

Dipl.-Kaufmann Roland Fischer

Eisenbahnverkehr 2004

In Deutschland waren im Jahr 2004 insgesamt rund 150 Eisenbahnunternehmen am öffentlichen Eisenbahnverkehr beteiligt. Diese Unternehmen haben insgesamt 2071 Mill. Fahrgäste, davon 115 Mill. im Fernverkehr, befördert und 310,3 Mill. Tonnen (t) Güter transportiert. Bedingt durch eine seit Jahresbeginn 2004 gültige neue Rechtsgrundlage konnten für das Jahr 2004 erstmals Daten zum kombinierten Verkehr zwischen Straße und Schiene (Transport von Containern, Wechselbehältern und Straßengüterfahrzeugen) ermittelt werden; in diesem wichtigen Segment erzielte die Eisenbahn im Jahr 2004 mit Containern und Wechselbehältern ein Güteraufkommen von 34,4 Mill. t, bei der Beförderung von Straßengüterfahrzeugen im Rahmen des kombinierten Verkehrs der Eisenbahnen wurde eine Tonnage von 6,2 Mill. t erreicht.

Die Eisenbahnunternehmen beschäftigten etwa 286 600 Mitarbeiter und verfügten über ein Schienennetz von rund 41 500 km (Stand jeweils Ende 2003). In dem Bericht werden, neben näheren Ausführungen zu den oben angeführten Themen, noch Angaben zu Fahrzeugbeständen und Unfällen veröffentlicht.

Vorbemerkung

Im folgenden Beitrag werden in erster Linie Ergebnisse über die Verkehrsleistungen der Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs dargestellt.¹⁾ Der Berichtskreis der Eisenbahnstatistik ist funktional abgegrenzt, das heißt

zur Eisenbahnstatistik melden alle Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs, die Eisenbahnverkehr als Haupt-, Neben- oder Hilfstätigkeit betreiben. Im Berichtsjahr 2004 waren dies rund 150 Unternehmen (Stand am Jahresende 2003). In den Berichtskreis der Eisenbahnstatistik nicht einbezogen sind diejenigen Eisenbahnunternehmen, die keiner allgemeinen Beförderungspflicht unterliegen und nicht das öffentliche Netz nutzen. Zu diesen Unternehmen zählen hauptsächlich Hafen- und Werksbahnen.

Die bis dahin geltende Rechtsgrundlage der Eisenbahnstatistik, die Verordnung über eine Eisenbahnstatistik vom 8. August 1965 (BGBl. I S. 749), wurde ab dem Berichtsjahr 2004 durch das Verkehrsstatistikgesetz²⁾ abgelöst. Die neue Rechtsgrundlage entließ einerseits durch Einführung von Abschneidegrenzen zahlreiche Auskunftspflichtige aus der Berichtspflicht oder entlastete sie durch eine verlängerte Periodizität und reduzierte Fragenkataloge einiger Erhebungen, andererseits konnten bisherige Datenlücken im Eisenbahnsektor durch geänderte oder neue Datenerhebungen geschlossen werden.

In der Schienen-Güterverkehrsstatistik wird bei 21 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den neuen Schwellenwert für die Beförderungsleistung von 10 Mill. Tonnenkilometern (tkm) im Jahr überschreiten, erstmalig für das Berichtsjahr 2004 auf monatlicher Basis neben dem bisher erfassten Güterverkehr auch der kombinierte Verkehr (Transport von Containern, Wechselbehältern und Straßengüterfahrzeu-

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

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

gen) der Eisenbahnen in tiefer regionaler Gliederung vollständig erfasst. Nach der bisherigen Rechtslage konnten nur jährliche Eckwerte der Gütertransporte der Deutschen Bahn im kombinierten Verkehr erfasst werden, was zu einer steigenden Untererfassung führte, da andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in den letzten Jahren in zunehmendem Maß in diese Transportsparte eingestiegen sind. Erste Ergebnisse über diesen zukunftsträchtigen Transportsektor im Eisenbahnbereich werden im Folgenden dargestellt.

Die Periodizität der unterjährigen Personenverkehrsstatistik wurde von monatlich auf vierteljährlich umgestellt. Der Fernverkehr wird hierbei weiterhin zentral erhoben, während die Erfassung des Personennahverkehrs auf der Schiene in die Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs integriert wurde, die dezentral durch die Bundesländer erhoben wird und auch den Verkehr mit U-Bahnen, Straßenbahnen und Omnibussen einschließt.

In der neu gestalteten Jahreserhebung, deren Ergebnisse aus erhebungstechnischen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt vorliegen, werden erstmalig Zahlen über

- Gefahrguttransporte nach Klassen und Hauptverkehrsverbindungen
- Gütertransporte nach Ganzzug oder Waggonladung
- Fahrleistung in Zugkilometern
- Fahrgäste im internationalen Verkehr nach Ein- und Aussteigestaat

erhoben.

In den vorgesehenen fünfjährigen Erhebungen werden erstmalig für das Jahr 2005

- Verkehrsströme im Eisenbahnnetz sowie die
 - Zahl der Fahrgäste nach Ein- und Aussteigeregion (NUTS-2)
- erhoben.

Die Bestandsstatistik und die Infrastrukturstatistik wurden von einem jährlichen auf einen fünfjährigen Rhythmus umgestellt, wobei die Infrastrukturdaten jährlich fortgeschrieben werden.

1 Personenverkehr

Die Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs beförderten im Jahr 2004 insgesamt 2071 Mill. Fahrgäste. 115 Mill. Personen fuhren im Fernverkehr (-1,9%), während mit 1955 Mill. über 90% der Fahrgäste die Eisenbahnen im Nahverkehr benutzten. Im Vergleich zu 2003 nahm die Zahl der Fahrgäste der Eisenbahnen insgesamt leicht zu, eine genaue Quantifizierung dieser Zunahme ist im Nahverkehr aber nicht möglich, da sich der Berichtsfirmenkreis aufgrund der neuen Rechtsgrundlage ab 2004 geändert hat.

Bei den Ergebnissen ist zu beachten, dass jedes Eisenbahnunternehmen seine Fahrgäste angibt; das heißt steigt ein

Reisender um und wechselt dabei das befördernde Unternehmen, so zählen beide Unternehmen den Reisenden als Fahrgast. Da immer mehr Eisenbahnunternehmen Teile des Nahverkehrs der Deutschen Bahn AG übernehmen, ergeben sich durch Umsteigeverkehre zwischen diesen neuen Gesellschaften und der Deutschen Bahn AG Doppelzählungen der Fahrgäste in größerem Umfang (rund 120 Mill. Umsteiger pro Jahr). Dadurch kommt es im Vergleich zu früheren Perioden zu einer Erhöhung der Zahl der beförderten Personen. Um einen langfristigen Vergleich weiter zu ermöglichen, wurden die Fahrgastzahlen bis einschließlich 2003 in Abstimmung mit der Deutschen Bahn und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen entsprechend angepasst.

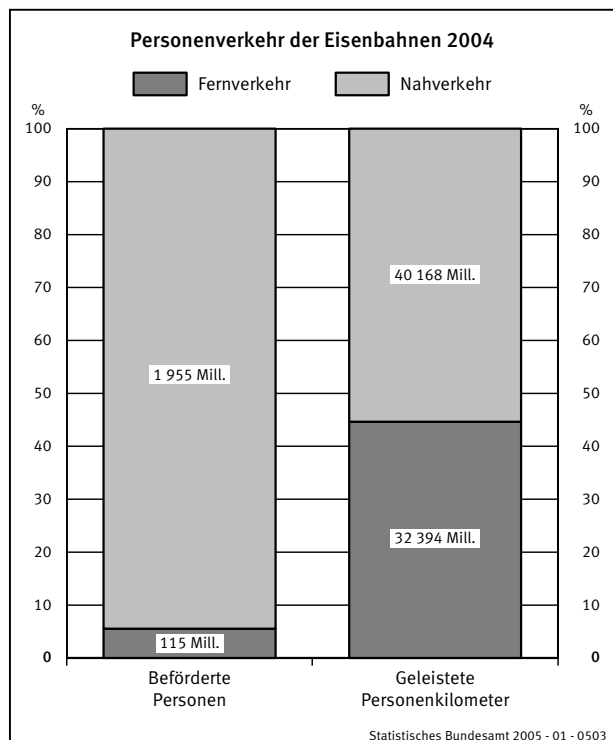
Tabelle 1: Personenverkehr der Eisenbahnen

Verkehrsart	1993 ¹⁾	1998	2003	2004	2004 gegenüber 2003
	Mill.				%
Beförderte Personen ²⁾	1 494	1 910	2 024	2 071	X
Fernverkehr	133	149	117	115	-1,9
Nahverkehr ²⁾	1 362	1 761	1 907	1 955	X
Geleistete					
Personenkilometer ²⁾	63 361	72 666	71 293	72 563	X
Fernverkehr	33 470	34 562	31 619	32 394	+2,3
Nahverkehr ²⁾	29 891	38 104	39 673	40 168	X

1) Ohne Doppelzählungen. - 2) Vergleich zum Vorjahr wegen Veränderung des Berichtsfirmenkreises nicht möglich.

Die im Personenverkehr erbrachte Verkehrsleistung wird als Produkt aus der Zahl der beförderten Personen und der Entfernung in Form von Personenkilometern (Pkm) ermittelt. Im Jahr 2004 wurden durch die Eisenbahnen 72,6 Mrd. Pkm geleistet, davon entfielen 32,4 Mrd. Pkm auf den Fernver-

Schaubild 1



kehr (+ 2,3%) und 40,2 Mrd. Pkm auf den Nahverkehr. Der Anteil des Fernverkehrs an der Personenverkehrsleistung verschiebt sich durch die größeren Reiseweiten zugunsten des Fernverkehrs; für weniger als 6% der Fahrgäste werden 45% der Verkehrsleistung erbracht, während auf die Fahrgäste des Nahverkehrs (94% der beförderten Personen insgesamt) nur 55% der Verkehrsleistung entfielen.

2 Güterverkehr

Mit insgesamt 310,3 Mill. t lagen die transportierte Gütermenge im Jahr 2004 um 2,1% und mit 86,4 Mrd. tkm die Beförderungsleistung um 8,2% über den Ergebnissen des Vorjahres. Eine detaillierte Erhebung wird nach dem neuen Verkehrsstatistikgesetz nur noch bei 21 Unternehmen, die mehr als 10 Mill. Tonnenkilometer im Jahr leisten, durchgeführt. Diese Abschneidegrenze ermöglichte es, im Vergleich zum Vorjahr elf Kleinunternehmen aus der detaillierten Auskunftspflicht zu entlassen, ohne die Gesamtergebnisse nennenswert zu beeinflussen, sodass weiterhin Vorjahresvergleiche durchgeführt werden können.

2.1 Wagenladungsverkehr

Die Bahntransporte wurden vollständig im frachtpflichtigen Wagenladungsverkehr abgewickelt. Das Volumen der Dienstguttonnage ist seit 1990 (16,5 Mill. t) kontinuierlich zurückgegangen und wurde ab 2003 vollständig in den Wagenladungsverkehr integriert, sodass sich die Daten

zunehmend ausschließlich auf den frachtpflichtigen Wagenladungsverkehr (einschl. des kombinierten Verkehrs) beziehen. Die Gesamttonnage von 310,3 Mill. t gliederte sich in der Unterteilung nach Hauptverkehrsbeziehungen wie folgt auf: Der Binnenverkehr, also die zwischen deutschen Be- und Entladeorten beförderte Tonnage, nahm auf 200,1 Mill. t (- 1,5%) ab. Im grenzüberschreitenden Verkehr stieg der Versand um 11,7%; insgesamt wurden 46,1 Mill. t in das Ausland transportiert. Der Empfang aus dem Ausland nahm um 8,1% auf 51,3 Mill. t zu. Der Durchgangsverkehr durch das Bundesgebiet von Ausland zu Ausland erhöhte sich gleichzeitig um 8,2%; hier wurden 12,8 Mill. t Güter transportiert.

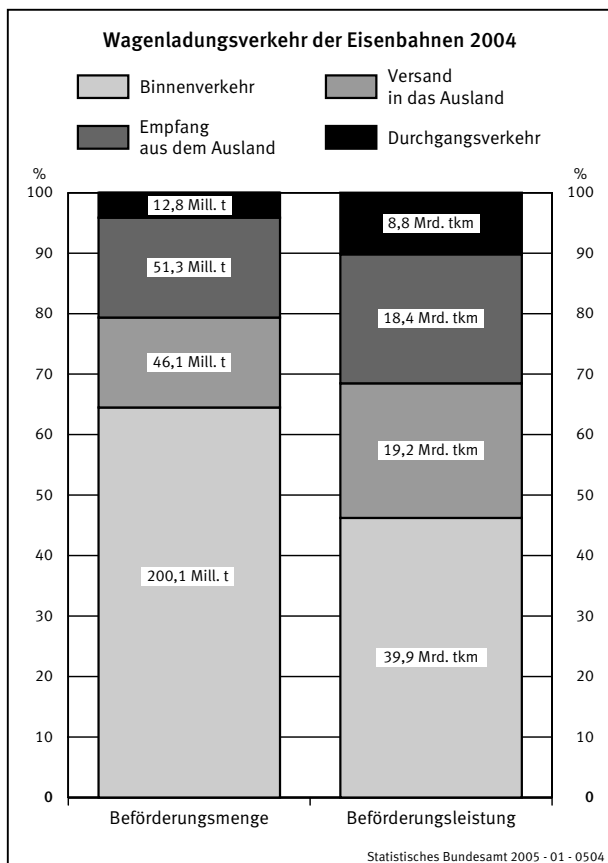
Bedingt durch die teilweise überdurchschnittlichen Steigerungen bei der Auslandstonnage hat sich der Anteil des internationalen Eisenbahnverkehrs auf dem deutschen Netz seit 1993 bei der beförderten Menge von 23 auf 36% erhöht. Der internationale Anteil an der tonnenkilometrischen Leistung erreichte durch die im Vergleich zum Binnenverkehr meist größeren Transportweiten 2004 sogar einen Anteil von 54% an der tkm-Gesamtleistung; hierbei ist anzumerken, dass beim grenzüberschreitenden Verkehr nur die auf dem Bundesgebiet geleisteten Tonnenkilometer nachgewiesen werden.

Tabelle 2: Güterverkehr der Eisenbahnen

Gegenstand der Nachweisung	1994 ¹⁾	2003 ¹⁾	2004	2004 gegenüber 2003
Beförderungsmenge				
	Mill. t			%
Insgesamt	336,8	303,7	310,3	+2,1
Wagenladungsverkehr	328,2	303,7	310,3	+2,1
Binnenverkehr	245,3	203,2	200,1	-1,5
Versand in das Ausland ...	31,8	41,3	46,1	+11,7
Empfang aus dem Ausland	43,0	47,4	51,3	+8,1
Durchgangsverkehr	8,1	11,8	12,8	+8,2
Dienstgutverkehr	6,4	.	.	.
Beförderungsleistung				
	Mrd. tkm			
Insgesamt	70,7	79,8	86,4	+8,2
Wagenladungsverkehr .....	.	79,8	86,4	+8,2
Binnenverkehr .....	.	37,6	39,9	+6,2
Versand in das Ausland ...	.	16,9	19,2	+14,0
Empfang aus dem Ausland .....	.	16,9	18,4	+8,8
Durchgangsverkehr .....	.	8,5	8,8	+4,5
Dienstgutverkehr .....	.	.	.	.

1) Korrigierte Werte: tkm teilweise in tieferer Gliederung nicht nachweisbar.

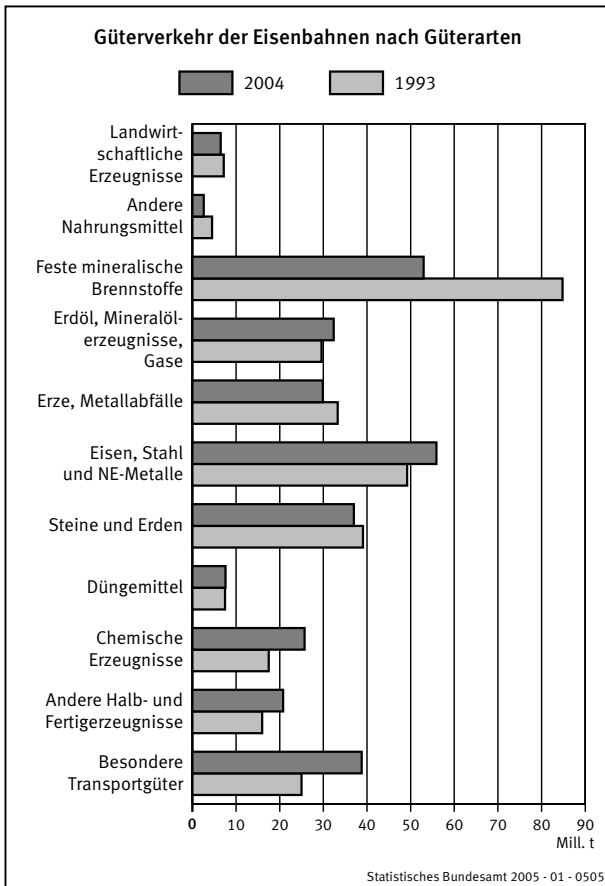
Schaubild 2



2.2 Wagenladungsverkehr nach Güterarten

Im Bereich der Montangüter war im Vergleich zum Vorjahr eine uneinheitliche Entwicklung der Transportnachfrage festzustellen. Bei den traditionell aufkommenstarken Kohletransporten musste mit 53,0 Mill. t ein Verkehrsverlust von 6,2% hingenommen werden, während das Aufkommen der Produktgruppe „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ mit 55,9 Mill. t um 4,0% zunahm und der Transport von „Erzen und Metallabfällen“ mit 29,9 Mill. t ein Plus von 4,9% einfahren konnte. Die von großen Baumaßnahmen beeinflussten Transportmengen von „Steinen und Erden“ stagnierten bei einem Aufkommen von 37,0 Mill. t.

Schaubild 3



Bei den „Mineralölerzeugnissen“ setzte sich der seit fünf Jahren anhaltende Transportzuwachs fort; mit insgesamt 32,4 Mill. t ergab sich ein Plus von 10,5% gegenüber dem Jahr 2003. Die „Besonderen Transportgüter“³⁾, die unter anderem einen großen Teil des kombinierten Verkehrs umfassen, steigerten mit 38,8 Mill. t ihr Vorjahresergebnis um 3,3%.

Tabelle 3: Frachtpflichtiger Wagenladungsverkehr der Eisenbahnen nach Güterabteilungen

Güterabteilungen	1994	1999	2003	2004	2004 gegenüber 2003
	Mill. t				%
Insgesamt 1)	336,8	290,7	303,8	310,3	+2,1
Landwirtschaftliche Erzeugnisse ...	7,6	7,8	6,1	6,5	+6,0
Andere Nahrungsmittel	4,7	3,6	2,8	2,6	-4,0
Feste mineralische Brennstoffe	79,8	57,1	56,6	53,0	-6,2
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase ..	28,2	23,9	29,3	32,4	+10,5
Erze, Metallabfälle	34,2	28,7	28,5	29,9	+4,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle	56,1	49,4	53,7	55,9	+4,0
Steine und Erden	46,5	38,2	36,9	37,0	+0,3
Düngemittel	7,7	7,4	7,7	7,6	-0,9
Chemische Erzeugnisse	20,2	20,9	23,2	25,7	+10,9
Andere Halb- und Fertigerzeugnisse	18,0	21,4	21,5	20,8	-3,2
Besondere Transportgüter	25,4	29,1	37,5	38,8	+3,3

1) 1994 bis 2003: Korrigierte Werte, die teilweise nicht nach Güterabteilungen aufteilbar sind.

3) Transportgüter, die nach ihrer Art nicht einzugruppiert sind.

2.3 Hoher Transportanteil innerhalb der Bundesländer

Betrachtet man den Güterverkehr der Eisenbahnen nach Bundesländern, so stellt man fest, dass fast ein Drittel (31%) des Ladungsaufkommens innerhalb der Landesgrenzen der einzelnen Bundesländer sowohl ein- als auch ausgeladen wurde. Damit zeigt sich, dass die Eisenbahn, ähnlich wie beim Personenverkehr, auch im Güterverkehr in hohem Umfang über relativ kurze Entfernungen als Nahverkehrsmittel genutzt wird.

Ein weiteres Drittel aller Güter wurde zwischen den Bundesländern transportiert, während 15% in das Ausland versandt wurden und 17% der gesamten Tonnage aus dem Ausland in Deutschland empfangen wurden.

Ein besonders hohes Transportaufkommen innerhalb von Landesgrenzen zeigte sich bei den Ländern mit bedeutenden Kohle- und Stahlstandorten. So wurden zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen mit 50,0 Mill. t rund 50% des gesamten Eisenbahngüteraufkommens innerhalb des Landes befördert. Im Saarland wurden mit 11,0 Mill. t rund 45% aller Güter innerhalb der Landesgrenzen transportiert.

Tabelle 4: Frachtpflichtiger Wagenladungsverkehr der Eisenbahnen 2004 nach Ländern und Hauptverkehrsverbindungen
Mill. t

Land	Verkehr innerhalb des Bundeslandes ¹⁾	Versand in das übrige/n Bundesgebiet		Empfang aus dem Ausland	
		Versand	Empfang	Versand	Empfang
Insgesamt	95,0	105,1	105,1	46,1	51,3
Baden-Württemberg ...	2,9	3,5	8,1	5,1	5,1
Bayern	7,6	6,7	10,5	6,6	6,8
Berlin	0,0	0,6	2,1	0,0	0,7
Brandenburg	1,5	9,6	9,2	1,8	3,5
Bremen	0,4	2,5	5,6	1,5	2,0
Hamburg	0,1	14,8	11,2	3,1	2,4
Hessen	1,5	4,6	6,3	2,4	1,6
Mecklenburg-Vorpommern ...	0,6	2,6	5,1	0,8	0,4
Niedersachsen ...	9,2	8,6	16,1	3,5	2,8
Nordrhein-Westfalen	50,0	15,6	11,4	10,4	12,2
Rheinland-Pfalz ..	0,6	2,8	4,4	3,0	1,9
Saarland	11,0	3,3	1,0	1,8	7,3
Sachsen	0,8	6,9	5,6	1,8	2,6
Sachsen-Anhalt ..	7,5	20,4	4,3	2,2	0,9
Schleswig-Holstein	0,9	1,3	1,4	1,0	0,3
Thüringen	0,5	1,2	3,0	1,1	0,8

1) Versand = Empfang.

3 Container- und Huckepackverkehr

Wie bereits eingangs erwähnt konnte im Jahr 2004 erstmals der gesamte kombinierte Verkehr der Eisenbahnen

im Rahmen des neuen Verkehrsstatistikgesetzes erfasst werden. Damit kann dieser zukunftssträchtige Teilbereich des Güterverkehrs der Eisenbahnen in der notwendigen Tiefgliederung dargestellt werden. Da es sich um eine neue Erhebung handelt und keine kompatiblen Vergangenheitsdaten vorliegen, ist im ersten Berichtsjahr 2004 allerdings keine Entwicklung darstellbar.

Die Eisenbahnen melden im Rahmen des kombinierten Verkehrs den Transport von Großcontainern und Wechselbehältern als zusammengefasste Position, da für sie transporttechnisch kein Unterschied besteht und ihnen von den ausländischen Nachbarbahnen im Wechselverkehr auch keine tiefere Gliederung zur Verfügung gestellt wird.

Im Jahr 2004 wurden von den Eisenbahnen 3,0 Mill. Container und Wechselbehälter mit insgesamt 34,4 Mill. t Gütern befördert; dabei wurde eine Verkehrsleistung von 16,6 Mrd. tkm erbracht. Damit erweist sich dieser Bereich mit einer durchschnittlichen Transportweite von 483 km im

Vergleich zum übrigen Güterverkehr (253 km) als extremer Langläufer.

Vier Fünftel der Container und Wechselbehälter wurden im beladenen Zustand befördert und nur bei einem Fünftel der Transporte handelte es sich um Rückläufe leerer Ladeeinheiten.

Im „Huckepackverkehr“ konnte im Jahr 2004 mit 285 000 beförderten Lastkraftfahrzeugen und Sattelzuganhängern eine Tonnage von 6,2 Mill. t Gütern bewegt werden.

Die 128 000 unbegleiteten Sattelaufleger, die ähnlich wie Container, allerdings auf speziellen „Taschenwagen“ befördert werden, erreichten eine Tonnage von 2,7 Mill. t; bei einer noch höheren Transportweite als beim Containerverkehr von insgesamt 542 km wurden 1,5 Mrd. tkm geleistet.

Auf der „Rollenden Landstraße“ wurden zwar 156 000 Lastkraftwagen und Sattelzüge mit 3,5 Mill. t befördert, dies aber durchschnittlich nur über knapp 100 km, sodass als Verkehrsleistung nur 0,35 Mrd. tkm erbracht wurden.

Tabelle 5: Container- und Huckepackverkehr auf der Schiene im Jahr 2004

Transportart Behälterart ¹⁾	Ins- gesamt	Davon im			
		Binnen- verkehr	Versand in das Ausland	Empfang aus dem Ausland	Durch- gangs- verkehr
Anzahl der beförderten Einheiten in 1 000 ²⁾					
Container/ Wechselbehälter zusammen ...	3 019	1 295	708	660	355
bis 20 Fuß	588	538	21	30	0
20 bis 25 Fuß .	1 449	365	438	431	215
25 bis 30 Fuß .	170	41	70	45	14
30 bis 40 Fuß .	811	351	179	155	126
Kraftfahrzeuge zusammen ...	285	15	131	122	17
Sattelzug- anhänger	128	15	51	48	15
Lkw/Sattelzug ..	156	–	80	74	2
Beförderte Menge in 1 000 t					
Container/ Wechselbehälter zusammen	34 424	13 928	9 497	6 535	4 464
bis 20 Fuß	7 379	6 749	234	396	0
20 bis 25 Fuß .	14 000	2 529	5 554	3 601	2 317
25 bis 30 Fuß .	3 267	783	1 613	603	268
30 bis 40 Fuß .	9 778	3 868	2 096	1 935	1 879
Kraftfahrzeuge zusammen ...	6 230	305	2 961	2 599	365
Sattelzug- anhänger	2 730	305	1 131	981	313
Lkw/Sattelzug ..	3 500	–	1 830	1 618	53
Verkehrsleistung in Mrd. tkm					
Container/ Wechselbehälter zusammen	16,64	5,95	4,62	3,46	2,60
bis 20 Fuß	2,89	2,49	0,11	0,29	0,0
20 bis 25 Fuß .	7,05	1,24	2,71	1,79	1,32
25 bis 30 Fuß .	1,47	0,38	0,68	0,26	0,16
30 bis 40 Fuß .	5,22	1,84	1,13	1,13	1,12
Kraftfahrzeuge zusammen ...	1,83	0,16	0,81	0,69	0,16
Sattelzug- anhänger	1,48	0,16	0,63	0,53	0,16
Lkw/Sattelzug ..	0,35	–	0,18	0,16	0,00

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

4 Personal

Alle nachfolgenden Ergebnisse zu Personal, Fahrzeugbestand und Infrastruktur stammen aus der Unternehmensstatistik 2003, die bedingt durch das neue Verkehrsstatistikgesetz in dieser Form zum letzten Mal durchgeführt wurde. Zukünftig werden Infrastrukturdaten (Erhebung: jährlich und fünfjährlich) sowie Fahrzeugbestände und Beschäftigtenzahlen (jeweils fünfjährlich) in modifizierter Form erhoben.

Ob der seit Jahren bei den Eisenbahnunternehmen stattfindende Personalabbau weiterhin erfolgte, konnte 2003 nicht weiter beobachtet werden, da geänderte Abgrenzungen von Konzernteilen der Deutsche Bahn AG eine vergleichbare Fortrechnung des Personalbestandes nicht zulassen. Zum Jahresende 2003 beschäftigten die Eisenbahnunternehmen 286 600 Personen.

5 Fahrzeugbestand

Zum Jahresende 2003 standen den Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs 3 326 Elektrolokomotiven und 2 733 Diesellokomotiven zur Verfügung; dabei nahm der Bestand an Elektrolokomotiven um 52 und an Diesellokomotiven um 201 zu.

Der Bestand an Triebwagen nahm indessen im Zuge der Modernisierung des Fahrzeugparks stark zu; die Anzahl der elektrischen Triebwagen stieg um 386 auf 5 575 und die der Dieseltriebwagen um 188 auf 2 750.

Die Zahl der Fahrzeuge zur Personenbeförderung lag am Ende des Jahres 2003 mit 20 710 Einheiten um 1 280 Wagen (– 5,8 %) unter dem Vorjahresstand.

Für den für die Güterbeförderung vorgehaltenen Fahrzeugpark liegen für das Jahr 2003 folgende Ergebnisse vor: Die Eisenbahnunternehmen in Deutschland verfügten insge-

samt über 164 138 Güterwagen. Von diesen Güterwagen waren 107 031 im Eigentumsbestand der Eisenbahnen und 57 107 als Privatgüterwagen bei den Eisenbahnunternehmen eingestellt.

Tabelle 6: Fahrzeugbestand der Eisenbahnen¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	1990	1995	2002	2003
Einsatzbestand an Lokomotiven				
Insgesamt ²⁾	12 263	9 458	5 870	6 059
Elektrische Lokomotiven	3 867	3 583	3 274	3 326
Diesellokomotiven	8 132	5 875	2 532	2 733
Fahrzeuge für die Personenbeförderung				
Insgesamt ²⁾	23 920	20 058	21 990	20 710
Elektrische Triebwagen	2 461	2 880	5 189	5 575
Dieseltriebwagen	783	1 031	2 562	2 750
Reisezugwagen	19 235	14 791	11 945	12 269
Steuer- und Beiwagen	1 441	1 356	2 294	116
Güterwagen				
Insgesamt	419 690	256 041	169 529	164 138
Eigentumsbestand	367 592	178 493	111 314	107 031
Privatbestand	52 098	77 548	58 215	57 107

1) Stand am Jahresende. – 2) Bis 2002 einschl. Fahrzeugen anderer Antriebsarten.

6 Genutztes Schienennetz verlängert

Nach einem Abbau um 477 km im Jahr 2002 wurde das für den Eisenbahnverkehr genutzte Schienennetz im Jahr 2003 um 893 km erweitert, sodass sich insgesamt eine Betriebsstreckenlänge von 41 531 km ergab. Die Länge der elektrifizierten Strecken, auf denen der größte Teil der Eisenbahnleistungen erbracht wird, stieg im Vergleich zum Jahr 2002 um 303 km auf 20 140 km.

Tabelle 7: Unternehmen und feste Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	1990	1995	2002	2003
Unternehmen	Anzahl	105	103	153	151
Eigentumsstreckenlänge	km	44 122	46 756	44 324	43 793
Betriebsstreckenlänge	km	44 001	45 118	40 638	41 531
dar.: elektrifiziert	km	16 120	18 551	19 837	20 140
eingleisig	km	3 216	4 074	4 300	4 406
mehrgleisig	km	12 904	14 477	15 537	15 734
Gesamtgleislänge	km	90 760	80 297	79 138	80 257
dar.: elektrifiziert	km	41 847	.	42 068	47 498
Bahnhöfe	Anzahl	5 828	5 768	5 256	5 046
Gleisanschlüsse	Anzahl	15 653	12 380	5 432	5 065
Höhengleiche Bahnübergänge	Anzahl	37 029	34 759	31 533	30 853
dar.: mit Schranken	Anzahl	15 606	15 218	.	.

1) Stand am Jahresende.

7 Zahl der Unfälle annähernd gleich geblieben

Auf dem von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs betriebenen Netz ereigneten sich im Jahr 2003 insgesamt 813 Bahnbetriebsunfälle, bei denen Personenschaden registriert wurde; dabei wurden 173 Personen getötet und 925

Menschen verletzt⁴⁾. Damit bewegt sich die Zahl der Unfälle seit Jahren in der gleichen Größenordnung; auch bei der Zahl der Getöteten und Verletzten ist – mit Ausnahme der durch den Großunfall in Eschede im Jahr 1998 erhöhten Werte – eine ähnliche Situation zu beobachten.

Diejenigen Eisenbahnunfälle, an denen überwiegend nur Eisenbahnfahrzeuge beteiligt waren, forderten bei insgesamt 139 Entgleisungen, Zusammenstößen oder dem Aufprallen auf Gegenstände im Jahr 2003 insgesamt 12 Tote und 253 Verletzte. Mit 109 Getöteten wurde mehr als die Hälfte aller Todesopfer in der Kategorie der so genannten persönlichen Unfälle von Reisenden, Bahnbediensteten und Bahnfremden registriert; bei 423 Unfällen dieser Kategorie wurden 380 Verletzte gezählt. Zu einer Kollision mit Wegbenutzern auf höhengleichen Bahnübergängen kam es in 187 Fällen; dabei starben 50 Menschen und 249 wurden verletzt. [u](#)

4) Todesfälle durch Selbsttötung sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG nehmen sich im Durchschnitt pro Tag drei bis vier Menschen auf den Bahngleisen das Leben; siehe Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 4. März 1999.

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2005

Für nichtgewerbliche Zwecke sind Vervielfältigung und unentgeltliche Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet. Die Verbreitung, auch auszugsweise, über elektronische Systeme/Datenträger bedarf der vorherigen Zustimmung. Alle übrigen Rechte bleiben vorbehalten.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Johann Hahlen
Präsident des Statistischen Bundesamtes
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 20 86
- E-Mail: wirtschaft-und-statistik@destatis.de

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

Erscheinungsfolge: monatlich



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

- im Internet: www.destatis.de

oder bei unserem Informationsservice
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05
- Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30
- E-Mail: info@destatis.de