tonnage im Bezugsjahr 1995 zu beachten.

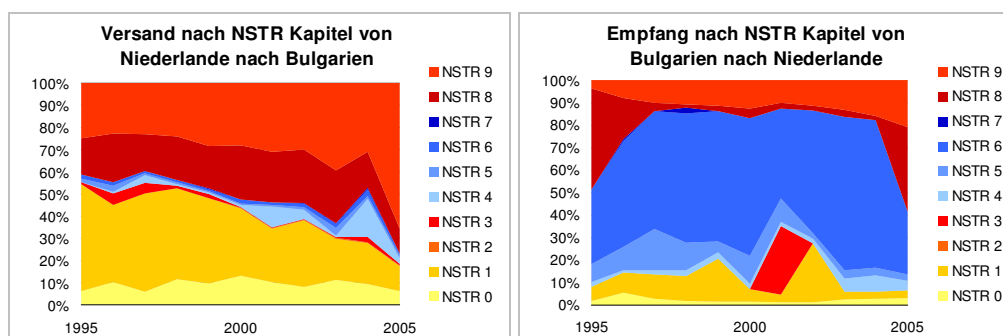
(2) Während in den meisten Ländern die Außenhandelsstatistiken steigende Tonnagen ausgewiesen wurden, ging die Tonnage im **Empfang** aus Bulgarien zwischen 1995 und 2005 um 62 % zurück und betrug im Jahr 2005 noch 0.09 Mio. Tonnen.

Abbildung 79: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Bulgarien



(3) Die Analyse der **NSTR/Kapitel** im Jahr 2005 weist dem **Versand** einen Anteil von 66 % der Güterabteilung 9 sowie Anteile von jeweils 11 % der Güterabteilungen 1 und 8 zu. Der Vergleich der Bezugsjahre 1995 und 2005 offenbart z.T. deutliche Änderung in den relativen Anteilen, wobei die absoluten Veränderungen aufgrund des niedrigen Transportniveaus gering ausfielen. Der Anteil der Güterabteilung „Nahrungs- und Futtermittel“ an der gesamten Tonnage des Versands ging um 37 Prozentpunkte zurück. Im gleichen Zeitraum konnte die Güterabteilung 9 um 41 Prozentpunkte zulegen.

Abbildung 80: Entwicklung der Anteile der NSTR/Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Bulgarien



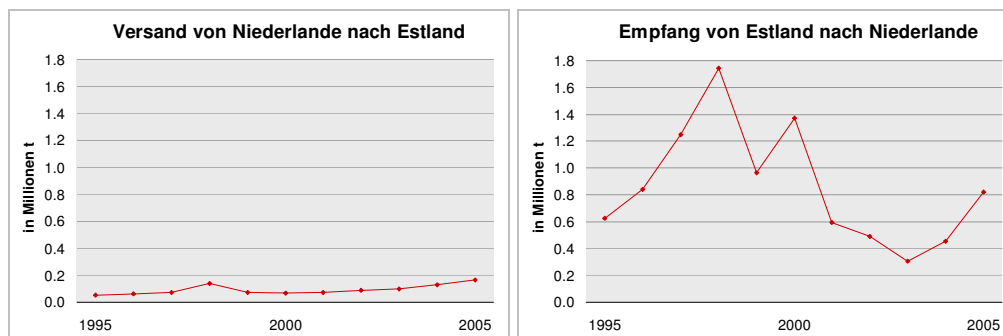
- (4) Der **Güterempfang** des Jahres 2005 wurde von „Chemischen Erzeugnissen“ (38 %), „Steinen und Erden“ (28 %) sowie „Fahrzeugen, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (21 %) bestimmt, die kumuliert mehr als 4/5 der gesamten Tonnage bildeten. Veränderungen der Anteile gegenüber dem Jahr 1995 fanden insbesondere bei der Güterabteilung 9 (+17 Prozentpunkte) statt, während die übrigen Güterabteilungen Änderungen in Höhe von maximal 7 Prozentpunkten aufwiesen.
- (5) Die Verkehrsträgeranteile des versandbasierenden **Modal Splits** von den Niederlanden nach Bulgarien im Jahr 2005 wies der Straße 87 %, der Seeschifffahrt 12% und der Binnenschifffahrt nur 1% zu. Diese Anteile veränderten sich seit 2000 nur geringfügig. Im Jahr 2000 verfügte die Straße über einen Anteil von 80 % und die Seeschifffahrt 20 %.
- (6) Für den **Wareneingang** ergab sich in der Betrachtung des Modal Splits eine Verteilung auf 67 % (Seeschifffahrt) und 33 % (Straße). Der Modal Split ist im Vergleich der Jahre 2000 und 2005 mit Änderungen von maximal 2 Prozentpunkten nahezu unverändert geblieben.

4.2 Niederlande – Estland

(1) Der **Güterversand** von den Niederlanden nach Estland lag mit 0.16 Mio. t im Jahr 2005 auf einem sehr niedrigen Niveau. Unter Berücksichtigung der geringen absoluten Tonnagemenge ergibt sich ein Wachstum von über 220 % für den Betrachtungszeitraum 1995 bis 2005.

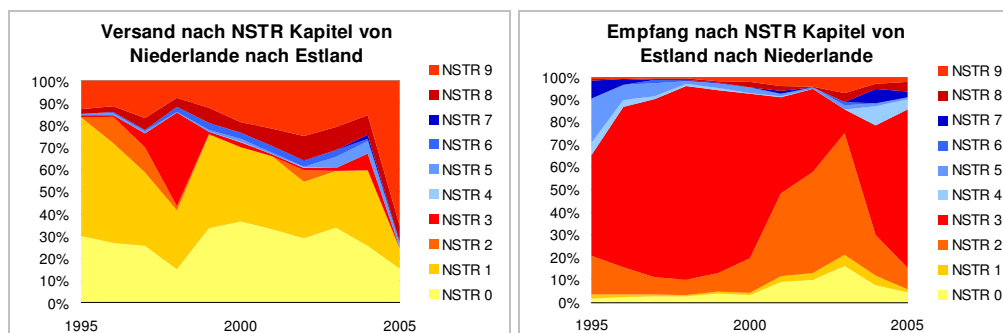
(2) Der **Warenempfang** aus Estland belief sich im Jahr 2005 auf rund 0.8 Mio. Tonnen. Besonders auffällig sind die starken Fluktuationen im Zeitverlauf zwischen 1995 und 2005. Nach einigen Schwankungen (Spitzenwert im Jahr 1998: 1.7 Mio. t) ergab sich ein Anstieg von rund 32 %.

Abbildung 81: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Estland



(3) Den größten Anteil der **NSTR Kapitel** an der gesamten Tonnage im **Versand** wies im Jahr 2005 die Güterabteilung 9 mit einem Anteil von 65 % auf. Diesem folgten „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit 15 %. Wie Abbildung 82 verdeutlicht, gab es im Zeitraum von 1995 bis 2005 starke Anteilsveränderungen. So stieg der Anteil der Güterabteilung 9 und dabei insbesondere im Jahr 2005 signifikant um 52 Prozentpunkte an. Die größten Rückgänge verzeichneten „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ (-15 Prozentpunkte) wie auch die Kategorie „Nahrungs- und Futtermittel“ (-44 Prozentpunkte).

Abbildung 82: Entwicklung der Anteile der NSTR Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Estland



(4) Im **Empfang** des Jahres 2005 dominierte die Warengruppe „Erdöl, Mineralölzeugnisse und Gase“ das gesamte Güteraufkommen mit einem Anteil von 70 % derweil „Feste mineralische Brennstoffe“ mit 10 % folgen. Die übrigen Güterabteilungen verfügten über vernachlässigbare Anteile. Die schwankende Anteilsentwicklung beeinflusste besonders die Güterabteilungen 3 und 5, die durch einen Zuwachs ihrer Anteile um 26 Prozentpunkte bzw. einen Rückgang dieser um 18 Prozentpunkte gekennzeichnet waren.

(5) Der **Modal Split** war hinsichtlich des Versands als auch des Empfangs wesentlich vom Transport durch die Seeschifffahrt geprägt. Im **Versand** des Jahres 2005 wurden 61 % der Waren mit Seeschiffen sowie 39 % auf der Straße befördert, während im Jahr 2000 das gesamte Transportaufkommen durch die Seeschifffahrt befördert wurde.

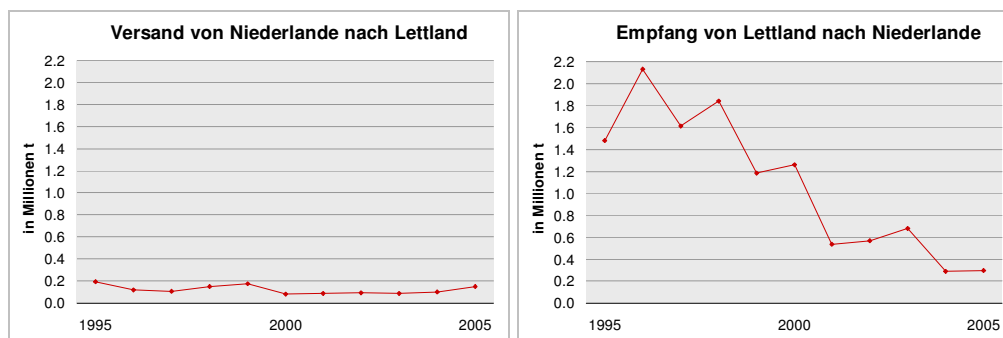
(6) Im **Empfang** ging der Anteil der Seeschifffahrt ebenfalls zurück. Der Modal Split verteilte sich Jahr 2005 zu 89 % (-8 Prozentpunkte) auf die Seeschifffahrt und zu 11 % (+8 Prozentpunkte) auf die Straße.

4.3 Niederlande – Lettland

(1) Im **Versand** des Jahrs 2005 wurden insgesamt rund 0.15 Mio. t von den Niederlanden nach Lettland transportiert. Wie die Abbildung 83 zeigt, ging die Tonnage zwischen 1995 und 2005 um 23 % geringfügig zurück.

(2) Die Tonnage im **Empfang** zählte im Jahr 2005 rund 0.3 Mio. Tonnen. Im Jahr 1995 betrug diese noch knapp 1.5 Mio. t, ging jedoch stetig bis zum Jahr 2005 um rund 80 % zurück. Der starke Rückgang ist vor allem durch eine Abnahme der Tonnage der Güterabteilung 3 (s. Abbildung 84) begründet.

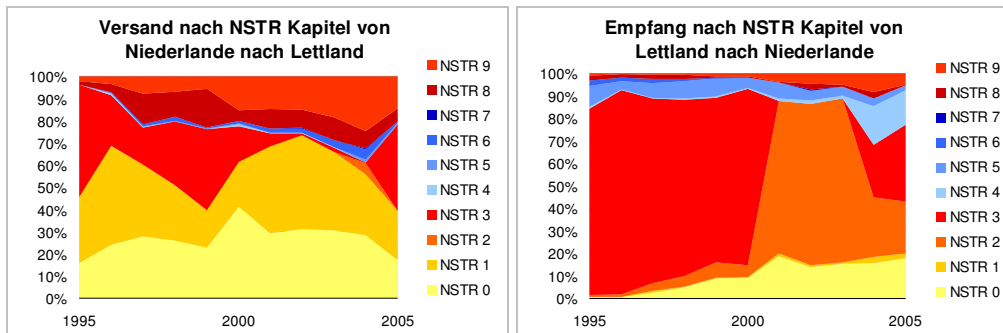
Abbildung 83: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Lettland



(3) Die **NST/R Kapitel** wurden im **Versand** von 4 Güterabteilungen dominiert, die fast die gesamte Tonnage (93 %) bildete. „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ bestimmten das Güteraufkommen zu 39 %, gefolgt von „Nahrungs- und Futtermittel“ zu 22 %, „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen“ (17 %) sowie „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ mit einem Anteil von 14 %. Mit Ausnahme der Güterabteilung 9, die um 12 Prozentpunkte zwischen 1995 und 2005 zunahm und der Güterabteilung 3, die 12 Prozentpunkte abnahm, blieben die übrigen Anteile auf einem relativ konstanten Niveau.

(4) Auch der **Empfang** wurde von 4 Güterabteilungen mit zusammen 91 % dominiert. „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ besaßen einen Anteil von 34 %, währenddessen „Feste mineralische Brennstoffe“ zu 23 %, „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ zu 18 % sowie „Erze und Metallabfälle“ zu 15 % empfangen wurden. Die Struktur der Anteile hat sich durch den starken Rückgang der Tonnage der Güterabteilung 3 grundlegend verändert (s. Abbildung 84). Die übrigen Güterabteilungen konnten trotz Anstieg der eigenen Tonnage nicht zwangsläufig auch Zuwächse in den Anteilen erreichen. Die größten Veränderung fand bei der Güterabteilung 3 statt, die einen Rückgang um 49 Prozentpunkte verzeichnete, derweil speziell die Güterabteilungen 2 (+22 %), 0 (+18 %) und 4 (+14 %) deutliche Anteile hinzugewinnen konnten.

Abbildung 84: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Lettland



(5) Wies der **Modal Split** im Jahr 2000 im **Versand** zu gleichen Anteilen die Straße und die Seeschifffahrt aus, so lag der Anteil der Straße am Modal Split im Jahr 2005 bei 63 % und der Seeschifffahrt bei 37 %.

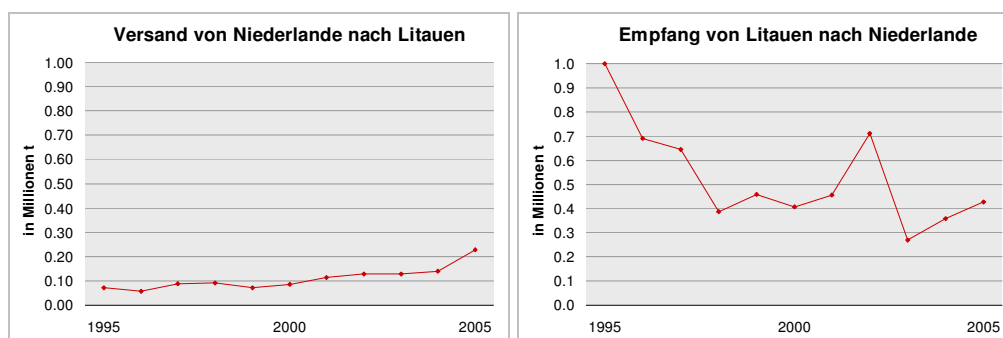
(6) Beim **Empfang** von Waren aus Lettland im Jahr 2005 wurden diese zu 64 % mittels der Seeschifffahrt und zu 36 % auf der Straße transportiert. Im Analysejahr 2000 wurden noch 95 % der Güter mit Seeschiffen und lediglich 5 % dieser auf der Straße befördert.

4.4 Niederlande – Litauen

(1) Der **Versand** des Jahres 2005 von den Niederlanden nach Litauen betrug 0.23 Mio. Tonnen. Unter Berücksichtigung des geringen Transportniveaus ergibt sich zwischen den Jahren 1995 und 2005 ein Wachstum von 226 %.

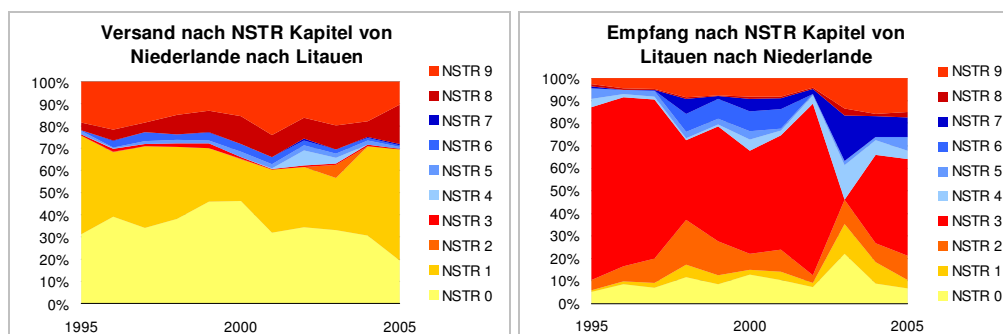
(2) Die Niederlande hat im Jahr 2005 rund 0.43 Mio. aus Litauen **empfangen**. Nach einem unsteten Verlauf des Güteraufkommens im Empfang in den Jahren von 1995 bis 2005, ergab sich ein Rückgang von insgesamt 57 %. Dieser ereignete sich vor allem aufgrund der Abnahme der Tonnage von „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“.

Abbildung 85: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Litauen



(3) Im **Versand** von Waren aus den Niederlanden nach Litauen unterteilt nach **NSTR/Kapitel** wird in Abbildung 86 (Güterabteilungen 0 und 1) deutlich, dass diese Kategorien zusammen fast $\frac{3}{4}$ der gesamten Tonnage bildeten („Nahrungs- und Futtermittel“ 50 % und „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ 19 %). Die bedeutendste Veränderung wies die Gütergruppe „Chemische Erzeugnisse“ mit einem Anstieg von 15 Prozentpunkten auf.

Abbildung 86: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Litauen



(4) Im **Empfang** des Jahres 2005 verfügte die Güterabteilung 3 über einen Anteil von

43 % an der gesamten Tonnage. Auf diese folgten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit einem Anteil von 15 % sowie „Feste mineralische Brennstoffe“ mit 11 %. Besonders auffällig ist in Abbildung 86 der Rückgang des Anteils der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“, welcher zwischen 1995 und 2005 um rund 34 Prozentpunkte abnahm. Die Anteile aller übrigen Güterabteilungen profitierten passiv vom starken Rückgang der Tonnage der Güterabteilung 3. Die größte Anteilszunahme erfolgte in der Güterabteilung 9 mit 12 Prozentpunkten.

(5) Die Auswertung der **Modal Split** Anteile zeigt, dass im Jahr 2005 rund 58 % des Warenversands von den Niederlanden nach Litauen auf der Straße erfolgte, wohingegen die Seeschifffahrt die übrigen 42 % des Modal Splits einnahm. Zwischen den Jahren 2000 und 2005 verschoben sich diese Anteile nur geringfügig um 4 Prozentpunkte zugunsten der Seeschifffahrt..

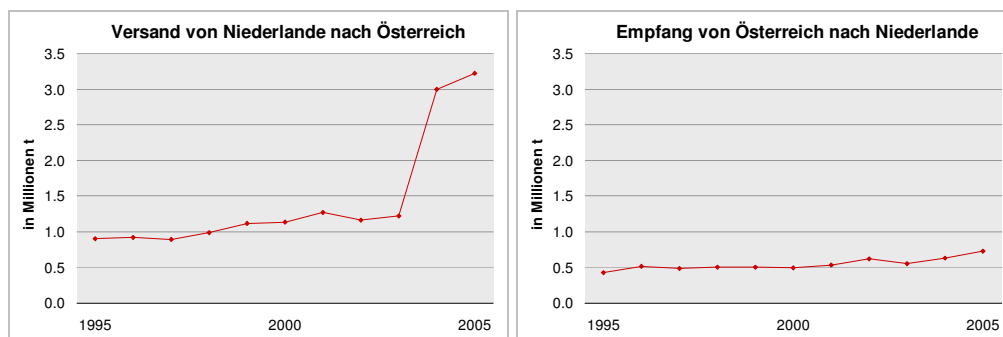
(6) Im **Empfang** stellt sich das Bild umgekehrt dar. Die Seeschifffahrt verfügte im Jahr 2005 über einen Anteil von 75 % am Modal Split, während restliche 25 % auf der Straße transportiert wurden. Auch hier ereignete sich nur eine geringe Verschiebung der Anteile um 5 Prozentpunkte zu Gunsten der Straße.

4.5 Niederlande – Österreich

(1) Im **Versand**verkehr zwischen den Niederlanden und Österreich wurden im Jahr 2005 rund 3.2 Mio. t befördert. Vor allem durch den sprunghaften Anstieg der Tonnage in 2004 ergab sich über den gesamten Zeitraum von 1995 bis 2005 ein Wachstum von 258 %.

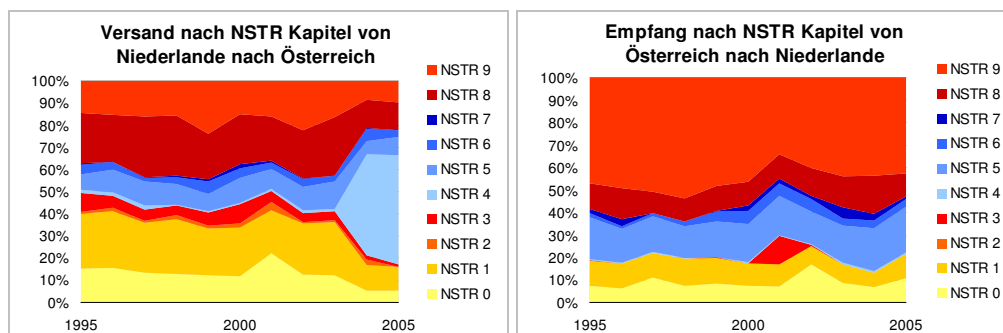
(2) Der **Warenempfang** aus Österreich belief sich im Jahr 2005 auf rund 0.7 Mio. t und legte in der Zeitspanne von 1995 bis 2005 um 70 % zu.

Abbildung 87: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Österreich



(3) Die Aufteilung der Tonnage nach **NSTR/R Kapitel** wurde für den **Versand** des Jahres 2005 von „Erzen und Metallabfällen“ mit einem Anteil von 49 % angeführt. „Chemische Erzeugnisse“, „Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ verfügten jeweils über Anteile zwischen 10 und 12 %. Trotz der Mengenzuwächse der meisten Güterabteilungen gingen mit Ausnahme der Güterabteilung 4 (+48 Prozentpunkte) alle Anteile zwischen den Jahren 1995 und 2005 zurück. Der Grund lag, wie die Abbildung 88 anschaulich darstellt, im sprunghaften Anstieg der Tonnage der Güterabteilung 4, welcher insgesamt deutlich stärker ausfiel als die Zuwächse der übrigen Güterabteilungen.

Abbildung 88: Entwicklung der Anteile der NSTR/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Österreich



(4) „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ dominierten im **Empfang** des Jahres 2005 mit einem Anteil von 43 %, gefolgt von der Güterabteilungen „Eisen, Stahl und NE-Metallen“ mit 21 %. „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“, „Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Chemische Erzeugnisse“ wiesen jeweils zwischen 10 und 11 % der gesamten Tonnage des Jahres 2005 auf. Bei der Betrachtung der beiden Analysejahre 1995 und 2005 haben sich, wie Abbildung 88 belegt, nur marginale Veränderungen von maximal 4 Prozentpunkten ergeben.

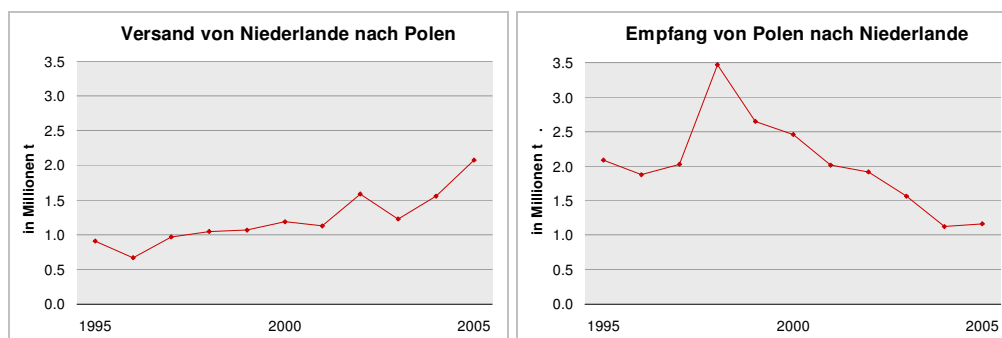
(5) Im **Versand** des Jahres 2005 besaß die Straße als auch die Binnenschifffahrt annähernd gleiche Anteile am **Modal Split**. So verteilte sich der Modal Split des Jahres 2005 zu 46 % auf die Straße, 42 % auf die Binnenschifffahrt und zu 12 % auf die Schiene. Im Vergleich zum Jahr 2000 legten vor allem die Transporte auf der Straße um 11 Prozentpunkte zu, derweil die Schienentransporte um 5 und die der Binnenschifffahrt um 6 Prozentpunkte sanken.

(6) Im **Empfang** von Waren aus Österreich 2005 lag im Modal Split die Straße bei 51 %, die Binnenschifffahrt bei 32 % und die Schiene bei 17 %. Die Binnenschifffahrt konnte ihren Anteil am Modal Split um 13 Prozentpunkte zu Ungunsten der Straße steigern, währenddessen der Anteil der Schienentransporte auf gleichem Niveau verweilte.

4.6 Niederlande – Polen

- (1) Der **Versand** von den Niederlanden nach Polen belief sich im Jahr 2005 auf 2.1 Mio. t und konnte somit innerhalb von 10 Jahren um 128 % zulegen.
- (2) Dagegen nahm der **Empfang** in der gleichen Zeitspanne um insgesamt -44 % auf 1.2 Mio. t (2005) ab. Dabei stieg die empfangene Tonnagemenge bis 1999 sogar auf 3.5 Mio. t an, was das rechte Schaubild der Abbildung 89 belegt.

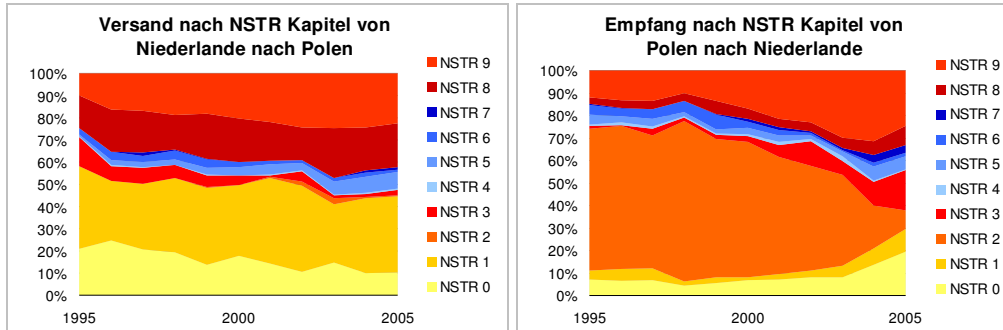
Abbildung 89: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Polen



- (3) Die Tonnage aufgeteilt nach **NSTR Kapiteln** belegt, dass das Güteraufkommen des Jahres 2005 im **Versand** von den Niederlanden nach Polen zu 34 % aus „Nahrungs- und Futtermitteln“ bestand. Ergänzt wurde dieses zu 23 % aus „Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ und zu 19 % aus „Chemischen Erzeugnissen“. Alle übrigen Güterabteilungen lagen bei jeweils unter 10 %. Im Verhältnis zum Jahr 1995 gab es die größten Anteilsverschiebungen innerhalb der Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ (+13 %), „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ (-11 Prozentpunkte auf 10 %) und „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ (-10 %).

- (4) Die **Empfangsmenge** der Niederlande von Polen wurde durch die Güterabteilungen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 25 %, „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit 19 % und „Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase“ mit 18 % geprägt. Zu erwähnen ist, dass der Anteil von „Festen mineralischen Brennstoffen“ von 1995 bis 2005 von einem Anteil mit 63 % auf 8 % einbrach (vgl. Abbildung 90). Dagegen erhöhten sich die Anteile von „Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ um 16 bzw. 13 Prozentpunkte.

Abbildung 90: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Polen



(5) Die **Modal Split** Analyse kommt für den **Versand** zu dem Ergebnis, dass die Tonnage im Jahr 2005 zu rund 90 % auf der Straße, zu rund 10 % auf der Schiene und zu unter einem Prozent mit dem Binnenschiff von den Niederlanden nach Polen versandt wurde. Gegenüber dem Jahr 2000 ergeben sich auf der Straße mit -3 % und der Schiene mit +3 Prozentpunkten minimale Verschiebungen innerhalb des Modal Split.

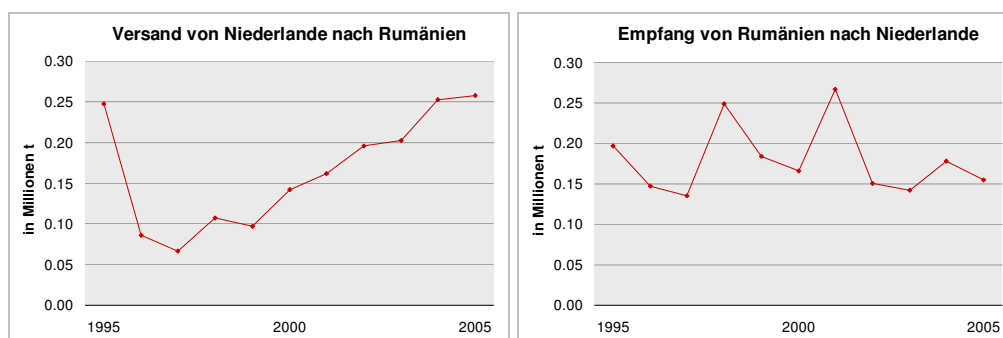
(6) Die Struktur des Modal Split im **Empfang** 2005 war vergleichbar mit der des Versands. So wurden auf der Straße im Jahr 2005 unter 89 % der Güter sowie auf der Schiene über 8 % und auf dem Binnenschiff 3 % der Tonnage befördert. Hierbei konnte die Schiene mit 6 Prozentpunkten deutlich zulegen, währenddessen die Straße - 7 Prozentpunkte ihres Anteils verlor.

4.7 Niederlande – Rumänien

(1) Die **Versand**statistik von den Niederlanden nach Rumänien war im Jahr 2005 durch ein Aufkommen von rund 0.25 Mio. Tonnen geprägt. Bedingt durch den Rückgang der Gütermenge in den Jahren 1996 und 1997 und dem erneuten Anstieg dieser bis 2005 ergibt sich ein Wachstum von 4 %.

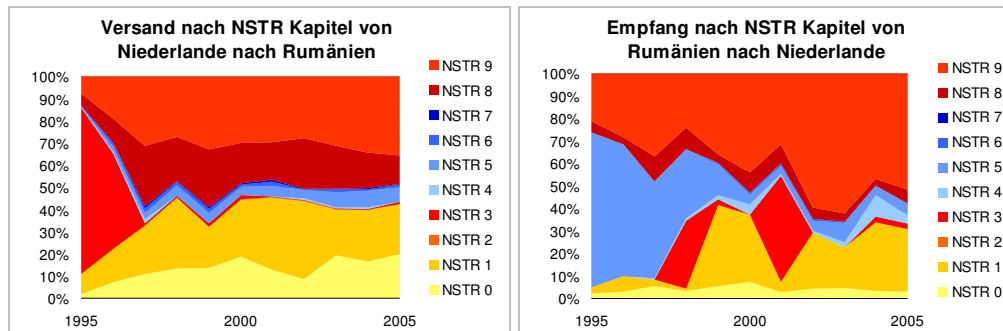
(2) Im **Empfang** wurden 0.15 Mio. t von Rumänien in die Niederlande versendet. Durch die Schwankung im Zeitverlauf von 1995 bis 2005 und dem niedrigen Niveau der Tonnage in 2005 ergibt sich daher ein Rückgang um 21 %.

Abbildung 91: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Rumänien



(3) Bezüglich der Aufteilung der Versandmengen in **Güterabteilungen** nach der **NST/R** Güterstatistik des Jahres 2005 wies die Kategorie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 36 % den größten Anteil des Aufkommens auf. Darauf folgten die Warengruppen „Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit Anteilen von 22 % bzw. 20 %. Durch den starken Rückgang der Tonnage der Güterabteilung 3 (-74 Prozentpunkte) konnten folglich die übrigen Anteile zulegen. So nahmen beispielsweise die Güterabteilungen 9 und 0 um 28 bzw. 18 Prozentpunkte zu. Das zuvor beschriebene Ergebnis wird möglicherweise durch die Abnahme der Tonnage der Güterabteilung 3 im Jahr 1996 verzerrt, da der Verlauf vor 1995 nicht bekannt ist und somit nicht geklärt werden kann, ob der hohe Anteil der Güterabteilung 3 in 1995 lediglich eine (sprunghafte) Ausnahme darstellt oder historisch belegt ist.

Abbildung 92: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Rumänien



(4) Der Güterempfang des Jahres 2005 wurde von „Fahrzeugen, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ (52 %) sowie „Nahrungs- und Futtermitteln“ (28 %) bestimmt, die kumuliert rund 4/5 der Gesamttonnage bildeten. Die Anteile der übrigen Güterabteilungen lagen jeweils unter 10 %. Veränderungen in den Anteilen gegenüber dem Jahr 1995 fanden insbesondere bei den Güterabteilungen 9 (+31 Prozentpunkte), 1 (+25 Prozentpunkte) sowie 5 (jeweils -64 Prozentpunkte) statt.

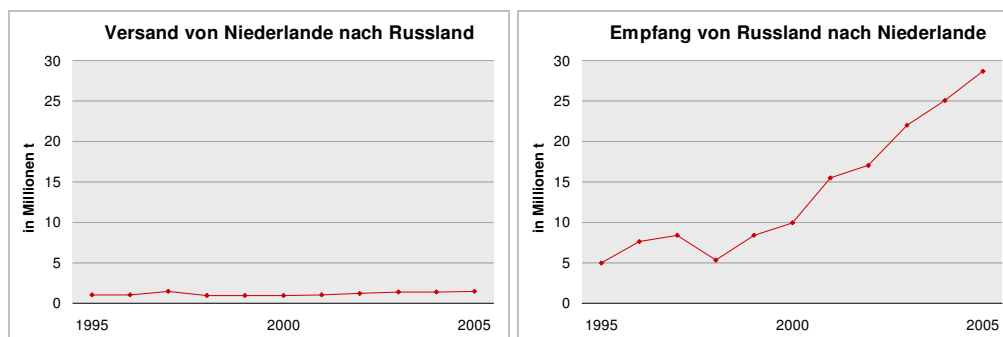
(5) Von den Niederlanden nach Rumänien war der **Versand** des Jahres 2005 durch einen Anteil der Straße am **Modal Split** mit knapp über 89 % gekennzeichnet. Im gleichen Jahr betrug der Anteil der Seeschifffahrt rund 10 %, während der Anteil der Schiene mit 1 % vernachlässigbar war. Diese Anteile haben sich gegenüber dem Jahr 2000 nur minimal verändert. Die Schiene verlor zu Gunsten der Straße und Seeschifffahrt rund 4 Prozentpunkte.

(6) Im Wareneingang von Rumänien in die Niederlande waren die Anteile im Jahr 2005 wie folgt verteilt: Straße 51 %, Binnenschifffahrt 29 % und Seeschifffahrt 20 %. Demgegenüber war die Binnenschifffahrt im Modal Split im Jahr 2000 noch gar nicht vertreten und konnte in ihrer Bedeutung folglich um 29 Prozentpunkte zulegen Infolgedessen gingen im Modal Split die Anteile der Straße um 14 und die der Seeschifffahrt um 15 Prozentpunkte zurück.

4.8 Niederlande – Russland

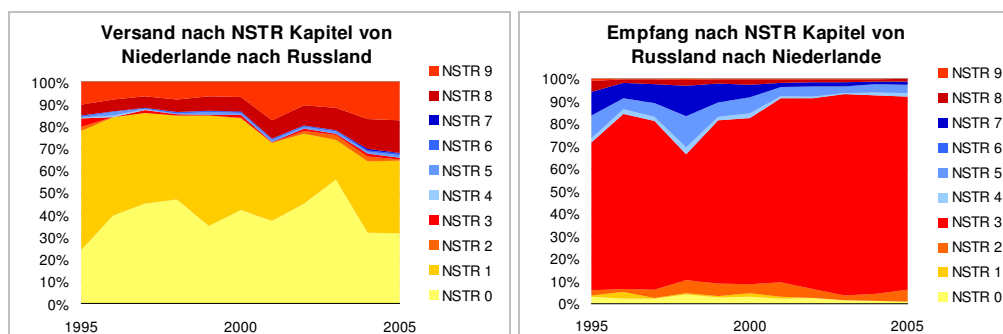
- (1) Von den Niederlanden nach Russland wurden im Jahr 2005 knapp 1.5 Mio. t Güter versendet. Im Vergleich zum Jahr 1995 ergab sich somit ein Zuwachs von rund 43 %.
- (2) Im **Empfang** zwischen den Niederlanden und Russland betrug die Tonnage im Jahr 2005 rund 28.6 Mio. t und wurde, wie die nachfolgende Abbildung 94 zeigt, sehr stark von Erdöl- und Erdgasimporten geprägt. Bei einem stetigen Anstieg der Tonnage seit 1998, ergibt sich ein relativ hohes Wachstum von 481 %.

Abbildung 93: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Russland



- (3) Die Aufteilung der Tonnage nach **NST/R Kapitel** wurde im **Versand** von 4 Güterabteilungen mit einem Anteil von zusammen 96 % angeführt. „Nahrungs- und Futtermittel“ besaßen einen Anteil von 33 %, während diesem „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ mit 32 % sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ und „Chemische Erzeugnisse“ mit 17 bzw. 15 % folgten. Im Zeitraum von 1995 bis 2005 sank der Anteil der „Nahrungs- und Futtermittel“ um 21% und, der Anteil „Chemische Erzeugnisse“ um 10 Prozentpunkte.

Abbildung 94: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Russland



- (4) Der **Warenempfang** aus Russland wurde, wie auch zuvor in den Relationen Bel-

gien, Deutschland und Frankreich festgestellt wurde, von der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen“ mit 86 % der Gesamttonnage bestimmt. Diese nahm zwischen 1995 und 2005 in ihrer Bedeutung enorm zu (+20 Prozentpunkte). Auch die anderen Güterabteilungen konnten größtenteils ihre absolute Tonnage steigern, verloren jedoch durch die deutlich stärker wachsende Tonnage der Güterabteilung 3 Anteile an der gesamten Transportmenge.

(5) Die Betrachtung des **Modal Splits** im **Versand** von den Niederlanden nach Russland zeigt die hohe Bedeutung der Seeschifffahrt mit 61 % auf, die in ihrer Bedeutung durch die Straße mit 39 % ergänzt wird. Diese Aufteilung hat sich seit dem Jahr 2000 nur geringfügig um 3 Prozentpunkte zugunsten der Seeschifffahrt, respektive zu Ungunsten der Straße, entwickelt.

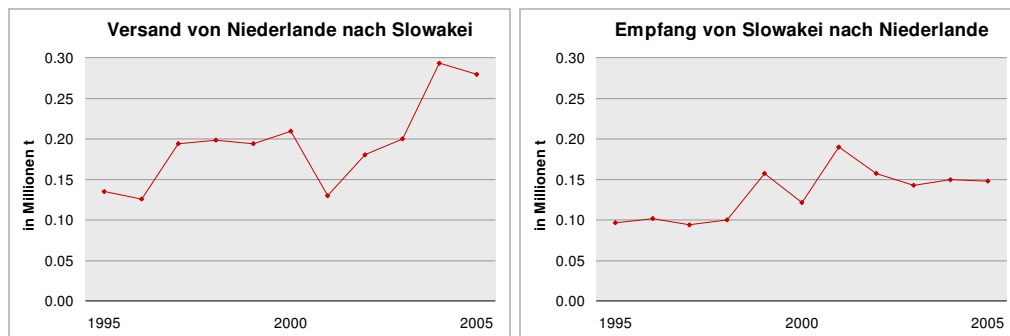
(6) Im **Empfang** von Waren aus Russland erfolgt jeder Gütertransport im Jahr 2005 zu rund 89 % durch die Seeschifffahrt und zu rund 11 % über Rohrfernleitungen. Die Straße konnte lediglich unter 1 % am Modal Split beanspruchen. Im Jahr 2000 lag der Anteil der Seeschifffahrt sogar bei 99 %, während der übrige Transport über Straßen und Rohrfernleitungen als bedeutungslos angesehen werden kann.

4.9 Niederlande – Slowakei

(1) Die Außenhandelsstatistik 2005 wies eine **Versand**menge zwischen den Niederlanden und der Slowakei von 0.28 Mio. t aus, so dass sich daraus ein Wachstum von 107 % gegenüber 1995 ergibt.

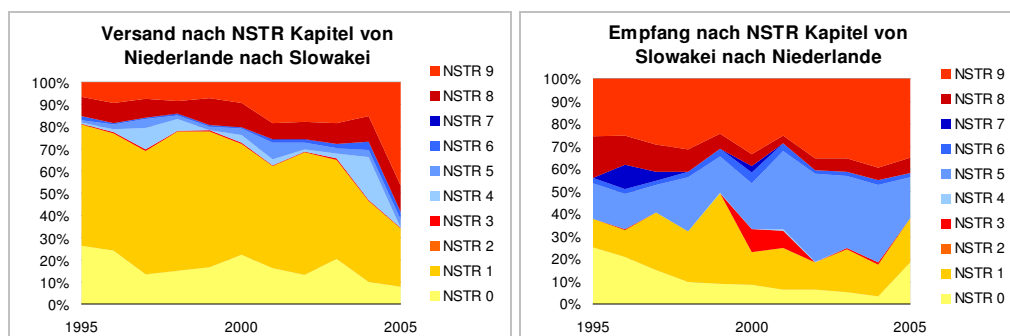
(2) Die **Empfang**smenge belief sich hingegen auf 0.15 Mio. t und ist zwischen 1995 bis 1998 bzw. 2002 bis 2005 auf einem konstanten Niveau geblieben. Zwischen diesen Perioden entwickelte sich die empfangene Gütermengestatistik wechselhafter (siehe Abbildung 97). Bezogen auf das Jahr 1995 ergibt sich in der Summe ein Zuwachs von 53 %.

Abbildung 95: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Slowakei



(3) Der Anteil der **Güterabteilung 9** an der Versandtonnage 2005 betrug rund 46 %, gefolgt von den Gütergruppen 1 (26 %) und 8 (12 %). Andere Güterabteilungen verfügten über Anteile von jeweils unter 8 %.

Abbildung 96: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Slowakei



(4) Beim **Empfang** bildete die Güterabteilung 9 („Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“) mit 35 % eine bedeutende Importkategorie innerhalb der Gesamtgütermenge. Die Güterabteilungen 0 („Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“), 1

(„Nahrungs- und Futtermittel“) und 5 („Eisen, Stahl und NE-Metalle“) besaßen Anteile zwischen 18 und 19 %. Bis auf die Güterabteilung 8 („Chemische Erzeugnisse“), spielten im Empfang alle übrigen Güterabteilungen keine wesentliche Rolle.

(5) Die Hauptverkehrsträger des **Versands** bildeten die Schiene mit 47 % und die Straße mit 41 %. Knapp 13 % des Modal Splits übernahm hingegen die Binnenschifffahrt. Im Jahr 2000 wurden von der absoluten Güterversandmenge 54 % auf der Straße, 40 % auf dem Binnenschiff und 6 % auf der Schiene von den Niederlanden in die Slowakei transportiert.

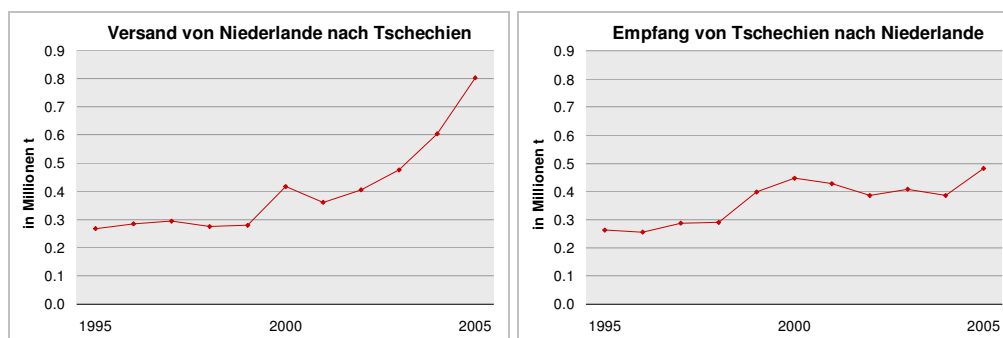
(6) In umgekehrter Richtung **empfang** die Niederlande aus der Slowakei 65 % der Tonnage per Binnenschiff und 34 % über den Straßengebundenen Verkehr. Nur 1 % der Empfangsmenge wurde über die Schiene transportiert. Fünf Jahre zuvor verteilte sich die Tonnage auf die Verkehrsträger ähnlich, wobei über die Straße und Schiene 6 % bzw. 5% mehr, durch die Binnenschifffahrt hingegen 10% weniger Güter befördert wurden.

4.10 Niederlande – Tschechien

(1) Der **Versand** von Gütern von Frankreich nach Tschechien betrug im Jahr 2005 rund 0.80 Mio. t und nahm im Vergleich zu 1995 um 0.53 Mio. t zu. Im Betrachtungszeitraum von 1995 bis 2005 ergibt sich damit ein Wachstum von 200 %.

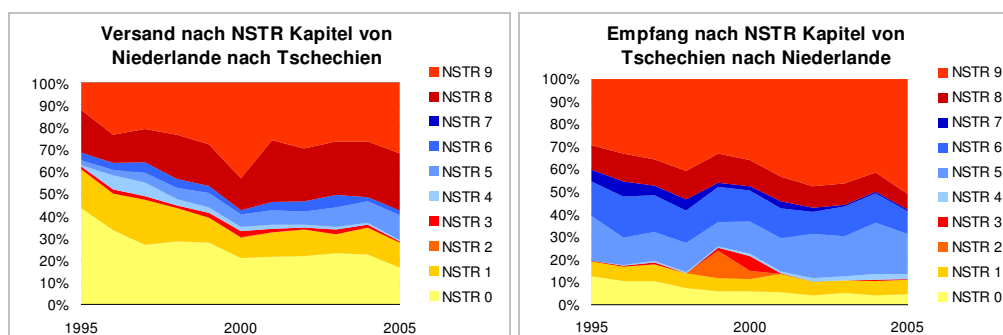
(2) Bzgl. des **Empfangs** lag die Gütermenge im Jahr 2005 bei 0.48 Mio. t. Auch hier konnte ein Zuwachs von 83 % im Vergleich zum Jahr 2000 beobachtet werden.

Abbildung 97: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Tschechien



(3) Durch die Aufteilung des Güterversands in die **NSTR/Kapitel** zeigt sich, dass die Güterabteilungen 9 (32 %), 8 (25 %) und 0 (17 %) die Außenhandelsstatistik des Jahres 2005 prägten. Die übrigen Güterabteilungen verfügten über einen Anteil von jeweils unter 11 %. Gegenüber dem Jahr 2000 konnte die Güterabteilung 9 deutliche Anteile (20 Prozentpunkte) hinzugewinnen, während die Güterabteilung 0, bei stagnierender Tonnage 27 Prozentpunkte verlor.

Abbildung 98: Entwicklung der Anteile der NSTR/Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Tschechien



(4) Innerhalb des **Empfangs** bildeten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 51 % (Güterabteilung 9) und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 18 % (Güterabteilung 5) die bedeutendsten Gütergruppen.

(5) Die modalen Anteile im **Versand** des Jahres 2005 zeigen, dass der dominierende Verkehrsträger Straße über einen Anteil von 76 % verfügte. Die weiteren Anteile fielen auf die Schiene mit 22 % und der Binnenschifffahrt mit 2 %. Dabei nahm der Anteil der Straße seit 2000 um rund 7 Prozentpunkte zu Gunsten der Schiene ab - ebenso die Binnenschifffahrt dessen Anteile geringfügig zurückgingen.

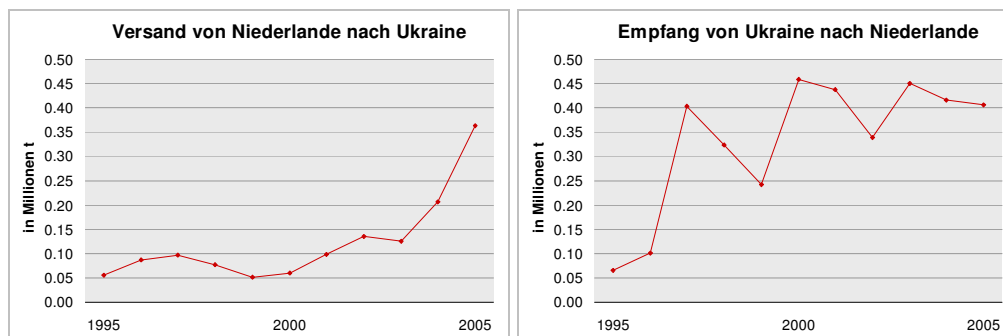
(6) Im **Wareneingang** besaß wiederum der Transport über die Straße einen bedeutenden Anteil mit 53 %, gefolgt von der Schiene mit 46 %. Der Anteil der Binnenschifffahrt war mit 1 %. Vernachlässigbar gering. Die Straße und die Binnenschifffahrt verloren 20 bzw. 7 Prozentpunkte ihres Modal Split Anteiles seit 1995, während sich der Anteil der Schiene am Gütereingang der Niederlande um 27 Prozentpunkte erhöhte.

4.11 Niederlande – Ukraine

(1) Sowohl im Versand als auch im Empfang konnten deutliche Zuwächse des Güterausstauschs zwischen den Niederlanden und der Ukraine in der Jahresspanne 1995 und 2005 erzielt werden. Im **Versand** des Jahres 2005 wurden insgesamt rund 0.36 Mio. t in die Ukraine befördert. Gegenüber dem Jahr 1995 bedeutete dies einen Anstieg um 556 %.

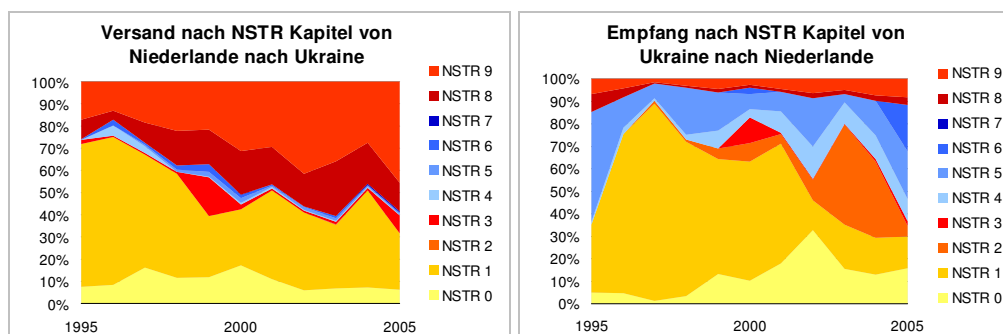
(2) Importiert wurden im Jahr 2005 knapp 0.4 Mio. t Güter. Nach einigen Schwankungen der Tonnage im Zeitverlauf bis 2005, ergab sich letztendlich eine Zunahme der eingeführten Gütermenge von 517 %. Zu beachten ist dabei die geringe Basisimportmenge.

Abbildung 99: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Ukraine



(3) Innerhalb der Betrachtung der **Güterabteilungen** nach der **NST/R** Güterstatistik bestimmten „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit einem Anteil von 46 % das **Versandaufkommen** 2005. Die weiteren Anteile lagen bei 25 % („Nahrungs- und Futtermittel“) sowie bei 13 % („Chemischen Erzeugnissen“). Während der Anteil der Güterabteilung 1 um 40 Prozentpunkte zurückging, stieg der Anteil der Güterabteilung 9 um 29 Prozentpunkte im Zeitverlauf von 1995 bis 2005.

Abbildung 100: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Ukraine



(4) Im **Empfang** 2005 wiesen die Anteile der NST/R Kapitel an der gesamten Tonnage folgende Wertigkeit auf: „Steine und Erden“ sowie „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ lagen in ihrer Bedeutung bei jeweils 21 %, „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ bei 16 %, „Nahrungs- und Futtermittel“ bei 14 % und „Erze und Metallabfälle“ bei 10 %. Die übrigen Anteile sind vernachlässigbar gering. Die Güterabteilungen 5 und 1 verloren von 1995 bis 2005 große Anteile an der Gesamttonnage mit 28 bzw. 16 Prozentpunkten, derweil der Anteil der Güterabteilung 6 um 21 Prozentpunkte anstieg.

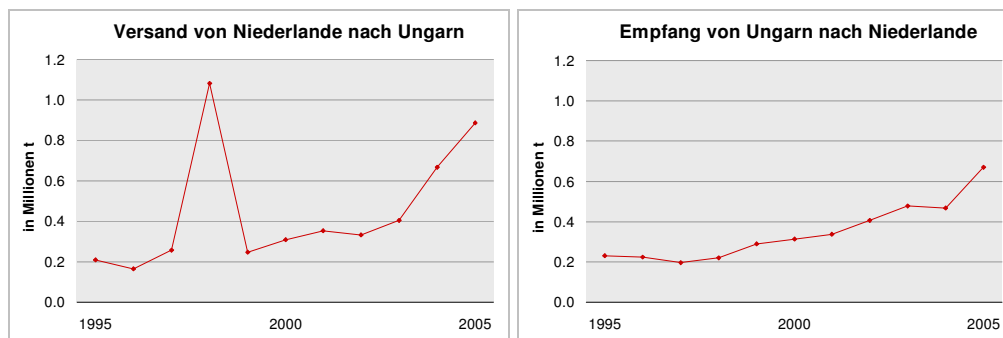
(5) Der versandbasierende **Modal Split** beider Länder verdeutlicht die bedeutende Stellung der Straße, auf welcher 80 % der Gütermenge transportiert wurde. Restliche 20 % der Güter wurden durch die Seeschifffahrt transportiert. Die Binnenschifffahrtsanteile waren mit unter 1 % vernachlässigbar. Gegenüber dem Jahr 2000 ging der Anteil der Straße zu Gunsten der Seeschifffahrt um 12 Prozentpunkte zurück.

(6) Auch im **Empfang** lagen die Anteile der Binnenschifffahrt unter einem Prozent und waren daher zu vernachlässigen. Wesentliche Anteile des Transports des Jahres 2005 erbrachten die Seeschifffahrt (76 %) und der Straßengebundene Transport (23 %). Im Jahr 2000 betrug der Anteil der Seeschifffahrt noch 84 % und der Straße 16 %.

4.12 Niederlande – Ungarn

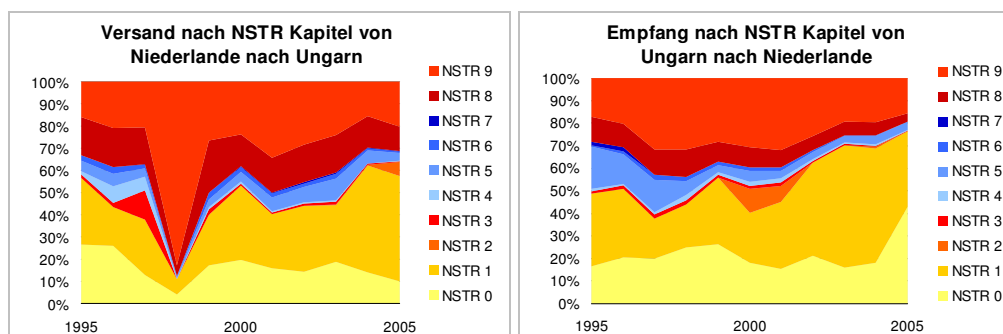
- (1) Die gesamte Tonnage des **Versands** des Jahres 2005 zwischen den Niederlanden und Ungarn belief sich auf rund 0.9 Mio. t und stieg seit 1995 um rund 325 % an.
- (2) Im **Empfang** lag das Güteraufkommen des Jahres 2005 mit 0.7 Mio. t knapp unter dem des Versands. Gegenüber 1995 stieg dieser kontinuierlich um 191 %.

Abbildung 101: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Ungarn



- (3) Innerhalb der Betrachtung der **NST/R Güterstatistik** unterteilt in Güterabteilungen, zeigen sich die bedeutenden Anteile bei „Nahrungs- und Futtermittel“ mit 47 % der gesamten **Versandmenge** des Jahres 2005. Darauf folgen „Fahrzeuge, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren“ mit 20%. Insbesondere wurden Güter der NST/R 1 Güterabteilung bei absoluter Betrachtung stärker importiert, so dass deren Anteil an der gesamten Tonnage um 17 Prozentpunkte zunehmen konnte. Die übrigen Güterabteilungen haben größtenteils trotz eigener Mengenzuwächse an Bedeutung verloren. So ging der Anteil der Güterabteilung 0 um 16 Prozentpunkte zurück. Der sprunghafte Anstieg der Güterabteilung 9 im Jahr 1998 (s. Abbildung 102) um 1'500 % und sofortige Rückgang im Jahr 1999 ist ohne weitere Recherche nicht zu erklären.

Abbildung 102: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Ungarn



(4) Der **Warenempfang** des Jahres 2005 wurde von 3 Güterabteilungen mit zusammen über 90 % Anteil dominiert. „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ wurden zu 43 %, „Nahrungs- und Futtermittel“ sowie „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ zu 33 respektive 16 % importiert. Gegenüber dem Jahr 1995 stieg insbesondere der Anteil der „Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse“ um 26 Prozentpunkte an, derweil die Einfuhr von „Eisen, Stahl und NE-Metallen“ um 15 % abnahm. Die übrigen Güterabteilungen weisen nur geringfügige Veränderungen auf.

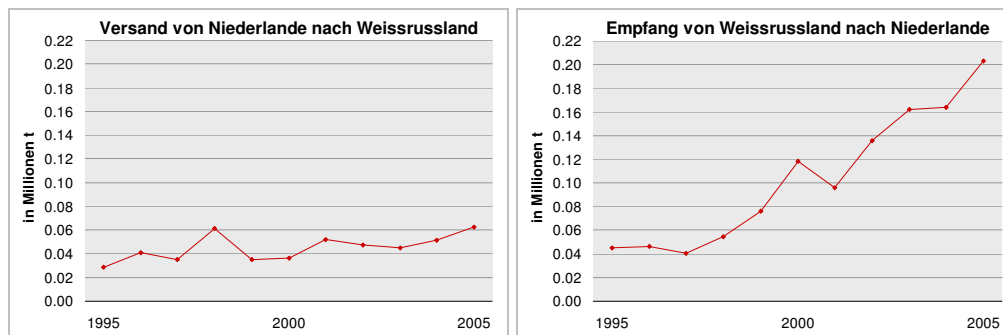
(5) Dominiert wurde der auf den Versand bezogene Modal Split des Jahres von der Binnenschifffahrt (57 %), gefolgt vom Straßengebundenen Export mit 32 % sowie dem Schienenverkehr mit 11 %. Im Vergleich der beiden Analysejahre 2000 und 2005 haben sich diese Anteile nur unwesentlich verändert. Der Anteil der Straße nahm um insgesamt 8 %, zu Gunsten der Schiene (+5 Prozentpunkte) und der Binnenschifffahrt (+3 Prozentpunkte), ab.

(6) Auch der **Empfang** des Jahres 2005 wies die Binnenschifffahrt mit 62% als bedeutendsten Verkehrsträger innerhalb des Modal Split auf. Diesem folgte die Straße mit 36 % und die Schiene mit lediglich 2 %. Die Veränderung der Anteile zwischen den Jahre 2000 und 2005 waren auch im Empfang nur marginal. Die Binnenschifffahrt gewann 5 Prozentpunkte hinzu, währenddessen der Transport auf der Straße um 2 und auf der Schiene 3 um Prozentpunkte abnahm.

4.13 Niederlande – Weißrussland

- (1) Die versendete Gütermenge von den Niederlanden nach Weißrussland lag im Jahr 2005 mit insgesamt 0.06 Mio. Tonnen auf einem sehr niedrigen Niveau. Seit 1995 stieg die Tonnage auch nur leicht an.
- (2) Der Güter**empfang** betrug im Jahr 2005 rund 0.2 Mio. t, und stieg mit vereinzelt Ausnahmen in den Jahren 1997 und 2001, seit 1995 jährlich an, so dass sich ein gesamt-ter Zuwachs von 349 % ergibt.

Abbildung 103: Versand und Empfang zwischen Niederlande und Weißrussland

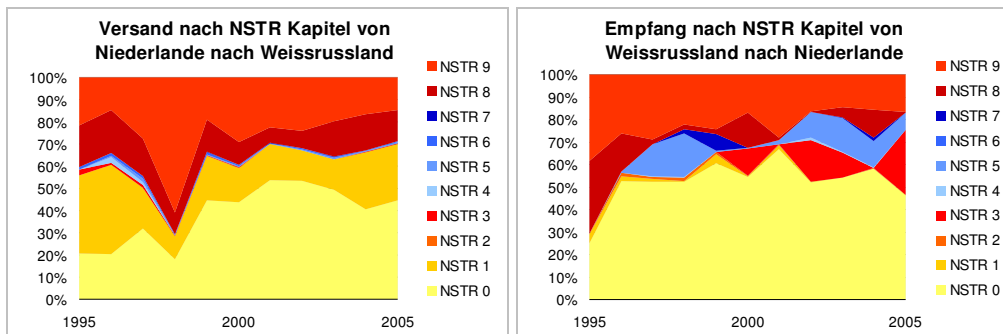


(3) Wie Abbildung 104 eindrucksvoll belegt, wird die Tonnage im **Versand** nach der **NST/R Güterstatistik** von 4 Güterabteilungen dominiert, deren kumulierten Anteile nahezu 100 % darstellten. Der Anteil „Land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse“ lag im Jahr 2005 bei rund 45 %, während „Nahrungs- und Futtermittel“ 25 %, „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ 15 % und „Chemische Erzeugnisse“ 14 % aufwiesen. Die übrigen Güterabteilungen verfügten lediglich über vernachlässigbare Anteile unter einem Prozent. Auffällig ist der Anstieg der Anteile der Güterabteilung 0 um 24 Prozentpunkte sowie der Anteilsrückgang von 10 Prozentpunkte bei der Güterabteilung 1.

(4) Auch der **Empfang** wurde im Jahr 2005 von 4 Güterabteilungen mit einem Anteil von fast 100 % Anteil bestimmt. „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ verfügten über einen Anteil von 46 % der gesamten Importmenge aus Weißrussland vor den Gütergruppen „Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen“ mit 29 %, „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren“ mit 17 % und „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 8 %. Die Anteile der verbliebenen Güterabteilungen lagen jeweils unter einem Prozent und sind daher zu vernachlässigen. Der Zeitverlauf der Anteile nach NST/R Kapiteln zwischen 1995 und 2005 zeigt zum Teil deutliche Veränderungen. Während die Güterabteilung 0 um knapp 21 Prozentpunkte zunahm, verlor die Güterabteilung 9 rund 22 Prozentpunkte. Erwähnenswert sind zudem die Güterabteilungen 3 und 8. Während „Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gase“ im Jahr 1995 noch keinerlei Bedeutung innerhalb der Statistik aufwiesen, stiegen dessen Anteile bis zum Jahr 2005 auf rund 29 % an. Dagegen ging der

Anteil der „Chemischen Erzeugnisse“ zwischen 1995 und 2005 von ehemals 32 % auf unter ein Prozent zurück.

Abbildung 104: Entwicklung der Anteile der NST/R Kapitel an der Versand- und Empfangsmenge zwischen Niederlande und Weißrussland



(5) Die Betrachtung des **Modal Splits** im **Versand** von den Niederlanden nach Weißrussland wies im Jahr 2005 einen dominierenden Straßenanteil von 91 % auf, währenddessen die Seeschifffahrt 9 % der Güter beförderte. Zwischen den Jahren 2000 und 2005 ging der Anteil der Straße am Modal Split um 4 Prozentpunkte zurück und folglich stieg die Seeschifffahrt um diesen Anteil..

(6) Im **Empfang** des Jahres 2005 sah die Aufteilung des Modal Splits ähnlich aus. Die Straße und die Seeschifffahrt verfügten über eine Anteil von 76 % bzw. 24 %. Auch hier verlor die Straße Anteile (8 Prozentpunkte) an die Seeschifffahrt.