

Wirtschaftskommission für Europa

Eurostat

ITF (International Transport Forum)

Illustriertes Glossar für die Verkehrsstatistik

4. Ausgabe

DANKSAGUNG

Die vorliegende Ausgabe wurde von der Interinstitutionellen Arbeitsgruppe (IWG.Trans) ausgearbeitet, der Ould Khou Sid'Ahmed (UN/ECE), Mario Barreto (ITF) und Hans Stelow (Eurostat) angehören.

Zu den einzelnen Kapiteln wurden zahlreiche nationale Experten und Mitarbeiter von internationalen Organisationen und Nichtregierungsorganisationen konsultiert. Die Mitglieder der UN/ECE-Arbeitsgruppe Verkehrsstatistik (WP.6) haben auf der Sitzung im Mai 2008 die Überarbeitung geprüft und die dabei erzielten Ergebnisse genehmigt.

Die Überarbeitung wurde weitgehend von einem Team übernommen, das sich aus den folgenden Experten zusammensetzte:

- Roland Fischer, der die Arbeiten am Kapitel über den Eisenbahnverkehr leitete und am Kapitel über den Luftverkehr mitwirkte;
- Erik Grib, der bei der Erstellung der Kapitel über den Straßenverkehr und den intermodalen Verkehr federführend war;
- Franz Justen, der für die Kapitel „Binnenschifffahrt“ und „Transport in Rohrfernleitungen“ verantwortlich zeichnete;
- Lars Sjöberg, der an der Erarbeitung des Kapitels über den Eisenbahnverkehr beteiligt war;
- Richard Butchart, der die Abfassung des Kapitels über den Luftverkehr leitete und die technische Projektkoordination übernahm, sowie
- Karen Ifrah (Artemis Information Management), die für die Bereiche Forschung und Koordination der nicht technischen Aspekte des Projekts sowie für die sprachliche Überprüfung zuständig war.

INHALTSVERZEICHNIS

A.	EISENBAHNVERKEHR	8
A.I	INFRASTRUKTUR.....	9
A.II	VERKEHRSMITTEL	14
A.II.A	FAHRZEUGE.....	14
A.II.B	CONTAINER USW.	20
A.III	UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG	23
A.IV	VERKEHR.....	26
A.V	VERKEHRSLAISTUNG	29
A.VI	ENERGIEVERBRAUCH	35
A.VII	UNFÄLLE	37
B.	STRASSENVERKEHR	41
B.I	INFRASTRUKTUR.....	42
B.II	TRANSPORTMITTEL	46
B.II.A	FAHRZEUGE.....	46
B.II.B	CONTAINER USW.	54
B.III	UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG	57
B.IV	VERKEHR.....	60
B.V	VERKEHRSLAISTUNG	62
B.VI	ENERGIEVERBRAUCH	68
B.VII	UNFÄLLE	70
C.	BINNENSCHIFFFAHRT	74
C.I	INFRASTRUKTUR.....	75
C.II	TRANSPORTMITTEL	78
C.II.A	SCHIFFE.....	78
C.II.B	C.II.B CONTAINER USW.	82
C.III	UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG	86
C.IV	VERKEHR.....	88
C.V	VERKEHRSLAISTUNG	90
C.VI	ENERGIEVERBRAUCH	95
C.VII	UNFÄLLE AUF BINNENWASSERSTRASSEN.....	96
D.	TRANSPORT IN ROHRFERNLEITUNGEN	99
D.I	INFRASTRUKTUR.....	100
D.II	TRANSPORTMITTEL (SEE D.I).....	102
D.III	UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG	103

D.IV	VERKEHR (SEE D.V).....	105
D.V	VERKEHRSLAISTUNG	106
D.VI	ENERGIEVERBRAUCH	109
E.	SEEVERKEHR	111
E.I	INFRASTRUKTUR.....	112
E.II	FAHRZEUGE	116
E.II.A	SCHIFFE.....	116
E.II.A	CONTAINER.....	120
E.III	UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG	123
E.IV	VERKEHR.....	126
E.V	MESSUNG DER TRANSPORTLEISTUNG.....	129
E.VI	ENERGIEVERBRAUCH	137
F.	LUFTVERKEHR	138
F.I	INFRASTRUKTUR.....	139
F.II	TRANSPORTMITTEL (LUFTFAHRZEUG).....	142
F.III	UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG	144
F.IV	VERKEHR.....	147
F.V	VERKEHRSLAISTUNG	153
F.VI	ENERGIEVERBRAUCH	159
F.VII	UNFÄLLE IM LUFTVERKEHR	160
G.	INTERMODALER VERKEHR	162
G.I	EINLEITUNG	163
G.II	TRANSPORTMITTEL	166

VORWORT

Mit dem *Glossar für die Verkehrsstatistik*, das erstmals 1994 veröffentlicht wurde, sollen die Mitgliedstaaten bei der Datenerfassung zur Verkehrsstatistik anhand des von UN/ECE, ITF und Eurostat entwickelten Gemeinsamen Fragebogens unterstützt werden.

Die vorliegende vierte Ausgabe ist das Ergebnis einer dauerhaften und fruchtbaren Zusammenarbeit der drei genannten Organisationen, die im Rahmen der Interinstitutionellen Arbeitsgruppe um die Harmonisierung der Verkehrsstatistik auf internationaler Ebene bemüht sind. Das *Glossar* enthält nunmehr xxx Definitionen und dient als Referenz für alle, die mit der Verkehrsstatistik befasst sind. Durch die Leitlinienfunktion der Definitionen wird ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Datenqualität und -vergleichbarkeit geleistet.

Für die vierte Ausgabe wurden die Kapitel über den Eisenbahnverkehr, den Straßenverkehr, die Binnenschifffahrt, den Transport in Rohrfernleitungen und den intermodalen Verkehr gründlich überarbeitet. Ein neues Kapitel über den Luftverkehr ist hinzugekommen. Im Bereich des Eisenbahnverkehrs wurde den sich ändernden Rahmenbedingungen Rechnung getragen, mit dem die Eisenbahnunternehmen insbesondere in Europa konfrontiert sind. Darüber hinaus wurde ein völlig neuer Abschnitt über Eisenbahnunfälle aufgenommen. Auch die Kapitel über den Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt wurden einer eingehenden Überarbeitung unterzogen, bei der aktuelle Probleme Berücksichtigung fanden. Das Kapitel über die Binnenschifffahrt wurde durch einen Abschnitt über Unfälle ergänzt. Beim Transport in Rohrfernleitungen sind nunmehr sowohl Gas- als auch Ölferrleitungen erfasst, da sie für die Versorgung der Energiemärkte eine immer wichtigere Rolle spielen. Für das neue Kapitel über den Luftverkehr wurden die Vorgaben der ICAO, ergänzt durch Hinweise von IATA und ACI, beachtet. Von allen drei während der Abfassung dieses Kapitels konsultierten Gremien kam wertvolles Feed-back. Auch in anderen Bereichen waren die zuständigen internationalen Gremien voll und ganz in die Erstellung der jeweiligen Kapitel eingebunden. Bei all diesen Arbeiten wurde den EU-Rechtsvorschriften, die für jeden einzelnen Bereich in jüngster Zeit erlassen wurden, ausnahmslos Rechnung getragen. Ferner wird durch die Überarbeitung auch die Erfassung einschlägiger Daten erleichtert.

Neben diesen inhaltlichen Ergänzungen wurden auch Vereinfachungen am Abschnitt *Unternehmen, wirtschaftliche Leistung und Beschäftigung* vorgenommen, allerdings keineswegs, weil er als weniger bedeutsam angesehen wird. Vielmehr wird berücksichtigt, dass sich die drei Gremien, die das Projekt finanziell unterstützen, bei der Datenerfassung weniger auf diesen Aspekt konzentrieren, sondern eher auf die rein mit dem Verkehr zusammenhängenden Fragen.

Bei dieser Ausgabe waren am Kapitel über den Seeverkehr zwar nur geringfügige Änderungen möglich, die diesbezüglichen Arbeiten werden aber im Rahmen der IWG.Trans fortgesetzt. In erster Linie soll dieses Kapitel um einen Abschnitt über Unfälle ergänzt werden. Gleichzeitig gilt es sicherzustellen, dass die Terminologie die jüngsten Entwicklungen in anderen Bereichen auch in Zukunft widerspiegelt. In Bezug auf die Auswirkungen auf die Umwelt gibt es ebenfalls noch Verbesserungspotenzial, das bei dieser Ausgabe noch nicht ausgeschöpft werden konnte.

Die dritte Ausgabe wurde in alle Amtssprachen der Europäischen Union und ins Russische übersetzt, was auch bei der vierten Ausgabe der Fall war, die übrigens nach dem Motto „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“ erstmals Abbildungen enthält, um den Nutzern eine bessere Vorstellung von den Konzepten zu vermitteln, die den Definitionen zugrunde liegen.

Informationen über diese Veröffentlichung erhalten Sie bei folgenden Organisationen:

WIRTSCHAFTSKOMMISSION FÜR EUROPA DER VEREINTEN NATIONEN (UN/ECE)

Oud Khou Sid'Ahmed, Palais des Nations, CH-1211 Genf 10

E-Mail: ould.khou.sid'ahmed@unece.org

Internet: <http://www.unece.org/trans>

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM

Mario Barreto, 2/4 rue Louis David, F-75016 Paris

E-Mail: Mario.Barreto@oecd.org

Internet: <http://www.oecd.org/cem> und www.internationaltransportforum.org

EUROSTAT

Hans Strelow, Referat Verkehrsstatistik, L-2920 Luxemburg

E-Mail: Hans.Strelow@ec.europa.eu

Internet: <http://europa.eu.int/comm/eurostat/>

HINWEIS

Die kursiv gedruckten Erläuterungen, die in manchen Fällen unter den Definitionen angegeben sind, sollen das Ausfüllen der Fragebogen erleichtern und sind nicht Bestandteil der Definitionen an sich.

A. EISENBAHNVERKEHR

A.I INFRASTRUKTUR

A.I-01 Gleis

Schienenpaar, über das Schienenfahrzeuge fahren können.

Spurweite: Abstand zwischen einem Schienenpaar, gemessen zwischen den Innenkanten der Schienenköpfe.

Gebräuchliche Spurweiten:

- Regelspur: 1,435 m
- Breitspur: 1,520 m (Beispiel Gemeinschaft Unabhängiger Staaten)
1,524 m (Finnland)
1,600 m (Beispiel Irland)
1,668 m (Beispiel Spanien, Portugal)
- Schmalspur: 0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m, 1,00 m.

A.I-02 Elektrifizierte Strecke

Mit einer Oberleitung oder Stromschiene versehene Strecke zum elektrischen Betrieb von Eisenbahnen.

Gebräuchliche Stromspannungen:

- AC 25 000 V, 50 Hz
15 000 V, 16 ⅔ Hz
- DC 3000 V
1500 V
750 V
660 V
630 V

A.I-03 Gleisstrecke

Ein Gleis, das eine durchgehende Verbindung zwischen zwei Punkten bildet und für den Einsatz von Zügen zwischen Bahnhöfen oder Orten konzipiert ist, die im Tarifverzeichnis als unabhängige Ankunfts- oder Abfahrtsstellen für die Personen- oder Güterbeförderung ausgewiesen sind.

A.I-04 Nebengleise

Vom Hauptgleis abzweigende Gleise.

Die Länge der Nebengleise wird in die Länge der Strecke einbezogen, wenn die Nebengleise vom Fahrwegbetreiber verwaltet werden; private Nebengleise sind ausgenommen.

A.I-05 Privates Nebengleis

Gleise, für die nicht der Fahrwegbetreiber verantwortlich ist, die jedoch in solch einer Weise an das Streckennetz eines Fahrwegbetreibers angeschlossen sind, dass:

- a) Eisenbahnunternehmen oder Hilfseinrichtungen notwendige Tätigkeiten darauf ausführen können;
- b) Industrie- und Handelseinrichtungen oder Häfen bzw. Gruppen solcher Einrichtungen ohne Umladung erreicht werden können.

A.I-06 Linie

Ein- oder mehrgleisige Gleisstrecken zur Verbindung zweier Punkte. Besteht ein Netzabschnitt aus zwei oder mehr nebeneinander verlaufenden Linien, entspricht die Anzahl der Linien der Anzahl der Strecken, denen die Gleise ausschließlich zugeordnet sind.

A.I-07 Elektrifizierte Linie

Linie mit ein- oder mehrgleisigen elektrifizierten Strecken.

Gebräuchliche Stromspannungen:

- AC 25 000 V, 50 Hz
 15 000 V, 16 $\frac{2}{3}$ Hz
- DC 3000 V
 1500 V
 750 V
 660 V
 630 V

Linienabschnitte im Bahnhofsbereich, die nur zum Rangieren und nicht bis zu den nächsten Bahnhöfen elektrifiziert sind, gelten als nichtelektrifizierte Linien.

A.I-08 Untergrundbahn

Elektrifizierte Bahnlinie, die in erster Linie für den innerstädtischen Verkehr mit hohem Verkehrsaufkommen und sehr kurzen Abfahrtsintervallen konzipiert ist. U-Bahnen zeichnen sich ferner durch kurze Entfernungen (in der Regel ca. 1000 m) zwischen den Haltestellen aus.

Weitere Bezeichnungen: U-Bahn (Kurzform), „Subway“ (USA) „Metro“ (Paris), „Underground“ (London).

A.I-09 Stadt- und S-Bahnen

Vor allem für den innerstädtischen Personenverkehr konzipierte, häufig elektrifizierte Bahnlinie. Zwischen den Stationen/Haltestellen liegen in der Regel weniger als 1200 m.

Stadt- und S-Bahnen sind im Vergleich zu Untergrundbahnen leichter gebaut, für ein geringeres Verkehrsaufkommen konzipiert und meistens langsamer. Normalerweise erfolgt die Stromversorgung über eine elektrische Oberleitung per Stangen-, Halbscheren- oder Scherenstromabnehmer. Manchmal ist eine klare Unterscheidung zwischen Stadt- bzw. S-Bahnen einerseits und Straßenbahnen andererseits schwierig; Straßenbahnen fahren im Allgemeinen nicht getrennt vom Straßenverkehr, während Stadtbahnen/S-Bahnen getrennt von anderen Verkehrssystemen betrieben werden können.

A.I-10 Trambahn (Straßenbahn)

Meistens im städtischen Straßensystem verlaufende und gut in dieses integrierte Bahnlinie. Straßenbahnen werden entweder mit Strom oder mit Dieselmotor betrieben, was insbesondere für spezielle schienengebundene Straßenfahrzeuge gilt.

A.I-11 Eisenbahnlinie

Aus Schienen bestehender Verkehrsweg, der ausschließlich für die Nutzung durch Schienenfahrzeuge vorgesehen ist.

Ein Verkehrsweg ist ein für die Beförderung per Schiene ausgerüsteter Bereich.

A.I-12 Haupteisenbahnlinie

Haupteisenbahnlinien umfassen die Hochgeschwindigkeitslinien sowie die von nationalen oder internationalen Behörden vorgegebenen wichtigen, großen konventionellen Eisenbahnlinien.

In der Europäischen Gemeinschaft wird beispielsweise durch Leitlinien innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) ein konkretes Netz von Haupteisenbahnlinien, das auf Gemeinschaftsebene für wichtig erachtet wird, festgelegt.

A.I-13 Konventionelle Eisenbahnlinie

Alle Eisenbahnlinien, die nicht als „spezielle Hochgeschwindigkeitslinien“ oder als „aufgerüstete Hochgeschwindigkeitslinien“ eingestuft werden.

A.I-14 Hochgeschwindigkeitslinie

Eine speziell für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute Strecke, deren wichtigste Streckenabschnitte im Allgemeinen mit Geschwindigkeiten von 250 km/h oder mehr befahren werden können.

Hochgeschwindigkeitslinien gehen bisweilen in Anschlussgleise, insbesondere zu Innenstadt-Bahnhöfen, über, auf denen die Fahrgeschwindigkeiten eventuell den lokalen Gegebenheiten angepasst werden müssen.

A.I-15 Aufgerüstete Hochgeschwindigkeitslinie

Eine konventionelle Strecke, die so ausgebaut ist, dass ihre wichtigsten Abschnitte mit Geschwindigkeiten von rund 200 km/h befahren werden können.

Für manche dieser speziell aufgerüsteten Hochgeschwindigkeitsstrecken gelten geografische oder städtebauliche Einschränkungen, die dazu führen, dass die Geschwindigkeit den jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden muss.

A.I-16 Länge der betriebenen Linien

Gesamtlänge der für die Personenbeförderung, den Güterverkehr oder beides betriebenen Linie.

Eine Linie, die gleichzeitig von mehreren Eisenbahnunternehmen betrieben wird, gilt als eine einzige Linie.

A.I-17 Eisenbahnstreckennetz

Alle Eisenbahnstrecken in einem gegebenen Gebiet.

Ausgeschlossen sind Abschnitte von Straßen oder Wasserstraßen, auch wenn Eisenbahnfahrzeuge darauf befördert werden, z. B. nach Verladen auf Lkw-Auflieger oder Fähren. Ausgeschlossen sind ferner Eisenbahnstrecken, die nur zu Tourismuszwecken betrieben werden sowie Eisenbahnstrecken, die ausschließlich bergbaulichen, land- und forstwirtschaftlichen oder industriellen Zwecken dienen und nicht für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen.

A.I-18 Eisenbahnstreckennetzabschnitt

Eisenbahnstrecke, die mindestens zwei geografische Referenzpunkte miteinander verbindet. Jeder Abschnitt hat einen Ausgangs- und einen Endpunkt in Form einer kreuzenden Gleisstrecke, einer Landesgrenze oder eines Bahnhofs.

A.I-19 Maximale Betriebsgeschwindigkeit

Im gewerblichen Einsatz unter Berücksichtigung technischer Infrastrukturaspekte zulässige Höchstgeschwindigkeit.

A.I-20 Ladelehre

Vorrichtung, durch die die Schienenfahrzeuge und ihre Ladung zur Ermittlung des Lademaßes fahren müssen. Dabei werden Tunnels und Hindernisse neben dem Gleis berücksichtigt.

Der Internationale Eisenbahnverband UIC hat sich auf drei internationale Ladelehren geeinigt:

- LADELEHRE A: Gesamthöhe 3,85 m über dem Gleis und 1,28 m zu beiden Seiten der Gleisachse;
- LADELEHRE B: Gesamthöhe 4,08 m über dem Gleis und 1,28 m zu beiden Seiten der Gleisachse;
- LADELEHRE C: Gesamthöhe 4,65 m über dem Gleis und 1,45 m zu beiden Seiten der Gleisachse.

Wichtig ist auch die LADELEHRE B+ mit einer Gesamthöhe von 4,18 m über dem Gleis und 1,36 m zu beiden Seiten der Gleisachse.

Ganz allgemein gibt es eine Reihe weiterer von Schienenbetreibern anerkannter Ladelehren.

A.I-21 Bahnhof

Zum Eisenbahnbetrieb gehörende, ggf. der Öffentlichkeit zugängliche Einrichtung, die in der Regel mit Personal besetzt ist und mindestens einem der nachstehend aufgeführten Betriebszwecke dient:

- Zusammenstellen, Abfertigung, Aufnahme und befristetes Abstellen von Zügen;
- Abstellen und Rangieren von Eisenbahnfahrzeugen;
- Ein- und Aussteigen von Fahrgästen;
- sofern für den öffentlichen Betrieb vorgesehen, in der Regel Bereitstellung von Bezugsmöglichkeiten für Fahrscheine;
- Auf- und Abladen von Gütern.

A.I-22 Gemeinsam genutzter Bahnhof

Knotenbahnhof zwischen verschiedenen Eisenbahnunternehmen, dessen Betrieb durch ein Abkommen zwischen den betreffenden Staaten oder Unternehmen geregelt ist.

A.I-23 Haltestelle

Haltepunkt, der in der Regel nur für den Personenverkehr zugänglich und normalerweise nicht mit Personal besetzt ist.

A.I-24 Rangierbahnhof

Bahnhof oder Teilbereich eines Bahnhofs, der speziell mit einer Reihe von Gleisen oder anderen Einrichtungen zum Rangieren (Umstellen) von Zügen ausgestattet ist.

Manchmal auch als Verschiebebahnhof bezeichnet.

A.I-25 Terminal für den intermodalen Schienenverkehr

Ort, der für das Umladen und Einlagern von intermodalen Transporteinheiten (ITE) zwischen verschiedenen Beförderungsarten ausgestattet ist, von denen eine die Schiene ist.

Das Konzept „Nabe und Speiche“ beschreibt das Sammeln an einem zentralen Punkt (der Nabe) und die von dort aus erfolgende Verteilung in verschiedene Richtungen (die Speichen). Die Nabe (auch als „Hub“ bezeichnet) ist ein zentraler Punkt, an dem Güter für eine bestimmte Region gesammelt, sortiert, umgeladen und verteilt werden.

A.II VERKEHRSMITTEL

A.II.A FAHRZEUGE

A.II.A-01 Eisenbahnfahrzeug

Sich ausschließlich auf Schienen bewegendes Transportmittel mit Eigenantrieb (Triebfahrzeug) oder von anderen Fahrzeugen fortbewegtes Transportmittel (Personenwagen, Beiwagen, Gepäck- und Güterwagen).

Folgende Fahrzeuge werden in der Statistik für ein Eisenbahnunternehmen erfasst:

- *Alle Eisenbahnfahrzeuge, die dem Eisenbahnunternehmen gehören, von diesem gemietet sind und ihm tatsächlich zur Verfügung stehen, einschließlich derjenigen, die sich in Reparatur befinden oder vor der Reparatur stehen, die in betriebsbereitem oder nicht betriebsbereitem Zustand gelagert werden, sowie ausländische Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und Fahrzeuge des Unternehmens, die sich vorübergehend im normalen Auslandsverkehr befinden.*
- *Eisenbahnwagen von Privateigentümern, d. h. solche, die nicht dem Eisenbahnunternehmen gehören, jedoch unter bestimmten Bedingungen unter dessen Namen betrieben werden dürfen, sowie Eisenbahnwagen, die vom Eisenbahnunternehmen an Dritte vermietet sind und von diesen als Privatwagen betrieben werden.*
- *Die Statistik für ein Eisenbahnunternehmen schließt die Fahrzeuge aus, die nicht zur Verfügung stehen, d. h.*
 - *ausländische Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die nicht dem Eisenbahnunternehmen gehören, jedoch im Streckennetz verkehren;*
 - *Fahrzeuge, die an andere Eisenbahnunternehmen vermietet sind oder diesen anderweitig zur Verfügung stehen;*
 - *Fahrzeuge, die ausschließlich für Dienstfahrten vorgesehen sind oder verkauft, ausgeschlachtet oder verschrottet werden sollen.*

A.II.A-02 Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnfahrzeug

Ein Eisenbahnfahrzeug, das so konstruiert ist, dass es auf Hochgeschwindigkeitsstrecken mit einer Reisegeschwindigkeit von mindestens 250 km/h fahren kann.

A.II.A-03 Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnfahrzeug mit Neigetechnik

Ein Eisenbahnfahrzeug mit Neigetechnik, das so konstruiert ist, dass es auf aufgerüsteten Hochgeschwindigkeitsstrecken mit einer Reisegeschwindigkeit von mindestens 200 km/h fahren kann.

A.II.A-04 Konventionelles Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnfahrzeug

Ein Eisenbahnfahrzeug, das nicht eigens für den Betrieb auf speziellen Hochgeschwindigkeitslinien oder auf aufgerüsteten Hochgeschwindigkeitslinien konstruiert wurde, aber dennoch eine maximale Reisegeschwindigkeit von rund 200 km/h erreicht.

A.II.A-05 Zugeinheit

Untrennbare Einheit aus (einem oder mehreren) Triebwagen und (einem oder mehreren) Beiwagen oder Lokomotive(n) und (einem oder mehreren) Personenwagen.

Einschließlich Zugeinheiten, die zwar technisch getrennt werden können, deren Zusammensetzung jedoch im Normalfall beibehalten wird. Zugeinheiten können aneinander gekoppelt werden. Jede Zugeinheit kann aus einem oder mehreren Triebfahrzeugen bestehen.

A.II.A-06 Triebfahrzeug

Von einer Kraftmaschine und einem Motor (oder einem Motor allein) angetriebenes Eisenbahnfahrzeug, das entweder zum Fortbewegen von anderen Fahrzeugen (Lokomotive) oder sowohl zum Fortbewegen von anderen Fahrzeugen als auch zur Beförderung von Fahrgästen und/oder Gütern (Triebwagen) vorgesehen ist.

A.II.A-07 Lokomotive

Eisenbahn-Triebfahrzeug mit einer Leistung von mindestens 110 kW am Zughaken, ausgerüstet mit einer Kraftmaschine und einem Motor oder nur mit einem Motor, welches ausschließlich zur Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen genutzt wird.

Diese Definition schließt Kleinlokomotiven aus.

Lokomotivtypen

- Elektrische Lokomotive

Lokomotive mit ein oder mehreren Elektromotoren, denen die Energie in erster Linie über eine Oberleitung, eine Stromschiene oder Akkumulatoren zugeführt wird.

Zu den elektrischen Lokomotiven werden auch Lokomotiven gerechnet, die zusätzlich mit einem Verbrennungsmotor (Dieselmotor oder anderer) ausgerüstet sind, der den Elektromotor mit Strom versorgt, wenn kein Strom aus Oberleitungen oder einer Stromschiene bezogen werden kann.

- Diesellokomotive

Lokomotive mit Dieselmotor als Hauptantriebsaggregat, unabhängig von der Art der Kraftübertragung.

Dieselektrische Lokomotiven, die Energie aus einer Oberleitung oder einer Stromschiene beziehen, werden den elektrischen Lokomotiven zugerechnet.

- Dampflokomotive

Von einer Dampfmaschine oder -turbine angetriebene Lokomotive, unabhängig von der eingesetzten Primärenergie.

A.II.A-08 Kleinlokomotive

Eisenbahn-Triebfahrzeug mit einer Leistung von weniger als 110 kW am Zughaken (Kupplung).

Kleinlokomotiven werden meist zum Rangieren oder für Arbeitszüge und für die Beförderung kleinerer Ladungen im Bahnhofsbereich eingesetzt. Die Definitionen der verschiedenen Kategorien von Lokomotiven (E-Lok, Diesel) gelten sinngemäß auch für Kleinlokomotiven.

A.II.A-09 Triebwagen

Eisenbahn-Triebfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen oder Gütern auf der Schiene.

Die Definitionen der verschiedenen Kategorien von Lokomotiven (E-Lok, Diesel) gelten sinngemäß auch für Triebwagen.

Einheiten aus Triebwagen und Beiwagen gelten als

- „Triebwenzüge“, wenn sie modular sind, und als
- „Zugseinheiten“, wenn sie fest miteinander verbunden sind.

In der Kraftfahrzeugstatistik wird jeder Triebwagen einer unteilbaren Einheit getrennt erfasst; in der Statistik der Personen- und Güterbeförderung werden nur die der Personen- oder Güterbeförderung dienenden Fahrzeuge (Triebwagen und nicht angetriebene Wagen) als Einheiten erfasst. Unabhängig davon, ob Führerstände vorhanden sind oder nicht, muss jede angetriebene Einheit als Triebfahrzeug eingestuft werden. Bei zwei Triebwagen mit einem gemeinsamen, angetriebenen Drehgestell werden beide Einheiten als Triebfahrzeuge eingestuft.

A.II.A-10 Personenwagen

Eisenbahnfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen, auch wenn es ein oder mehrere Abteile oder Bereiche enthält, die speziell für Gepäck, Pakete, Post usw. vorgesehen sind.

Zu diesen Fahrzeugen zählen auch Sonderfahrzeuge wie Schlafwagen, Salonwagen, Speisewagen, Sanitätswagen sowie Wagen, die begleitete Pkw befördern. Die einzelnen Wagen einer unteilbaren Einheit zur Personenbeförderung werden zu den Personenwagen gerechnet. Auch für den Personentransport bestimmte Triebwagen gelten als Personenwagen.

A.II.A-11 U-Bahnfahrzeug

Elektrisch betriebenes Bahnfahrzeug für den Einsatz auf U-Bahnlinien.

Die Energieversorgung erfolgt in der Regel über eine Stromschiene.

A.II.A-12 Straßenbahn

Für den Personen- oder Frachtverkehr auf Tramlinien konstruiertes Straßenfahrzeug.

A.II.A-13 Stadt- und S-Bahnen

Für den Einsatz auf Stadt- und S-Bahnlinien konstruiertes Eisenbahnfahrzeug.

A.II.A-14 Beiwagen

An ein oder mehrere Triebwagen angehängter Personenwagen ohne Eigenantrieb.

Fahrzeuge für den Güterverkehr gelten auch dann als Güterwagen, wenn sie von einem Triebwagen gezogen werden.

A.II.A-15 Reisezugwagen

Ein anderer Personenwagen als ein Triebwagen oder ein Beiwagen.

A.II.A-16 Fahrgastbeförderungskapazität: Sitz- und Liegeplätze

Die Anzahl der Sitz- und/oder Liegeplätze in einem Personenwagen bei dessen bestimmungsgemäßigem Einsatz.

Nicht mitgerechnet werden Sitzplätze in Speisewagen und -abteilen.

A.II.A-17 Fahrgastbeförderungskapazität: Stehplätze

Die Anzahl der in einem Personenwagen bei dessen bestimmungsgemäßigem Einsatz zugelassenen Stehplätze.

A.II.A-18 Gepäckwagen

Antriebsloses Eisenbahnfahrzeug als Teil von Personen- oder Güterzügen zur Beförderung von Reisegepäck, Postsendungen, Fahrrädern, begleiteten Pkw usw. und zur Unterbringung des Zugbegleitpersonals.

Fahrzeuge mit einem oder mehreren Fahrgastabteilen werden nicht zu den Gepäckwagen, sondern zu den Personenwagen gerechnet. Postwagen werden als Gepäckwagen erfasst, wenn sie kein Fahrgastabteil enthalten.

A.II.A-19 Güterwagen

Gewöhnlich der Güterbeförderung dienendes Eisenbahnfahrzeug.

A.II.A-20 Güterwagen im Besitz eines Eisenbahnunternehmens

Güterwagen, der einem Eisenbahnunternehmen gehört.

Nicht darunter fallen Güterwagen in Privatbesitz.

A.II.A-21 Güterwagen in Privatbesitz

Güterwagen, der einem Eisenbahnunternehmen zwar nicht gehört, diesem jedoch zur Verfügung steht und unter bestimmten Bedingungen von ihm betrieben werden darf, oder Güterwagen, der vom Eisenbahnunternehmen an Dritte vermietet wird.

A.II.A-22 Gedeckter Güterwagen

Güterwagen, der durch seine geschlossene Bauweise mit Dach und vollständig geschlossenen Seiten charakterisiert ist und der sich abschließen und/oder verplomben lässt.

Hierzu gehören auch Güterwagen mit beweglichem Dach sowie Thermos-, Heiz- und Kühlwagen.

A.II.A-23 Thermoswagen

Gedeckter Wagen, dessen Wände, Türen, Boden und Dach zur Verringerung des Wärmeaustauschs isoliert sind. Entsprechend der allgemeinen Wärmedurchgangszahl (K-Koeffizient) wird die Isolierausrüstung einer der beiden folgenden Kategorien zugeordnet:

- I_N = normal isolierende Ausrüstung: K-Koeffizient $\leq 0,7 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$
- I_R = hoch isolierende Ausrüstung: K-Koeffizient $\leq 0,4 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$

A.II.A-24 Kühlwagen

Thermoswagen mit Kühlanlage, z. B. unter Verwendung von:

- Natureis mit und ohne Salzzugabe;
- Speicherplatten; Trockeneis mit oder ohne Sublimationsschutz;
- Flüssiggas mit oder ohne Verdampfungsschutz usw. Keine mechanischen Einheiten oder „Absorptions“-Einrichtungen.

In solch einem Wagen kann bei einer mittleren Außentemperatur von +30 °C die Innentemperatur des leeren Wagens mit Hilfe geeigneter Kühlmittel und Ausrüstungsteile auf folgende Temperaturen gesenkt und anschließend gehalten werden:

- maximal +7 °C bei Wagen der Klasse A,
- maximal -10 °C bei Wagen der Klasse B,
- maximal -20 °C bei Wagen der Klasse C und
- maximal 0 °C bei Wagen der Klasse D.

A.II.A-25 Mechanisch gekühlter Güterwagen

Thermoswagen, der entweder über eine eigene Kühlvorrichtung verfügt oder zusammen mit anderen Einheiten über ein externes Kühlsystem gekühlt wird. Folgende Kühlvorrichtungen kommen zum Einsatz:

- mechanische Kompressoren
- Absorptionskühlaggregate

In solch einem Wagen kann bei einer mittleren Außentemperatur von +30 °C die Innentemperatur des leeren Wagens mit Hilfe geeigneter Kühlmittel und Ausrüstungsteile auf die Temperaturen entsprechend den folgenden Normen gesenkt und anschließend konstant gehalten werden:

Klasse A: Die Innentemperatur des Wagens sollte zwischen +12 °C und 0 °C einschließlich gehalten werden.

Klasse B: Die Innentemperatur des Wagens sollte zwischen +12 °C und -10 °C einschließlich gehalten werden.

Klasse C: Die Innentemperatur des Wagens sollte zwischen 12 °C und -20 °C einschließlich gehalten werden.

A.II.A-26 Heizbarer Güterwagen

Thermoswagen mit Heizanlage.

Klasse A: Heizanlage zur Verwendung bei einer durchschnittlichen Außentemperatur von -10°C und

Klasse B: Heizanlage zur Verwendung bei einer durchschnittlichen Außentemperatur von -20°C.

A.II.A-27 Offener hochbordiger Güterwagen

Güterwagen ohne Dach, mit festen Seitenwänden, die höher als 60 cm sind.

A.II.A-28 Flachwagen

Offener Güterwagen ohne Seitenwände oder mit Seitenwänden, die nicht höher als 60 cm sind, sowie normale oder spezielle Kippwagen.

A.II.A-29 Behälterwagen

Eisenbahnwagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Güter.

A.II.A-30 Silowagen

Eisenbahnwagen zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw.

A.II.A-31 Güterwagen für den intermodalen Verkehr (siehe G.II-10)

Güterwagen, der für die Beförderung von intermodalen Transporteinheiten (ITE) oder anderen Straßengüterfahrzeugen eigens ausgelegt oder ausgerüstet ist.

Es gibt folgende Wagentypen:

- Taschenwagen: Eisenbahnwaggon mit tiefliegender Tasche zur Aufnahme der Achsaggregate eines Sattelanhängers;
- Korbwagen: Eisenbahnwaggon mit einer abnehmbaren Tragekonstruktion, die mit Vorrichtungen für den Vertikalumschlag ausgerüstet ist, um die Be- oder Entladung von Sattelanhängern oder Kraftfahrzeugen zu ermöglichen;
- Sattelanhängertagwagen: Eisenbahnwaggon mit mittigem Hauptlängsträger zur Beförderung eines Sattelanhängers;
- Tiefladewagen: Eisenbahnwaggon mit tiefliegender Ladefläche unter anderem für die Beförderung von ITE;
- Niederflurwagen: Eisenbahnwaggons mit durchgehend tiefliegender Ladefläche, die eine Rollende Landstraße bilden, wenn sie aneinander gekuppelt sind;
- Containertragwagen für Doppelstockbeladung: Eisenbahnwaggon für den Transport von Containern, die in zwei Lagen übereinander gestapelt werden können;
- bimodaler Sattelanhängertagwagen: Sattelanhängertagwagen, der durch das Hinzufügen von Eisenbahndrehgestellen in einen Eisenbahnwaggon umgewandelt werden kann.

A.II.A-32 Güterwagennutzlast

Zulässige Höchstnutzlast eines Güterwagens.

A.II.A-33 Alter des Eisenbahnfahrzeugs

Seit der Erstzulassung eines Eisenbahnfahrzeugs verstrichene Zeit in Jahren, unabhängig vom Land der Zulassung.

A.II.B CONTAINER USW.

A.II.B-01 Ladeeinheit

Container, Wechselbehälter.

Großpaletten, so genannte „Flats“, wie sie im Seegüterverkehr verwendet werden, sind als besondere Art von Container anzusehen und deshalb hier eingeschlossen (siehe A.II.B-09).

A.II.B-02 Intermodale Transporteinheit (ITE)

Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterkraftfahrzeuge, die für den intermodalen Verkehr geeignet sind.

A.II.B-03 Container

Kastenförmiger Spezialbehälter für die Frachtbeförderung, der verstärkt und stapelbar ist und vertikal oder horizontal umgeschlagen werden kann.

Nach der formalen technischen Definition ist ein Container

ein Transportbehälter, der

- a) von dauerhafter Beschaffenheit und daher stabil genug ist, um mehrfach verwendet zu werden;
- b) so konstruiert ist, dass der Gütertransport mit einem oder mehreren Verkehrsträgern ohne unmittelbares Umladen möglich ist;
- c) mit Einrichtungen versehen ist, die eine rationelle Handhabung, insbesondere beim Umschlag von einem Verkehrsträger auf einen anderen, ermöglichen;
- d) so konstruiert ist, dass das Be- und Entladen einfach vonstatten geht;
- e) stapelbar ist;
- f) einen Rauminhalt von mindestens einem Kubikmeter hat.

Wechselbehälter sind ausgenommen.

Die im Seeverkehr verwendeten Großpaletten („Flats“, siehe A.II.B-09) gelten als Sondertypus eines Containers und sind in diese Kategorie mit einzubeziehen, obwohl sie keinen Hohlraum und daher auch kein Innenraummaß haben und somit die Bedingung f) nicht erfüllen.

A.II.B-04 Containergrößen

Die gängigsten Containergrößen sind:

- a) 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß);
- b) 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß);
- c) Supergroßvolumen-Container;
- d) Luftfrachtcontainer (Container, der den Luftfrachtnormen entspricht).

Container haben normalerweise eine Höhe von 8 Fuß, es gibt aber auch höhere Ausführungen. Großvolumen-Container haben eine Außenhöhe von 9½ Fuß. Supergroßvolumen-Container sind Container, deren Abmessungen die ISO-Normen übersteigen. Sie können Außenlängen von 45 Fuß, 48 Fuß und 53 Fuß erreichen. Die unter a) bis e) aufgeführten Containergrößen werden als Großvolumencontainer bezeichnet.

A.II.B-05 Taragewicht des Containers

Das Taragewicht des Containers ist im Gesamtgewicht der Containerladung, auch Brutto-Brutto-Gütergewicht genannt, enthalten. Das Brutto-Gütergewicht der Containerladung kann durch Abzug des Taragewichts des Containers vom Brutto-Brutto-Gütergewicht errechnet werden, das Taragewicht des Containers umgekehrt durch Abzug des Brutto-Gütergewichts vom Brutto-Brutto-Gütergewicht. Fehlt die Angabe des Taragewichts, kann das Taragewicht anhand der im Folgenden aufgeführten Durchschnittswerte geschätzt werden.

Das Taragewicht eines Containers kann wie folgt geschätzt werden:

a)	20-Fuß-ISO-Container	2,3 Tonnen
b)	40-Fuß-ISO-Container	3,7 Tonnen
c)	ISO-Container (Länge über 20 und unter 40 Fuß)	3,0 Tonnen
d)	ISO-Container (Länge über 40 Fuß)	4,7 Tonnen

A.II.B-06 Containertypen

Die wichtigsten Containertypen nach dem „ISO Standards Handbook - Freight Containers“ (Normenhandbuch für Frachtcontainer) sind:

1. Gewöhnlicher Stückgut-Container
2. Spezieller Stückgutcontainer:
 - geschlossener, belüfteter Container
 - Container, oben offen
 - Plattform mit offenen Seiten
 - Plattform mit vollständigem Rahmenaufbau und offenen Seiten
 - Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und festen Stirnwänden
 - Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und klappbaren Stirnwänden
 - Plattform (Plattform-Container)
3. Spezialgut-Container:
 - temperierte Container
 - Isoliercontainer
 - Kühlcontainer (mit verbrauchbarem Kühlmittel)
 - maschinell gekühlter Container
 - Heizcontainer
 - Container, aufheizbar und kühlbar
 - Tankcontainer
 - Schüttgut-Container
 - Containerbauarten für namentlich bezeichnete Güter (z. B. Kraftfahrzeuge, Vieh)
 - Luftfrachtcontainer

A.II.B-07 20-Fuß-Äquivalente-Einheit (TEU – Twenty-foot Equivalent Unit)

Eine statistische Hilfsgröße auf der Basis eines 20-Fuß ISO-Containers (Länge 6,10 m), die als Standardmaß zur Beschreibung des Containerumschlags und der Kapazität von Containerschiffen oder Terminals verwendet wird. Ein 20-Fuß-ISO-Container entspricht einer TEU.

- Ein 40-Fuß-ISO-Container entspricht 2 TEU.
- Ein Container mit einer Länge von über 20 und unter 40 Fuß entspricht 1,50 TEU.
- Ein Container mit einer Länge von über 40 Fuß entspricht 2,25 TEU.

A.II.B-08 Wechselbehälter

Ein für den Gütertransport bestimmter Behälter, der im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurde und mit Greifkanten für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern, in der Regel Straße-Schiene, ausgestattet ist.

Ursprünglich waren solche Behälter in beladenem Zustand nicht stapelbar oder an den Eckbeschlägen kranbar. Mittlerweile können jedoch viele Wechselbehälter gestapelt und an den Eckbeschlägen gekrant werden, wenn auch nicht im selben Umfang wie Container. Von Containern unterscheiden sie sich hauptsächlich dadurch, dass sie im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurden. Für den Bahntransport benötigen Wechselbehälter eine UIC-Zulassung. Einige dieser Behälter sind auch mit klappbaren Stützfüßen ausgestattet, die verwendet werden, wenn der Behälter nicht auf dem Fahrzeug steht.

A.II.B-09 Großpalette (Flat)

Eine beladbare Plattform ohne jeglichen Aufbau, deren Grundfläche aber in Länge und Breite dieselbe ist wie die eines Containers und die oben und unten mit Eckbeschlägen ausgestattet ist.

Es handelt sich um eine andere Bezeichnung für bestimmte Arten von speziellen Stückgut-Containern, nämlich Plattform-Containern und Plattformen mit unvollständigem Rahmenaufbau.

A.II.B-10 Palette

Erhöhte Plattform, die das Heben und Stapeln von Gütern erleichtert.

Paletten bestehen meist aus Holz und haben genormte Abmessungen: 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) und 800 mm x 1 200 mm (CEN).

A.II.B-11 Rollenkäfig, Rollcontainer, Rollpalette

Kleine, nicht stapelbare, in der Regel kastenförmige Einheit auf Rädern, die zur Unterstützung beim Be- und Entladen von Waren vorgesehen ist.

A.II.B-12 Ro-Ro-Einheit

Räderfahrzeuge zur Güterbeförderung, wie z. B. Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger, die auf ein Schiff oder einen Zug gefahren oder gezogen werden können.

A.III	UNTERNEHMEN, BESCHÄFTIGUNG	WIRTSCHAFTLICHE	LEISTUNG	UND
A.III-01	Eisenbahnunternehmen			
		Privates oder öffentliches Unternehmen, das hauptsächlich als Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber oder integriertes Unternehmen tätig ist.		
		<i>Unternehmen, die nicht hauptsächlich im Eisenbahnbereich tätig sind, sollten eingeschlossen werden, wenn sie einen beträchtlichen Marktanteil in diesem Bereich vorweisen. Nur Geschäftstätigkeiten im Bereich Eisenbahn sollten berücksichtigt werden.</i>		
A.III-02	Betreiber im Eisenbahnverkehr			
		Öffentliches oder privates Unternehmen, das Dienstleistungen im Bereich Güter- oder Personenverkehr auf der Schiene anbietet.		
		<i>Dazu gehören sämtliche Unternehmen, die über Zugkraft verfügen bzw. diese zur Verfügung stellen. Ausgenommen sind Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich oder hauptsächlich innerhalb industrieller oder ähnlicher Anlagen einschließlich Häfen tätig sind, und Eisenbahnen, die hauptsächlich lokale Dienstleistungen für Touristen erbringen, z. B. historische Dampfeisenbahnen. Manchmal wird alternativ der Begriff „Eisenbahnunternehmen“ verwendet.</i>		
A.III-03	Fahrwegbetreiber			
		Organisation oder Unternehmen, welche(s) insbesondere für Aufbau und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur sowie den Betrieb von Kontroll- und Sicherheitssystemen zuständig ist.		
		<i>Ein Fahrwegbetreiber kann folgende Aufgaben an ein anderes Eisenbahnunternehmen delegieren: Den Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur sowie den Betrieb des Kontroll- und Sicherheitssystems.</i>		
A.III-04	Integriertes Unternehmen			
		Eisenbahnunternehmen, das zugleich als Fahrwegbetreiber tätig ist.		
A.III-05	Beschäftigung			
		Durchschnittliche Anzahl der Personen, die während eines gegebenen Zeitraums in einem Eisenunternehmen beschäftigt sind, einschließlich der außerhalb des Unternehmens tätigen Mitarbeiter, die direkt vom Unternehmen entlohnt werden.		
		<i>Die Statistik sollte alle Arbeitnehmer in Vollzeitäquivalent enthalten, die sämtliche Haupt- und Nebentätigkeiten des Unternehmens ausführen (Eisenbahnbetrieb, Erneuerungsarbeiten, Neubauten, Straßen- und Schifffahrtsdienste, Stromerzeugung, Hotel- und Restaurantbetrieb usw.).</i>		

A.III-06 Beschäftigungsarten

Folgende Hauptbeschäftigungsbereiche werden unterschieden:

- Allgemeine Verwaltung, einschließlich der in der Zentrale und in regionalen Niederlassungen tätigen Führungskräfte (z. B. Führungskräfte der Finanz-, Rechts- oder Personalabteilung) und der Vorstände.

Die Führungskräfte der Fachabteilungen (Betrieb und Verkehr, Zugförderung und Fahrzeugunterhaltung, ortsfeste Anlagen) fallen nicht hierunter, sondern werden in den separaten Statistiken der einzelnen Betriebsbereiche berücksichtigt.

- Betrieb und Verkehr

Bahnhofspersonal (außer Personal zum Betrieb von Kontroll- und Sicherheitssystemen), Zugpersonal (ohne Triebfahrzeugpersonal) sowie damit verbundene zentrale und regionale Dienststellen, einschließlich der Bereiche Tourismus und Werbung.

- Zugförderung und Fahrzeugunterhaltung

Triebfahrzeug-, Werkstatt- und Prüfpersonal sowie damit verbundene zentrale und regionale Dienststellen.

- Erschließung und regelmäßige Wartung von Strecken

- Ständiges Personal für Wartung und Überwachung der Strecken (einschließlich Personal zum Betrieb von Kontroll- und Sicherheitssystemen).

- Sonstige Geschäftsbereiche

Personen- und Güterbeförderung im Straßenverkehr, Speditionsdienste, Kraftwerke, Hotelangestellte usw.

A.III-07 Umsatz

Gesamtbetrag der von einem Eisenbahnunternehmen während des Untersuchungszeitraums in Rechnung gestellten Leistungen entsprechend dem Wert der an Dritte verkauften Waren oder für Dritte erbrachten Dienstleistungen. Der Umsatz schließt alle Steuern und andere Abgaben auf die vom Unternehmen fakturierten Waren oder Dienstleistungen ein, mit Ausnahme der den Kunden in Rechnung gestellten Mehrwertsteuer. Eingeschlossen sind auch alle Gebühren, die den Kunden berechnet wurden. Abzuziehen sind Rabatte und andere Preisnachlässe, außer Skonti, sowie der Wert zurückgegebener Verpackungen.

Nicht zum Umsatz gerechnet werden Erlöse aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens sowie Betriebssubventionen der öffentlichen Hand.

A.III-08 Infrastrukturinvestitionen

Ausgaben für Neuerrichtung oder Erweiterung der bestehenden Infrastruktur einschließlich Ausbau, Erneuerung und größerer Reparaturen.

Zur Infrastruktur zählen Grundstücke, Gleise, Gebäude, Brücken und Tunnel sowie damit verbundene ortsfeste Anlagen (Signalanlagen, Telekommunikationseinrichtungen, Fahrleitungen, Unterkraftwerke usw.) im Gegensatz zum Fahrzeugbestand.

A.III-09 Investitionen in den Fahrzeugbestand

Ausgaben für den Erwerb neuer Eisenbahnfahrzeuge.

A.III-10 Aufwendungen für die Instandhaltung der Infrastruktur

Aufwendungen zur Erhaltung der Funktionstüchtigkeit der Infrastruktur.

A.III-11 Aufwendungen für die Instandhaltung des Fahrzeugbestands

Aufwendungen zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Eisenbahnfahrzeuge.

A.IV VERKEHR

A.IV-01 Eisenbahnverkehr

Alle Bewegungen von Eisenbahnfahrzeugen auf Betriebslinien.

Beim Transport eines Eisenbahnfahrzeugs auf einem anderen Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktive Beförderungsart) berücksichtigt.

A.IV-02 Rangieren

Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen oder Zügen innerhalb von Bahnhöfen oder anderen Eisenbahneinrichtungen (Depot, Werkstatt, Rangierbahnhof usw.).

A.IV-03 Eisenbahnverkehr auf nationalem Hoheitsgebiet

Alle Bewegungen von Eisenbahnfahrzeugen auf nationalem Hoheitsgebiet, unabhängig von dem Land, in dem diese Fahrzeuge registriert sind.

A.IV-04 Eisenbahnfahrt

Jede Bewegung eines Eisenbahnfahrzeugs von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Zielpunkt.

Die Fahrt kann in Streckenabschnitte oder Teilstücke untergliedert werden.

A.IV-05 Zug

Ein oder mehrere Eisenbahnfahrzeuge, die von einer oder mehreren Lokomotiven bzw. einem oder mehreren Triebwagen bewegt werden und unter einer bestimmten Nummer oder Bezeichnung zwischen einem bestimmten Ausgangspunkt und einem bestimmten Zielpunkt verkehren.

Eine Leerlokomotive, d. h. eine Lokomotive, die alleine verkehrt, gilt nicht als Zug.

A.IV-06 Zugarten

Hauptkategorien:

- Güterzug: Zug zur Güterbeförderung, der aus einem oder mehreren Güterwagen und ggf. Gepäckwagen besteht, die leer oder beladen bewegt werden.
- Personenzug: Zug bestehend aus einem oder mehreren Personenwagen und ggf. Gepäckwagen, die leer oder beladen bewegt werden.
- Kombiniertes Zug: Aus Personen- und Güterwagen zusammengesetzter Zug.
- Dienstzug: Zug für innerbetriebliche Zwecke des Eisenbahnunternehmens, nicht für den gewerblichen Verkehr.

A.IV-07 Zugkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines Zugs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

A.IV-08 Triebfahrzeugkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines aktiven Triebfahrzeugs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Leer (also ohne Ladung) fahrende Triebfahrzeuge sind eingeschlossen. Rangierbewegungen sind auszuschließen.

A.IV-09 Zugwagenkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines Zugwagens über eine Entfernung von einem Kilometer.

Triebwagenfahrten sind eingeschlossen. Rangierbewegungen sind auszuschließen.

A.IV-10 Angebotene Tonnenkilometer

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Nutzlast in einem Güterwagen im Rahmen von Leistungen ihrer hauptsächlichen Zweckbestimmung über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung ohne Rangierbewegungen u. ä.

A.IV-11 Güterwagenkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines leeren oder beladenen Güterwagens über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung (jedes Land erfasst die in seinem Hoheitsgebiet gefahrenen Kilometer) ohne Rangierbewegungen u. ä. Alle Güterwagenfahrten werden unabhängig von den Eigentumsverhältnissen berücksichtigt.

A.IV-12 Angebotene Sitzplatzkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines Sitzplatzes, der in einem Personenwagen im Rahmen der Leistung seiner hauptsächlichen Zweckbestimmung bereitgestellt wird, über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung ohne Rangierbewegungen u. ä.

A.IV-13 Brutto-Bruttoleistungstonnenkilometer

Maßeinheit für die Bewegung einer Tonne Zuggewicht einschließlich Triebfahrzeuggewicht über eine Entfernung von einem Kilometer.

Einschließlich des Gewichts des Triebfahrzeugs, des bewegten Eisenbahnfahrzeugs und seiner Ladung. Fahrgäste und ihr Gepäck sind ausgeschlossen. Rangierbewegungen u. ä. sind ebenfalls ausgeschlossen.

A.IV-14 Bruttoleistungstonnenkilometer

Maßeinheit für die Bewegung einer Tonne Zuggewicht ohne Triebfahrzeuggewicht über eine Entfernung von einem Kilometer.

Das Gewicht von Triebwagen ist eingeschlossen, das Gewicht von Lokomotiven jedoch ausgeschlossen. Fahrgäste und ihr Gepäck sind ausgeschlossen. Rangierbewegungen u. ä. sind ebenfalls ausgeschlossen.

A.V VERKEHRSLEISTUNG

A.V-01 Eisenbahnverkehr

Jegliche Beförderung von Gütern und/oder Fahrgästen mit Eisenbahnfahrzeugen in einem gegebenen Eisenbahnnetz.

Beim Transport eines Eisenbahnfahrzeugs auf einem anderen Eisenbahnfahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktive Beförderungsart) berücksichtigt.

A.V-02 Arten des Eisenbahnverkehrs

Hauptkategorien:

- *Öffentlicher Eisenbahnverkehr: Für Dritte gegen Entgelt erbrachte Beförderungsleistungen.*
- *Dienstlicher Eisenbahnverkehr: Innerbetriebliche Beförderungsleistungen des Eisenbahnunternehmens, unabhängig davon, ob dabei Erträge verbucht werden oder nicht.*

A.V-03 Innerstaatlicher Eisenbahnverkehr

Eisenbahnverkehr zwischen zwei Orten (Verlade- bzw. Einstiegsort und Entlade- bzw. Ausstiegsort) im selben Land.

Dabei kann auch ein zweites Land durchfahren werden.

A.V-04 Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr

Eisenbahnverkehr zwischen zwei Orten (Verlade- bzw. Einstiegsort und Entlade- bzw. Ausstiegsort) in zwei verschiedenen Ländern.

Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden. Zur Vermeidung von Doppelzählungen zählt jedes Land nur die auf seinem Hoheitsgebiet geleisteten pkm oder tkm. Die Fahrgastzahl oder das Frachtgewicht werden in jedem Land gezählt.

A.V-05 Eisenbahn-Transitverkehr

Eisenbahnverkehr, bei dem ein Zug auf der Fahrt zwischen zwei Orten im Ausland (Verlade- bzw. Einstiegsort und Entlade- bzw. Ausstiegsort) das Meldeland (Transitland) durchfährt.

Vorgänge mit Wechsel zwischen zwei Spurbreiten in einem Land gelten als Transitverkehr und nicht als Ent- und Verladevorgang.

Ausgeschlossen sind Güterwagen, die an der Grenze des Transitlands wegen eines Wechsels des Verkehrsziels be- oder entladen werden, beispielsweise in Häfen wegen eines Umschlags von der Schiene aufs Wasser.

A.V-06 Eisenbahn-Fahrgast

Mit einem Eisenbahnfahrzeug reisende Person, außer Zugpersonal.

Ausgeschlossen sind Fahrgäste, die ausschließlich mit Fähren oder Bussen reisen, die vom Eisenbahnunternehmen betrieben werden.

A.V-07 Zahlender Eisenbahn-Fahrgast

Fahrgast, für dessen Beförderung ein Eisenbahnunternehmen ein Entgelt erhält.

A.V-08 Eisenbahn-Personenkilometer (pkm)

Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer.

Berücksichtigt werden sollte die von einem Fahrgast im betreffenden Streckennetz tatsächlich zurückgelegte Strecke. Zur Vermeidung von Doppelzählungen sollte jedes Land nur die auf seinem Hoheitsgebiet geleisteten pkm berücksichtigen. Liegt diese Information nicht vor, sollte man von der berechneten oder geschätzten Entfernung ausgehen.

A.V-09 Eingestiegener Fahrgast

Fahrgast, der ein Eisenbahnfahrzeug besteigt, um befördert zu werden.

Das direkte Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes gilt, auch beim Wechsel des Eisenbahnunternehmens, nicht als Ausstieg/Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Eisenbahnfahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Eisenbahnfahrzeug.

A.V-10 Ausgestiegener Fahrgast

Fahrgast, der ein Eisenbahnfahrzeug verlässt, nachdem er befördert wurde.

Das direkte Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes gilt, auch beim Wechsel des Eisenbahnunternehmens, nicht als Ausstieg/Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Eisenbahnfahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Eisenbahnfahrzeug.

A.V-11 Eisenbahn-Reise

Die von den Eisenbahn-Fahrgästen zurückgelegte Strecke zwischen Einstiegsort und Ausstiegsort, unabhängig vom im Streckennetz zurückgelegten Reiseweg.

A.V-12 Einstiegsort

Ort, an dem der Fahrgast das Eisenbahnfahrzeug besteigt, um sich befördern zu lassen.

Das direkte Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes gilt, auch beim Wechsel des Eisenbahnunternehmens, nicht als Ausstieg/Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Eisenbahnfahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Eisenbahnfahrzeug.

A.V-13 Ausstiegsort

Ort, an dem der Fahrgast das Eisenbahnfahrzeug verlässt, nachdem er befördert wurde.

Das direkte Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes gilt, auch beim Wechsel des Eisenbahnunternehmens, nicht als Ausstieg/Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrsweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Eisenbahnfahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Eisenbahnfahrzeug.

A.V-14 Sendung

Gesamtheit von Gütern, die mit demselben Versanddokument gemäß den geltenden Bestimmungen und Tarifen (sofern vorhanden) befördert werden.

A.V-15 Arten von Sendungen

Hauptkategorien:

- Vollständige Zugladung: Sendung, die aus einem Zug mit einer oder mehreren Wagenladungen besteht, die ohne Veränderung der Zugzusammenstellung zusammen für einen Versender zwischen einem einzigen Verladepunkt und einem einzigen Entladepunkt befördert werden.
- Vollständige Wagenladung: Sendung, die in einem gesonderten Güterwagen befördert werden muss, unabhängig davon, ob dessen Ladefähigkeit voll ausgenutzt wird. Güterwagen in einer vollständigen Zugladung sind auszuschließen.
- Kleinsendung/Kleinladung: Alle anderen Sendungen außer vollständigen Zugladungen oder vollständigen Wagenladungen.

A.V-16 Mit der Eisenbahn beförderte Güter

Alle mit Eisenbahnfahrzeugen beförderten Güter.

Dazu gehören auch alle Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehälter, Paletten oder auf der Schiene beförderte Straßengüterfahrzeuge.

A.V-17 Brutto-Brutto-Gütergewicht

Darin sind das Gütergesamtwicht, alle Verpackungen sowie das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter, Paletten und auf der Schiene beförderte Straßengüterfahrzeuge) enthalten.

Dieses Gewicht ist für die Erstellung von Eisenbahnverkehrsstatistiken maßgeblich.

A.V-18 Brutto-Gütergewicht

Gütergesamtwicht einschließlich der Verpackung, jedoch ohne das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter, Warenpaletten sowie auf der Schiene beförderte, beladene Straßengüterfahrzeuge).

A.V-19 Taragewicht

Gewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern sowie auf der Schiene beförderte, beladene Straßengüterfahrzeuge) vor dem Beladen.

A.V-20 Tonnenkilometer (tkm)

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Gütergewicht über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung im entsprechenden Netz. Zur Vermeidung von Doppelzählungen sollte jedes Land nur die auf seinem Hoheitsgebiet geleisteten tkm berücksichtigen. Liegt diese Information nicht vor, sollte man von der berechneten oder geschätzten Entfernung ausgehen.

A.V-21 Gütergruppen im Eisenbahnverkehr

Mit der Eisenbahn beförderte Güter lassen sich nach der Art der Güter klassifizieren.

Mögliche Klassifikationen sind die NST 2007 (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik), die an die Stelle der CSTE-Systematik (Internationales Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – UN/ECE) tritt, sowie die NST/R (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/revise – Eurostat).

A.V-22 Form der Ladung

Die beförderten Güter können anhand der UN/ECE-Empfehlung Nr. 21 „Codes for types of cargo, packages and packaging materials“ (Kodes für Ladeeinheiten, Verpackungsarten und Verpackungsmaterialien), Genf, März 1986, klassifiziert werden. Es gibt folgende Klassen:

- Flüssiggut
- Schüttgut
- Großcontainer
- Sonstige Container
- Palettierte Güter
- Gebündelte Güter
- Mobile, selbstfahrende Einheiten
- Sonstige mobile Einheiten
- Sonstige Formen der Ladung

A.V-23 TEU-Kilometer

Maßeinheit zur Darstellung der Beförderung einer TEU über eine Entfernung von einem Kilometer.

A.V-24 Gefährliche Güter

Die auf der Schiene beförderten gefährlichen Güter werden nach der 15. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, Vereinte Nationen, Genf 2007, klassifiziert.

- Klasse 1: Explosive Stoffe
- Klasse 2: Gase
- Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe
- Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe, selbstentzündliche Stoffe, Stoffe, die mit Wasser entzündliche Gase bilden
- Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische Peroxide
- Klasse 6: Giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe
- Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- Klasse 8: Ätzende Stoffe
- Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände.

A.V-25 Verladene Güter

Auf ein Eisenbahnfahrzeug verladene und mit der Eisenbahn beförderte Güter.

Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug entladen, auf ein anderes Verkehrsmittel verladen und anschließend wieder auf ein anderes Eisenbahnfahrzeug verladen werden, so gilt dies als Entladen vom ersten Eisenbahnfahrzeug und anschließendes Verladen auf das zweite.

A.V-26 Entladene Güter

Nach dem Bahntransport von einem Eisenbahnfahrzeug abgeladene Güter.

Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug entladen, auf ein anderes Verkehrsmittel verladen und anschließend wieder auf ein anderes Eisenbahnfahrzeug verladen werden, so gilt dies als Entladen vom ersten Eisenbahnfahrzeug und anschließendes Verladen auf das zweite.

A.V-27 Grenzüberschreitender Eisenbahngüterverkehr – beladen (ins Ausland)

Transport von Gütern mit der Eisenbahn von einem Verladeort im Meldeland zu einem Entladeort in einem anderen Land.

Nicht eingeschlossen sind Güter, die ausschließlich im Transitverkehr transportiert werden. In einem Streckennetz beladene Güterwagen, die anschließend per Fähre in ein ausländisches Streckennetz transportiert werden, sind eingeschlossen.

A.V-28 Grenzüberschreitender Eisenbahngüterverkehr zur Entladung (aus dem Ausland)

Transport von Gütern mit der Eisenbahn von einem Verladeort im Ausland zu einem Entladeort im Meldeland.

Nicht eingeschlossen sind Güter, die ausschließlich im Transitverkehr transportiert werden. In einem ausländischen Streckennetz beladene Güterwagen, die anschließend per Fähre in das Streckennetz des Meldelands befördert werden, sind eingeschlossen.

A.V-29 Transitgüter im Eisenbahnverkehr

Güter, die mit der Eisenbahn durch das Meldeland transportiert werden, deren Ver- und Entladeort jedoch außerhalb des Meldelands liegt.

Eingeschlossen sind Güterwagen, die das inländische Eisenbahnnetz mit der Fähre erreichen bzw. verlassen.

A.V-30 Verkehrsverbindung im Eisenbahngüterverkehr

Die Verbindung zwischen Verladeort und Entladeort der mit der Eisenbahn beförderten Güter, unabhängig von der gewählten Strecke.

A.V-31 Verladeort

Ort, an dem die Güter zur Beförderung auf ein Eisenbahnfahrzeug verladen werden.

Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug entladen, auf ein anderes Verkehrsmittel verladen und anschließend wieder auf ein anderes Eisenbahnfahrzeug verladen werden, so gilt dies als Entladen vom ersten Eisenbahnfahrzeug und anschließendes Verladen auf das zweite.

A.V-32 Entladeort

Ort, an dem die Güter nach der Beförderung von einem Eisenbahnfahrzeug abgeladen werden.

Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug entladen, auf ein anderes Verkehrsmittel verladen und anschließend wieder auf ein anderes Eisenbahnfahrzeug verladen werden, so gilt dies als Entladen vom ersten Eisenbahnfahrzeug und anschließendes Verladen auf das zweite.

A.VI ENERGIEVERBRAUCH**A.VI-01 Energieverbrauch im Eisenbahnverkehr**

Von Triebfahrzeugen für den Antrieb, die Instandhaltung und den Betrieb von Einrichtungen (Heizung, Klimaanlage, Beleuchtung usw.) verbrauchte Energie.

A.VI-02 Tonne Rohöleinheit (t RÖE)

Maßeinheit für den Energieverbrauch. 1 t RÖE = 0,041868 TJ.

Die von der Internationalen Energie-Agentur (IEA) für 1991 festgelegten Umrechnungsfaktoren lauten wie folgt:

- Ottokraftstoff	1,070
- Diesekraftstoff	1,035
- Schweres Heizöl	0,960
- Flüssiggas	1,130
- Erdgas	0,917

*Von der IEA verwendeter Umrechnungsfaktor für elektrischen Strom:
1 TWh = 0,086 Mio. t RÖE.*

A.VI-03 Joule

Maßeinheit für den Energieverbrauch.

- 1 Terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh
- 1 Terajoule = 23,88459 t RÖE

A.VI-04 Ottokraftstoff (Benzin)

Leichtes Kohlenwasserstofföl für Verbrennungsmotoren außer Flugzeugmotoren.

Ottokraftstoff wird zwischen 35 °C und 215 °C destilliert und als Kraftstoff für Ottomotoren in Kraftfahrzeugen verwendet. Er kann Zusatzstoffe, Oxigenate und Mittel zur Verbesserung der Oktanzahl einschließlich Bleiverbindungen wie z. B. TEL (Tetraethylblei) und TML (Tetramethylblei) enthalten.

Brennwert: 44,8 TJ/1 000 t.

A.VI-05 Diesekraftstoff (destilliertes Heizöl)

Öle, die aus der niedrigsten Fraktion bei der atmosphärischen Destillation von Rohöl gewonnen werden.

Zu den Diesekraftstoffen gehören auch schwere Gasöle, die aus der Vakuum-Redestillation von Rückständen aus der atmosphärischen Destillation gewonnen werden. Diesekraftstoff wird zwischen 200 °C und 380 °C destilliert; bei 250 °C ergeben sich einschließlich Verluste weniger als 65 Vol.-% und bei 350 °C 80 Vol.-% oder mehr. Der Flammpunkt liegt immer oberhalb von 50 °C, die Dichte ist größer als 0,81. Durch Mischen gewonnene schwere Öle werden zusammen mit Diesekraftstoffen gruppiert, vorausgesetzt ihre kinematische Viskosität liegt nicht über 25 cST bei 40 °C.

Brennwert: 43,3 TJ/1000 t.

A.VI-06 Schweres Heizöl (Rückstandsheizöl)

Aus Destillationsrückständen gewonnene Schweröle.

Dazu gehören alle Rückstandsheizöle (einschließlich der durch Mischen entstandenen). Die Viskosität von schweren Heizölen liegt über 25 cST bei 40 °C. Der Flammpunkt liegt immer oberhalb von 50 °C; die Dichte ist größer als 0,90.

A.VI-07 Flüssiggas (LPG)

Leichte Kohlenwasserstoffe der Paraffinreihe, die ausschließlich aus der Destillation von Rohöl gewonnen werden.

LPG umfasst Propan und Butan sowie Mischungen dieser beiden Kohlenwasserstoffe und lässt sich unter geringem Druck (5-10 atü) verflüssigen. Im flüssigen Zustand und bei einer Temperatur von 38 °C ist ihr relativer Dampfdruck kleiner oder gleich 24,5 Bar. Das spezifische Gewicht liegt zwischen 0,50 und 0,58.

A.VI-08 Steinkohle

Schwarzes, fossiles organisches Sediment mit einem Bruttobrennwert von mehr als 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg) im aschefreien Zustand und mit einem Feuchtigkeitsgehalt, der bei einer Temperatur von 30 °C und einer relativen Luftfeuchtigkeit von 96 % erreicht wird, mit einem mittleren Vitrit-Reflexionskoeffizienten von mindestens 0,6.

A.VI-09 Braunkohle

Nicht agglomerierte Kohle mit einem Bruttobrennwert von weniger als 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg), frei von feuchter Asche und mit einem Anteil von mehr als 31 % flüchtiger Stoffe auf trockener, mineralfreier Basis.

A.VI-10 Elektrische Energie

In Wasserkraftwerken, geothermischen Kraftwerken, Kernkraftwerken und konventionellen Wärmekraftwerken sowie aus erneuerbaren Quellen usw., jedoch nicht von Pumpspeicherwerken erzeugte Energie, ausgedrückt als Brennwert von elektrischem Strom (3,6 TJ/GWh).

A.VII UNFÄLLE

A.VII-01 Unfall

Unerwünschtes oder unbeabsichtigtes, unvermittelt eintretendes Ereignis oder spezifische Kette solcher Ereignisse mit nachteiligen Auswirkungen.

Eisenbahnunfälle sind Unfälle, an denen mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist.

Solche Unfälle werden in folgende Kategorien gegliedert:

- Zusammenstöße
- Entgleisungen
- Unfälle auf Bahnübergängen
- Durch in Bewegung befindliche Eisenbahnfahrzeuge verursachte Unfälle mit Personenschäden
- Brände in Eisenbahnfahrzeugen
- Sonstige

Selbstmorde sind per Definition ausgeschlossen, da es sich hierbei um vorsätzliche Handlungen handelt.

Aus diesem Grund werden diese weder in den Eisenbahnunfallstatistiken des UIC noch in den internationalen Statistiken über Unfälle im Straßenverkehr berücksichtigt. Aufgrund ihrer Bedeutung für die Eisenbahnsicherheit und den Eisenbahnbetrieb sollten Suizidstatistiken separat erfasst werden. Terroristische Handlungen sind ausgeschlossen.

A.VII-02 Selbstmord

Vorsätzliche Verletzung der eigenen Person mit Todesfolge gemäß Aufzeichnung und Klassifizierung der zuständigen nationalen Behörde.

A.VII-03 Selbstmordversuch

Vorsätzliche Verletzung der eigenen Person mit daraus resultierender schwerer Verletzung, nicht jedoch dem Tod, der Person gemäß Aufzeichnung und Klassifizierung der zuständigen nationalen Behörde.

A.VII-04 Schwerer Unfall

Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird, oder bei dem das Eisenbahnfahrzeug, die Gleise, andere Anlagen oder die Umwelt schwer be-/geschädigt werden, oder der zu umfangreichen Verkehrsstörungen führt. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind auszuschließen.

Diese Definition wird vom UIC verwendet.

A.VII-05 Schwere Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen, Gleisen oder anderen Anlagen oder schwere Schädigung der Umwelt

Schaden, der einen international vereinbarten Grenzwert überschreitet.

Der vom UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) übernommene Grenzwert für schwere Schäden wurde 2007 auf 150 000 EUR festgesetzt.

A.VII-06 Umfangreiche Verkehrsstörungen

Umfangreiche Verkehrsstörungen treten dann ein, wenn die Zugverbindungen auf mindestens einer Eisenbahnhauptverkehrsstrecke länger als sechs Stunden unterbrochen sind.

A.VII-07 Unfall mit Personenschaden

Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder verletzt wird. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind auszuschließen.

Diese Definition umfasst auch Unfälle mit Leichtverletzten und entspricht in etwa der für die Straßenverkehrsunfallstatistiken verwendeten.

A.VII-08 Unfall mit Schwerverletzten

Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind auszuschließen.

Diese Definition wird vom UIC normalerweise für Eisenbahnunfälle verwendet und schließt Unfälle mit Leichtverletzten aus. Die im Rahmen dieser Definition erfassten Zahlen lassen sich nicht direkt mit den Daten über Straßenverkehrsunfälle vergleichen, weil diese Leichtverletzte einschließen .

A.VII-09 Getöteter

Person, die unmittelbar beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen danach an den Unfallfolgen stirbt.

Eingeschlossen sind Fahrgäste, Mitarbeiter und andere konkret genannte oder nicht konkret genannte Beteiligte an einem Eisenbahnunfall.

A.VII-10 Verletzter

Schwerverletzter

Verletzter, der aufgrund eines Unfalls länger als 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus behandelt wird.

Leichtverletzter

Verletzter mit Ausnahme von Getöteten oder Schwerverletzten.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen wie beispielsweise kleinere Schnittwunden oder Prellungen werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

A.VII-11 Kollisionen (Zugkollisionen) einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils

Frontalzusammenstöße oder Auffahrunfälle zwischen zwei Zügen oder (seitlicher) Zusammenstoß zwischen einem Zug und einem Teil eines anderen, im Lichtraumprofil stehenden Zugs, oder Zusammenstoß eines Zugs mit:

- a) Fahrzeugen, die Rangierbewegungen ausführen
- b) feststehenden Objekten wie Puffern oder
- c) zeitweilig am oder neben dem Gleis befindlichen Objekten (außer an Bahnübergängen) wie Felsen, Erdrutsche, Bäume, von Eisenbahnfahrzeugen verlorene Teile, Straßenfahrzeuge und Maschinen oder Ausrüstung für die Gleisstandhaltung.

A.VII-12 Entgleisung

Vorfall, bei dem mindestens ein Rad eines Zugs aus den Schienen springt.

Entgleisungen aufgrund von Kollisionen sind ausgeschlossen. Diese werden als Kollisionen eingestuft.

A.VII-13 Unfälle auf Bahnübergängen

Unfall an einem Bahnübergang, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Übergang überquerende Fahrzeug(e), andere Straßenverkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger oder andere zeitweilig am oder neben dem Gleis befindliche Objekte beteiligt ist/sind.

- **Bahnübergang:** Schienengleiche Kreuzung zwischen einer Straße und einer Gleisstrecke, die vom Fahrwegbetreiber genehmigt und für den öffentlichen oder privaten Straßenverkehr freigegeben ist. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ausgeschlossen.
- **Straße:** Für die Zwecke der Eisenbahnunfallstatistik jede öffentliche oder private Straße, Ortsstraße oder Fernstraße einschließlich Fuß- und Fahrradwegen.

A.VII-14 Durch in Bewegung befindliche Eisenbahnfahrzeuge verursachte Unfälle mit Personenschäden

Unfälle mit mindestens einer Person, die entweder von einem Eisenbahnfahrzeug oder einem Teil desselben erfasst oder von einem an diesem befestigten oder sich von diesem lösenden Gegenstand getroffen wird. Personen, die aus Eisenbahnfahrzeugen heraus- bzw. von solchen herabfallen, sowie Personen, die während der Zugfahrt fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden, sind eingeschlossen.

A.VII-15 Brände in Eisenbahnfahrzeugen

Brände und Explosionen in Eisenbahnfahrzeugen (auch von darin beförderten Ladungen) während der Fahrt zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof, auch nach dem Halten im Abfahrts- oder Zielbahnhof oder an dazwischen liegenden Haltestellen sowie beim Rangieren.

A.VII-16 In der Eisenbahnunfallstatistik verwendete Personenkategorien

- **Eisenbahn-Fahrgast:** Mit einem Eisenbahnfahrzeug reisende Person, außer Zugpersonal.

Für die Unfallstatistik sind auch Fahrgäste eingeschlossen, die versuchen, in einen fahrenden Zug einzusteigen/aus einem fahrenden Zug auszusteigen.

- **Mitarbeiter (Personal von Auftragnehmern und selbstständige Auftragnehmer sind eingeschlossen):** Personen, die in Verbindung mit der Eisenbahn beschäftigt und zum Zeitpunkt des Unfalls im Dienst sind. Eingeschlossen sind auch das Zugpersonal und Personen, die mit Eisenbahnfahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen umgehen.
- **Benutzer von Bahnübergängen:** Personen, die mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß eine Bahnlinie an einem Bahnübergang überqueren.
- **Unbefugte** auf Eisenbahngelände: Personen, die sich verbotenerweise auf einem Eisenbahngelände befinden. Ausgenommen hiervon sind Benutzer von Bahnübergängen.

A.VII-17 Unfälle mit Gefahrguttransporten

Unfall oder Vorfall, der gemäß RID/ADR, Abschnitt 1.8.5., meldepflichtig ist.

B. STRASSENVERKEHR

B.I INFRASTRUKTUR

B.I-01 Straße

Öffentlich zugänglicher Verkehrsweg (Fahrbahn) mit befestigtem Untergrund, außer Schienenstrecken und Rollbahnen, in erster Linie für Kraftfahrzeuge.

Dazu gehören asphaltierte Straßen und andere Straßen mit befestigtem Untergrund, z. B. Schotterstraßen. Zu den Straßen zählen auch Brücken, Tunnel, Tragkonstruktionen, Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkte sowie gebührenpflichtige Straßen. Ausgeschlossen sind Fahrradspuren.

B.I-02 Asphaltierte Straße

Straße, die mit Asphaltmakadam, Beton oder Pflastersteinen belegt ist.

B.I-03 Nicht asphaltierte Straße

Straße mit befestigtem Untergrund, die nicht mit Asphaltmakadam, Beton oder Pflastersteinen belegt ist.

B.I-04 Straßennetz

Alle Straßen eines gegebenen Gebietes.

Das Straßennetz kann nach dem Straßenbelag klassifiziert werden, z. B.

*asphaltierte Straßen
nicht asphaltierte Straßen*

B.I-05 Straßenkategorien

Straßen sind in drei Kategorien untergliedert, die auf internationaler Ebene vergleichbar sind:

*Autobahn
Straße innerhalb geschlossener Ortschaften
Sonstige Straße (außerhalb geschlossener Ortschaften)*

B.I-06 Autobahn

Speziell für den Kraftverkehr ausgelegte Straße ohne Zugang zu angrenzenden Grundstücken, die

- a) außer an besonderen Stellen oder vorübergehend getrennte Fahrbahnen für beide Verkehrsrichtungen hat, die entweder durch einen unbefahrbaren Mittelstreifen oder, in Ausnahmefällen, anderweitig getrennt sind,
- b) keine niveaugleichen Straßen, Gleise oder Gehwege kreuzt,
- c) speziell als Autobahn beschildert und besonderen Klassen von Kraftfahrzeugen vorbehalten ist.

Eingeschlossen sind Auffahrten und Ausfahrten, unabhängig vom Aufstellungsort der Hinweisschilder.

Eingeschlossen sind ferner Stadtautobahnen.

B.I-07 Schnellstraße

Speziell für den Kraftverkehr ausgelegte Straße ohne Zugang zu angrenzenden Grundstücken, die

- a) in der Regel keine getrennten Fahrbahnen für beide Verkehrsrichtungen hat,
- b) nur von Einmündungen oder Kreuzungen mit Verkehrsregelung zugänglich ist,
- c) speziell als Schnellstraße beschildert und besonderen Klassen von Kraftfahrzeugen vorbehalten ist,
- d) so ausgelegt ist, dass das Halten oder Parken auf der Fahrbahn verboten ist.

Eingeschlossen sind Auffahrten und Ausfahrten, unabhängig vom Aufstellungsort der Hinweisschilder, sowie innerstädtische Schnellstraßen.

B.I-08 Straße innerhalb geschlossener Ortschaften: Gemeindestraße

Straße innerhalb der Grenzen einer geschlossenen Ortschaft, die an den Ein- und Ausfahrten als solche beschildert ist.

Auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften gilt häufig eine Geschwindigkeitsbeschränkung von ca. 50 km/h. Ausgenommen sind Autobahnen, Schnellstraßen und andere Straßen, auf denen höhere Geschwindigkeiten zulässig sind, die eine geschlossene Ortschaft durchqueren, sofern sie nicht als Straße innerhalb geschlossener Ortschaften beschildert sind.

B.I-09 Straße außerhalb geschlossener Ortschaften

Straße außerhalb der Grenzen einer geschlossenen Ortschaft, die an den Ein- und Ausfahrten als solche beschildert ist.

B.I-10 Europastraße

Das internationale Europastraßennetz ist ein System von Fernstraßen, das im Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (Genf, 15. November 1975) und dessen Änderungen festgelegt ist.

Hauptstraßen (Europastraßen der Klasse A) haben zweistellige Nummern, abzweigende, verbindende und anschließende Straßen (Europastraßen der Klasse B) haben dreistellige Nummern.

B.I-11 Fahrbahn

Für die Benutzung durch Kraftfahrzeuge bestimmter Teil der Straße. Nicht zur Fahrbahn gehören die Teile der Straße, die ein Bankett für die Ober- und Unterschichten der Straßendecke bilden, sowie jene Teile der Straße, die für den Verkehr von nichtmotorisierten Fahrzeugen oder zum Parken bestimmt sind, selbst wenn diese in Notfällen gelegentlich von Kraftfahrzeugen befahren werden. Die Breite der Fahrbahn wird senkrecht zur Straßenachse gemessen.

B.I-12 Fahrspur

Teil einer Fahrbahn, der durch Längsmarkierungen gekennzeichnet sein kann und der breit genug ist für eine Schlange von Motorfahrzeugen, außer Motorrädern.

B.I-13 Busspur

Teil einer Fahrbahn, der für Busse bestimmt ist und der durch Längsmarkierungen von der übrigen Fahrbahn abgesetzt ist.

Eine Busspur kann auch von Taxis und in einigen Fällen von Kraftwagen, die mit mehreren Fahrgästen besetzt sind, benutzt werden.

B.I-14 Straßenbahnstrecke

Aus einem Schienenpaar bestehende Verkehrsverbindung für die ausschließliche Nutzung durch Straßenbahnen.

Dabei können die Gleise auf der von anderen Kraftfahrzeugen benutzten Straße oder davon getrennt verlaufen.

B.I-15 Fahrradspur

Teil einer Fahrbahn, der für Fahrräder bestimmt ist und der durch Längsmarkierungen von der übrigen Fahrbahn abgesetzt ist.

Ggf. kann eine Fahrradspur auch von Kleinkrafträdern benutzt werden.

B.I-16 Fahrradweg

Unabhängiger Weg oder Teil einer Straße, der für Fahrräder bestimmt und als solcher beschildert ist. Ein Fahrradweg ist durch bauliche Maßnahmen von anderen Straßen oder anderen Teilen derselben Straße getrennt.

Ggf. kann ein Fahrradweg auch von Kleinkrafträdern benutzt werden.

B.I-17 Länge einer Straße

Die Länge einer Straße ist die Entfernung zwischen ihrem Beginn und ihrem Ende.

Ist die Fahrbahn in eine Richtung länger als in die andere, so ist die Länge der Straße gleich der Summe der Hälfte der Entfernung in jede Richtung gemessen von der ersten Einfahrt bis zur letzten Ausfahrt.

B.I-18 **Stadtgebiet**

Gebiet innerhalb der Verwaltungsgrenze/n einer Kernstadt (Siedlung).

Stadtgebiete können nach der Größe anhand der Einwohnerzahl wie folgt klassifiziert werden:

10 000 bis 49 999 – klein

50 000 bis 249 999 – mittel

250 000 und darüber – groß

Stadtgebiete umfassen Gebietseinheiten mit einer größeren Einwohnerzahl, von denen die Mehrzahl, aber nicht unbedingt alle, in bebauten Gebieten leben. Zu den „geschlossenen Ortschaften“ (siehe auch B.I-05) können auch Dörfer und Städte in ländlichen Gebieten zählen.

B.II TRANSPORTMITTEL

B.II.A FAHRZEUGE

B.II.A-01 Straßenfahrzeug

Sich auf Rädern fortbewegendes Fahrzeug für den Straßenverkehr.

B.II.A-02 Bestand an Straßenfahrzeugen

Anzahl der zu einem gegebenen Zeitpunkt in einem Land angemeldeten und für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassenen Straßenfahrzeuge.

Eingeschlossen sind Straßenfahrzeuge, für die keine jährlichen Steuern oder Zulassungsgebühren zu entrichten sind, sowie eingeführte Gebrauchtwagen und sonstige Fahrzeuge entsprechend den nationalen Gepflogenheiten. Militärfahrzeuge sind von der Statistik ausgeschlossen.

B.II.A-03 Inländisches Straßenfahrzeug

Straßenfahrzeug, das im Meldeland angemeldet ist, dessen Kennzeichen trägt oder einer gesonderten Anmeldung unterliegt (Straßenbahnen, Oberleitungsbusse usw.).

In Ländern ohne Anmeldepflicht gelten diejenigen Fahrzeuge als inländische Straßenfahrzeuge, die einer Person oder einem Unternehmen mit steuerlichem Sitz in diesem Land gehören oder von ihr/ ihm gemietet sind.

B.II.A-04 Ausländisches Straßenfahrzeug

Straßenfahrzeug, das in einem anderen Land als dem Meldeland angemeldet ist und Kennzeichen dieses anderen Landes trägt.

B.II.A-05 Fahrrad

Im Allgemeinen ausschließlich durch menschliche Muskelkraft, insbesondere über ein Pedalsystem oder Hebel bewegtes Straßenfahrzeug mit wenigstens zwei Rädern (z. B. Zweiräder, Dreiräder, Vierräder und Rollstühle).

Eingeschlossen sind Fahrräder mit Hilfsmotor.

B.II.A-06 Kraftfahrzeug

Motorisiertes Straßenfahrzeug, das normalerweise für die Beförderung von Personen oder Gütern oder für das Ziehen von Personen- oder Güterfahrzeugen auf der Straße bestimmt ist.

Von der Statistik ausgeschlossen sind motorisierte Schienenfahrzeuge.

B.II.A-07 Straßenpersonenfahrzeug

Ausschließlich oder vorrangig für die Personenbeförderung bestimmtes Straßenfahrzeug.

Fahrzeuge für die Beförderung von Personen und Gütern sind entweder den Straßenpersonenfahrzeugen oder den Straßengüterfahrzeugen zuzuordnen, entsprechend ihrem durch die technischen Merkmale oder die Steuerklasse bestimmten Haupteinsatzzweck.

B.II.A-08 Personenkraftfahrzeug

Ausschließlich oder vorrangig für die Beförderung einer oder mehrerer Personen bestimmtes Kraftfahrzeug.

Hierunter fallen:

Krafträder

Kleinkrafträder

Personenkraftwagen

Vorrangig für die Beförderung von Fahrgästen ausgelegte und genutzte Kleintransporter

Taxis

Mietwagen

Krankenwagen

Omnibusse, Reisebusse und Kleinbusse

Straßenbahnen

Wohnmobile

Ausgenommen sind kleine Güterfahrzeuge (siehe Definition B.II.A-22).

B.II.A-09 Kleinkraftrad

Zwei-, drei- oder vierrädriges Kraftfahrzeug mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³ (3,05 cu.in), dessen Höchstgeschwindigkeit entsprechend den nationalen Vorschriften begrenzt ist.

Eingeschlossen sind angemeldete und nicht angemeldete Kleinkrafträder, die genutzt werden, unabhängig davon, ob sie ein amtliches Kennzeichen haben oder nicht. In einigen Ländern sind nicht alle Kleinkrafträder anzumelden.

B.II.A-10 Kraftrad

Zwei-, drei- oder vierrädriges Kraftfahrzeug mit einem Leergewicht von höchstens 400 kg (900 lb). Eingeschlossen sind alle derartigen Fahrzeuge mit einem Hubraum von 50 cm³ und darüber sowie Krafträder mit einem Hubraum von unter 50 cm³, die nicht als Kleinkrafträder gelten.

B.II.A-11 Personenkraftwagen

Kraftfahrzeuge, außer Kleinkrafträdern und Motorrädern, die für die Personenbeförderung vorgesehen sind und bis zu 9 Personen (einschließlich Fahrer) Sitzplätze bieten.

Hierunter fallen:

Personenkraftwagen

Vorrangig für die Beförderung von Fahrgästen ausgelegte und genutzte Kleintransporter

Taxis

Mietwagen

Krankenwagen

Wohnmobile

Ausgenommen sind kleine Güterfahrzeuge (siehe Definition B.II.A-22) sowie Reisebusse und Omnibusse (siehe Definition B.II.A-15) und Kleinbusse (siehe Definition B.II.A-17).

„Personenkraftwagen“ schließen Kleinkraftwagen (für die kein Führerschein erforderlich ist) sowie Taxis und Mietwagen ein, sofern sie weniger als 10 Sitzplätze haben.

B.II.A-12 Taxi

Personenkraftwagen, der aufgrund einer Lizenz mit Fahrer vermietet wird und dessen Route vorher nicht festgelegt ist.

Das Mieten erfolgt in der Regel

*durch Handzeichen, wenn das Taxi auf der Straße verkehrt,
durch Zusteigen an einem speziellen Taxistand,
durch telefonische Bestellung.*

B.II.A-13 Wohnwagen

Ein für Wohnzwecke ausgelegtes Straßenfahrzeug, das von einem Kraftfahrzeug gezogen wird.

Ein Wohnwagen ist hauptsächlich für Freizeitwecke bestimmt. Er wird nicht zur Personen- oder Güterbeförderung genutzt. Ausgenommen sind Zeltanhänger mit eingebautem Zelt. Sie gelten als Anhänger für die Güterbeförderung.

B.II.A-14 Bus

Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung mit mehr als 9 Sitzplätzen (einschließlich Fahrersitz).

Eingeschlossen sind auch Kleinbusse mit mehr als 9 Sitzplätzen (einschließlich Fahrersitz).

B.II.A-15 Omnibus

Kraftfahrzeug zur Beförderung von mehr als 24 Personen (einschließlich Fahrer), das über Einrichtungen zur Beförderung von stehenden und sitzenden Fahrgästen verfügt.

Je nach Bauart der Fahrzeuge können besondere Bereiche für stehende Fahrgäste vorgesehen sein, um häufige Fahrgastbewegungen zu ermöglichen, oder es kann die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang erlaubt sein.

B.II.A-16 Reisebus

Kraftfahrzeug zur Beförderung von mehr als 24 Personen (einschließlich Fahrer), das nur über Sitzplätze verfügt.

B.II.A-17 Kleinbus

Kraftfahrzeug zur Beförderung von 10 bis 23 sitzenden oder stehenden Personen (einschließlich Fahrer).

Je nach Bauart können ausschließlich sitzende Fahrgäste oder sowohl sitzende als auch stehende Fahrgäste befördert werden.

B.II.A-18 Oberleitungsbus

Straßenpersonenfahrzeug zur Beförderung von mehr als 9 sitzenden Fahrgästen (einschließlich Fahrer), das über eine Fahrleitung mit Strom versorgt wird und das nicht schienengebunden ist.

Dazu gehören auch Fahrzeuge mit eigenem Motor, die auch unabhängig von der Fahrleitung betrieben werden können.

B.II.A-19 Straßenbahn

Schienengebundenen Straßenpersonen- oder Straßengüterfahrzeug zur Beförderung von mehr als neun sitzenden Fahrgästen (einschließlich Fahrer) oder von Gütern, das über eine Fahrleitung mit Strom versorgt wird oder von einem Dieselmotor angetrieben wird. Die Straßenbahnstrecke ist in der Regel in das städtische Straßennetz integriert.

B.II.A-20 Fahrgastkapazität von Reisebussen, Omnibussen und Oberleitungsbussen

Anzahl der im normalen Dienstbetrieb verfügbaren Sitz-/Liegeplätze und Stehplätze (einschließlich Fahrersitz).

Im Zweifelsfall ist die Höchstzahl der verfügbaren Sitz-/Liegeplätze zu berücksichtigen.

B.II.A-21 Straßengüterfahrzeug

Ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmtes Straßenfahrzeug.

Hierunter fallen:

ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmte leichte Straßengüterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3 500 kg, z. B. Kleintransporter und Pick-ups; ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmte schwere Straßengüterfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg; Zugmaschinen; für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassene Ackerschlepper.

B.II.A-22 Leichtes Straßengüterfahrzeug

Ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmtes Straßengüterfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3 500 kg.

Eingeschlossen sind Kleintransporter mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3 500 kg, die ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmt sind.

B.II.A-23 Schweres Straßengüterfahrzeug

Ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmtes Straßengüterfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg.

B.II.A-24 Arten der Aufbauten von Straßengüterfahrzeugen

Klassifizierung der Straßengüterfahrzeuge nach Aufbau.

Es gilt folgende Einteilung:

- (1) Gewöhnlicher offener Kasten
 - mit Abdeckung
 - Großpalette (Flat)
- (2) Kipper
- (3) Tankwagen
 - für Schüttgut
 - für Flüssiggut
- (4) Kasten mit Temperaturregelung
- (5) Sonstiger geschlossener Kasten
- (6) Transporter für Gitter- und Wechselbehälter
- (7) Viehtransporter
- (8) Sonstige

B.II.A-25 Straßengüterkraftfahrzeug

Sammelbegriff für einfache Güterkraftfahrzeuge (z. B. Lastkraftwagen) und kombinierte Güterkraftfahrzeuge (z. B. Lastzug aus LKW und Anhänger(n), Sattelzug aus Sattelschlepper mit Auflieger und ggf. zusätzlichem Anhänger).

B.II.A-26 Lastkraftwagen

Ausschließlich oder vorrangig zur Güterbeförderung bestimmtes starres Kraftfahrzeug.

B.II.A-27 Zugmaschine

Ausschließlich oder vorrangig zum Ziehen von nichtmotorisierten Anhängern, insbesondere Sattelaufliegern, bestimmtes Straßenkraftfahrzeug.

Ackerschlepper sind ausgeschlossen.

B.II.A-28 Ackerschlepper

Ausschließlich oder vorrangig für landwirtschaftliche Zwecke bestimmtes Kraftfahrzeug, unabhängig davon, ob es für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassen ist oder nicht.

B.II.A-29 Anhänger

Durch ein Kraftfahrzeug fortbewegtes Straßengüterfahrzeug.

Ausgeschlossen sind landwirtschaftliche Anhänger und Wohnwagen.

B.II.A-30 Landwirtschaftlicher Anhänger

Ausschließlich oder vorrangig für landwirtschaftliche Zwecke bestimmter von einem Ackerschlepper fortbewegter Anhänger, unabhängig davon, ob er für die Benutzung öffentlicher Straßen zugelassen ist oder nicht.

B.II.A-31 Sattelanhänger

Straßengüterfahrzeug ohne Vorderachse, das so konstruiert ist, dass ein Teil des Fahrzeugs und ein wesentlicher Teil seines Ladegewichtes auf der Zugmaschine aufliegen.

B.II.A-32 Sattelkraftfahrzeug

Straßenzugmaschine, an die ein Sattelanhänger angekoppelt ist.

B.II.A-33 Lastzug

Straßengüterkraftfahrzeug, an das ein Anhänger angekoppelt ist.

Eingeschlossen sind Sattelkraftfahrzeuge mit zusätzlichem Anhänger.

B.II.A-34 Sonderfahrzeug

Straßenfahrzeug für besondere Zwecke außer zur Beförderung von Personen oder Gütern.

Diese Kategorie umfasst:

Feuerwehrfahrzeuge

Kranwagen

Selbstfahrende Straßenwalzen

Bulldozer mit Metallrädern oder Kette

Übertragungswagen für Film, Hörfunk und Fernsehen

Fahrbüchereien

Abschleppwagen

Sonstige Sonderfahrzeuge

B.II.A-35 Nutzlast

Von der Zulassungsstelle des betreffenden Landes festgesetztes maximales Ladegewicht.

B.II.A-36 Ladevolumen

Maximales für die Güterbeförderung verfügbares Ladegewicht (z. B. gemessen in Kubikmeter).

B.II.A-37 Bodenfläche innerhalb des Fahrzeugaufbaus

Maximale innerhalb des Fahrzeugaufbaus für die Güterbeförderung verfügbare Bodenfläche (z. B. gemessen in Quadratmeter).

B.II.A-38 Zulässiges Gesamtgewicht

Von der Zulassungsstelle des betreffenden Landes festgesetztes zulässiges Gewicht eines stehenden, betriebsbereiten Fahrzeugs (bzw. von entsprechenden gekoppelten Fahrzeugen) einschließlich Ladung.

Eingeschlossen ist das Gewicht des Fahrers und aller Personen, die gleichzeitig befördert werden dürfen.

B.II.A-39 Alter des Straßenfahrzeugs

Anzahl der Jahre seit der Erstzulassung des Straßenfahrzeugs unabhängig vom Zulassungsland.

B.II.A-40 Hubraum

Der von der zuständigen Stelle im Zulassungsland bescheinigte Hubraum des Motors.

B.II.A-41 Leergewicht des Fahrzeugs

Von der Zulassungsstelle des betreffenden Landes festgesetztes Gewicht eines stehenden, betriebsbereiten Fahrzeugs (bzw. von entsprechenden gekoppelten Fahrzeugen) ohne Ladung.

Je nach der Praxis in dem betreffenden Land kann das Leergewicht das Gewicht von Fahrer und Kraftstoff einschließen oder nicht.

B.II.A-42 Antriebsenergie des Motors

Von der Zulassungsstelle des betreffenden Landes bescheinigte Hauptantriebsenergie des Motors.

Bei Hybridfahrzeugen oder Fahrzeugen, die für zwei Kraftstoffe ausgelegt sind (d. h. bei Fahrzeugen, die mehr als eine Antriebsenergie nutzen, z. B. Flüssiggas und Benzin oder Strom und Diesel), sollte die Hauptantriebsenergie wenn möglich ein alternativer Kraftstoff sein.

B.II.A-43 Alternativer Kraftstoff

Eine andere Art von Antriebsenergie als die konventionellen Kraftstoffe Benzin und Diesel.

Zu den alternativen Kraftstoffen zählen unter anderem Strom, Flüssiggas, Erdgas (Flüssigerdgas und Druck-Erdgas), Alkohole, Mischungen aus Alkoholen und anderen Kraftstoffen, Wasserstoff, Biokraftstoffe (wie Biodiesel). Nicht zu den alternativen Kraftstoffen zählen bleifreies Benzin, Benzin mit neuer chemischer Formel und City-Diesel (Diesel mit geringem Schwefelgehalt).

B.II.A-44 Datum der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs

Das Datum der Erstzulassung eines Kraftfahrzeugs ist der Tag, an dem das Fahrzeug zum ersten Mal als Neufahrzeug in ein Kraftfahrzeugregister eingetragen wurde, unabhängig vom Land, in dem das Register geführt wird.

Beim Tag der Zulassung handelt es sich um das Datum, an dem die Zulassung beim Kraftfahrzeugregister schriftlich festgehalten wurde. Die Zulassung eines importierten Gebrauchtwagens ist keine Erstzulassung, sondern ist als Neuzulassung anzusehen.

B.II.B CONTAINER USW.

B.II.B-01 Ladeeinheit

Container, Wechselbehälter

Großpaletten, so genannte „Flats“, wie sie im Seegüterverkehr verwendet werden, sind als besondere Art von Container anzusehen und deshalb hier eingeschlossen (siehe B.II.B-09).

B.II.B-02 Intermodale Transporteinheit (ITE)

Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterkraftfahrzeuge, die für den intermodalen Verkehr geeignet sind.

B.II.B-03 Container

Kastenförmiger Spezialbehälter für die Frachtbeförderung, der verstärkt und stapelbar ist und vertikal oder horizontal umgeschlagen werden kann. Nach der formalen technischen Definition ist ein Container

ein Transportbehälter, der

- a) von dauerhafter Beschaffenheit und daher stabil genug ist, um mehrfach verwendet werden zu können;
- b) so konstruiert ist, dass der Gütertransport mit einem oder mehreren Verkehrsträgern ohne Umladen der Güter möglich ist;
- c) mit Einrichtungen versehen ist, die eine rationelle Handhabung, insbesondere beim Umschlag von einem Verkehrsträger auf einen anderen, ermöglichen;
- d) so konstruiert ist, dass das Be- und Entladen einfach vonstatten geht;
- e) stapelbar ist;
- f) einen Rauminhalt von mindestens einem Kubikmeter hat.

Wechselbehälter sind ausgenommen.

Die im Seeverkehr verwendeten Großpaletten („Flats“ – siehe B.II.B-09) gelten als Sondertypus eines Containers und sind in diese Kategorie mit einzubeziehen, obwohl sie keinen Hohlraum und daher auch kein Innenraummaß haben und somit die Bedingung f) nicht erfüllen.

B.II.B-04 Containergrößen

Die gängigsten Containergrößen sind:

- a) 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß);
- b) 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß);
- c) ISO-Container, Länge über 20 und unter 40 Fuß;
- d) ISO-Container, Länge über 40 Fuß;
- e) Supergroßvolumen-Container;
- f) Luftfrachtcontainer (Container, der den Luftfrachtnormen entspricht).

Container haben normalerweise eine Höhe von 8 Fuß, es gibt aber auch höhere Ausführungen. Großvolumen-Container haben eine Außenhöhe von 9½ Fuß. Supergroßvolumen-Container sind Container, deren Abmessungen die ISO-Normen übersteigen. Sie können Außenlängen von 45 Fuß, 48 Fuß und 53 Fuß erreichen. Die unter a) bis e) aufgeführten Containergrößen werden als Großvolumencontainer bezeichnet.

B.II.B-05 Taragewicht des Containers

Das Taragewicht des Containers ist im Gesamtgewicht der Containerladung, auch Brutto-Brutto-Gütergewicht genannt, enthalten. Das Brutto-Gütergewicht der Containerladung kann durch Abzug des Taragewichts des Containers vom Brutto-Brutto-Gütergewicht errechnet werden, das Taragewicht des Containers umgekehrt durch Abzug des Brutto-Gütergewichts vom Brutto-Brutto-Gütergewicht. Fehlt die Angabe des Taragewichts, kann das Taragewicht anhand der im Folgenden aufgeführten Durchschnittswerte geschätzt werden.

Das Taragewicht eines Containers kann wie folgt geschätzt werden:

- a) 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß) 2,3 Tonnen
- b) 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß) 3,7 Tonnen
- c) ISO-Container (Länge über 20 und unter 40 Fuß) 3,0 Tonnen
- d) ISO-Container (Länge über 40 Fuß) 4,7 Tonnen

B.II.B-06 Containertypen

Die wichtigsten Containertypen nach dem „ISO Standards Handbook - Freight Containers“ (Normenhandbuch für Frachtcontainer) sind:

1. Gewöhnlicher Stückgut-Container
2. Spezieller Stückgutcontainer:
 - geschlossener, belüfteter Container;
 - Container, oben offen;
 - Plattform mit offenen Seiten;
 - Plattform mit vollständigem Rahmenaufbau und offenen Seiten;
 - Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und festen Stirnwänden;
 - Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und klappbaren Stirnwänden;
 - Plattform (Plattform-Container)
3. Spezialgut-Container:
 - temperierte Container;
 - Isoliercontainer;
 - Kühlcontainer (mit verbrauchbarem Kühlmittel);
 - maschinell gekühlter Container;
 - Heizcontainer;
 - Container, aufheizbar und kühlbar;
 - Tankcontainer;
 - Schüttgut-Container;
 - Containerbauarten für namentlich bezeichnete Güter (z. B. Kraftfahrzeuge, Vieh);
 - Luftfrachtcontainer.

B.II.B-07 20-Fuß-Äquivalente-Einheit (TEU – Twenty-foot Equivalent Unit)

Eine statistische Hilfsgröße auf der Basis eines 20-Fuß-ISO-Containers (Länge 6,10 m), die als Standardmaß zur Beschreibung des Containerumschlags und der Kapazität von Containerschiffen oder Terminals verwendet wird. Ein 20-Fuß-ISO-Container entspricht einer TEU.

Ein 40-Fuß-ISO-Container entspricht 2 TEU.

Ein Container mit einer Länge zwischen 20 und 40 Fuß entspricht 1,50 TEU.

Ein Container mit einer Länge von über 40 Fuß entspricht 2,25 TEU.

B.II.B-08 Wechselbehälter

Ein für den Gütertransport bestimmter Behälter, der im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurde und mit Greifkanten für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern, in der Regel Straße-Schiene, ausgestattet ist.

Ursprünglich waren solche Behälter in beladenem Zustand nicht stapelbar oder an den Eckbeschlägen kranbar. Mittlerweile können jedoch viele Wechselbehälter gestapelt und an den Eckbeschlägen gekrant werden, wenn auch nicht im selben Umfang wie Container. Von Containern unterscheiden sie sich hauptsächlich dadurch, dass sie im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurden. Für den Bahntransport benötigen Wechselbehälter eine UIC-Zulassung. Einige dieser Behälter sind auch mit klappbaren Stützfüßen ausgestattet, die verwendet werden, wenn der Behälter nicht auf dem Fahrzeug steht.

B.II.B-09 Flat

Eine beladbare Plattform ohne jeglichen Aufbau, deren Grundfläche aber in Länge und Breite dieselbe ist wie die eines Containers und die oben und unten mit Eckbeschlägen ausgestattet ist.

Es handelt sich um eine andere Bezeichnung für bestimmte Arten von speziellen Stückgut-Containern, nämlich Plattform-Containern und Plattformen mit unvollständigem Rahmenaufbau.

B.II.B-10 Palette

Erhöhte Plattform, die das Heben und Stapeln von Gütern erleichtert.

Paletten bestehen meist aus Holz und haben genormte Abmessungen: 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) und 800 mm x 1 200 mm (CEN).

B.II.B-11 Rollkäfig, Rollcontainer, Rollpalette

Kleine, nicht stapelbare, in der Regel kastenförmige Einheit auf Rädern, die das Ein- und Ausladen von Gütern erleichtern soll.

B.III UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG

B.III-01 Gewerblicher Verkehr

Entgeltliche Beförderung von Personen oder Gütern.

B.III-02 Werkverkehr

Beförderung für eigene Zwecke.

Eine derartige Transportleistung besteht in der Beförderung von Mitarbeitern oder Fracht des eigenen Unternehmens ohne entsprechende finanzielle Abgeltung. Eine solche Leistung kann zwar auch von Einzelpersonen erbracht werden, dies ist hier jedoch nicht eingeschlossen.

B.III-03 Unternehmen

Institutionelle Einheit oder kleinste Vereinigung von institutionellen Einheiten, die alle zur Durchführung ihrer Produktionstätigkeiten erforderlichen Funktionen umfasst und direkt oder indirekt kontrolliert.

Das Unternehmen stellt eine selbständige, örtlich nicht gebundene wirtschaftlich-finanzielle und rechtliche Einheit dar, deren wirtschaftliche Tätigkeit jedoch heterogen sein kann.

B.III-04 Verkehrsunternehmen

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten unter Einsatz von Straßenfahrzeugen Verkehrsleistungen erbringt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, im Straßentransport liegt.

Es sind folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

ISIC Rev. 4¹: Abteilung 49, Gruppe 492: Sonstiger Landverkehr

Klasse 4921: Personennahverkehr

Klasse 4922: Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr

Klasse 4923: Güterbeförderung im Straßenverkehr

– NACE Rev. 2²: Abteilung 49, Gruppe 49.3: Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr

Klasse 49.31: Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis)

Klasse 49.32: Betrieb von Taxis

Klasse 49.39: Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr a. n. g.

NACE Rev. 2: Abteilung 49, Gruppe 49.4: Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte

Klasse 49.41: Güterbeförderung im Straßenverkehr

Klasse 49.42: Umzugstransporte

Es werden auch Unternehmen ohne Angestellte erfasst. Nur solche Einheiten, die während des Bezugszeitraums tatsächlich eine Tätigkeit ausüben, sind zu berücksichtigen. Ausgeschlossen sind „ruhende“ Einheiten oder solche, die ihre Tätigkeit noch nicht aufgenommen haben.

¹ ISIC Rev. 4 – International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (Internationale Standardklassifikation der Wirtschaftszweige), Statistikabteilung der Vereinten Nationen.

² NACE Rev. 2 – Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft, ABl. L 393 vom 30. Dezember 2006, S. 1.

B.III-05 Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs

Verkehrsunternehmen, das Beförderungsleistungen für eine Person oder mehrere Personen (Fahrgäste ohne Fahrer) anbietet und durchführt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, die Personenbeförderung auf Straßen ist.

B.III-06 Güterkraftverkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen, das die Beförderung von Gütern anbietet und durchführt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, die Güterbeförderung auf Straßen ist.

B.III-07 Unternehmen des städtischen Straßenpersonenverkehrs

Verkehrsunternehmen für die Personenbeförderung innerhalb eines Stadtgebiets oder eines großstädtischen Bereichs im Linien- oder Gelegenheitsverkehr, dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, die Personenbeförderung im Stadtverkehr ist.

B.III-08 Unternehmen des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs

Verkehrsunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

B.III-09 Beschäftigung

Durchschnittliche Anzahl der Personen, die während eines gegebenen Zeitraums in einem Verkehrsunternehmen beschäftigt sind (einschließlich mitarbeitender Unternehmer, regelmäßig mitarbeitender Teilhaber, unbezahlt mithelfender Familienangehöriger und außerhalb des Unternehmens tätiger Mitarbeiter).

Beschäftigte lassen sich folgendermaßen untergliedern:

*Fahrer
Kfz-Mechaniker
Lagerarbeiter
Mitarbeiter im Flottenmanagement
Sonstige Büroangestellte*

B.III-10 Umsatz

Gesamtbetrag der vom Verkehrsunternehmen während des Untersuchungszeitraums in Rechnung gestellten Leistungen entsprechend dem Wert der an Dritte verkauften Waren oder für Dritte erbrachten Dienstleistungen. Eingeschlossen sind „sonstige betriebliche Erträge“, z. B. Einkünfte aus Konzessionen, Franchisevereinbarungen, Patenten, Warenzeichen und ähnlichen Werten. Der Umsatz schließt ebenfalls alle Steuern und andere Abgaben auf die vom Unternehmen fakturierten Waren oder Dienstleistungen ein, mit Ausnahme der den Kunden in Rechnung gestellten Mehrwertsteuer. Eingeschlossen sind auch alle Gebühren, die den Kunden berechnet wurden. Abziehen sind Rabatte und andere Preisnachlässe, außer Skonti.

Berücksichtigt wird nur die normale Geschäftstätigkeit, so dass Erlöse aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens ebenso wie Betriebssubventionen der öffentlichen Hand im Umsatz nicht eingeschlossen sind.

B.III-11 Investitionen in den Straßenbau

Aufwendungen für den Bau neuer und die Erweiterung vorhandener Straßen einschließlich Ausbau, Erneuerung und größerer Reparaturen.

B.III-12 Investitionen in Straßenfahrzeuge

Aufwendungen für den Erwerb von Straßenfahrzeugen.

B.III-13 Aufwendungen für die Unterhaltung der Straßen

Aufwendungen zur Erhaltung des Betriebszustands der Straßen.

Dazu gehören Wartung, Ausbesserung und laufende Reparaturen der Straßendecke (durch Straßenabnutzung verursachte Arbeiten usw.)

B.III-14 Aufwendungen für die Wartung der Straßenfahrzeuge

Aufwendungen zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Straßenfahrzeuge.

B.IV VERKEHR

B.IV-01 Straßenverkehr

Alle Bewegungen von Straßenfahrzeugen in einem gegebenen Straßennetz.

Bei der Beförderung eines Straßenfahrzeugs durch ein anderes Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktiver Verkehrsträger) berücksichtigt.

B.IV-02 Straßenverkehr auf nationalem Hoheitsgebiet

Alle Bewegungen von Straßenfahrzeugen auf nationalem Hoheitsgebiet, unabhängig davon, in welchem Land diese Fahrzeuge zugelassen sind.

B.IV-03 Leerfahrten im Straßenverkehr

Alle Bewegungen von Straßenfahrzeugen, für die das Brutto-Bruttogewicht einschließlich Verpackungs- und Transportmitteln wie Container, Wechselbehältern und Paletten gleich Null ist, sowie alle Bewegungen von Reisebussen, Omnibussen, Oberleitungsbussen und Straßenbahnen ohne Fahrgäste.

Bewegungen von Straßenfahrzeugen, die leere Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehälter und Paletten befördern, gelten nicht als Leerfahrt.

B.IV-04 Städtischer Straßenverkehr

Verkehr von Straßenfahrzeugen in einem Stadtgebiet.

Die Anteile des Durchgangsverkehrs, bei dem städtische Straßen nur über eine relativ kurze Strecke befahren werden, werden nicht als städtischer Verkehr gerechnet.

B.IV-05 Straßenverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften

Verkehr auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften.

B.IV-06 Fahrt eines Straßenfahrzeugs

Jede Bewegung eines Straßenfahrzeugs von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Zielpunkt.

Eine Fahrt kann in Streckenabschnitte oder Teilstrecken unterteilt werden.

B.IV-07 Fahrzeugkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines Straßenfahrzeugs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung einschließlich Leerfahrten. Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge gelten dabei als ein Fahrzeug.

B.IV-08 In ein Land einfahrendes Straßenfahrzeug

Beladenes oder unbeladenes Kraftfahrzeug, das auf der Straße in ein Land einfährt.

Fährt ein Kraftfahrzeug über einen anderen Verkehrsträger in das Land ein, wird nur der aktive Verkehrsträger berücksichtigt.

B.IV-09 Aus einem Land ausfahrendes Straßenfahrzeug

Beladenes oder unbeladenes Kraftfahrzeug, das auf der Straße ein Land verlässt.

Verlässt ein Kraftfahrzeug das Land über einen anderen Verkehrsträger, wird nur der aktive Verkehrsträger berücksichtigt.

B.IV-10 Transit eines Straßenfahrzeugs

Beladenes oder unbeladenes Kraftfahrzeug, das – gleichgültig über welchen Verkehrsträger – in das Land einfährt und es an einer anderen Stelle wieder verlässt, sofern die Durchfahrt auf der Straße und ohne Be- oder Entladen erfolgt.

Eingeschlossen sind Kraftfahrzeuge, die an der Grenze des Transitlandes von einem Verkehrsträger ab- und auf einen anderen aufgeladen werden.

B.IV-11 Tägliche Verkehrsströme im Jahresdurchschnitt

Durchschnittlicher Verkehrsstrom, gemessen an einem bestimmten Punkt des Straßennetzes.

Gezählt werden kann manuell oder automatisch, fortlaufend oder in ausgewählten Zeiträumen.

B.V VERKEHRSLEISTUNG

B.V-01 Straßenverkehr

Alle Bewegungen von Gütern und/oder Personen unter Benutzung eines Straßenfahrzeugs in einem gegebenen Straßennetz.

Bei der Beförderung eines Straßenfahrzeugs durch ein anderes Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktiver Verkehrsträger) berücksichtigt.

B.V-02 Innerstaatlicher Straßenverkehr

Straßenverkehr zwischen zwei inländischen Orten (Belade-/Einstiegsort und Entlade-/Ausstiegsort), unabhängig davon, in welchem Land das Kraftfahrzeug angemeldet ist. Dabei kann auch ein anderes Land durchfahren werden.

Abkuppeln eines Anhängers/Sattelanhängers von einem Kraftfahrzeug und Ankuppeln des Anhängers/Sattelanhängers an ein anderes Kraftfahrzeug ist als Auf- und Abladen der Güter auf den/vom Anhänger/Sattelanhänger zu betrachten.

B.V-03 Kabotage im Straßenverkehr

Straßenverkehr innerhalb eines Landes, das nicht das Meldeland ist, von einem im Meldeland angemeldeten Kraftfahrzeug.

B.V-04 Grenzüberschreitender Straßenverkehr

Straßenverkehr zwischen einem Belade-/Einstiegsort oder einem Entlade-/Ausstiegsort im Meldeland und einem Belade-/Einstiegsort oder Entlade-/Ausstiegsort in einem anderen Land.

Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden.

B.V-05 Dreiländerverkehr

Straßenverkehr eines in einem Land angemeldeten Kraftfahrzeugs zwischen einem Belade-/Einstiegsort in einem zweiten Land und einem Entlade-/Ausstiegsort in einem Drittland.

Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden.

B.V-06 Transitverkehr auf der Straße

Straßenverkehr zwischen zwei ausländischen Orten (Belade-/Einstiegsort und Entlade-/Ausstiegsort), wobei ein drittes Land ausschließlich auf der Straße ohne Be- und Entladen durchfahren wird.

Eingeschlossen sind Kraftfahrzeuge, die an der Grenze des Transitlandes von einem Verkehrsträger ab- und auf einen anderen aufgeladen werden.

B.V-07 Stadtverkehr

Verkehr auf Stadtstraßen und Straßenbahnstrecken.

Als Stadtverkehr gilt der hauptsächlich oder ausschließlich auf Stadtstraßen durchgeführte Verkehr.

B.V-08 Fahrgast im Straßenverkehr

Jede Person, die eine Fahrt in einem Straßenfahrzeug unternimmt, einschließlich Fahrzeugführer von Personenfahrzeugen. Ausgeschlossen sind Taxifahrer sowie Dienstpersonal von Reisebussen, Omnibussen, Oberleitungsbussen, Straßenbahnen und Straßengüterfahrzeugen.

B.V-09 Straßen-Personenkilometer

Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts auf der Straße über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich vom Fahrgast zurückgelegte Strecke.

B.V-10 Straßenfahrt

Bei der Beförderung von Fahrgästen mit einem Straßenfahrzeug die Verbindung zwischen Einstiegsort und Ausstiegsort.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art gilt, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens, nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-11 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr umfasst die Beförderung von Fahrgästen mit Omnibussen oder Straßenbahnen im Linienverkehr, unabhängig davon, ob sie durch öffentliche oder private Unternehmen erfolgt.

B.V-12 Fahrt im öffentlichen Straßenpersonenverkehr

Bei der Beförderung von Fahrgästen mit dem Omnibus oder der Straßenbahn die Verbindung zwischen Einstiegsort und Ausstiegsort.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art gilt, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens, nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-13 In ein Fahrzeug des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs eingestiegener Fahrgast

Fahrgast, der ein Straßenfahrzeug besteigt, um befördert zu werden.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art sollte, wenn möglich, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg erfasst werden. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-14 Aus einem Fahrzeug des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs ausgestiegener Fahrgast

Fahrgast, der ein Straßenfahrzeug verlässt, nachdem er befördert wurde.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art sollte, wenn möglich, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg erfasst werden. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-15 Verkehrsverbindung im Straßenpersonenverkehr

Bei der Beförderung von Fahrgästen im Straßenverkehr die Verbindung zwischen Einstiegsort und Ausstiegsort, unabhängig von der gewählten Strecke.

Die Orte werden mittels internationaler Klassifikationen, wie NUTS (Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik, Eurostat), festgelegt.

B.V-16 Einstiegsort

Ort, an dem der Fahrgast das Straßenfahrzeug besteigt, um sich befördern zu lassen.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art sollte, wenn möglich, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg erfasst werden. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-17 Ausstiegsort

Ort, an dem der Fahrgast das Straßenfahrzeug verlässt, nachdem er befördert wurde.

Das direkte Umsteigen von einem Fahrzeug in ein anderes Fahrzeug der gleichen Art sollte, wenn möglich, auch beim Wechsel des Verkehrsunternehmens nicht als Ausstieg mit anschließendem Einstieg erfasst werden. Wird jedoch während der Reise der Verkehrszweig gewechselt, so gilt dies als Ausstieg aus einem Fahrzeug und anschließender Einstieg in ein anderes Fahrzeug.

B.V-18 Auf der Straße beförderte Güter

Alle mit Straßengüterfahrzeugen beförderten Güter.

Dazu gehören auch alle Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehälter und Paletten.

B.V-19 Brutto-Brutto-Gütergewicht

Gesamtgewicht der beförderten Güter, aller Verpackungen sowie das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten).

B.V-20 Brutto-Gütergewicht

Das Gesamtgewicht der beförderten Güter einschließlich Verpackung ausschließlich Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten).

B.V-21 Taragewicht

Das Gewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten) vor dem Beladen.

B.V-22 Tonnenkilometer im Straßenverkehr

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Nutzlast auf der Straße über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

B.V-23 TEU-Kilometer im Straßenverkehr

Maßeinheit für die Beförderung einer TEU auf der Straße über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

B.V-24 Gütergruppen

Die beförderten Güter lassen sich nach der Art der Güter klassifizieren.

Mögliche Klassifikationen sind die NST 2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik), die an die Stelle der CSTE-Systematik (Internationales Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik - UN/ECE) tritt, sowie die NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidierte Fassung – Eurostat).

B.V-25 Form der Ladung

Die beförderten Güter können anhand der UN/ECE-Empfehlung Nr. 21 „Codes for types of cargo, packages and packaging materials“ (Kodes für Ladeeinheiten, Verpackungsarten und Verpackungsmaterialien), Genf, März 1986, klassifiziert werden. Es gibt folgende Klassen:

- Flüssiggut
- Schüttgut
- Großcontainer
- Sonstige Container
- Palettierte Güter
- Gebündelte Güter
- Mobile, selbstfahrende Einheiten
- sonstige mobile Einheiten
- sonstige Formen der Ladung

B.V-26 Gefährliche Güter

Die auf der Straße beförderten gefährlichen Güter werden nach der 15. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (Vereinte Nationen, Genf 2007) klassifiziert.

- Klasse 1: Explosive Stoffe
- Klasse 2: Gase
- Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe
- Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die mit Wasser entzündliche Gase bilden
- Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische -Peroxide
- Klasse 6: Giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe
- Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- Klasse 8: Ätzende Stoffe
- Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

B.V-27 Verladene Güter

Auf ein Straßenfahrzeug geladene und auf der Straße beförderte Güter.

Das Umladen von einem Straßengüterfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel der Zugmaschine gelten als Verladen nach dem Abladen.

B.V-28 Abgeladene Güter

Nach dem Straßentransport von einem Straßenfahrzeug abgeladene Güter.

Das Umladen von einem Straßengüterfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel der Zugmaschine gelten als Abladen vor dem Wiederverladen.

B.V-29 Auf der Straße ins Ausland beförderte Güter (außer Transitverkehr ausschließlich auf der Straße)

Im Inland auf ein Straßenfahrzeug geladene Güter, die das Land auf der Straße verlassen und im Ausland abgeladen werden.

B.V-30 Auf der Straße aus dem Ausland eingetroffene Güter (außer Transitverkehr ausschließlich auf der Straße)

Im Ausland auf ein Straßenfahrzeug geladene Güter, die auf der Straße ins Inland befördert und hier abgeladen werden.

B.V-31 Transitgüter im Straßenverkehr

Güter, die auf dem Transport zwischen zwei ausländischen Orten im selben Straßengüterkraftfahrzeug durch das Meldeland befördert werden.

Das Umladen von einem Straßengüterfahrzeug auf ein anderes und das Wechseln der Zugmaschine gelten als Verladen/Abladen.

B.V-32 Verkehrsverbindung im Straßengüterverkehr

Verbindung zwischen Beladeort und Entladeort der auf der Straße beförderten Güter, unabhängig von der gewählten Strecke.

Die Orte werden mittels internationaler Klassifikationen, wie NUTS (Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik, Eurostat), festgelegt.

B.V-33 Verladeort

Ort, an dem die Güter auf ein Straßengüterkraftfahrzeug geladen werden oder an dem die Zugmaschine gewechselt wird.

B.V-34 Abladeort

Ort, an dem die Güter von einem Straßengüterkraftfahrzeug abgeladen werden oder an dem die Zugmaschine gewechselt wird.

B.V-35 Auslastung der Transportkapazität

Indikator für die Auslastung der Transportkapazität.

Die Indikatoren lassen sich folgendermaßen errechnen: prozentualer Anteil der tatsächlich beförderten Menge an Gütern oder Fahrgästen an der Kapazität des Fahrzeugs gemessen in Gewicht, Menge, Bodenfläche oder zulässiger Zahl von Sitz- oder Stehplätzen (laut Definition in B.II.A-20, B.II.A-35 und B.II.A-36).

Unter Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernung und des Umstands, dass das Fahrzeug während einer Fahrt nach und nach entladen wird, kann als prozentualer Anteil der tatsächlichen Beförderungsleistung an der maximal auf der tatsächlichen Fahrt möglichen Beförderungsleistung auch ein anderer Indikator ermittelt werden.

B.VI ENERGIEVERBRAUCH**B.VI-01 Energieverbrauch im Straßenverkehr**

Von Kraftfahrzeugen verbrauchte Energie.

Eingeschlossen ist der Energieverbrauch für den Antrieb von Verkehrsmitteln und für das Anheben durch eingebaute Kräne, für Beleuchtung, Heizung und sonstigen Komfort in Verkehrsmitteln. Eingeschlossen ist ferner der Energieverbrauch von Leerfahrzeugen.

B.VI-02 Tonne Rohöleinheit (t RÖE)

Maßeinheit für den Energieverbrauch: 1 t RÖE = 0,041868 TJ.

Die von der Internationalen Energie-Agentur (IEA) für 1991 festgelegten Umrechnungsfaktoren lauten wie folgt:

- Ottokraftstoff	1,070
- Dieseldkraftstoff	1,035
- Schweres Heizöl	0,960
- Flüssiggas	1,130
- Erdgas	0,917

Von der IEA verwendeter Umrechnungsfaktor für elektrischen Strom: 1 TWh = 0,086 Mio. t RÖE.

B.VI-03 Joule

Maßeinheit für den Energieverbrauch:
 1 Terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh
 1 Terajoule = 23,88459 t RÖE.

B.VI-04 Ottokraftstoff (Benzin)

Leichtes Kohlenwasserstofföl für Verbrennungsmotoren außer Flugzeugmotoren.

Ottokraftstoff wird zwischen 35 °C und 215 °C destilliert und als Kraftstoff für Ottomotoren in Kraftfahrzeugen verwendet. Er kann Zusatzstoffe, Oxigenate und Mittel zur Verbesserung der Oktanzahl einschließlich Bleiverbindungen wie z. B. TEL (Tetraethylblei) und TML (Tetramethylblei) enthalten.

Brennwert: 44,8 TJ/1000 t.

B.VI-05 Dieselkraftstoff (destilliertes Heizöl)

Öl, das aus der niedrigsten Fraktion bei der atmosphärischen Destillation von Rohöl gewonnen wird.

Zu den Dieselkraftstoffen gehören auch schwere Gasöle, die aus der Vakuum-Redestillation von Rückständen aus der atmosphärischen Destillation gewonnen werden. Dieselkraftstoff wird zwischen 200 °C und 380 °C destilliert – bei 250 °C ergeben sich einschließlich Verluste weniger als 65 Vol.-%, bei 350 °C 80 Vol.-% oder mehr. Der Flammpunkt liegt immer oberhalb von 50 °C; die Dichte ist größer als 0,81. Durch Mischen gewonnene schwere Öle werden zusammen mit Dieselkraftstoffen gruppiert, vorausgesetzt ihre kinematische Viskosität liegt nicht über 25 cST bei 40 °C.

Brennwert: 43,3 TJ/1000 t.

B.VI-06 Flüssiggas (LPG)

Leichte Kohlenwasserstoffe der Paraffinreihe, die ausschließlich aus der Destillation von Rohöl gewonnen werden.

LPG umfasst Propan und Butan sowie Mischungen dieser beiden Kohlenwasserstoffe und lässt sich unter geringem Druck (5-10 atü) verflüssigen. Im flüssigen Zustand und bei einer Temperatur von 38 °C ist ihr relativer Dampfdruck kleiner oder gleich 24,5 Bar. Das spezifische Gewicht liegt zwischen 0,50 und 0,58.

B.VI-07 Erdgaskondensate (NGL)

Flüssige oder verflüssigte Kohlenwasserstoffe aus der Gewinnung, Reinigung und Stabilisierung von Erdgas. Ihre Eigenschaften sind nicht einheitlich; sie ähneln denen von Ethan, Butan oder Propan bis hin zu denen der Schweröle. Erdgaskondensate werden zusammen mit Rohöl in Raffinerien destilliert, mit raffinierten Mineralölprodukten gemischt oder abhängig von ihren Eigenschaften direkt verwendet.

B.VI-08 Elektrische Energie

In Wasserkraftwerken, geothermischen Kraftwerken, Kernkraftwerken und konventionellen Wärmekraftwerken erzeugte Energie, jedoch nicht von Pumpspeicherwerken erzeugte Energie, ausgedrückt als Brennwert von elektrischem Strom (3,6 TJ/GWh).

Pumpspeicherwerke sind Kraftwerke, deren Speicherbecken mit Hilfe von Pumpen gefüllt werden.

B.VII UNFÄLLE

B.VII-01 Unfall mit Personenschaden

Jeder Unfall mit mindestens einem Straßenfahrzeug, das sich auf einer öffentlichen oder einer privaten, aber öffentlich zugänglichen Straße bewegt, bei dem mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde.

Ein Selbstmord oder ein Selbstmordversuch ist kein Unfall, sondern ein durch eine vorsätzliche Selbsttötung ausgelöster Vorfall. Hat ein Selbstmord oder ein Selbstmordversuch jedoch zur Folge, dass ein anderer Straßenverkehrsteilnehmer verletzt wird, so wird der Vorfall als Unfall mit Personenschaden angesehen.

Hierunter fallen: Kollisionen zwischen Straßenfahrzeugen, von Straßenfahrzeugen mit Fußgängern, von Straßenfahrzeugen mit Tieren oder festen Hindernissen und Unfälle, an denen nur ein Straßenfahrzeug beteiligt ist. Eingeschlossen sind Zusammenstöße zwischen Straßenfahrzeugen und Eisenbahnfahrzeugen. Eine Mehrfachkollision zählt als nur ein Unfall, wenn sie aus Einzelkollisionen besteht, die innerhalb einer sehr kurzen Zeitspanne aufeinander folgen. Ausgeschlossen sind Unfälle, bei denen nur Sachschaden entsteht.

Ausgeschlossen sind ferner Terroranschläge.

B.VII-02 Tödlicher Unfall

Unfall, bei dem eine Person getötet wird.

B.VII-03 Nicht tödlicher Unfall

Unfall mit Personenschaden außer einem tödlichen Unfall.

B.VII-04 Verunglückter

Person, die infolge eines Unfalls verletzt oder getötet wird.

B.VII-05 Getöteter

Person, die unmittelbar beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen danach an den Unfallfolgen stirbt, ausgenommen Personen, die Selbstmord begangen haben.

Ausgenommen sind Getötete, wenn die zuständige Stelle als Todesursache Selbstmord feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbsttötung. Für Länder, die die Frist von 30 Tagen nicht anwenden, werden Umrechnungskoeffizienten geschätzt, so dass Vergleiche auf der Basis der 30-Tage-Definition vorgenommen werden können.

B.VII-06 Verletzter

Person, die nach einem Unfall mit Personenschaden nicht unmittelbar getötet wurde oder nicht innerhalb von 30 Tagen gestorben ist, sondern eine Verletzung davongetragen hat, die normalerweise ärztlicher Behandlung bedarf; ausgeschlossen sind Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden und Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

Ausgenommen sind Verletzte, wenn die zuständige Stelle als Ursache der Verletzung einen Selbstmordversuch feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbstverletzung ohne Todesfolge.

B.VII-07 Schwerverletzter

Verletzter, der länger als 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus behandelt wird.

B.VII-08 Leichtverletzter

Verletzter, mit Ausnahme von Getöteten oder Schwerverletzten.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden und Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

B.VII-09 Fahrer bei einem Unfall mit Personenschaden

Jede an einem Unfall mit Personenschaden beteiligte Person, die zum Unfallzeitpunkt ein Straßenfahrzeug lenkte.

B.VII-10 Beifahrer bei einem Unfall mit Personenschaden

Jede an einem Unfall mit Personenschaden beteiligte Person außer dem Fahrer, die sich entweder in oder auf einem Straßenfahrzeug befand oder gerade in ein Straßenfahrzeug ein- oder aus diesem ausstieg.

B.VII-11 Fußgänger bei einem Unfall mit Personenschaden

Jede an einem Unfall mit Personenschaden beteiligte Person außer dem Fahrer und Beifahrer.

Einschließlich Kinder in Kinderwagen, einen Kinderwagen schiebende oder ziehende Personen, Personen in Rollstühlen oder in sonstigen Kleinfahrzeugen ohne Motor. Außerdem Personen, die ein Fahrrad oder Moped schieben, Personen auf Rollschuhen, Skateboards, auf Skiern und Ähnlichem.

B.VII-12 Kollision eines Straßenfahrzeugs mit einem Fußgänger

Unfall mit Personenschaden, an dem mindestens ein Straßenfahrzeug und mindestens ein Fußgänger beteiligt sind.

Dabei spielt es keine Rolle, ob der Fußgänger zu Beginn oder erst in einer späteren Phase des Unfalls beteiligt war oder ob er auf oder neben der Straße verletzt oder getötet wurde.

B.VII-13 Alleinunfall

Unfall mit Personenschaden, an dem nur ein einziges Straßenfahrzeug beteiligt ist.

Dazu gehören Unfälle, bei denen das Fahrzeug wegen eines Ausweichmanövers von der Straße abkam, oder Kollisionen mit Gegenständen oder Tieren auf der Fahrbahn. Ausgenommen sind Kollisionen mit Fußgängern und parkenden Fahrzeugen.

B.VII-14 Mehrfachkollision

Unfall mit Personenschaden, an dem zwei oder mehr Straßenfahrzeuge beteiligt sind.

Dazu gehören folgende Unfallarten:

- a) **Auffahrunfall:** Kollision eines Fahrzeugs mit einem anderen Fahrzeug auf derselben Fahrspur, das sich in dieselbe Richtung bewegt, abbremst oder vorübergehend anhält.

Ausgenommen sind Kollisionen mit parkenden Fahrzeugen.

- b) **Frontalzusammenstoß:** Kollision eines Fahrzeugs mit einem anderen Fahrzeug auf derselben Fahrspur, das sich in die entgegengesetzte Richtung bewegt, abbremst oder vorübergehend anhält.

Ausgenommen sind Kollisionen mit parkenden Fahrzeugen.

- c) **Kollision beim Überqueren der Fahrbahn oder beim Abbiegen:** Kollision eines Fahrzeugs mit einem anderen, das sich beim Überqueren, Abbiegen aus oder Einbiegen in eine Straße quer zum ersten Fahrzeug bewegt.

Ausgeschlossen sind Kollisionen mit Fahrzeugen, die anhalten und warten, bis sie abbiegen können. Solche Unfälle sollten unter a) oder b) klassifiziert werden.

- d) **Sonstige Kollisionen einschließlich Kollisionen mit geparkten Fahrzeugen:** Kollision beim Nebeneinanderfahren, beim Überholen oder beim Fahrspurwechsel oder Kollision mit einem am Fahrbahnrand, auf dem Seitenstreifen, in einer Parklücke, auf einem Fußweg oder einem Parkplatz usw. haltenden oder parkenden Fahrzeug.

Hierunter fallen alle Kollisionen, die nicht unter a), b) und c) genannt sind. Maßgeblich für die Klassifizierung von Zusammenstößen von Fahrzeugen ist der erste Zusammenprall auf der Fahrspur oder der erste mechanische Stoß gegen das Fahrzeug.

B.VII-15 Unfall, bei dem der Fahrer unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss stand

Unfall mit Personenschaden, bei dem mindestens ein Fahrer unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder solchen Medikamenten stand, die gemäß den nationalen Vorschriften die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

B.VII-16 Tageslicht

Gemäß Meldung der Polizei oder anderer Behörden.

B.VII-17 Dunkelheit

Gemäß Meldung der Polizei oder anderer Behörden.

B.VII-18 Dämmerung (oder unbekannte Lichtverhältnisse)

Gemäß Meldung der Polizei oder anderer Behörden.

Restkategorie für Fälle, in denen das Tageslicht sehr schwach war oder keine Angaben über die Lichtverhältnisse vorlagen.

B.VII-19 Trockene Fahrbahn

Kein Wasser, Schnee, Eis oder sonstiger Stoff auf der Fahrbahn.

B.VII-20 Sonstige Straßenverhältnisse

Alle sonstigen Straßenverhältnisse außer einer trockenen Fahrbahn.

C. BINNENSCHIFFFAHRT

C.I INFRASTRUKTUR

C.I-01 Wasserstraße

Fluss, Kanal, See oder anderer Wasserweg, der aufgrund natürlicher Gegebenheiten oder nach technischen Eingriffen schiffbar ist.

Eingeschlossen sind Wasserstraßen mit maritimem Charakter (Wasserstraßen, die vom Meldeland als im Wesentlichen für Seeschiffe geeignet bezeichnet werden) sowie Flussmündungen; die Grenze bildet der dem Meer am nächsten gelegene Punkt, an dem der Fluss bei Ebbe weniger als 3 km und bei Flut weniger als 5 km breit ist.

C.I-02 Schiffbare Binnenwasserstraße

Auf dem Festland gelegenen Gewässer, das aufgrund natürlicher Gegebenheiten oder nach technischen Eingriffen, primär für Binnenschiffe, schiffbar ist. Dieser Begriff bezieht sich auf schiffbare Flüsse, Seen, Kanäle und Flussmündungen.

Die Länge von Flüssen und Kanälen wird in der Mitte der Fahrrinne gemessen. Bei Seen und Lagunen wird die kürzeste schiffbare Verbindung zwischen den entferntesten Punkten gemessen, zwischen denen Transporte durchgeführt werden. Eine Wasserstraße, die eine gemeinsame Grenze zwischen zwei Ländern bildet, wird von beiden Ländern gemeldet.

C.I-03 Schiffbarer Fluss

Für die Schifffahrt freigegebene natürliche Wasserstraße, unabhängig davon, ob sie zu diesem Zweck ausgebaut wurde oder nicht.

C.I-04 Schiffbarer See

Für die Schifffahrt freigegebene natürliche Wasserfläche.

Eingeschlossen sind Lagunen (vom offenen Meer durch einen Landstreifen abgetrenntes Brackwasser).

C.I-05 Schiffbarer Kanal

Primär für die Schifffahrt gebaute Wasserstraße.

C.I-06 Netz der Binnenwasserstraßen

Alle für die öffentliche Schifffahrt freigegebenen Binnenwasserstraßen innerhalb eines Gebiets.

C.I-07 Einteilung der Binnenwasserstraßen

Unter Berücksichtigung der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen, Kanäle, schiffbaren Flüsse und Seen von UN/ECE und EKVM aus dem Jahr 1992 werden die verschiedenen Kategorien wie folgt definiert:

Nach horizontalen Abmessungen der Schiffe und Schubverbände

Klasse	(Länge/Breite)
I bis III	max. 80/9 m
IV	80-85/9,50 m
V a	95-110/11,40 m
V b	172-175/11,40 m
VI a	95-110/22,80 m
VI b	185-195/22,80 m
VI c	270-280/22,80 oder 195-200/33-34,20 m
VII	285/33-34,20 m und mehr

In einigen Fällen kann die „Tragfähigkeit von Schiffen“ zur Klassifizierung der schiffbaren Binnenwasserstraßen verwendet werden.

C.I-08 Hafen

Ort, der es Schiffen ermöglicht, anzulegen, Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschießen, meist unmittelbar über eine Pier.

C.I-09 Statistisch relevanter Hafen

Ein statistisch relevanter Hafen besteht aus einem oder mehreren Häfen, die normalerweise von einer einzigen Hafenbehörde kontrolliert werden, die Bewegungen von Schiffen und Ladung erfassen kann.

C.I-10 UN/LOCODE

Fünfstelliger Code, bei dem die zwei Anfangszeichen jene des Ländercodes nach ISO 3166 sind, während die drei nächsten Stellen aus Empfehlung 16 UN/ECE (Genf) stammen, ergänzt durch Eurostat-Codes für jene Häfen, die noch nicht Teil des UN-Systems sind.

C.I-11 Hafenkailängen

Gesamtlänge des Kais in Meter.

C.I-12 Ro-Ro-Anlegeplatz

Ort, an dem ein Ro-Ro-Schiff anlegen kann und Kraftfahrzeuge und sonstige mobile Ro-Ro-Einheiten über Rampen vom Ufer auf das Schiff gefahren oder umgekehrt vom Schiff heruntergefahren werden können.

C.I-13 Hafenkräne nach Hebevermögen

Anzahl der Hafenkräne nach Hebevermögen.

Eine mögliche Gliederung des Hebevermögens ist die Folgende:

- a) Bis zu 10 Tonnen
- b) Über 10 Tonnen bis einschließlich 20 Tonnen
- c) Über 20 Tonnen bis einschließlich 40 Tonnen
- d) Über 40 Tonnen

C.I-14 Hafenkräne nach Art des Krans

Anzahl der Hafenkräne nach Art des Krantyps

- a) Mobile Containerkräne
- b) Sonstige Containerkräne
- c) Sonstige Kräne

C.I-15 Verbindungen zu anderen Verkehrszweigen

Vorhandensein von Verbindungen zu anderen Verkehrszweigen und deren Entfernung von den Häfen in km

- a) Seeschifffahrt
- b) Anbindung an den Personenbahnverkehr
- c) Anbindung an den Güterbahnverkehr
- d) Autobahnauffahrt
- e) Flughafen

C.I-16 Landungsbrücken

Ort ausschließlich für Schiffe zum Aus- und Einsteigen von Fahrgästen, der nicht Teil eines Binnenhafens ist.

C.I-17 Schleuse

Bauwerk auf einer Binnenwasserstraße mit Toren an beiden Enden, so dass der Wasserpegel erhöht oder gesenkt werden kann, damit Schiffe passieren können. Eingeschlossen sind Schiffshebwerke.

Ein Schiffshebwerk ist eine Vorrichtung zum Befördern von Schiffen zwischen auf zwei unterschiedlichen Ebenen liegenden Gewässern.

C.II TRANSPORTMITTEL

C.II.A SCHIFFE

C.II.A-01 Binnenschiff

Wasserfahrzeug, das für die Güterbeförderung oder den öffentlichen Personenverkehr konzipiert ist oder speziell für eine bestimmte gewerbliche Aufgabe ausgestattet wurde und vorwiegend auf schiffbaren Binnenwasserstraßen oder in bzw. in unmittelbarer Nähe von geschützten Gewässern oder in Gebieten verkehrt, die einer Hafenordnung unterliegen.

Eingeschlossen sind in Reparatur befindliche Schiffe sowie für die Binnenschifffahrt geeignete Schiffe, die auch für die Seeschifffahrt zugelassen sind (seetüchtige Binnenschiffe). Ausgeschlossen sind Hafenfahrzeuge, in Seehäfen eingesetzte Leichter und Schlepper, Fähren, Fischereifahrzeuge, Baggerschiffe, Schiffe für hydraulische Arbeiten und Schiffe, die ausschließlich als Lager, schwimmende Werkstätten, Hausboote und zu Freizeitwecken genutzt werden.

C.II.A-02 Inländisches Binnenschiff

Zu einem bestimmten Zeitpunkt im Meldeland registriertes Binnenschiff.

In Ländern ohne Registrierungspflicht gilt als inländisches Binnenschiff ein Schiff, das einem Unternehmen mit steuerlichem Sitz in dem betreffenden Land gehört.

C.II.A-03 Ausländisches Binnenschiff

Zu einem bestimmten Zeitpunkt im Ausland registriertes Binnenschiff.

C.II.A-04 See-/Flussschiff

Binnenschiff, das auch für den Betrieb als Seefahrzeug konzipiert ist und mit einer entsprechenden Genehmigung ausgestattet ist.

C.II.A-05 Güterbinnenschiff

Schiff mit einer Tragfähigkeit von mindestens 20 Tonnen für die Güterbeförderung auf schiffbaren Binnenwasserstraßen.

C.II.A-06 Fahrgastbinnenschiff

Schiff, das speziell für die Beförderung von mehr als 12 zahlenden Fahrgästen auf schiffbaren Binnenwasserstraßen konzipiert ist.

C.II.A-07 Containerbinnenschiff

Schiff, das mit fest eingebauten oder mobilen Zellführungen hauptsächlich für den Containertransport ausgestattet ist.

C.II.A-08 Bestand an Binnenschiffen

Alle Binnenschiffe, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem Land eingetragen und für die Benutzung von Binnenwasserstraßen zugelassen sind.

Veränderungen der Flotte betreffen den Gesamtbestand oder einzelne Schiffstypen der Binnenschifffahrtsflotte des Meldelands und ergeben sich aus Neubau, Änderungen von Typ oder Ladegewicht, im Ausland getätigten Käufen oder Verkäufen, Verschrottung, Havarien oder Übertragungen im Schiffsregister.

C.II.A-09 Gütermotorschiff

Sämtliche motorbetriebenen Güterbinnenschiffe, ausgenommen Tankmotorschiffe.

Nur mit einer Hilfsmaschine ausgerüstete Schleppkähne, Schubleichter und Schub-Schleppkähne sind jeweils als solche zu erfassen. Die Tatsache, dass ein Gütermotorschiff zum Schleppen verwendet werden kann, ist ohne Belang.

C.II.A-10 Schub-Gütermotorschiff

Gütermotorschiff zum Schieben von Schubleichtern oder Schub-Schleppkähnen.

C.II.A-11 Güterschleppkahn

Geschlepptes Güterbinnenschiff ohne eigenen mechanischen Antrieb.

Die Tatsache, dass ein Güterschleppkahn mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet sein kann, ist ohne Belang.

C.II.A-12 Güterschubleichter

Geschobenes Güterbinnenschiff ohne eigenen mechanischen Antrieb.

Die Tatsache, dass ein Schubleichter mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet sein kann, ist ohne Belang.

C.II.A-13 Schub-Güterschleppkahn

Geschobenes oder geschlepptes Güterbinnenschiff ohne eigenen mechanischen Antrieb.

Die Tatsache, dass ein Schub-Schleppkahn mit einer Hilfsmaschine ausgerüstet sein kann, ist ohne Belang.

C.II.A-14 Tankmotorschiff

Gütermotorschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen in festen Tanks.

Tankschiffe zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw. sind auszuschließen und als Gütermotorschiff zu erfassen.

C.II.A-15 Schub-Tankmotorschiff

Schub-Motorschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Tankschiffe zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw. sind auszuschließen und als Schub-Gütermotorschiff zu erfassen.

C.II.A-16 Tankschleppkahn

Geschlepptes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Tankschiffe zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw. sind auszuschließen und als Güterschleppkähne zu erfassen.

C.II.A-17 Tankschubleichter

Geschobenes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten und Gasen.

Tankschiffe zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw. sind auszuschließen und als Güterschubleichter zu erfassen.

C.II.A-18 Schub-Tankschleppkahn

Geschobenes oder geschlepptes Güterbinnenschiff zur Beförderung von Flüssigkeiten oder Gasen.

Tankschiffe zur Beförderung staubförmiger Güter wie Zement, Gips, Mehl usw. sind auszuschließen und als Schub-Schleppkähne zu erfassen.

C.II.A-19 Sonstiges Güterschiff

Sonstiges Güterbinnenschiff zur Güterbeförderung, das nicht unter die vorherigen Kategorien fällt.

C.II.A-20 Schleppboot

Schiff mit einer Motorleistung von mindestens 37 kW, das zum Schleppen von Schleppkähnen, Schub-Schleppkähnen und Flößen dient, nicht jedoch zur Güterbeförderung.

Hafen- und Seeschlepper sind ausgeschlossen.

C.II.A-21 Schubboot

Schiff mit einer Motorleistung von mindestens 37 kW, das zum Schieben von Schubleichtern und Schub-Schleppkähnen dient, nicht jedoch zur Güterbeförderung.

Hafen-Schubboote sind ausgeschlossen.

C.II.A-22 Schub-Schleppboot

Schiff mit einer Motorleistung von mindestens 37 kW, das zum Schleppen von Schleppkähnen, Schub-Schleppkähnen und Flößen sowie zum Schieben von Schubleichtern und Schub-Schleppkähnen dient, nicht jedoch zur Güterbeförderung.

C.II.A-23 Tragfähigkeit eines Güterbinnenschiffs

Maximal zulässige Zuladung in Tonnen, die ein Schiff transportieren darf.

C.II.A-24 Kapazität eines Fahrgastbinnenschiffs

Maximal zulässige Anzahl von Fahrgästen, die ein Schiff befördern darf.

C.II.A-25 Leistung (kW)

Vom Antriebsaggregat eines Schiffs entwickelte mechanische Kraft.

Die Leistung ist in effektiven Kilowatt zu messen (auf die Schiffsschraube übertragene Nutzleistung):

1 kW = 1,36 PS; 1 PS = 0,735 kW.

C.II.A-26 Schiffsbaujahr

Jahr, in dem ursprünglich der Rumpf gebaut wurde.

C.II.B CONTAINER USW.**C.II.B-01 Ladeeinheit**

Container oder Wechselbehälter.

Die im Seegüterverkehr eingesetzten Großpaletten („Flats“, siehe C.II.B-09) sind als besondere Art von Container hier eingeschlossen.

C.II.B-02 Intermodale Transporteinheit (ITE)

Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterkraftfahrzeuge, die für den intermodalen Verkehr geeignet sind.

C.II.B-03 Container

Kastenförmiger Spezialbehälter für die Frachtbeförderung, der verstärkt sowie stapelbar ist und vertikal oder horizontal umgeschlagen werden kann. Nach der formalen technischen Definition ist ein Container

ein Transportbehälter, der

- a) von dauerhafter Beschaffenheit und daher stabil genug ist, um mehrfach verwendet werden zu können;
- b) so konstruiert ist, dass der Gütertransport mit einem oder mehreren Verkehrsträgern ohne Umladen der Güter möglich ist;
- c) mit Einrichtungen versehen ist, die eine rationelle Handhabung, insbesondere beim Umschlag von einem Verkehrsträger auf einen anderen, ermöglichen;
- d) so konstruiert ist, dass das Be- und Entladen einfach vonstatten geht;
- e) stapelbar ist;
- f) einen Rauminhalt von mindestens einem Kubikmeter hat.

Wechselbehälter sind ausgenommen.

Die im Seegüterverkehr eingesetzten Großpaletten („Flats“, siehe C.II.B-09) sind als besondere Art von Container anzusehen und deshalb hier eingeschlossen, obwohl sie keinen Rauminhalt haben und deshalb das Kriterium f) nicht erfüllen.

C.II.B-04 Containergrößen

Die gängigsten Containergrößen sind:

- a) 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß);
- b) 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß);
- c) ISO-Container, Länge über 20 und unter 40 Fuß;
- d) ISO-Container, Länge über 40 Fuß;
- e) Supergroßvolumen-Container;
- f) Luftfrachtcontainer (Container, der den Luftfrachtnormen entspricht).

Container haben normalerweise eine Höhe von 8 Fuß, es gibt aber auch höhere Ausführungen. Großvolumen-Container haben eine Außenhöhe von 9½ Fuß. Supergroßvolumen-Container sind Container, deren Abmessungen die ISO-Normen übersteigen. Sie können Außenlängen von 45 Fuß, 48 Fuß und 53 Fuß erreichen.

Die unter a) bis e) aufgeführten Containergrößen werden als Großvolumencontainer bezeichnet.

C.II.B-05 Taragewicht des Containers

Das Taragewicht des Containers ist im Gesamtgewicht der Containerladung, auch Brutto-Brutto-Gütergewicht genannt, enthalten. Das Brutto-Gütergewicht der Containerladung kann durch Abzug des Taragewichts des Containers vom Brutto-Brutto-Gütergewicht errechnet werden, das Taragewicht des Containers umgekehrt durch Abzug des Brutto-Gütergewichts vom Brutto-Brutto-Gütergewicht. Fehlt die Angabe des Taragewichts, kann das Taragewicht anhand der im Folgenden aufgeführten Durchschnittswerte geschätzt werden.

Das Taragewicht eines Containers kann wie folgt geschätzt werden:

20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß)	2,3 Tonnen
40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß)	3,7 Tonnen
ISO-Container (Länge über 20 und unter 40 Fuß)	3,0 Tonnen
ISO-Container (Länge über 40 Fuß)	4,7 Tonnen

C.II.B-06 Containertypen

Die wichtigsten Containertypen nach dem „ISO Standards Handbook – Freight Containers“ (Normenhandbuch für Frachtcontainer) sind:

1. Gewöhnlicher Stückgut-Container

2. Spezieller Stückgutcontainer:

- geschlossener, belüfteter Container;
- Container, oben offen;
- Plattform mit offenen Seiten;
- Plattform mit vollständigem Rahmenaufbau und offenen Seiten;
- Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und festen Stirnwänden;
- Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und klappbaren Stirnwänden;
- Plattform (Plattform-Container)

3. Spezialgut-Container:

- temperierte Container;
- Isoliercontainer;
- Kühlcontainer (mit verbrauchbarem Kühlmittel)
- maschinell gekühlter Container
- Heizcontainer;
- Container, aufheizbar und kühlbar;
- Tankcontainer;
- Schüttgut-Container;
- Containerbauarten für namentlich bezeichnete Güter (z. B. Kraftfahrzeuge, Vieh);
- Luftfrachtcontainer.

C.II.B-07 20-Fuß-Äquivalenteinheit (TEU – Twenty-foot Equivalent Unit)

Eine statistische Hilfsgröße auf der Basis eines 20-Fuß-ISO-Containers (Länge 6,10 m), die als Standardmaß zur Beschreibung des Containerumschlags und der Kapazität von Containerschiffen oder Terminals verwendet wird. Ein 20-Fuß-ISO-Container entspricht einer TEU.

Ein 40-Fuß-ISO-Container entspricht 2 TEU.

Ein Container mit einer Länge zwischen 20 und 40 Fuß entspricht 1,50 TEU.

Ein Container mit einer Länge von über 40 Fuß entspricht 2,25 TEU.

C.II.B-08 Wechselbehälter

Ein für den Gütertransport bestimmter Behälter, der im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurde und mit Greifkanten für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern, in der Regel Straße-Schiene, ausgestattet ist.

Ursprünglich waren solche Behälter in beladenem Zustand nicht stapelbar oder an den Eckbeschlägen kranbar. Mittlerweile können jedoch viele Wechselbehälter gestapelt und an den Eckbeschlägen gekrant werden, wenn auch nicht im selben Umfang wie Container. Von Containern unterscheiden sie sich hauptsächlich dadurch, dass sie im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurden. Für den Bahntransport benötigen Wechselbehälter eine UIC-Zulassung. Einige dieser Behälter sind auch mit klappbaren Stützfüßen ausgestattet, die verwendet werden, wenn der Behälter nicht auf dem Fahrzeug steht.

C.II.B-09 Großpalette („Flat“)

Beladbare Plattform ohne jeglichen Aufbau, deren Grundfläche aber in Länge und Breite dieselbe ist wie die eines Containers und die oben und unten mit Eckbeschlägen ausgestattet ist.

Es handelt sich um eine andere Bezeichnung für bestimmte Arten von speziellen Stückgut-Containern, nämlich Plattform-Containern und Plattformen mit unvollständigem Rahmenaufbau.

C.II.B-10 Palette

Erhöhte Plattform, die das Heben und Stapeln von Gütern erleichtert.

Paletten bestehen meist aus Holz und haben genormte Abmessungen: 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) und 800 mm x 1 200 mm (CEN).

C.II.B-11 Ro-Ro-Einheit

Räderfahrzeuge zur Güterbeförderung, wie z. B. Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger, die auf ein Schiff oder einen Zug gefahren oder gezogen werden können.

Eingeschlossen sind auch Anhänger, die zum Schiff oder zum Hafen gehören

C.II.B-12 Portalkran

Hebegerät, für den Vertikalumschlag, das die Ladespuren durch ein auf seitlichen Stützen montiertes Portal überbrückt. Diese Stützfüße können auf Schienen oder mittels Reifen üblicherweise auf einem begrenzten Raum bewegt werden. Die Ladung kann in den drei Dimensionen der Höhe, Breite und Länge nach bewegt werden.

Solche Kräne werden normalerweise für den Umschlag Straße-Schiene und/oder Schiff-Hafen verwendet.

C.II.B-13 Portalstapler

Hebegerät auf Gummireifen für den Vertikalumschlag, das Bewegen oder Stapeln von Containern auf einer ebenen und befestigten Fläche.

C.II.B-14 Greifstapler (Reach stacker)

Fahrzeug mit mobilem Fronthebegerät für das Bewegen, Heben oder Stapeln von ITE.

C.II.B-15 Gabelstapler

Fahrzeug mit mobiler Frontgabel zum Aufheben, Bewegen oder Stapeln von Paletten, Containern oder Wechselbehältern, wobei die beiden letzteren normalerweise leer sind.

C.II.B-16 Spreader

Teleskopierbarer Tragrahmen an Umschlaggeräten, der es ermöglicht, eine ITE durch Verriegelung an den oberen Eckbeschlägen hochzuheben.

Viele Spreader haben zusätzlich Greifarme, die die ITE an der Unterseite aufheben, indem sie die unteren seitlichen Schienen einer ITE greifen.

C.III UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG

C.III-01 Unternehmen

Institutionelle Einheit oder kleinste Vereinigung von institutionellen Einheiten, die alle zur Durchführung ihrer Produktionstätigkeiten erforderlichen Funktionen umfasst und direkt oder indirekt kontrolliert.

Das Unternehmen stellt eine selbständige, örtliche nicht gebundene wirtschaftlich-finanzielle und rechtliche Einheit dar, deren wirtschaftliche Tätigkeit jedoch heterogen sein kann. Es werden auch Unternehmen ohne Angestellte erfasst. Nur solche Einheiten, die während des Bezugszeitraums tatsächlich eine Tätigkeit ausüben, sind zu berücksichtigen. Ausgeschlossen sind „ruhende“ Einheiten oder solche, die ihre Tätigkeit noch nicht aufgenommen haben.

C.III-02 Binnenschifffahrtsunternehmen

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten unter Einsatz von Binnenschiffen Binnenschifffahrdienstleistungen erbringt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, in der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt und damit verbundenen Dienstleistungen besteht.

Es sind folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

ISIC Rev. 4³: Klasse 5022 – Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt
NACE Rev. 24: Klasse 50.40 – Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt

C.III-03 Öffentlich-rechtliches Binnenschifffahrtsunternehmen

Binnenschifffahrtsunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

C.III-04 Binnenhafenunternehmen

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten Binnenhafendienste zur Verfügung stellt und dessen Haupttätigkeit, gemessen an der Wertschöpfung, in der Erbringung von Binnenhafendienstleistungen besteht. Nicht eingeschlossen sind Freizeithafenunternehmen.

Hafenunternehmen (außer Freizeithafenunternehmen) sind eingeschlossen. Es sind folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

ISIC/Rev. 4 5222 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
5224 – Frachtumschlag

NACE Rev. 2 52.22 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt
52.24 – Frachtumschlag

Anmerkung: ISIC 9329 und NACE 93.29 umfassen auch Freizeithafendienstleistungen.

³ ISIC Rev. 4 – Internationale Standardklassifikation der Wirtschaftszweige, Statistikabteilung der Vereinten Nationen (Entwurf).

⁴ NACE Rev. 2 – Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (ABI L 393 vom 30. Dezember 2006, S. 1).

C.III-05 Öffentlich-rechtliches Binnenhafenunternehmen

Binnenschifffahrtsunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

C.III-06 Beschäftigung

Durchschnittliche Anzahl der Personen, die während des gegebenen Zeitraums in einem Binnenschifffahrtsunternehmen beschäftigt sind (einschließlich mitarbeitende Unternehmer, regelmäßig mitarbeitende Teilhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige) und außerhalb des Unternehmens entgeltlich für das Unternehmen tätige Mitarbeiter).

C.III-07 Umsatz

Gesamtbetrag der vom Binnenschifffahrtsunternehmen während des Untersuchungszeitraums in Rechnung gestellten Leistungen entsprechend dem Wert der an Dritte verkauften Waren oder für Dritte erbrachten Dienstleistungen. Der Umsatz schließt alle Steuern und andere Abgaben auf die vom Unternehmen fakturierten Waren oder Dienstleistungen ein, mit Ausnahme der den Kunden in Rechnung gestellten Mehrwertsteuer. Eingeschlossen sind auch alle Gebühren, die den Kunden berechnet wurden. Abzuziehen sind Rabatte und andere Preisnachlässe, außer Skonti, sowie der Wert zurückgegebener Verpackungen.

Berücksichtigt wird nur die normale Geschäftstätigkeit, so dass Erlöse aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens ebenso wie Betriebssubventionen der öffentlichen Hand im Umsatz nicht eingeschlossen sind.

C.III-08 Infrastrukturinvestitionen

Aufwendungen für Neubau und Erweiterung der vorhandenen Infrastruktur, einschließlich Umbau, Erneuerung und größerer Reparaturen.

Eingeschlossen sind Aufwendungen für Schleusen.

C.III-09 Investitionen in Schiffe

Aufwendungen für den Kauf von Schiffen.

C.III-10 Aufwendungen für die Wartung der Infrastruktur

Aufwendungen zur Erhaltung der Funktionstüchtigkeit der Infrastruktur.

Eingeschlossen sind Aufwendungen für Schleusen.

C.III-11 Aufwendungen für die Wartung der Schiffe

Aufwendungen zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Schiffe.

C.IV VERKEHR

C.IV-01 Binnenschiffsverkehr

Alle Bewegungen von Binnenschiffen auf einem gegebenen Binnenwasserstraßennetz.

Beim Transport eines Schiffs auf einem anderen Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktive Beförderungsart) berücksichtigt.

C.IV-02 Binnenschiffsverkehr auf nationalem Hoheitsgebiet

Bewegungen von Binnenschiffen auf nationalem Hoheitsgebiet, unabhängig davon, in welchem Land diese Schiffe registriert sind.

C.IV-03 Leerfahrt im Binnenschiffsverkehr

Bewegung eines Binnenschiffs, für das das Brutto-Bruttoladegewicht einschließlich Verpackungs- und Transportmitteln wie Container, Wechselbehältern und Paletten gleich Null ist; außerdem alle Bewegungen eines Binnenschiffs ohne Fahrgäste.

Bewegungen von Binnenschiffen, die leere Hilfsmittel wie Container, Wechselbehälter und Paletten befördern, gelten nicht als Leerfahrten.

C.IV-04 Binnenschiffsreise

Bewegung eines Binnenschiffs von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Zielpunkt.

Eine Reise kann in mehrere Streckenabschnitte oder Teilstrecken unterteilt sein.

C.IV-05 Schiffskilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines Binnenschiffs über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung, einschließlich Leerfahrten. Eingeschlossen sind Bewegungen leerer Schiffe. Bei einem Schiffsverband wird jede Einheit als ein Schiff gerechnet.

C.IV-06 Binnenschiffsverband

Ein oder mehrere Binnenschiffe ohne eigenen Antrieb, die von einem oder mehreren motorisierten Binnenschiffen geschleppt oder geschoben werden.

C.IV-07 Schiffsverbandkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines Schiffsverbands über einen Kilometer Binnenwasserstraße.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung einschließlich Leerfahrten.

C.IV-08 Angebotener Tonnenkilometer

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Nutzlast durch Binnenschiffe im Rahmen von Leistungen ihrer hauptsächlichen Zweckbestimmung über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

C.IV-09 Angebotener Sitzplatzkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines Sitzplatzes, der in einem Fahrgastbinnenschiff im Rahmen von Leistungen seiner hauptsächlichen Zweckbestimmung bereitgestellt wird, über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

C.IV-10 Einfahrt eines Binnenschiffs

Beladenes oder unbeladenes Binnenschiff, das auf einer Binnenwasserstraße in das Land einfährt.

Fährt ein Binnenschiff über einen anderen Verkehrsträger in das Land ein, wird nur die aktive Beförderungsart berücksichtigt.

C.IV-11 Ausfahrt eines Binnenschiffs

Beladenes oder unbeladenes Binnenschiff, das das Land auf einer Binnenwasserstraße verlässt.

Verlässt ein Binnenschiff das Land über einen anderen Verkehrszweig, wird nur die aktive Beförderungsart berücksichtigt.

C.IV-12 Transit eines Binnenschiffs

Beladenes oder unbeladenes Binnenschiff, das – gleichgültig über welchen Verkehrsträger – in das Land einfährt und es an einer anderen Stelle wieder verlässt, sofern die Durchfahrt auf Binnenwasserstraßen ohne Laden oder Löschen erfolgt.

Eingeschlossen sind Binnenschiffe, die an der Grenze des Transitlandes aufgrund des wechselnden Verkehrszweigs beladen oder gelöscht werden.

C.V VERKEHRSLEISTUNG

C.V-01 Binnenschifffahrt

Bewegungen von Gütern und/oder Fahrgästen mit Hilfe von Binnenschiffen, die ganz oder teilweise auf schiffbaren Binnenwasserstraßen durchgeführt werden.

Ausgenommen sind Bunker und Speicher, mit denen Schiffe im Hafen beliefert werden. Bei der Beförderung eines Binnenschiffs durch ein anderes Fahrzeug wird nur die Bewegung des Transportfahrzeugs (aktive Beförderungsart) berücksichtigt.

C.V-02 Innerstaatlicher Binnenschiffsverkehr

Bewegungen von Gütern und/oder Fahrgästen mit Hilfe eines Binnenschiffs zwischen zwei Orten (Lade-/Einschiffungsort und Lösch-/Ausschiffungsort) innerhalb eines nationalen Hoheitsgebiets ungeachtet des Landes, in dem das Binnenschiff registriert ist. Der innerstaatliche Binnenschiffsverkehr kann auch Transitverkehr durch ein zweites Land umfassen, allerdings muss dieser Verkehr für dieses zweite Land als Transitverkehr verbucht werden.

C.V-03 Binnenverkehrsbewegung

Bewegungen von Gütern und/oder Fahrgästen zu und von Binnenhäfen, die durch Wasserstraßen verbunden sind, welche ggf. durch ein oder mehrere Schleusenbauten schiffbar gemacht wurden.

C.V-04 Kabotageverkehr in der Binnenschifffahrt

Innerstaatlicher Binnenschiffsverkehr von im Ausland registrierten Binnenschiffen.

C.V-05 Grenzüberschreitender Binnenschiffsverkehr

Binnenschiffsverkehr zwischen zwei Orten (Lade-/Einschiffungsort und Lösch-/Ausschiffungsort) in zwei verschiedenen Ländern. Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden. Für letztere Länder muss dieser Verkehr als Transitverkehr verbucht werden-

C.V-06 Cross-Trade-Binnenschiffsverkehr

Binnenschifffahrt, die von einem Unternehmen eines Landes zwischen einem Lade-/Einschiffungsort in einem zweiten Land und einem Lösch-/Ausschiffungsort in einem dritten Land durchgeführt wird.

Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden.

C.V-07 See-/Flussverkehr

Verkehr teilweise auf Binnenwasserstraßen und teilweise auf See ohne Umschlag. Dieser kann mit Binnenschiffen oder Seeschiffen durchgeführt werden.

Für Binnenschiffe, die für solchen Verkehr eingesetzt werden, muss die entsprechende Genehmigung für den Betrieb auf See vorliegen.

C.V-08 Transitverkehr auf Binnenwasserstraßen

Binnenschiffsverkehr durch ein Land zwischen zwei Orten (Lade-/Einschiffungsort und Lösch-/Ausschiffungsort), die beide in einem anderen Land oder anderen Ländern liegen, vorausgesetzt, dass die gesamte Fahrt innerhalb des Landes auf Binnenwasserstraßen ohne Beladen/Einschiffen und Löschen/Ausschiffen durchgeführt wird.

Eingeschlossen sind Binnenschiffe, die an der Grenze des Transitlandes aufgrund des wechselnden Verkehrszweigs beladen oder gelöscht werden.

C.V-09 Binnenschiffsverkehr in Städten

Binnenschiffsverkehr innerhalb von Stadtgebieten.

Als Stadtverkehr gilt der hauptsächlich oder ausschließlich auf Binnenwasserstraßen innerhalb von Stadtgebieten durchgeführte Verkehr.

C.V-10 Fahrgast auf Binnenschiffen

Person, die an Bord eines Binnenschiffs reist, ausgenommen Dienstpersonal.

C.V-11 Fahrgastkilometer im Binnenschiffsverkehr

Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts auf Binnenwasserstraßen über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich vom Fahrgast zurückgelegte Entfernung.

C.V-12 Eingeschiffter Fahrgast

Fahrgast, der an Bord eines Binnenschiffs geht, um befördert zu werden.

Das Wechseln von einem Binnenschiff auf ein anderes gilt als Einschiffen nach dem Ausschiffen.

C.V-13 Ausgeschiffter Fahrgast

Fahrgast, der von Bord eines Binnenschiffs geht, nachdem er befördert wurde.

Das Wechseln von einem Binnenschiff auf ein anderes gilt als Ausschiffen vor dem Wiedereinschiffen.

C.V-14 Verkehrsverbindung in der Fahrgastbinnenschifffahrt

Kombination aus Einschiffungs- und Ausschiffungsort des auf Binnenwasserstraßen beförderten Fahrgasts, unabhängig von der gewählten Strecke.

Die Orte werden mittels internationaler Klassifikationen, wie NUTS (Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik – Eurostat), festgelegt.

C.V-15 Ort der Einschiffung

Ort, an dem der Fahrgast an Bord des Binnenschiffs geht, um sich befördern zu lassen.

Das Wechseln von einem Binnenschiff auf ein anderes gilt als Einschiffen nach dem Ausschiffen.

C.V-16 Ort der Ausschiffung

Ort, an dem der Fahrgast von Bord des Binnenschiffs geht, nachdem er befördert wurde.

Das Wechseln von einem Binnenschiff auf ein anderes gilt als Ausschiffen vor dem Wiedereinschiffen.

C.V-17 Auf Binnenwasserstraßen beförderte Güter

Alle mit Binnenschiffen beförderten Güter.

Dazu gehören auch alle Verpackungs- und Transportmittel wie Container, Wechselbehälter und Paletten.

C.V-18 Brutto-Brutto-Gewicht der Güter

Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien sowie das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern, Lastkraftwagen, die auf dem Schiff befördert werden).

C.V-19 Brutto-Gewicht der Güter

Umfasst das Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien, jedoch ohne das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern, Lastkraftwagen, die auf dem Schiff befördert werden).

C.V-20 Taragewicht

Gewicht einer Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern sowie Straßengüterfahrzeuge, die auf dem Schiff befördert werden) vor dem Beladen.

C.V-21 Tonnenkilometer auf Binnenwasserstraßen

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne auf Binnenwasserstraßen über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu berücksichtigen ist die im Meldeland zurückgelegte Strecke.

C.V-22 TEU-km auf Binnenwasserstraßen

Maßeinheit für die Beförderung von Gütern in einem Container der Größe 1 TEU über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zum Melden der TEU-Kilometerleistung muss nur die Strecke berücksichtigt werden, die auf schiffbaren Binnenwasserstraßen in dem Meldeland zurückgelegt wurde.

C.V-23 Gütergruppen in der Binnenschifffahrt

Die beförderten Güter lassen sich nach der Art der Güter klassifizieren.

Mögliche Klassifikationen sind die NST 2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik), die an die Stelle der CSTE Systematik (Internationales Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – UN/ECE) tritt, sowie die NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidierte Fassung – Eurostat).

C.V-24 Gefährliche Güter

Die auf Binnenwasserstraßen beförderten gefährlichen Güter werden nach der 15. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (Vereinte Nationen, Genf 2007) klassifiziert.

- Klasse 1: Explosive Stoffe
- Klasse 2: Gase
- Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe
- Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die mit Wasser entzündliche Gase bilden
- Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische Peroxide
- Klasse 6: Giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe
- Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- Klasse 8: Ätzende Stoffe
- Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

C.V-25 Verladene Güter

Auf ein Binnenschiff geladene und auf Binnenwasserstraßen beförderte Güter.

Das Umladen von einem Binnenschiff auf ein anderes und der Wechsel von Schubschlepper oder Schlepper wird als Aufladen nach dem Abladen betrachtet.

C.V-26 Gelöschte Güter

Nach dem Transport auf Binnenwasserstraßen von einem Binnenschiff abgeladene Güter.

Das Umladen von einem Binnenschiff auf ein anderes und der Wechsel von Schubschlepper oder Schlepper wird als Abladen vor dem neuerlichen Aufladen betrachtet.

C.V-27 Verkehrsverbindung in der Güterbinnenschifffahrt

Kombination aus Ladeort und Löschort der auf Binnenwasserstraßen beförderten Güter, unabhängig von der gewählten Strecke.

Die Orte werden mittels internationaler Klassifikationen, wie NUTS (Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik – Eurostat), festgelegt.

C.V-28 Ladeort

Ort, an dem die Güter auf ein Güterbinnenschiff geladen oder an dem Schubschlepper oder Schlepper gewechselt wurden.

C.V-29 Entladeort

Ort, an dem die Güter von einem Güterbinnenschiff abgeladen oder an dem Schubschlepper oder Schlepper gewechselt wurden.

C.V-30 Lade-/Einschiffungsland/-gebiet

Land oder Hafengebiet, wo beförderte Güter verladen oder Fahrgäste auf einem Schiff eingeschifft werden.

C.V-31 Entlade-/Ausschiffungsland/-gebiet

Land oder Hafengebiet, wo beförderte Güter gelöscht oder Fahrgäste von einem Schiff ausgeschifft werden.

C.VI ENERGIEVERBRAUCH**C.VI-01 Energieverbrauch in der Binnenschifffahrt**

Von Binnenschiffen verbrauchte Energie.

Eingeschlossen ist der Energieverbrauch von Leerschiffen.

C.VI-02 Tonne Rohöleinheit (t RÖE)

Maßeinheit für den Energieverbrauch. 1 t RÖE = 0,041868 TJ.

Die von der Internationalen Energieagentur (IEA) für 1991 festgelegten Umrechnungsfaktoren lauten wie folgt:

- Vergaserkraftstoff	1,070
- Dieselmotorkraftstoff	1,035
- Schweres Heizöl	0,960
- Flüssiggas	1,130
- Erdgas	0,917

*Von der IEA verwendeter Umrechnungsfaktor für elektrischen Strom:
1 TWh = 0,086 Mio. t RÖE.*

C.VI-03 Joule

Maßeinheit für den Energieverbrauch.
1 Terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh
1 Terajoule = 23,88459 t RÖE

C.VI-04 Ottokraftstoff (Benzin)

Leichtes Kohlenwasserstofföl für Verbrennungsmotoren außer Flugzeugmotoren.

Ottokraftstoff wird zwischen 35 °C und 215 °C destilliert und als Kraftstoff für Ottomotoren in Kraftfahrzeugen verwendet. Er kann Zusatzstoffe, Oxigenate und Mittel zur Verbesserung der Oktanzahl einschließlich Bleiverbindungen wie z. B. TEL (Tetraethylblei) und TML (Tetramethylblei) enthalten.

Brennwert: 44,8 TJ/1000 t.

C.VI-05 Dieselmotorkraftstoff (destilliertes Heizöl)

Öl, das aus der niedrigsten Fraktion bei der atmosphärischen Destillation von Rohöl gewonnen wird.

Zu den Dieselmotorkraftstoffen gehören auch schwere Gasöle, die aus der Vakuum-Redestillation von Rückständen aus der atmosphärischen Destillation gewonnen werden. Dieselmotorkraftstoff wird zwischen 200 °C und 380 °C destilliert - bei 250 °C einschließlich Verluste weniger als 65 Vol.-%, bei 350 °C 80 Vol.-% oder mehr. Der Flammpunkt liegt immer oberhalb von 50 °C; die Dichte ist größer als 0,81. Durch Mischen gewonnene schwere Öle werden zusammen mit Dieselmotorkraftstoffen gruppiert, vorausgesetzt ihre kinematische Viskosität liegt nicht über 25 cST bei 40 °C.

Brennwert: 43,3 TJ/1 000 t.

C.VII UNFÄLLE AUF BINNENWASSERSTRASSEN

C.VII-01 UNFALL

Unfreiwilliges oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis, das einen Schaden hervorruft, oder eine Kette solcher Ereignisse.

C.VII-02 Unfall auf einer Binnenwasserstraße

Ein Unfall auf einer Binnenwasserstraße ist ein spezifisches, erkennbares, unerwartetes, ungewöhnliches und unbeabsichtigtes äußeres Ereignis, das durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs verursacht wird und zu einem Binnenschiffunfall oder -vorfall führt, das bzw. der zu einer bestimmten Zeit und an einem bestimmten Ort ohne ersichtliche Ursache, jedoch mit merklichen Auswirkungen eintritt.

Selbstmorde sind per Definition ausgeschlossen, da es sich hierbei um vorsätzliche Handlungen handelt. Aus diesem Grund werden diese weder vom UIC in seiner Statistik über Unfälle im Bahnverkehr noch in den internationalen Statistiken über Unfälle im Straßenverkehr berücksichtigt.

Aufgrund ihrer Bedeutung sollten Statistiken über Selbstmorde separat geführt werden. Terroristische und kriminelle Handlungen sind ausgeschlossen.

C.VII-03 Unfall mit Personenschaden

Unfall, an dem mindestens ein auf einer Binnenwasserstraße fahrendes Binnenschiff beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person verletzt oder getötet wird.

Ein Selbstmord oder ein Selbstmordversuch ist kein Unfall, sondern ein durch eine vorsätzliche Selbsttötung ausgelöster Vorfall. Hat ein Selbstmord oder ein Selbstmordversuch jedoch zur Folge, dass ein andere Person auf einem Binnenschiff verletzt wird, so wird der Vorfall als Unfall mit Personenschaden angesehen.

Ausgeschlossen sind Unfälle, bei denen nur Sachschaden entsteht.

C.VII-04 Tödlicher Unfall

Unfall, bei dem eine Person getötet wird.

C.VII-05 Nicht tödlicher Unfall

Unfall mit Personenschaden außer einem tödlichen Unfall.

C.VII-06 Getöteter

Person, die unmittelbar infolge eines Unfalls mit Personenschaden oder innerhalb von 30 Tagen danach stirbt, ausgenommen Personen, die Selbstmord begangen haben.

Ausgenommen sind Getötete, wenn die zuständige Stelle als Todesursache Selbstmord feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbsttötung.

Für Länder, die die Frist von 30 Tagen nicht anwenden, werden Umrechnungskoeffizienten geschätzt, so dass Vergleiche auf der Basis der 30-Tage-Definition vorgenommen werden können

C.VII-07 Verletzter

Jede Person, die nach einem Unfall mit Personenschaden nicht unmittelbar getötet wurde oder nicht innerhalb von 30 Tagen gestorben ist, sondern eine Verletzung davongetragen hat, die normalerweise ärztlicher Behandlung bedarf; ausgeschlossen sind Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen, beispielsweise kleineren Schnittwunden und Prellungen, werden in der Regel nicht als Verletzte erfasst.

Ausgenommen sind Verletzte, wenn die zuständige Stelle als Ursache der Verletzung einen Selbstmordversuch feststellt, d. h. die vorsätzliche Selbstverletzung ohne Todesfolge.

C.VII-08 Schwere Verletzung

Verletzung, die eine Person bei einem Unglück davongetragen hat und die innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung zu einer mehr als 72 Stunden andauernden Arbeitsunfähigkeit führt.

C.VII-09 Schwer Verletzter

Verletzte Person, die länger als 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus behandelt wird.

C.VII-10 Leicht Verletzter

Verletzte Person, die keine schweren Verletzungen erlitten hat.

Personen mit geringfügigeren Verletzungen wie beispielsweise kleinere Schnittwunden und Prellungen werden normalerweise nicht als verletzt gemeldet.

C.VII-11 Binnenschiffsunglück

Ereignis, das zu einem der folgenden Fälle geführt hat:

1. Tod oder schwere Verletzung einer Person, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs;
2. Überbordgehen einer Person, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs;
3. Verlust, angenommener Verlust oder Aufgabe eines Binnenschiffs;
4. Sachschaden an einem Binnenschiff;
5. Strandung oder Außerstandsetzung eines Binnenschiffs oder Beteiligung eines Binnenschiffs an einer Kollision;
6. Sachschaden, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs;
7. Umweltschaden aufgrund der Beschädigung von Binnenschiffen, verursacht durch den Betrieb von Binnenschiffen oder in Verbindung mit dem Betrieb von Binnenschiffen.

C.VII-12 Sehr schweres Unglück

Unglück in Verbindung mit einem Binnenschiff, das einen Totalschaden des Binnenschiffs, den Tod von Personen oder eine schwere Verschmutzung zur Folge hat.

C.VII-13 Schweres Unglück

Unglück, das zwar nicht als sehr schweres Unglück anzusehen ist, aber folgende Merkmale aufweist:

- Brand, Explosion, Grundberührung, Kontakt, Schwerwetterschaden, Eisschaden, Rissbildung im Rumpf oder mutmaßliche Rumpfbeschädigung usw., was zu Folgendem führt:
- Strukturschaden, durch den das Binnenschiff unbrauchbar wird, wie z. B. Unterwasserschaden am Rumpf, Ausfall der Hauptmaschinen, umfangreiche Schäden an den Unterkunftsräumen usw. oder
- Verschmutzung (ungeachtet der Menge) und/oder
- Panne, die das Abschleppen oder die Hilfe vom Ufer aus erforderlich macht

C.VII-14 Binnenschiffahrtsvorfall

Vorkommnis oder Ereignis, verursacht durch den Betrieb eines Binnenschiffs oder in Verbindung mit dem Betrieb eines Binnenschiffs, wodurch das Binnenschiff oder Personen gefährdet werden oder was einen schweren Schaden an dem Binnenschiff, einen Strukturschaden oder einen Umweltschaden zur Folge haben könnte.

C.VII-15 Ursachen eines Unfalls auf einer Binnenwasserstraße

Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse, bestehende oder zuvor bestehende Bedingungen oder eine Kombination der genannten Faktoren, die zu einem Binnenschiffahrtsumglück oder -vorfall geführt haben.

C.VII-16 Tageslicht

Gemäß Meldung der Polizei oder anderer Behörden.

C.VII-17 Dunkelheit

Gemäß Meldung der Polizei oder anderer Behörden.

C.VII-18 Dämmerung (oder unbekannte Lichtverhältnisse)

Gemäß Meldung der Polizei oder anderer Behörden.

Restkategorie für Fälle, in denen das Tageslicht sehr schwach war oder keine Angaben über die Lichtverhältnisse vorlagen.

D. TRANSPORT IN ROHRFERNLEITUNGEN

D.I INFRASTRUKTUR

D.I-01 Öl- und Gasfernleitungen

Eine geschlossene Rohrleitung mit Pumpen, Ventilen und Steuereinrichtungen zum Transport von Flüssigkeiten, Gasen oder Feststoffteilchen mit Hilfe von Pumpen oder Verdichtern.

Es sind nur die im Bezugszeitraum tatsächlich in Betrieb stehenden Einheiten zu berücksichtigen. „Ruhende“ Einheiten oder solche, die ihren Betrieb noch nicht aufgenommen haben, sind ausgeschlossen.

D.I-02 Fernleitungsanlage

Neue und bereits bestehende Rohrleitungen, Wegerechte sowie alle Ausrüstungen, Einrichtungen oder Gebäude, die zum Transport von Gas, gefährlichen Flüssigkeiten oder Kohlensäure oder zur Behandlung von Gas auf dem Transportweg verwendet werden.

D.I-03 Fernleitungsnetz

Alle Rohrfernleitungen in einem gegebenen Gebiet.

Zu den Rohrfernleitungen des jeweiligen nationalen Gebiets gehören auch die Rohrfernleitungen auf dem Meeresboden des betreffenden Staates.

D.I-04 Ölfernleitung

Alle Teile einer Fernleitungsanlage, durch die Rohöl oder Mineralölprodukte befördert werden, einschließlich Rohrleitungen, Ventile und sonstige Rohrleitungseinrichtungen, Pumpsysteme und verbundene Bauelemente, Dosier- und Abgabestationen und entsprechende Bauelemente sowie Leckagetanks.

D.I-05 Erdgasfernleitung

Alle Teile der Rohrleitung mit Ausrüstungen wie Ventilen, Verdichterstationen, Kommunikationssystemen und Dosierstationen zur Beförderung von natürlichem und/oder Begleitgas zwischen zwei Punkten, im Allgemeinen von einem Punkt innerhalb oder außerhalb des Fördergebietes oder der Verarbeitungsanlage zu einer anderen Fernleitung oder zu Nutzungspunkten.

D.I-06 Öl- und Gasfernleitungstypen

Im Allgemeinen können Rohrfernleitungen nach ihrem Hauptverwendungszweck in die folgenden drei Kategorien eingeteilt werden:

1. Sammelleitungen

Gruppe kleinerer, untereinander verbundener Rohrleitungen, die ein komplexes Netz bilden und hauptsächlich dazu dienen, Rohöl oder Erdgas aus mehreren nah beieinander liegenden Öl- oder Gasquellen zu einer Aufbereitungs- oder Verarbeitungsanlage zu leiten.

Rohrleitungen dieser Gruppe sind in der Regel kurz (nur einige Hundert Meter lang) und haben kleine Durchmesser. Auch Unterwasser-Rohrleitungen zur Aufnahme der von Tiefsee-Förderplattformen geförderten Produkte gelten als Sammelleitungssysteme.

2.Transportfernleitungen

Hauptsächlich lange Rohrleitungen mit großem Durchmesser, die Produkte (Öl, Gas, raffinierte Produkte) zwischen Städten, Ländern und Kontinenten befördern. Gasfernleitungsnetze umfassen mehrere Verdichterstationen, Ölfertleitungsnetze Pumpstationen für Rohöl und Mehrprodukt-Fernleitungen.

Eingeschlossen sind Nebenleitungen, die die Anforderungen an Transportfernleitungen erfüllen, und Leitungen zwischen Festland und Bohrinseln. Ausgeschlossen sind Leitungen mit einer Gesamtlänge unter 50 km oder Leitungen mit einem Innendurchmesser von weniger als 15 cm sowie Leitungen ausschließlich für militärische Zwecke. Ausgeschlossen sind ferner Leitungen, die innerhalb von Industriegeländen oder ausschließlich im offenen Meer verlegt sind. Eingeschlossen sind grenzüberschreitende Rohrleitungen mit wenigstens 50 km Gesamtlänge, auch wenn der Abschnitt im Meldeland weniger als 50 km lang ist. Aus zwei (oder mehr) parallelen Rohrleitungen bestehende Leitungen werden doppelt (oder mehrfach) gezählt.

3.Verteilerleitungen

Sie bestehen aus mehreren untereinander verbundenen Leitungen mit kleinem Durchmesser, mit denen die Produkte zum Endkunden geleitet werden.

Im Wesentlichen Verteilerleitungen zu privaten Haushalten und nachgelagerten Unternehmen oder Leitungen, in denen die Endprodukte von Terminals zu den Tanks und Speicheranlagen befördert werden.

D.II TRANSPORTMITTEL (SEE D.I)

D.III UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG

D.III-01 Unternehmen

Institutionelle Einheit oder kleinste Vereinigung von institutionellen Einheiten, die alle zur Durchführung ihrer Produktionstätigkeiten erforderlichen Funktionen umfasst und direkt oder indirekt kontrolliert.

Das Unternehmen stellt eine selbständige, örtlich nicht gebundene wirtschaftlich-finanzielle und rechtliche Einheit dar, deren wirtschaftliche Tätigkeit jedoch heterogen sein kann.

D.III-02 Rohrfernleitungsunternehmen

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten Tätigkeiten für die Erbringung von Transportleistungen in Öl- oder Gasfernleitungen ausführt und dessen Haupttätigkeit – gemessen an der Wertschöpfung – im Transport mittels Ölfernleitungen besteht.

- Die Unternehmen sind folgenden Klassen der Wirtschaftszweigsystematik zugeordnet:
- ISIC Rev. 4⁵: 4930 – Transport in Rohrfernleitungen
- NACE Rev. 2⁶: 49.50 – Transport in Rohrfernleitungen.

D.III-03 Öffentliches Rohrfernleitungsunternehmen

Rohrfernleitungsunternehmen, das sich hauptsächlich im Besitz des Staates oder von Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts befindet (Mehrheitsbeteiligung).

D.III-04 Beschäftigung

Durchschnittliche Anzahl der Personen, die während des gegebenen Zeitraums in einem Rohrfernleitungsunternehmen beschäftigt sind, einschließlich der außerhalb des Unternehmens tätigen Mitarbeiter, die direkt vom Unternehmen entlohnt werden.

D.III-05 Umsatz

Gesamtbetrag der vom Rohrfernleitungsunternehmen während des Untersuchungszeitraums in Rechnung gestellten Leistungen entsprechend dem Absatzwert der an Dritte verkauften Waren oder für Dritte erbrachten Dienstleistungen. Der Umsatz schließt alle Steuern und andere Abgaben auf die vom Unternehmen fakturierten Waren oder Dienstleistungen ein, mit Ausnahme der den Kunden in Rechnung gestellten Mehrwertsteuer. Eingeschlossen sind auch alle Gebühren, die den Kunden berechnet wurden. Abzuziehen sind Rabatte und andere Preisnachlässe, außer Skonti.

Berücksichtigt wird nur die normale Geschäftstätigkeit, so dass Erlöse aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens ebenso wie Betriebssubventionen der öffentlichen Hand im Umsatz nicht eingeschlossen sind.

⁵ ISIC Rev. 4 – International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (Internationale Standardklassifikation der Wirtschaftszweige), Statistical Papers, Vereinte Nationen, 200X.

⁶ NACE Rev. 2 – Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft, ABl. L 393 vom 30. Dezember 2006, S. 1.

D.III-06 Infrastrukturinvestitionen

Ausgaben für Neuerrichtung oder Erweiterung der bestehenden Infrastruktur einschließlich Ausbau, Erneuerung und größere Reparaturen.

Ausgaben für Pumpanlagen und Verdichteranlagen sind eingeschlossen.

D.III-07 Aufwendungen für die Instandhaltung der Infrastruktur

Aufwendungen für die Erhaltung der Funktionstüchtigkeit der Infrastruktur.

Eingeschlossen sind Ausgaben für Pumpanlagen und Verdichteranlagen.

D.IV VERKEHR (SEE D.V)

D.V VERKEHRSLEISTUNG

D.V-01 Transport in Rohrfernleitungen

Jeglicher Transport von Rohöl oder raffinierten flüssigen Erdölprodukten oder Gasen in einem gegebenen Fernleitungsnetz.

D.V-02 Innerstaatlicher Transport in Ölfernleitungen

Transport in Ölfernleitungen zwischen zwei Orten (Einpumpport und Auspumpport) eines Landes einschließlich zugehöriger Territorialgewässer, wobei die Leitung auch durch ein zweites Land führen kann.

D.V-03 Innerstaatlicher Transport in Gasfernleitungen

Transport in Gasfernleitungen zwischen zwei Orten (Verdichterstation und Wiederverdampfungsstation) eines Landes einschließlich zugehöriger Territorialgewässer, wobei die Leitung auch durch ein zweites Land führen kann.

D.V-04 Grenzüberschreitender Transport in Ölfernleitungen

Transport in Ölfernleitungen zwischen zwei Orten (Einpumpport und Auspumpport) in zwei verschiedenen Ländern einschließlich zugehöriger Territorialgewässer, wobei die Leitungen auch durch ein oder mehrere Drittländer führen können.

D.V-05 Grenzüberschreitender Transport in Gasfernleitungen

Transport in Gasfernleitungen zwischen zwei Orten (Verdichterstation und Wiederverdampfungsstation) in zwei verschiedenen Ländern einschließlich zugehöriger Territorialgewässer, wobei die Leitungen auch durch ein oder mehrere Drittländer führen können.

D.V-06 Transportkapazität einer Rohrfernleitung

Maximale Menge des Produkts, das in einem gegebenen Zeitraum durch die Rohrfernleitung befördert werden kann.

Im Fall von Mehrprodukt-Rohrfernleitungen ist entweder die durchschnittliche Dichte des Produkts oder die Dichte des Produkts, das vorwiegend durch die Rohrfernleitung befördert wird, für die Berechnung der Transportkapazität zugrunde zu legen. Die Transportleistung wird in der Regel in Barrel oder Kubikmetern pro Zeiteinheit gemessen und in Tonnen umgerechnet.

D.V-07 In Rohrfernleitungen transportierte Güter

Natürliches oder verarbeitetes Erdgas in flüssigem oder gasförmigem Zustand⁷, Rohöl⁸ oder raffinierte Erdölprodukte⁹, die in Rohrfernleitungen befördert werden.

D.V-08 Rohöl

Ein hauptsächlich aus Kohlenwasserstoffen bestehendes Gemisch, das in flüssiger Form in natürlichen unterirdischen Lagerstätten vorkommt und das bei atmosphärischem Druck nach Durchlaufen der Destillationsanlagen flüssig bleibt.

D.V-09 Raffinierte Mineralölprodukte

Zu den Mineralölprodukten gehören Ottokraftstoffe, Flugturbinentreibstoff, Destillate (einschließlich Heizöl – Industriestandard Nr. 2), Flüssiggas, Bitumen, Schmierstoffe, Dieselmotorkraftstoffe und Rückstandsöle.

D.V-10 Verflüssigtes Erdgas (LNG)

In unterirdischen Lagerstätten vorkommendes Erdgas, das überwiegend Methan enthält und bei der Förderung von Erdöl, Erdgas oder Steinkohle (Grubengas) freigesetzt wird. Zur leichteren Beförderung kann es durch Abkühlen auf -160 °C bei atmosphärischem Druck verflüssigt werden.

Es wird dann zu verflüssigtem Erdgas (LNG).

Die Dichte von LNG beträgt je nach Zusammensetzung 0,44 bis 0,47 Tonnen pro Kubikmeter.

D.V-11 Flüssiggas (LPG)

Umfasst Propan und Butan und wird normalerweise aus der Destillation von Erdgas gewonnen.

In Gebieten ohne natürliche Erdgasvorkommen und mit niedrigem Ottokraftstoff-Verbrauch wird Naphtha durch katalytische Reformierung in LPG umgebaut.

D.V-12 Rohrfernleitungs-Tonnenkilometer

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Gütergewicht in einer Rohrfernleitung über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

⁷ SITC/Rev. 4, Abschnitt 34. Standard International Trade Classification (Internationales Warenverzeichnis für den Außenhandel), Statistical Papers, Series M, No. 34/Rev. 4, Vereinte Nationen, 2006.

⁸ SITC/Rev. 4, Gruppe 333. Standard International Trade Classification (Internationales Warenverzeichnis für den Außenhandel), Statistical Papers, Series M, No. 34/Rev. 4, Vereinte Nationen, 2006.

⁹ SITC/Rev. 4, Gruppe 334. Standard International Trade Classification (Internationales Warenverzeichnis für den Außenhandel), Statistical Papers, Series M, No. 34/Rev. 4, Vereinte Nationen, 2006.

D.V-13 In Rohrfernleitungen ins Ausland beförderte Güter (außer Transitverkehr ausschließlich in Rohrfernleitungen)

Im Inland oder in den zugehörigen Territorialgewässern in eine Rohrfernleitung gepumpte Güter, die das Land in Rohrfernleitungen verlassen und in einem anderen Land ausgepumpt werden.

D.V-14 In Rohrfernleitungen aus dem Ausland eingetroffene Güter (außer Transitverkehr ausschließlich in Rohrfernleitungen)

Im Ausland oder in den zugehörigen Territorialgewässern in eine Rohrfernleitung gepumpte Güter, die in Rohrfernleitungen im Inland eintreffen und dort ausgepumpt werden.

D.V-15 Transitverkehr in Rohrfernleitungen

Güter, die beim Transport in Rohrfernleitungen zwischen zwei verschiedenen ausländischen Orten ausschließlich in Rohrfernleitungen durch das Inland befördert wurden.

Eingeschlossen sind auch Güter, die per Schiff im Inland eintreffen bzw. es verlassen, nachdem sie an der Grenze in eine bzw. aus einer Rohrfernleitung gepumpt wurden.

D.V-16 Rohrfernleitungsverbindungen

Verbindung zwischen der Stelle, an der die Einspeisung der in der Fernleitung transportierten Güter mit Hilfe von Pumpen oder Verdichtern erfolgt, und dem Lieferort, unabhängig vom Verlauf der Leitungen.

Die Orte werden mittels internationaler Klassifikationen wie NUTS (Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik, Eurostat) definiert.

D.V-17 Ort der Einspeisung - Pump- oder Verdichterstation

Ort, an dem die Güter erstmals in eine Rohrfernleitung gepumpt oder durch eine Verdichterstation eingespeist wurden.

D.V-18 Ort der Ausspeisung - Lieferort

Ort, an dem die Güter aus einer Rohrfernleitung gepumpt wurden oder Lieferort.

D.VI ENERGIEVERBRAUCH**D.VI-01 Energieverbrauch beim Transport in Ölferrleitungen**

Für die Beförderung von Gütern in Ölferrleitungen verbrauchte Energie.

D.VI-02 Tonne Rohöleinheit (t RÖE)

Maßeinheit für den Energieverbrauch: 1 t RÖE = 0,041868 TJ.

Von der Internationalen Energiebehörde (IEA) festgelegte Faktoren für die Umrechnung einer metrischen Tonne eines Erdölerzeugnisses in t RÖE:

-	Ottokraftstoff	1,070
-	Diesekraftstoff	1,035
-	Schweres Heizöl	0,960
-	Flüssiggas	1,130
-	Erdgas	0,917

Von der IEA verwendeter Umrechnungsfaktor für elektrischen Strom: 1 TWh = 0,086 t RÖE.

D.VI-03 Joule

Maßeinheit für den Energieverbrauch:

1 Terajoule = 10^{12} J = 2,78 x 10^5 kWh

1 Terajoule = 23,88459 t RÖE

D.VI-04 Ottokraftstoff (Benzin)

Leichtes Kohlenwasserstofföl für Verbrennungsmotoren außer Flugzeugmotoren.

Ottokraftstoff wird zwischen 35 °C und 215 °C destilliert und als Kraftstoff für Ottomotoren in Kraftfahrzeugen verwendet. Er kann Zusatzstoffe, Oxigenate und Mittel zur Verbesserung der Oktanzahl einschließlich Bleiverbindungen wie z. B. TEL (Tetraethylblei) und TML (Tetramethylblei) enthalten.

Brennwert: 44,8 TJ/1000 t.

D.VI-05 Diesekraftstoff (destilliertes Heizöl)

Öle, die aus der niedrigsten Fraktion bei der atmosphärischen Destillation von Rohöl gewonnen werden.

Zu den Diesekraftstoffen gehören auch schwere Gasöle, die aus der Vakuum-Redestillation von Rückständen aus der atmosphärischen Destillation gewonnen werden. Diesekraftstoff wird zwischen 200 °C und 380 °C destilliert – bei 250 °C einschließlich Verluste weniger als 65 Vol.-%, bei 350 °C 80 Vol.-% oder mehr. Der Flammpunkt liegt immer oberhalb von 50 °C; die Dichte ist größer als 0,81. Durch Mischen gewonnene schwere Öle werden zusammen mit Diesekraftstoffen gruppiert, vorausgesetzt ihre kinematische Viskosität liegt nicht über 25 cST bei 40 °C.

Brennwert: 43,3 TJ/1000 t.

D.VI-06 Flüssiggas (LPG)

Leichte Kohlenwasserstoffe der Paraffinreihe, die ausschließlich aus der Destillation von Rohöl gewonnen werden.

LPG umfasst Propan und Butan sowie Mischungen dieser beiden Kohlenwasserstoffe und lässt sich unter geringem Druck (5-10 atü) verflüssigen. Im flüssigen Zustand und bei einer Temperatur von 38 °C ist ihr relativer Dampfdruck kleiner oder gleich 24,5 Bar. Das spezifische Gewicht liegt zwischen 0,50 und 0,58.

D.VI-07 Verflüssigtes Erdgas (LNG)

In unterirdischen Lagerstätten vorkommendes Erdgas, das überwiegend Methan enthält und bei der Förderung von Erdöl, Erdgas oder Steinkohle (Grubengas) freigesetzt wird. Zur leichteren Beförderung kann es durch Abkühlen auf -160 °C bei atmosphärischem Druck verflüssigt werden.

Es wird dann zu verflüssigtem Erdgas (LNG).

LNG hat je nach Zusammensetzung eine Dichte von 0,44 bis 0,47 Tonnen pro Kubikmeter.

D.VI-08 Erdgaskondensate (NGL)

Erdgaskondensate sind flüssige oder verflüssigte Kohlenwasserstoffe, die in Abtrennungsanlagen oder in Anlagen zur Verarbeitung von Gasen gewonnen werden. Zu den Erdgaskondensaten zählen Ethan, Propan, (Iso-)Butan und (Iso)Pentan sowie die verschiedenen Pentan Plus-Formen (gelegentlich auch als „Naturbenzin“ oder Prozesskondensat bezeichnet).

D.VI-09 Elektrische Energie

In konventionellen Wärmekraftwerken, Kernkraftwerken, Wasserkraftwerken, geothermischen Kraftwerken und aus erneuerbaren Energiequellen erzeugte Energie, jedoch ohne die Energieproduktion von Pumpspeicherwerken, ausgedrückt als Brennwert von elektrischem Strom (3,6 Tj/GWh).

E. SEEVERKEHR

E.I INFRASTRUKTUR

E.I-01 Küstengebiet

Ein Küstengebiet wird normalerweise definiert als ein zusammenhängender Küstenstreifen mit den vorgelagerten Inseln. Es wird entweder als der Bereich einer oder mehrerer Häfen entlang des Küstenstreifens, oder nach den Längen- und Breitengraden eines oder mehrerer Punktpaare an den äußersten Randlagen des Küstengebiets definiert.

Flussufer können mit eingeschlossen sein. Für einige Länder zählen zwei getrennte Küstenstreifen als ein Küstengebiet, wie z. B. die Küstenstreifen an Atlantik und Pazifik in Mexiko.

E.I-02 Hafen

Ein Ort, der über Einrichtungen verfügt, die es Schiffen ermöglichen, anzulegen, Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschießen, meist unmittelbar über eine Pier.

E.I-03 Statistisch relevanter Hafen

Ein statistisch relevanter Hafen besteht aus einem oder mehreren Häfen, die normalerweise von einer einzigen Hafenbehörde kontrolliert werden, die Bewegungen von Schiffen und Ladung erfassen kann.

E.I-04 Drehscheibenhafen

Hafen, der sowohl von Tiefsee- als auch von Kurzstrecken-Liniendiensten angefahren wird.

E.I-05 UN/LOCODE

Fünfstelliger Code, bei dem die zwei Anfangszeichen jene des Ländercodes nach ISO 3166 sind, während die drei nächsten Stellen aus Empfehlung 16 UN/ECE (Genf) stammen, ergänzt durch Eurostat-Codes für jene Häfen, die noch nicht Teil des UN-Systems sind.

E.I-06 Zugänglichkeit des Hafens – Seeverkehr

Die folgenden Merkmale definieren die Zugänglichkeit eines Hafens:

- a) Maximale Länge der Schiffe, die im Hafen untergebracht werden können – in Meter
- b) Maximaler Tiefgang der Schiffe, die im Hafen untergebracht werden können – in Meter
- c) Breite der Hafenzufahrtsrinne und Höhe über Niedrigwasser – in Meter
- d) Breite der Hafeneinfahrt und Höhe über Niedrigwasser – in Meter
- e) Gezeitenfenster in Stunden, während derer Schiffe mit maximalem Tiefgang den Hafen befahren und verlassen können.
- f) Höheneinschränkungen über dem Hochwasserstand – in Meter (durch Brücken)
- g) Tidenhub – in Meter

E.I-07 Landseitige Hafenanlagen

- a) Landseitige Hafenfläche insgesamt – m²
- b) Lagerflächen für Rohöl und Erdölerzeugnisse – m²
- c) Sonstige Lager- und Stapelflächen für Massengüter – m²
- d) Container-Stapelflächen – in m² und TEU
- e) Sonstige Flächen – m²
- f) Straßen – m
- g) Schienenanlagen – m
- h) Passagier-Terminals – Anzahl sowie Anzahl der Passagierschiffe, die je Terminal untergebracht werden können

Die Lager- und Stapelflächen für Massengüter umfassen auch Einrichtungen für trockene Massengüter, Holz, Papier, „Halbmassengut“ usw. Die Schienenanlagen umfassen auch Neben- und Verschubgeleise.

E.I-08 Hafenerlagerflächen

Lagerfläche in Quadratmetern im Hafen, nach Art der Anlage. Höhe in Meter für überbaute Flächen.

- a) Offen, ohne Absicherung
- b) Offen, mit Absicherung
- c) Unter Dach, aber ohne Absicherung
- d) Unter Dach, mit Absicherung

Eine abgesicherte Fläche weist Zäune, Mauern und/oder ein Überwachungssystem auf.

E.I-09 Hafenerkailängen nach Verwendungszweck

- a) Kailänge insgesamt in Meter
- b) Kailänge in Meter für die Verwendung als
 - Kais für verschiedene Dienste
 - Spezialkais
 1. Ro-Ro
 2. Container
 3. Sonstige allgemeine Fracht
 4. Trockene Massengüter
 5. Flüssige Massengüter
 6. Passagiere
 7. Fischerei
 - Sonstige

E.I-10 Hafenerkailängen nach Wassertiefe

Kailänge in Meter, die den anliegenden Schiffen zur Verfügung steht, nach Wassertiefe bei Niedrigwasser.

Eine mögliche Gliederung der Wassertiefen für die Datenerfassung ist die Folgende:

- a) Bis 4 Meter
- b) Über 4 bis einschließlich 6 Meter
- c) Über 6 bis einschließlich 8 Meter
- d) Über 8 bis einschließlich 10 Meter
- e) Über 10 bis einschließlich 12 Meter
- f) Über 12 bis einschließlich 14 Meter
- g) Über 14 Meter

E.I-11 Ro-Ro-Anlegeplatz

Ein Platz, an dem ein Ro-Ro-Schiff anlegen kann und Kraftfahrzeuge und sonstige mobile Ro-Ro-Einheiten über Rampen vom Ufer auf das Schiff gefahren oder umgekehrt vom Schiff heruntergefahren werden können.

E.I-12 Hafenkranen nach Hebevermögen

Anzahl der Hafenkranen nach Hebevermögen.

Eine mögliche Gliederung des Hebevermögens ist die Folgende:

- a) *Bis zu 10 Tonnen*
- b) *Über 10 Tonnen bis einschließlich 20 Tonnen*
- c) *Über 20 Tonnen bis einschließlich 40 Tonnen*
- d) *Über 40 Tonnen*

E.I-13 Hafenkranen nach Art des Krans

Anzahl der Hafenkranen nach Art des Krantyps

- a) *Mobile Containerkranen*
- b) *Sonstige Containerkranen*
- c) *Sonstige Kranen*

E.I-14 Reparaturwerften im Hafen

Reparaturwerften im Hafen nach Anzahl und nach maximaler Größe der Schiffe, die untergebracht werden können:

- a) *Trockendocks*
- b) *Schwimmdocks*
- c) *Stapel*
- d) *Reparaturkais*

E.I-15 Navigationshilfen und -dienste im Hafen

Vorhandensein oder Fehlen von Navigationshilfen und -diensten a) im Hafen sowie b) in den Zufahrtstrassen:

- a) *Lotsendienste*
- b) *Beleuchtungen und Leuchttürme*
- c) *Radarbake und Funkbake*
- d) *Hilfsdienste für den Schiffsverkehr (VTS) im Hafen sowie Küsten-Navigationsdienste im Umfeld des Hafens*
- e) *Schlepper für das Manövrieren von Schiffen im Hafen – Anzahl*
- f) *Begleitschlepper für Tankschiffe – Anzahl*
- g) *Bunkereinrichtungen*
- h) *Vertauungsdienste*

E.I-16 Anbindung des Hafens an das Hinterland und Kurzstreckenseeverkehr

Vorhandensein eines Kurzstreckenseeverkehrs sowie Vorhandensein und Entfernung zwischen der am nächsten gelegenen Hafeneinfahrt und der Verkehrsinfrastruktur des Hinterlandes, in Kilometer:

- a) Kurzstreckenseeverkehr
- b) Personenbahnhof
- c) Frachtbahnhof
- d) Autobahnauffahrt
- e) Verbindungen zu Binnenwasserstraßen
- f) Flughafen

E.II FAHRZEUGE**E.II.A SCHIFFE****E.II-02 E.II.A-01. Seefahrzeug**

Ein schwimmendes Gerät zur See, das einen oder mehrere Verdrängungskörper aufweist.

Tragflügelboote, Luftkissen-Fahrzeuge (Hovercraft), Katamarane (Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge), Bohrseln, Feuerschiffe und seegehende Leichter/Schuten gehören ebenso zu den Seefahrzeugen. In Reparatur befindliche Schiffe sind mit einzubeziehen. Nicht zu den Seefahrzeugen zählen Schiffe, die ausschließlich auf Binnenwasserstraßen verkehren oder in sowie nahe bei geschützten Gewässern oder in Gewässern, die Hafenvorschriften unterliegen.

E.II-03 E.II.A-02 Baujahr des Schiffs

Jahr der Fertigstellung des Seefahrzeugs.

E.II-04 Umbaujahr oder Änderung

Das Jahr, in dem das Seefahrzeug zuletzt einer größeren konstruktiven Änderung (Umbau) oder einer Instandsetzung unterzogen wurde.

E.II-05 Seegehende Trockenfrachtleichter/-schuten

Diese Kategorie umfasst Deckleichter, Leichter mit Hopperraum, Lash-Sea-Leichter, offene Schuten, gedeckte Schuten und sonstige Trockenfrachtleichter.

E.II-06 Schiff (Boot)

Ein Seefahrzeug mit Verdrängungskörper und eigenem Antrieb.

Katamarane (Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge) zählen zu den Schiffen. Tragflügelboote, Luftkissen-Fahrzeuge (Hovercraft), Unterwasserfahrzeuge und U-Boote zählen nicht dazu. Ein seefahrendes Schiff fährt tatsächlich zur See, d. h. es verkehrt außerhalb des Anwendungsbereichs der technischen Sicherheitsvorschriften, die für Binnenwasserstraßen gelten, und zwar dort, wo die Vorschriften über den Seeverkehr anzuwenden sind.

E.II-07 Handelsschiff

Ein für die Beförderung von Frachten, Passagieren oder einen bestimmten anderen Handelszweck ausgelegtes Schiff.

Marineschiffe sowie von staatlichen Stellen und Behörden eingesetzte Schiffe sind ausgenommen. Handelsschiffe untergliedern sich in Frachtschiffe (Trockenfrachtschiffe, Tankschiffe) und Schiffe zur Personenbeförderung. Schiffe für sonstige Aktivitäten umfassen Fischfang- und Fischverarbeitungsschiffe, Schlepper, Schwimmbagger, Forschungs-/Vermessungsschiffe sowie in der Offshore-Produktion und -Versorgung eingesetzte Schiffe.

Nach der Systematik von Eurostat (ICST-COM), die mit der Internationalen Systematik der Schiffstypen (International Classification of Ship Types) der UNCTAD harmonisiert ist, werden die folgenden Schiffstypen unterschieden. Leichter/Schuten werden getrennt behandelt und zählen nach der Definition nicht zu den Handelsschiffen:

1. *Tankschiff für flüssige Massengüter*
Diese Kategorie umfasst Öltankschiffe, Chemikalienschiffe, Flüssiggastankschiffe, Tankleichter und sonstige Tankschiffe. Tankschiffe sollten ferner untergliedert werden in
 - a. *Einhüllentankschiffe*
 - b. *Doppelhüllentankschiffe*
2. *Schüttgutfrachtschiff für trockene Massengüter*
Diese Kategorie umfasst Schüttgut-/Öltankschiffe und Schüttgutfrachtschiffe.
3. *Containerschiff*
Als Vollcontainerschiff mit fest eingebauten oder mobilen Zellführungen ausschließlich für den Containertransport ausgestattetes Schiff.
4. *Spezialfrachtschiff*
Ein für die Beförderung spezifischer Frachten ausgelegtes Schiff.
Die Kategorie umfasst Fahrzeugtransportschiffe, Viehtransportschiffe, Frachtschiffe zum Transport nuklearer Brennelemente, Leichterträgerschiffe und Chemikalienfrachtschiffe.
5. *Allgemeine, nicht für die Beförderung spezifischer Frachten ausgelegte Frachtschiffe (Stückgutfrachtschiff)*
Für die Beförderung der verschiedensten Güter ausgelegte Schiffe.
Die Kategorie umfasst Kühlschiffe, Ro-Ro-Fahrgastschiffe, Ro-Ro-Containerschiffe, sonstige Ro-Ro-Frachtschiffe, kombinierte Stückgutfrachtschiffe/Fahrgastschiffe sowie kombinierte Stückgutfrachtschiffe/Containerschiffe.
Die Kategorie sollte ferner untergliedert werden in
 - a) *Hochgeschwindigkeits-Stückgutfrachtschiffe, die den Vorschriften nach IMO HSC-Code Absatz 1.4.30 entsprechen*
 - b) *Allgemeine, nicht für die Beförderung spezifischer Frachten ausgelegte Frachtschiffe (Stückgutfrachtschiff)*
6. *Trockenfrachtleichter/-schute*
Diese Kategorie umfasst Deckleichter, Leichter mit Hopperraum, Lash-Sea-Leichter, offene Schuten, gedeckte Schuten und sonstige Trockenfrachtleichter.
7. *Fahrgastschiff*
Speziell für die Beförderung von mehr als 12 zahlenden Fahrgästen ausgelegtes Schiff, mit oder ohne Kojen.
Die Kategorie sollte ferner untergliedert werden in
 - a) *Hochgeschwindigkeits-Fahrgastschiffe, die den Vorschriften nach IMO HSC-Code Absatz 1.4.30 entsprechen*
 - b) *Sonstige Fahrgastschiffe*
Ein Fahrgastschiff mit einem Deck oder mehreren Decks, auf dem entweder keine Unterbringung von Passagieren in Kabinen (Kojen) vorgesehen ist oder auf dem, falls Kabinen vorhanden sind, nicht alle Passagiere darin untergebracht werden, wird manchmal als „Fähre“ bezeichnet.

Ro-Ro-Fahrgastschiffe zählen nicht zu dieser Kategorie.
8. *Fischerei*
Die Kategorie umfasst Fischfang- und Fischverarbeitungsschiffe.
9. *Offshore-Aktivitäten*
Die Kategorie umfasst Bohr- und Explorationsschiffe sowie Versorgungsschiffe für Offshore-Einrichtungen.
10. *Schlepper*
Ein für das Schleppen und/oder Verschieben von Schiffen und anderem Schwimmgerät ausgelegtes Schiff. Hafenschlepper zählen hierzu.

11. *Diverse Schiffe*

Die Kategorie umfasst Schwimmbagger, Forschungs-/Vermessungsschiffe und andere Schiffe.

In Zusammenhang mit der Berichterstattung nach der Richtlinie 95/64/EG über die Seeverkehrsstatistik sind folgende Schiffstypen einbezogen: Tankschiffe, Schüttgutfrachtschiffe, Containerschiffe, Spezialfrachtschiffe, allgemeine Stückgutfrachtschiffe sowie Fahrgastschiffe.

E.II-08 IMO-Schiffsnummer

Eine feststehende Nummer, die jedem Schiff zu Identifikationszwecken zugewiesen wird. Die Nummer bleibt auch beim Wechsel eines Schiffs von einer Flagge auf eine andere unverändert und wird in die Schiffspapiere eingetragen. Die IMO-Schiffskennnummer setzt sich aus den drei Buchstaben „IMO“ und der siebenstelligen Zahl zusammen, die jedes Schiff bei seinem Bau von Lloyd's Register Fairplay erhält. Hierbei handelt es sich um eine eindeutige, siebenstellige Zahl, die angetriebenen, seegehenden Handelsschiffen mit einem Gewicht ab 100 BRZ bei der Kiellegung erteilt wird. Folgende Schiffe erhalten diese Nummer nicht:

- Seefahrzeuge, die ausschließlich zum Fischfang eingesetzt werden
- Schiffe ohne mechanischen Antrieb
- Freizeitjachten
- Spezialschiffe (z. B. Feuerschiffe, SAR-Schiffe)
- Leichter mit Hopperraum
- Tragflügelboote, Luftkissenfahrzeuge
- Schwimmdocks und ähnlich klassifizierte Bauten
- Kriegsschiffe und Schiffe für den Truppentransport
- Holzschiffe

E.II-09 Kreuzfahrtschiff

Ein Fahrgastschiff, das den Passagieren ein rein touristisches Erlebnis vermittelt. Alle Passagiere sind in Kabinen untergebracht. An Bord gibt es Unterhaltungseinrichtungen.

Schiffe im normalen Fährbetrieb zählen nicht zu dieser Kategorie, Frachtschiffe mit einigen wenigen Kabinen für Passagiere sind ebenfalls auszuschließen. Auch ausschließlich für Tagesausflüge vorgesehene Schiffe sind auszuschließen.

E.II-10 Staat, in dem das Seefahrzeug registriert ist (Flaggenstaat)

Land und/oder Gebiet, das ein Seefahrzeug zur Registrierung zulässt.

Ein Seefahrzeug unterliegt in Bezug auf vorgeschriebene Besatzung, Sicherheitsnormen und konsularische Vertretung des Flaggenstaates im Ausland den Seefahrtsvorschriften. Einige Länder, wie z. B. Norwegen und Dänemark, führen „internationale“ oder „offene“ Register, die anderen Erfordernissen unterliegen als das „nationale“ Register.

E.II-11 Seefahrzeug unter nationaler Flagge

Seefahrzeug, das im berichtenden Land registriert ist.

E.II-12 Seefahrzeug unter fremder Flagge

Seefahrzeug, das in einem anderen als dem berichtenden Land registriert ist.

E.II-13 Handelsflotte

Anzahl der Handelsschiffe über 100 BRZ (Bruttoreaumzahl), die zu einem Stichtag in einem Land registriert sind.

Veränderungen der Flotte beziehen sich auf Änderungen (Gesamtzahl oder innerhalb eines Schiffstyps) der seefahrenden Flotte des berichtenden Landes, die sich aus Neubauten, Änderungen des Schiffstyps oder des Aufnahmevermögens, Wechsel des Flaggenstaates, Verschrottung, Havarie oder Zu- und Abgängen aus dem Register der Binnenwasserstraßen ergeben. In Reparatur befindliche Schiffe sind mit einzubeziehen.

E.II-14 Tragfähigkeit (TDW)

Die Tragfähigkeit eines Schiffes ist der in Tonnen angegebene Unterschied zwischen der Verdrängung des Schiffes auf Sommerfreibord in Wasser mit einem spezifischen Gewicht von 1,025 und seinem Eigengewicht, d. h. der in Tonnen angegebenen Verdrängung eines Schiffes ohne Ladung, Brennstoff, Schmieröl, Ballastwasser, Frischwasser und Trinkwasser in den Tanks, verbrauchbare Vorräte sowie Fahrgäste, Besatzung und ihre Habe.

E.II-15 Bruttoreaumzahl (BRZ)

Die Bruttoreaumzahl ist die gemäß den Bestimmungen des Internationalen Schiffsvermessungsübereinkommens von 1969 ermittelte dimensionslose Gesamtgröße des Schiffes.

Vor Verabschiedung des Internationalen Übereinkommens galt das Übereinkommen von Oslo (1947), das für einige Schiffstypen wesentlich andere Bruttoreaumzahlen ergab. In einigen Fällen ist die Bruttoreaumzahl eines Schiffes nur nach diesem älteren Übereinkommen verfügbar.

E.II-16 Automatisches Identifikationssystem

Ein automatisches Identifikationssystem dient folgenden Zwecken:

- Automatische Weiterleitung von Informationen – betreffend Identität des Schiffes, Schiffstyp, Position, Kurs, Fahrgeschwindigkeit, Navigationsstatus und sonstige sicherheitsrelevante Informationen – an entsprechend ausgerüstete Stationen an Land, andere Schiffe und Flugzeuge;
- automatischer Empfang derartiger Informationen von ähnlich ausgerüsteten Schiffen;
- Überwachung und Routenverfolgung von Schiffen;
- Datenaustausch mit Einrichtungen an Land.

E.II.A CONTAINER**E.II-17 Ladeeinheit**

Container, Wechselbehälter.

Die im Seegüterverkehr eingesetzten Großpaletten („Flats“, siehe E.II.B-09) sind als besondere Art von Container hier eingeschlossen.

E.II-18 Intermodale Transporteinheit (ITE)

Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterkraftfahrzeuge, die für den intermodalen Verkehr geeignet sind.

E.II-19 Container

Kastenförmiger Spezialbehälter für die Frachtbeförderung, der verstärkt sowie stapelbar ist und vertikal oder horizontal umgeschlagen werden kann. Nach der formaleren technischen Definition ist ein Container

ein Transportbehälter, der

- a) von dauerhafter Beschaffenheit und daher stabil genug ist, um mehrfach verwendet werden zu können;
- b) so konstruiert ist, dass der Gütertransport mit einem oder mehreren Verkehrsträgern ohne Umladen der Güter möglich ist;
- c) mit Einrichtungen versehen ist, die eine rationelle Handhabung, insbesondere beim Umschlag von einem Verkehrsträger auf einen anderen, ermöglichen;
- d) so konstruiert ist, dass das Be- und Entladen einfach vonstatten geht;
- e) stapelbar ist;
- f) einen Rauminhalt von mindestens einem Kubikmeter hat.

Wechselbehälter sind ausgenommen.

Die im Seegüterverkehr eingesetzten Großpaletten („Flats“, siehe E.II.B-09) sind als besondere Art von Container anzusehen und deshalb hier eingeschlossen, obwohl sie keinen Rauminhalt haben und deshalb das Kriterium f) nicht erfüllen.

E.II-20 Containergrößen

Die gängigsten Containergrößen sind:

- a) 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß);
- b) 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß);
- c) ISO-Container, Länge über 20 und unter 40 Fuß;
- d) ISO-Container, Länge über 40 Fuß;
- e) Supergroßvolumen-Container;
- f) Luftfrachtcontainer (Container, der den Luftfrachtnormen entspricht).

Container haben normalerweise eine Höhe von 8 Fuß, es gibt aber auch höhere Ausführungen. Großvolumen-Container haben eine Außenhöhe von 9½ Fuß. Supergroßvolumen-Container sind Container, deren Abmessungen die ISO-Normen übersteigen. Sie können Außenlängen von 45 Fuß, 48 Fuß und 53 Fuß erreichen.

Die unter a) bis e) aufgeführten Containergrößen werden als Großvolumencontainer bezeichnet.

E.II-21 Taragewicht des Containers

Das Taragewicht des Containers ist im Gesamtgewicht der Containerladung, auch Brutto-Brutto-Gütergewicht genannt, enthalten. Das Brutto-Gütergewicht der Containerladung kann durch Abzug des Taragewichts des Containers vom Brutto-Brutto-Gütergewicht errechnet werden, das Taragewicht des Containers umgekehrt durch Abzug des Brutto-Gütergewichts vom Brutto-Brutto-Gütergewicht. Fehlt die Angabe des Taragewichts, kann das Taragewicht anhand der im Folgenden aufgeführten Durchschnittswerte geschätzt werden.

Das Taragewicht eines Containers kann wie folgt geschätzt werden:

20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß)	2,3 Tonnen
40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß)	3,7 Tonnen
ISO-Container (Länge über 20 und unter 40 Fuß)	3,0 Tonnen
ISO-Container (Länge über 40 Fuß)	4,7 Tonnen

E.II-22 Containertypen

Die wichtigsten Containertypen nach dem „ISO Standards Handbook – Freight Containers“ (Normenhandbuch für Frachtcontainer) sind:

1. Gewöhnlicher Stückgut-Container

2. Spezieller Stückgutcontainer:

- geschlossener, belüfteter Container;
- Container, oben offen;
- Plattform mit offenen Seiten;
- Plattform mit vollständigem Rahmenaufbau und offenen Seiten;
- Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und festen

Stirnwänden;

- Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und klappbaren Stirnwänden;
- Plattform (Plattform-Container)

3. Spezialgut-Container:

- temperierte Container;
- Isoliercontainer;
- Kühlcontainer (mit verbrauchbarem Kühlmittel)
- maschinell gekühlter Container
- Heizcontainer;
- Container, aufheizbar und kühlbar;
- Tankcontainer;
- Schüttgut-Container;
- Containerbauarten für namentlich bezeichnete Güter (z. B. Kraftfahrzeuge, Vieh);
- Luftfrachtcontainer.

E.II-23 20-Fuß-Äquivalente-Einheit (TEU – Twenty-foot Equivalent Unit)

Eine statistische Hilfsgröße auf der Basis eines 20-Fuß-ISO-Containers (Länge 6,10 m), die als Standardmaß zur Beschreibung des Containerumschlags und der Kapazität von Containerschiffen oder Terminals verwendet wird. Ein 20-Fuß-ISO-Container entspricht einer TEU.

Ein 40-Fuß-ISO-Container entspricht 2 TEU.

Ein Container mit einer Länge zwischen 20 und 40 Fuß entspricht 1,50 TEU.

Ein Container mit einer Länge von über 40 Fuß entspricht 2,25 TEU.

E.II-24 Wechselbehälter

Ein für den Gütertransport bestimmter Behälter, der im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurde und mit Greifkanten für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern, in der Regel Straße-Schiene, ausgestattet ist.

Ursprünglich waren solche Behälter in beladenem Zustand nicht stapelbar oder an den Eckbeschlägen kranbar. Mittlerweile können jedoch viele Wechselbehälter gestapelt und an den Eckbeschlägen gekrant werden, wenn auch nicht im selben Umfang wie Container. Von Containern unterscheiden sie sich hauptsächlich dadurch, dass sie im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurden. Für den Bahntransport benötigen Wechselbehälter eine UIC-Zulassung. Einige dieser Behälter sind auch mit klappbaren Stützfüßen ausgestattet, die verwendet werden, wenn der Behälter nicht auf dem Fahrzeug steht.

E.II-25 Großpalette (Flat)

Eine beladbare Plattform ohne jeglichen Aufbau, deren Grundfläche aber in Länge und Breite dieselbe ist wie die eines Containers und die oben und unten mit Eckbeschlägen ausgestattet ist.

Es handelt sich um eine andere Bezeichnung für bestimmte Arten von speziellen Stückgut-Containern, nämlich Plattform-Containern und Plattformen mit unvollständigem Rahmenaufbau.

E.II-26 Palette

Erhöhte Plattform, die das Heben und Stapeln von Gütern erleichtert.

Paletten bestehen meist aus Holz und haben genormte Abmessungen: 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) und 800 mm x 1 200 mm (CEN).

E.II-27 Ro-Ro-Einheit

Räderfahrzeuge zur Güterbeförderung, wie z. B. Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger, die auf ein Schiff oder einen Zug gefahren oder gezogen werden können.

Eingeschlossen sind auch Anhänger, die zum Schiff oder zum Hafen gehören.

E.III UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG**E.III-01 Gewerblicher Verkehr**

Entgeltliche Beförderung von Personen oder Gütern für Dritte.
Beförderung von Personen oder Fracht gegen Bezahlung, im Auftrag Dritter.

E.III-02 Werkverkehr

Nicht-gewerbliche Transportleistung.

Eine derartige Transportleistung besteht in der Beförderung von Fracht des eigenen Unternehmens ohne entsprechende finanzielle Abgeltung.

E.III-03 Unternehmen

Institutionelle Einheit oder kleinste Vereinigung von institutionellen Einheiten, die alle zur Durchführung ihrer Produktionstätigkeiten erforderlichen Funktionen umfasst und direkt oder indirekt kontrolliert.

Das Unternehmen stellt eine selbständige, örtliche nicht gebundene wirtschaftlich-finanzielle und rechtliche Einheit dar, deren wirtschaftliche Tätigkeit jedoch heterogen sein kann. Es werden auch Unternehmen ohne Angestellte erfasst. Nur solche Einheiten, die während des Bezugszeitraums tatsächlich eine Tätigkeit ausüben, sind zu berücksichtigen. Ausgeschlossen sind „ruhende“ Einheiten oder solche, die ihre Tätigkeit noch nicht aufgenommen haben.

E.III-04 Seeverkehrsunternehmen

Unternehmen, das an einem oder an mehreren Orten Seeverkehrsdienste anbietet und dessen Haupttätigkeit entsprechend dem erwirtschafteten Mehrwert der Seeverkehr ist.

Es sind folgende Gruppen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

<i>ISIC Rev.4</i>	<i>501 – See- und Küstenschifffahrt</i>
<i>NACE Rev. 2:</i>	<i>50.1 – Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt</i>
	<i>50.2 – Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt</i>

Reedereien, die für ihre Besitzer oder Nutzungsberechtigte Handelsschiffe betreiben, sind mit einzubeziehen. Häfen und andere Einheiten, die Hilfs- und Nebentätigkeiten für die Schifffahrt leisten, sind auszuschließen. Sie fallen in den Bereich von E.III-06.

E.III-05 Öffentliches Seeverkehrsunternehmen

Seeverkehrsunternehmen, das mehrheitlich (über 50 % des Kapitals) dem Staat oder einer Behörde sowie deren Unternehmen gehört.

E.III-06 Hafenunternehmen

Unternehmen, das an einem oder mehreren Orten Hafendienste zur Verfügung stellt und dessen Haupttätigkeit entsprechend dem erwirtschafteten Mehrwert der Hafenbetrieb ist. Nicht mit eingeschlossen ist der Betrieb von Freizeithäfen.

Hafenunternehmen selbst, außer die Betreiber von Freizeithäfen, sind mit einzuschließen. Es sind folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

ISIC Rev.4 Entwurf: 5222 – Erbringung von sonstigen
Dienstleistungen für die Schifffahrt
NACE Rev. 2: 52.22 – Erbringung von sonstigen
Dienstleistungen für die Schifffahrt

E.III-07 Öffentliches Hafenunternehmen

Hafenunternehmen, das mehrheitlich (über 50 % des Kapitals) dem Staat oder einer Behörde sowie deren Unternehmen gehört.

E.III-08 Klassifikationsgesellschaft

Unternehmen, das Normen für die Auslegung und den Bau von Seefahrzeugen festlegt und während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs die Anwendung dieser Normen überprüft mit dem Ziel, zum Wohl der Allgemeinheit und Verbesserung der Sicherheit von Leben und Besitz auf See, hohe technische Maßstäbe für Auslegung, Fertigung, Bau, Instandhaltung, Betrieb und Leistung von Schiffen zu gewährleisten.

Es sind folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

ISIC Rev.4 Entwurf: 5229 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr
a. n. g.
NACE Rev. 2: 52.29 – Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr
a. n. g.

E.III-09 Umsatz

Gesamtbetrag der von der Luftverkehrsgesellschaft während des Untersuchungszeitraums in Rechnung gestellten Leistungen entsprechend dem Wert der an Dritte verkauften Waren oder für Dritte erbrachten Dienstleistungen. Eingeschlossen sind „sonstige betriebliche Erträge“, z. B. Einkünfte aus Konzessionen, Franchisevereinbarungen, Patenten, Warenzeichen und ähnlichen Werten. Der Umsatz schließt ebenfalls alle Steuern und andere Abgaben auf die vom Unternehmen fakturierten Waren oder Dienstleistungen ein, mit Ausnahme der den Kunden in Rechnung gestellten Mehrwertsteuer. Eingeschlossen sind auch alle Gebühren, die den Kunden berechnet wurden. Abziehen sind Rabatte und andere Preisnachlässe außer Skonti, sowie der Wert zurückgegebener Verpackungen.

Berücksichtigt wird nur die normale Geschäftstätigkeit, so dass Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen ebenso wie Betriebssubventionen der öffentlichen Hand einschließlich der Organe der Europäischen Union im Umsatz nicht eingeschlossen sind.

E.III-10 Beschäftigung

Beschäftigung ist die Zahl der Beschäftigten, d. h. die Gesamtzahl der in dem Unternehmen tätigen Personen (einschließlich mitarbeitender Inhaber, regelmäßig in dem Unternehmen mitarbeitender Teilhaber und unbezahlt mithelfender Familienangehöriger), sowie der Personen, die außerhalb des Unternehmens tätig sind, aber zu ihm gehören und von ihm vergütet werden (z. B. Handelsvertreter, Lieferpersonal, Reparatur- und Instandsetzungsteams). Diese Zahl umfasst kurzzeitig beurlaubte Personen (z. B. bei Krankheit, bezahltem Urlaub oder Sonderurlaub) sowie streikende, nicht jedoch für unbestimmte Zeit beurlaubte Personen. Ebenfalls eingeschlossen sind Teilzeitkräfte entsprechend den einzelstaatlichen gesetzlichen Bestimmungen sowie Saisonkräfte, Auszubildende und Heimarbeiter, die alle jeweils auf der Lohn- und Gehaltsliste erscheinen.

Nicht in der Zahl der Beschäftigten enthalten sind Arbeitskräfte, die dem Unternehmen von anderen Unternehmen zur Verfügung gestellt werden oder die in dem Unternehmen im Auftrag anderer Unternehmen Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten durchführen, sowie Personen, die ihren Pflichtwehrdienst ableisten. Demgegenüber sollten Personen, die einem Unternehmen für kommerzielle Zwecke auf der Basis eines langfristigen Vertrags zur Verfügung stehen (z. B. Personal, das auf Passagierfähren Waren vorstellt und verkauft) als Beschäftigte des Unternehmens, in dem sie arbeiten, erfasst werden, und nicht als Beschäftigte des Unternehmens, mit dem sie einen Arbeitsvertrag abgeschlossen haben.

Als unbezahlt mithelfende Familienangehörige gelten Personen, die im Haushalt des Eigentümers des Unternehmens leben und ohne Arbeitsvertrag und feste Vergütung regelmäßig in dem Unternehmen mitarbeiten. In diese Gruppe fallen nur Personen, die nicht hauptberuflich in einer anderen Einheit tätig sind und dort auf der Lohn- und Gehaltsliste stehen.

Die Zahl der Beschäftigten entspricht der im Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen 1995 (ESVG) definierten Zahl der Arbeitnehmer und wird als Jahresdurchschnittswert gemessen.

E.III-11 Beschäftigungskategorie – Beschäftigte von Seeverkehrsunternehmen

Die Beschäftigten eines Seeverkehrsunternehmens gliedern sich in:

- Offiziere
- Schiffsleute
- Kadetten und sonstiges Personal in Ausbildung
- Sonstiges Bordpersonal einschließlich Restaurations- und Unterhaltungspersonal
- Beschäftigte an Land in den Bereichen Management, Verkauf, Passagierbetreuung, Frachturnschlag usw.

E.III-12 Beschäftigungskategorie – Beschäftigte von Hafenunternehmen

Die Beschäftigten eines Hafenunternehmens gliedern sich in:

- Hafenmanagement und -verwaltungspersonal
- Lotsen und sonstiges auf Schiffen tätiges Personal
- Hafearbeiter
- Technisches und Wartungspersonal
- Sonstige

E.IV VERKEHR

E.IV-01 Dienstleistung des Seeverkehrs

Jede Fahrt eines Seefahrzeugs zur See.

„Ein-Hafen-Fahrten“ (Fahrten von Seefahrzeugen zu Offshore-Anlagen oder zum Ablassen von Stoffen auf See, oder Fahrten vom Meeresgrund zu einem Hafen) sind eingeschlossen. Fahrten von Seefahrzeugen zwischen einem Fluss und der See sind eingeschlossen. Fahrten auf Binnenwasserstraßen zwischen Seehäfen und Binnenhäfen sind auszuschließen, denn sie zählen zum Bereich der Binnenschifffahrt. Fahrten von Seefahrzeugen innerhalb desselben Hafens, zwischen verschiedenen Becken oder Kais, sind auszuschließen.

E.IV-02 Dienstleistung des Seeverkehrs nach Fahrplan

Eine Dienstleistung des Seeverkehrs, die nach einem veröffentlichten Fahrplan oder so regelmäßig und häufig erfolgt, dass sich eine erkennbar systematische Serie ergibt.

E.IV-03 Bedarfsverkehr zur See

Seeverkehr außerhalb des Linienverkehrs.

E.IV-04 Seefahrten

Seeverkehr von einem bestimmten Ausgangspunkt zu einem bestimmten Ziel.

Eine Fahrt kann sich in mehrere Teilstrecken oder Abschnitte gliedern. „Ein-Hafen-Fahrten“ zwischen einem Hafen und Offshore-Einrichtungen oder einem Ort auf See sind eingeschlossen. Im maritimen Kontext werden Fahrten über See auch als Reisen oder Seereisen bezeichnet.

E.IV-05 Seestrecke

Eine Seestrecke ist die Fahrt eines Schiffes von einem Ausgangshafen zu einem Zielhafen, ohne dass dazwischen ein dritter Hafen angelaufen wird.

E.IV-06 Ladungsfahrt

Eine Ladungsfahrt ist die Bewegung von Ladung über See vom Verladeort bzw. Einschiffungsort zum Löschart bzw. Ausschiffungsort.

Eine Seefahrt kann das Anlaufen mehrerer Häfen zwischen dem Ausgangspunkt und dem Zielpunkt sowie mehrere Ladungsfahrten umfassen, wobei in mehreren Häfen Ladung geladen und/oder gelöscht wird.

E.IV-07 Entfernung zwischen Häfen

Für statistische Zwecke ist die Entfernung zwischen Häfen die tatsächlich zurückgelegte Fahrstrecke.

Die tatsächlich zurückgelegte Fahrstrecke kann geschätzt werden.

E.IV-08 Schiffskilometer

Maßeinheit für die Fahrt eines Seefahrzeugs über die Strecke von einem Kilometer.

Es wird die tatsächlich zurückgelegte Entfernung berücksichtigt. Fahrten unbeladener Seefahrzeuge sind mit eingeschlossen.

E.IV-09 Hafenbesuch durch ein Handelsschiff

Ein Handelsschiff besucht einen Hafen, indem es vor Anker geht oder anlegt, um Ladung aufzunehmen oder zu löschen, Passagiere ein- oder auszuschießen oder um Landexkursionen von Passagieren zu ermöglichen.

Auszuschließen ist das Vor-Anker-Gehen ohne Bewegung von Ladung oder Passagieren sowie eine Ortsveränderung im selben Hafen.

E.IV-10 Bunkerbesuch, Bunkern

Frachtschiffe und Fahrgastschiffe bunkern, wenn sie in einem Hafen vor Anker gehen oder anlegen, um Treibstoff oder Vorräte zu übernehmen.

E.IV-11 Sonstige Besuche

Anlaufen eines Hafens durch Frachtschiffe und Fahrgastschiffe zu anderen Zwecken als Hafenbesuchen oder Bunkerbesuchen.

E.IV-12 Ankunft eines Handelsschiffs

Die Ankunft eines Handelsschiffs jeder Art zu einem Hafenbesuch auf dem Gebiet des berichtenden Staates.

E.IV-13 Abfahrt eines Handelsschiffs

Die Abfahrt eines Handelsschiffs jeder Art nach einem Hafenbesuch auf dem Gebiet des berichtenden Staates.

E.IV-14 Liegezeit eines Handelsschiffs

Ein Handelsschiff hat Liegezeit, wenn es mangels Aufträge im Hafen vertaut bleibt.

E.IV-15 Hafenstaatkontrolle

Die Inspektion von Handelsschiffen im Hafen durch den Staat, in dem sich der Hafen befindet, zur Überprüfung der Seetüchtigkeit.

E.IV-16 Festhaltung im Rahmen der Hafensaatkontrolle

Das Festhalten im Hafen im Rahmen der Hafensaatkontrolle eines Handelsschiffs, bei dem Seeuntüchtigkeit festgestellt wurde.

E.V MESSUNG DER TRANSPORTLEISTUNG

E.V-01 Seetransport

Jegliche Beförderung von Fracht und/oder Passagieren mit Handelsschiffen auf Fahrten, die ganz oder teilweise zur See erfolgen.

„Ein-Hafen-Transporte“ (Beförderung von Fracht zu Offshore-Anlagen oder zum Ablassen auf See, oder von auf dem Meeresgrund gewonnenen Stoffen zum Hafen) sind eingeschlossen. Während Bunkervorgänge sowie Vorratslieferungen an im Hafen liegende Seefahrzeuge auszuschließen sind, sind Lieferungen von Bunkeröl an vor der Küste ankernde Seefahrzeuge eingeschlossen.

Beförderung von Fracht durch Handelsschiffe zwischen einem Fluss und der See ist mit eingeschlossen. Frachtbeförderungen auf Binnenwasserstraßen zwischen Seehäfen und Binnenhäfen sind auszuschließen (sie zählen zum Bereich der Binnenschifffahrt). Das Befördern von Fracht innerhalb des selben Hafens, zwischen verschiedenen Becken oder Kais, ist auszuschließen.

E.V-02 Gewerblicher Seetransport

Seetransport für gewerbliche Zwecke, entweder gegen Bezahlung (d. h. gegen Miete oder Vorteil) oder auf eigene Rechnung, als Teil einer anderen Wirtschaftstätigkeit.

E.V-03 Nationaler Seetransport

Seetransport zwischen zwei Häfen eines Staatsgebietes oder „Ein-Hafen-Seetransport“ innerhalb eines Staatsgebietes.

Im maritimen Bereich wird nationaler Seetransport auch als Kabotage bezeichnet. Nationaler Seetransport wird entweder von einem im berichtenden Land oder in einem anderen Land registrierten Handelsschiff durchgeführt.

E.V-04 Internationaler Seetransport

Sonstiger Seetransport außerhalb des nationalen Seetransports.

Internationale „Ein-Hafen-Transporte“ sind eingeschlossen.

E.V-05 Internationaler Seetransport durch Schiffe aus Drittstaaten

Internationaler Seetransport zwischen zwei Staaten, der durch ein in einem Drittstaat registriertes Handelsschiff durchgeführt wird.

Ein Drittstaat ist ein anderer Staat als jener des Beladens/Einschiffens oder des Löschens/Ausschiffens.

E.V-06

E.V-07 Kurzstreckenseeverkehr

Frachtbeförderungen zur See zwischen Häfen, die geografisch relativ nah beieinander liegen.

Hierin eingeschlossen ist auch der Fähr- und Zubringerverkehr. In Europa ist hierunter die Beförderung von Ladung zur See zwischen europäischen Häfen sowie zwischen europäischen Häfen und Häfen in außereuropäischen Ländern zu verstehen, die Anlieger eines europäischen Binnenmeeres sind.

E.V-08 Hochseeverkehr

Ladungsbeförderung zur See außerhalb des Bereichs des Kurzstreckenseeverkehrs.

E.V-09 Transport mit Ladeeinheiten

Transport mit Ladeeinheiten ist die Beförderung von Fracht in intermodalen Transporteinheiten, wie z. B. in Containern oder mobilen (Ro-Ro-)Einheiten.

Transport in Wechselbehältern ist eingeschlossen.

E.V-10 Transport ohne Ladeeinheiten

Transport von Fracht in anderer Form als in Ladeeinheiten.

Zum Transport ohne Ladeeinheiten zählt die Beförderung flüssiger und fester Massengüter und von forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie die allgemeine Frachtbeförderung (Stückgut).

E.V-11 Tonnenkilometer

Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Ladung über eine Entfernung von einem Kilometer durch ein Handelsschiff.

E.V-12 Angebotene Tonnenkilometer

Ein Tonnenkilometer wird angeboten für die Beförderung einer Tonne Nutzlast über eine Entfernung von einem Kilometer durch ein Handelsschiff. Die angebotenen Tonnenkilometer ergeben sich aus der Nutzlast des Schiffes multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für alle angebotenen Strecken. Die Beförderung in Leichtern/Schuten ist eingeschlossen.

E.V-13 Geleistete Tonnenkilometer

Die geleisteten Tonnenkilometer ergeben sich aus der tatsächlich beförderten Nutzlast an Fracht, multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für jede zurückgelegte Strecke. Anschließend werden die Teilstreckendaten addiert.

E.V-14 Fracht-Auslastungsfaktor

Tatsächlich geleistete Tonnenkilometer in Prozent der angebotenen Tonnenkilometer.

E.V-15 Tonnen an Bord

Tonnen an Ladung an Bord eines Handelsschiffs bei Ankunft in oder Abfahrt aus einem Hafen.

E.V-16 TEU-Kilometer

Maßeinheit zur Darstellung der Beförderung einer TEU über eine Entfernung von einem Kilometer.

E.V-17 Angebotene TEU-Kilometer

Ein TEU-Kilometer wird angeboten für die Beförderung einer TEU-Nutzlast über eine Entfernung von einem Kilometer durch ein Containerschiff. Die angebotenen TEU-Kilometer ergeben sich aus der TEU-Nutzlast des Schiffes multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für alle angebotenen Strecken.

Die TEU-Nutzlast ist die im Register der Klassifikationsgesellschaft eingetragene Nutzlast.

E.V-18 Geleistete TEU-Kilometer

Die geleisteten TEU-Kilometer ergeben sich aus der tatsächlich beförderten TEU, multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für jede zurückgelegte Strecke.

E.V-19 TEU-Auslastungsfaktor

Geleistete TEU-Kilometer in Prozent der angebotenen TEU-Kilometer.

E.V-20 TEU an Bord

TEU an Bord eines Handelsschiffs bei Ankunft in oder Abfahrt aus einem Hafen.

E.V-21 Fahrgast zur See

Person, die auf einem Handelsschiff eine Fahrt unternimmt.

Auf Handelsschiffen beschäftigte Personen sind keine Fahrgäste. Ausgenommen sind nicht zahlende Besatzungsmitglieder, die mitreisen, aber nicht Dienst tun, sowie Säuglinge und Kleinkinder.

E.V-22 Kreuzfahrtfahrgast, Kreuzfahrtpassagier

Ein Fahrgast zur See, der eine Kreuzfahrt unternimmt.

Passagiere, die Tagesausflüge unternehmen, sind auszuschließen.

E.V-23 Fahrgast-Seereise, Passagier-Seereise

Die Beförderung eines Passagiers vom Einschiffungshafen zum Ausschiffungshafen. Bei Kreuzfahrten kann dies derselbe Hafen sein.

Zu erfassen ist die tatsächlich vom Fahrgast zurückgelegte Entfernung.

E.V-24 Passagierkilometer

Maßeinheit für die Beförderung eines Passagiers über eine Entfernung von einem Kilometer auf einem Handelsschiff.

E.V-25 Angebotene Passagierkilometer

Ein Passagierkilometer wird angeboten für die Beförderung eines Passagiers über eine Entfernung von einem Kilometer.

Die angebotenen Passagierkilometer ergeben sich aus der Anzahl der Passagiere, für die das Schiff zugelassen ist, multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für alle angebotenen Strecken.

Die Anzahl der Passagiere, für die das Schiff zugelassen ist, ist im Register der Klassifikationsgesellschaft eingetragen.

E.V-26 Passagiere an Bord

Die Anzahl der Passagiere an Bord eines Handelsschiffs bei Ankunft in oder Abfahrt aus einem Hafen.

E.V-27 Geleistete Passagierkilometer

Die geleisteten Passagierkilometer ergeben sich aus den auf jeder Reise tatsächlich beförderten Passagieren, multipliziert mit der Entfernung von Hafen zu Hafen für jede zurückgelegte Strecke.

E.V-28 Passagier-Auslastungsfaktor

Geleistete Passagierkilometer in Prozent der angebotenen Passagierkilometer.

E.V-29 Zweck von Fahrgast-Seereisen

Gründe für Reisen sind:

- Arbeit und Ausbildung (Pendeln)
- Berufliche Gründe
- Urlaub (Ferien)
- Sonstiges (Einkauf, Freizeit, Familie)

E.V-30 Eingeschiffter Fahrgast

Fahrgast, der sich an Bord eines Handelsschiffs begibt, um eine Seereise anzutreten.

Das Umsteigen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Einschiffung nach einer Ausschiffung betrachtet. Ausgenommen sind Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen.

E.V-31 Ausgeschiffter Fahrgast

Fahrgast, der ein Handelsschiff am Ende einer Seereise verlässt.

Das Umsteigen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Ausschiffung vor einer Einschiffung betrachtet. Ausgenommen sind Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen.

E.V-32 Landausflüge von Kreuzfahrtpassagieren

Kurzer Besuch einer Touristenattraktion in Hafennähe durch einen Kreuzfahrtpassagier unter Beibehaltung der Kabine an Bord.

E.V-33 Transportrelation je Fahrgast zur See

Kombination des Einschiffungshafens und des Ausschiffungshafens eines Fahrgasts zur See, ungeachtet der dazwischen zurückgelegten Strecke.

Es handelt sich um Seehäfen (außer beim Transport zwischen Fluss und Meer, bei dem Binnenhäfen beteiligt sein können), die nach einer internationalen Systematik wie z. B. UN-LOCODE (Codierung für Häfen und sonstige Orte) codiert sind.

Diese Häfen können außerdem anhand von internationalen Systematiken wie z. B. NUTS (Nomenclature for Territorial Units for Statistics – EUROSTAT) nach geografischer Region gruppiert werden.

Deckt sich der Einschiffungshafen mit dem Ausschiffungshafen, so gibt es keine Transportrelation.

E.V-34 Einschiffungshafen

Der Hafen, in dem ein Fahrgast die Fahrt antritt.

Das Umsteigen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Einschiffung nach einer Ausschiffung betrachtet. Ausgenommen sind Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen.

E.V-35 Ausschiffungshafen

Der Hafen, in dem ein Fahrgast die Fahrt beendet.

Das Umsteigen von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Ausschiffung vor einer Einschiffung betrachtet. Ausgenommen sind Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen.

E.V-36 Güterbeförderung zur See

Alle Güter, die auf Handelsschiffen befördert werden.

Eingeschlossen sind Verpackungen und Ausrüstungen, wie z. B. Container, Wechselbehälter, Paletten oder Gütertransportfahrzeuge. Post ist mit eingeschlossen; Güter in oder auf Waggons, Lastkraftwagen, Anhängern, Aufliegern oder Leichtern sind ebenfalls mit eingeschlossen. Umgekehrt sind folgende Gegenstände nicht einzubeziehen: PKW mit Fahrern, unbeladene Nutzfahrzeuge und Anhänger, Bunker und Schiffsproviant, Fische in Fischereifahrzeugen und Fischverarbeitungsfahrzeugen sowie innerhalb desselben Hafens (zwischen verschiedenen Hafenbecken oder Docks) verschobene Güter.

E.V-37 Brutto-Brutto-Gütergewicht

Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien sowie das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern, Straßengüterfahrzeugwagen und auf dem Seefahrzeug beförderte Leichter).

E.V-38 Brutto-Gütergewicht

Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien, jedoch ohne das Taragewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern, Straßengüterfahrzeugwagen und auf dem Seefahrzeug beförderte Leichter).

E.V-39 Taragewicht

Gewicht der Transporteinheit (z. B. Container, Wechselbehälter und Paletten für die Aufnahme von Gütern sowie Straßengüterfahrzeugwagen oder auf dem Seefahrzeug beförderte Leichter) vor dem Beladen.

E.V-40 Ladungsarten

Frachtladungen können sowohl nach Schiffstyp als auch nach den im Hafen und an Bord notwendigen Verladeeinrichtungen gegliedert werden. Die Hauptkategorien sind

- Flüssiggut
- Schüttgut
- Container
- Roll-on/Roll-off (selbstfahrend)
- Roll-on/Roll-off (nicht selbstfahrend)
- Sonstiges Stückgut

E.V-41 Lo-Lo (Lift-on Lift-off)

Be- und Entladen mittels Schiffskran oder Hafenkran.

E.V-42 Containerladung

Containerladung besteht aus Containern mit oder ohne Fracht, die auf Schiffe, die sie über See befördern, aufgeladen oder von diesen abgeladen werden.

E.V-43 Ro-Ro (Roll-on Roll-off)

Auf- und Abladen von Rollmaterial über Öffnungen/Rampen des Schiffs.

Das Be- und Entladen von Lebewild ist eingeschlossen.

E.V-44 Ro-Ro-Ladung

Ro-Ro-Ladung besteht aus Gütern auf Ro-Ro-Einheiten, die sich in Containern befinden können oder nicht, und die auf Seeschiffe rollen und aus diesen herausrollen können.

E.V-45 Kategorien der zur See beförderten Güter

Die Kategorien der zur See beförderten Güter sind jene des Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (NST, Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics – Eurostat) oder des Internationalen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – UN/ECE (CSTE, UN-ECE Commodity Classification for Transport Statistics in Europe).

E.V-46 Gefährliche Güter

Die Systematiken für gefährliche Güter sind in Kapitel VII des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in der Fassung des International Maritime Dangerous Goods (IMDG)-Code (Internationale Vorschriften für den Seetransport) definiert.

E.V-47 Ladungsumschlag Schiff/Schiff

Das Abladen von Ladung von einem Handelsschiff und das Beladen eines zweiten Schiffs zur Fortsetzung der Reise, auch mit Standzeit der Ladung im Hafen vor Fortsetzung der Reise.

Der Ladungsumschlag auf andere Beförderungsmittel ist auszuschließen.

E.V-48 Verladene Güter

Güter, die sich zur Beförderung auf See an Bord eines Handelsschiffs befinden.

Der Umschlag von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Aufladen nach dem Abladen betrachtet. Verladene Güter umfassen inländische Güter, umgeschlagene Güter (inländische oder ausländische Güter, die auf dem Seeweg im Hafen eintreffen) sowie Transitgüter aus dem Landverkehr (ausländische Güter, die per Straße, Schiene, Binnenwasserstraße oder als Luftfracht im Hafen eintreffen).

E.V-49 Gelöschte Güter

Güter, die von einem Handelsschiff abgeladen worden sind.

Der Umschlag von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Abladen vor dem neuerlichen Aufladen betrachtet. Gelöschte Güter umfassen inländische Güter, umgeschlagene Güter (inländische oder ausländische Güter, die den Hafen auf dem Seeweg verlassen) sowie Transitgüter für den Landverkehr (ausländische Güter, die per Straße, Schiene, Binnenwasserstraße oder als Luftfracht den Hafen verlassen).

E.V-50 Transportrelation im Güterverkehr zur See

Die Kombination des Einladehafens und des Ausladehafens von Gütern im Seeverkehr ungeachtet der dazwischen zurückgelegten Strecke.

Es handelt sich um Seehäfen (außer beim Transport zwischen Fluss und Meer, bei dem Binnenhäfen beteiligt sein können), die nach einer internationalen Systematik, wie z. B. UN-LOCODE (Codierung für Häfen und sonstige Orte) codiert sind.

Diese Häfen können anhand internationaler Systematiken wie z. B. NUTS (Nomenclature for Territorial Units for Statistics – Eurostat) nach geografischen Regionen gruppiert werden.

E.V-51 Einladehafen

Der Hafen, in dem eine Gütersendung auf das Schiff geladen wurde, von dem sie im Meldehafen gelöscht wird.

Der Umschlag von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Aufaden nach dem Abladen betrachtet.

E.V-52 Ausladehafen

Der Hafen, in dem eine im Meldehafen geladene Gütersendung vom Schiff gelöscht wird.

Der Umschlag von einem Handelsschiff auf ein anderes wird als Abladen vor dem neuerlichen Aufladen betrachtet.

E.VI ENERGIEVERBRAUCH**E.VI-01 Energieverbrauch in der Handelsschifffahrt**

Von Schiffen verbrauchte Energie.

Eingeschlossen ist der Energieverbrauch von Leerschiffen.

E.VI-02 Tonne Rohöleinheit (t RÖE)

Maßeinheit für den Verbrauch an Energieträgern (1 t RÖE = 0,041868 Terajoule (TJ)).

Die von der Internationalen Energie-Agentur (IEA) festgelegten Umrechnungsfaktoren lauten wie folgt:

- Dieselmotortreibstoff 1,035
- Schweres Heizöl 0,960

E.VI-03 Joule

Maßeinheit für den Verbrauch an Energieträgern.

*(1 Terajoule = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh)
1 Terajoule = 23,88459 t RÖE*

E.VI-04 Dieselmotortreibstoff (destilliertes Heizöl)

Öl, das aus der niedrigsten Fraktion bei der atmosphärischen Destillation von Rohöl gewonnen wird.

Zu den Dieselmotortreibstoffen gehören auch schwere Gasöle, die aus der Vakuum-Zweistufendestillation von Rückständen aus der atmosphärischen Destillation gewonnen werden. Dieselmotortreibstoff wird zwischen 200 °C und 380 °C destilliert, wobei er bei 250 °C unter 65 Vol.-% einschließlich Verlusten und bei 350 °C 80 % und mehr hat. Durch Mischen gewonnene Schweröle werden in die gleiche Kategorie wie Dieselmotortreibstoffe eingestuft, wenn ihre kinematische Viskosität bei 40 °C nicht über 25 cST liegt.

Brennwert: 43,3 TJ/1000 t.

E.VI-05 Schweres Heizöl (Rückstandsheizöl)

Aus Destillationsrückständen gewonnenes Schweröl.

Dazu gehören alle Rückstandsheizöle (einschließlich der durch Mischen entstandenen). Die Viskosität schwerer Heizöle liegt bei 40 °C über 25 cST. Der Flammpunkt liegt immer über 50 °C und die Dichte über 0,90.

F. LUFTVERKEHR

F.I INFRASTRUKTUR

F.I-01 Flughafen

Ein abgegrenztes Gebiet auf dem Land oder einem Gewässer (einschließlich aller Gebäude, Anlagen und Einrichtungen), das ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug und die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist und für den gewerblichen Luftverkehr offen steht.

Die meisten Flughäfen besitzen einen aus vier Buchstaben bestehenden, im ICAO-Dokument 7910 aufgeführten ICAO-Code. Den meisten, aber nicht allen Flughäfen wurden auch von der IATA Codes zugewiesen.

F.I-02 Internationaler Flughafen

Flughafen, der von dem Staat, in dessen Hoheitsgebiet er sich befindet, zum Ankunfts- und Abflugflughafen im grenzüberschreitenden Luftverkehr bestimmt wurde und an dem die Formalitäten im Zusammenhang mit der Zollabfertigung, der Einwanderung, der Volksgesundheit, der landwirtschaftlichen Quarantäne sowie ähnliche Verfahren abgewickelt werden, unabhängig davon, ob die entsprechenden Einrichtungen durchgehend oder nur zeitweise geöffnet sind.

F.I-03 Inlandsflughafen

Flughafen, der nicht für die Abwicklung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs bestimmt ist.

F.I-04 Flughafenterminal

Abgeschlossene Einrichtung für die Abfertigung von Fluggästen und/oder Fracht.

- Fluggastterminal

Flughafenterminal mit Einrichtungen für die Abfertigung von Fluggästen, einschließlich Einchecken der Fluggäste, Gepäckabfertigung, Sicherheit, Einreise- und Ausreisekontrollen, Ein- und Aussteigen der Fluggäste.

- Frachtterminal

Flughafenterminal, das ausschließlich für die Abfertigung von Frachtsendungen genutzt wird, einschließlich Frachtannahme und -freigabe, sichere Lagerung, Sicherheit und Dokumentation.

F.I-05 Start- und Landebahnen

Eine festgelegte rechteckige Fläche auf einem Flughafen, die für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen eingerichtet ist und die folgende Merkmale aufweist:

- Verfügbare Startstrecke

Länge der für den Startlauf eines Luftfahrzeugs zur Verfügung stehenden und geeigneten Startbahnstrecke.

- Verfügbare Landestrecke

Länge der für den Landelauf eines Luftfahrzeugs zur Verfügung stehenden und geeigneten Landebahnstrecke.

F.I-06 Flughafenrollbahnen

Ein festgelegter Weg auf einem Flughafen für das Rollen von Luftfahrzeugen, der dazu bestimmt ist, eine Verbindung zwischen einem Teil des Flughafens und einem anderen herzustellen.

F.I-07 Abfertigungsschalter

- Herkömmlich

Herkömmlicher Abfertigungsschalter, an dem das Personal von Fluggesellschaften die Ticketbearbeitung, die Etikettierung des Gepäcks und die Ausgabe der Bordkarten direkt vornimmt.

- Selbstbedienungsabfertigungsschalter

Schalter mit Eincheckeinrichtungen, wobei Ticketbearbeitung, Bordkartenausgabe und in einigen Fällen das Ausdrucken der Gepäcketiketten automatisch erfolgen.

F.I-08 Flugsteige

Ein Bereich des Passagierterminals, den die Fluggäste vor dem Einstieg in das Flugzeug durchlaufen.

- a) Mit Fluggastbrücken („Jetways“)

Ein Flugsteig, der durch eine Fluggastbrücke mit dem Flugzeug verbunden ist, sodass das Flugzeug ohne Treppensteigen bestiegen werden kann.

- b) Sonstige Flugsteige

Flugsteige, die über keine Fluggastbrücken verfügen.

F.I-09 Flughafenparkplätze

Parkplätze, die am Flughafen zur Verfügung gestellt werden.

- Kurzzeitparkplätze

Parkplätze mit einer maximal zulässigen Parkdauer unter 24 Stunden.

- Plätze für mittelfristiges Parken und Langzeitparkplätze

Parkplätze mit einer maximal zulässigen Parkdauer von 24 Stunden und mehr.

Parkmöglichkeiten an entfernten Standorten sind nur dann zu berücksichtigen, wenn sie von Flughafenbussen angefahren werden.

F.I-10 Einrichtungen für den intermodalen Frachtverkehr

Ein Frachtterminal auf dem Flughafen mit Verbindungen zu anderen Verkehrszweigen als der Straße auf der Landseite.

F.I-11 Verbindungen zu anderen Verkehrszweigen

Auf dem Flughafen vorhandene Einrichtungen zur Anbindung an folgende Verkehrszweige des Landverkehrs:

- a) Hochgeschwindigkeitseisenbahnlinie
 Zugang zur Hochgeschwindigkeitseisenbahnlinie.
- b) Haupteisenbahnlinie
 Zugang zur Haupteisenbahnlinie.
- c) U-Bahn
 Zugang zu Stadt- und U-Bahnen.
- d) Überlandbusse
 Zugang zu Überland-Schnellbussen.
- e) Stadtbusse
 Zugang zu Stadtbussen.

F.II TRANSPORTMITTEL (LUFTFAHRZEUG)

F.II-01 Luftfahrzeug

Jede Maschine, die ihren Auftrieb im Flug aus aerodynamischen Reaktionen herleitet, bei denen es sich nicht um aerodynamische Reaktionen gegenüber der Erdoberfläche handelt.

Ausgenommen sind Luftschiffe und Oberflächeneffektfahrzeuge wie z. B. Luftkissenfahrzeuge. Im ICAO-Dokument 8643 werden Typenbezeichnungen für Luftfahrzeuge aufgeführt. Darüber hinaus hat die ICAO in Zusammenarbeit mit dem Commercial Aviation Safety Team (CAST) eine neue Klassifikation für die korrekte Bezeichnung von Luftfahrzeugen entwickelt. Nähere Informationen hierzu sind auf der folgenden Website verfügbar: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

F.II-02 Luftfahrtflotte

Luftfahrzeuge, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem Land registriert sind.

F.II-03 In Betrieb befindliche Luftfahrtflotte

Die in Betrieb befindliche Luftfahrtflotte umfasst sämtliche zu gewerblichen Zwecken in Betrieb befindlichen Luftfahrzeuge (einschließlich sämtlicher Luftfahrzeuge, die vorübergehend aufgrund größerer Unfälle, Umbauten, behördlicher Maßnahmen wie z. B. Startverbot durch staatliche Regulierungsbehörden, nicht einsetzbar sind).

Luftfahrzeuge, die ausschließlich zu Schulungs- und Kommunikationszwecken sowie für Privatflüge verwendet werden, sind in der in Betrieb befindlichen Luftfahrtflotte nicht eingeschlossen.

F.II-04 Luftfahrzeuge nach der Konfiguration

a) Passagierflugzeug

Luftfahrzeug, das für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck vorgesehen ist. Fracht, einschließlich Post, wird im Allgemeinen in Frachträumen im Innern des Luftfahrzeugs befördert.

b) Frachtflugzeug

Luftfahrzeug, das ausschließlich für die Beförderung von Fracht und/oder Post vorgesehen ist.

Personen, die bestimmte Arten von Fracht, wie z. B. Vieh, begleiten, können ebenfalls befördert werden.

c) Kombiflugzeug

Passagierflugzeug mit erweiterter Kapazität zur Beförderung von Fracht im Fluggastabteil.

d) „Quick change“-Flugzeug

Ein Luftfahrzeug, das aufgrund seiner Bauweise schnell von einem Passagierflugzeug in ein Frachtflugzeug und umgekehrt umgewandelt werden kann.

e) Sonstiges Flugzeug

Nicht für den gewerblichen Luftverkehr genutztes Luftfahrzeug.

F.II-05 Luftfahrzeuge nach Lärmzeugnissen

a) Luftfahrzeuge ohne Lärmzeugnis

Luftfahrzeug, das in Bezug auf internationale Lärmemissionsanforderungen nicht zertifiziert ist.

b) Kapitel II-Luftfahrzeug

Luftfahrzeug, das die in Anhang 16 Kapitel II des ICAO-Abkommens von Chicago aufgeführten Anforderungen erfüllt.

c) Kapitel III-Luftfahrzeug

Luftfahrzeug, das die in Anhang 16 Kapitel III des ICAO-Abkommens von Chicago aufgeführten Anforderungen erfüllt.

d) Kapitel IV-Luftfahrzeug

Luftfahrzeug, das die in Anhang 16 Kapitel IV des ICAO-Abkommens von Chicago aufgeführten Anforderungen erfüllt.

F.II-06 Luftfahrzeugalter

Alter eines Luftfahrzeugs in Jahren seit der ersten Zulassung.

F.III UNTERNEHMEN, WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG UND BESCHÄFTIGUNG

F.III-01 Unternehmen

Institutionelle Einheit oder kleinste Vereinigung von institutionellen Einheiten, die alle zur Durchführung ihrer Produktionstätigkeiten erforderlichen Funktionen umfasst und direkt oder indirekt kontrolliert.

Das Unternehmen stellt eine selbständige, örtliche nicht gebundene wirtschaftlich-finanzielle und rechtliche Einheit dar, deren wirtschaftliche Tätigkeit jedoch heterogen sein kann.

F.III-02 Luftfahrtunternehmen (Gewerbliche Luftverkehrsgesellschaft)

Luftfahrtunternehmen, das Luftfahrzeuge zu gewerblichen Zwecken betreibt, das (i) Linien- oder Gelegenheitsflugverkehrsdienste oder beides erbringt, die der Öffentlichkeit für die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht zur Verfügung stehen, und (ii) dazu von der Luftfahrtbehörde des Staates, in dem es niedergelassen ist, zertifiziert wurde.

Für Luftverkehrsgesellschaften hat die ICAO gemäß der Liste im ICAO-Dokument 8585 einen dreistelligen Code festgelegt, der auf allen internationalen Betriebsstrecken der Luftfahrtunternehmen erforderlich ist. Gemäß den Bestimmungen des IATA-Beschlusses 762 wird seitens der IATA ein zweistelliger Code für Luftfahrtunternehmen vergeben. Diese zweistelligen Codes werden für Reservierungen, Flugpläne, Zeittafeln, Telekommunikation, Flugscheinausgabe, Frachtdokumentation, Rechtszwecke, Preisverzeichnisse und/oder sonstige gewerbliche/verkehrstechnische Zwecke verwendet. Es sind folgende Abteilungen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

<i>ISIC Rev. 4 Entwurf</i>	<i>51 Luftfahrt</i>
<i>NACE Rev. 2</i>	<i>51 Luftfahrt</i>

F.III-03 Flughafenunternehmen

Luftfahrtunternehmen, das einen Verkehrsflughafen betreibt.

Es sind folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

<i>ISIC Rev. 4 Entwurf</i>	<i>5223 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt</i>
<i>NACE Rev. 2</i>	<i>52.23 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt</i>

F.III-04 Flugverkehrskontrollunternehmen

Luftfahrtunternehmen, das Flugverkehrskontrolldienste erbringt.

Es sind folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

<i>ISIC Rev. 4 Entwurf</i>	<i>5223 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt</i>
<i>NACE Rev. 2</i>	<i>52.23 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt</i>

F.III-05 Flughafen-Serviceunternehmen (Handling-Partner)

Unternehmen, das Flughafendienstleistungen wie Bodenabfertigung, Betankung, Wartung und Sicherheit, Fluggastabfertigung, z. B. Einchecken, Gepäckabfertigung und sonstige Dienstleistungen, erbringt.

Es sind folgende Klassen von Wirtschaftszweigsystematiken betroffen:

ISIC Rev. 4 Entwurf	5223 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt
	5224 – Frachtumschlag
NACE Rev. 2	52.23 Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt
	52.24 – Frachtumschlag

F.III-06 Umsatz

Gesamtbetrag der von der Luftverkehrsgesellschaft während des Untersuchungszeitraums in Rechnung gestellten Leistungen entsprechend dem Wert der an Dritte verkauften Waren oder für Dritte erbrachten Dienstleistungen. Eingeschlossen sind „sonstige betriebliche Erträge“, z. B. Einkünfte aus Konzessionen, Franchisevereinbarungen, Patenten, Warenzeichen und ähnlichen Werten. Der Umsatz schließt ebenfalls alle Steuern und andere Abgaben auf die vom Unternehmen fakturierten Waren oder Dienstleistungen ein, mit Ausnahme der den Kunden in Rechnung gestellten Mehrwertsteuer. Eingeschlossen sind auch alle Gebühren, die den Kunden berechnet wurden. Abziehen sind Rabatte und andere Preisnachlässe außer Skonti.

Berücksichtigt wird nur die normale Geschäftstätigkeit, so dass Erlöse aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens ebenso wie Betriebssubventionen der öffentlichen Hand im Umsatz nicht eingeschlossen sind.

F.III-07 Instandhaltungskosten – Flughäfen

Notwendige Ausgaben zur Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs durch Wartung der ortsfesten Infrastruktur und der wesentlichen Einrichtungen.

Beispiele hierfür sind die Instandhaltung der Start- und Landebahnen sowie die Wartung der Gepäck- und Frachtabfertigungsanlagen.

F.III-08 Instandhaltungskosten – Luftfahrzeuge

Notwendige Ausgaben zur Aufrechterhaltung des lufttüchtigen Zustands von Luftfahrzeugen und ihren Triebwerken.

Dies umfasst die selbst erbrachte oder von Auftragnehmern vorgenommene regelmäßige Wartung von Luftfahrzeugzelle und Triebwerk.

F.III-09 Beschäftigung

Beschäftigung ist die Zahl der Beschäftigten, d. h. die Gesamtzahl der in dem Unternehmen tätigen Personen (einschließlich mitarbeitender Inhaber, regelmäßig in dem Unternehmen mitarbeitender Teilhaber und unbezahlt mithelfender Familienangehöriger), sowie der Personen, die außerhalb des Unternehmens tätig sind, aber zu ihm gehören und von ihm vergütet werden (z. B. Handelsvertreter, Lieferpersonal, Reparatur- und Instandsetzungsteams). Diese Zahl umfasst kurzzeitig beurlaubte Personen (z. B. bei Krankheit, bezahltem Urlaub oder Sonderurlaub) sowie streikende, nicht jedoch auf

unbestimmte Zeit beurlaubte Personen. Ebenfalls eingeschlossen sind Teilzeitkräfte entsprechend den einzelstaatlichen gesetzlichen Bestimmungen sowie Saisonkräfte, Auszubildende und Heimarbeiter, die alle jeweils auf der Lohn- und Gehaltsliste erscheinen.

Nicht in der Zahl der Beschäftigten enthalten sind Arbeitskräfte, die dem Unternehmen von anderen Unternehmen zur Verfügung gestellt werden oder die in dem Unternehmen im Auftrag anderer Unternehmen Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten durchführen, sowie Personen, die ihren Pflichtwehrdienst ableisten. Andererseits sollten Personen, die einem Unternehmen für gewerbliche Zwecke auf der Basis eines langfristigen Vertrags zur Verfügung stehen (z. B. Vorführer in Warenhäusern) als Beschäftigte des Unternehmens, in dem sie arbeiten, erfasst werden, und nicht als Beschäftigte des Unternehmens, mit dem sie einen Arbeitsvertrag abgeschlossen haben.

Die Zahl der Beschäftigten entspricht der jährlichen Durchschnittszahl der beschäftigten Personen /Beschäftigten.

F.III-10 Beschäftigungsarten

a) Allgemeine Verwaltung

Dazu zählen die in der Zentrale und in regionalen Niederlassungen tätigen Führungskräfte (z. B. Führungskräfte der Finanz-, Rechts- oder Personalabteilung) und die Vorstände.

Die Führungskräfte der Fachabteilungen (Betrieb und Verkehr, Luftfahrzeuge, Luftverkehrskontrolle, Bau und Instandhaltung von Start- und Landebahnen und Terminals, Rettungsdienste) fallen nicht hierunter, sondern werden in den separaten Statistiken der einzelnen Betriebsbereiche berücksichtigt.

b) Betrieb und Verkehr

Kabinen- und Bodenpersonal (ohne Cockpit-Besatzungen) sowie damit verbundene zentrale und regionale Dienststellen. Hierunter fällt auch die Beschäftigung in den Bereichen Tourismus, Werbung und Terminalbetrieb.

c) Luftfahrzeuge

Cockpit-Besatzungen, Instandhaltungs- und Inspektionspersonal sowie damit verbundene zentrale und regionale Dienste.

d) Flughäfen

Mitarbeiter der Flugverkehrskontrolle, in Terminals, auf Start- und Landebahnen und in anderen Flughafeneinrichtungen, im Baubereich und in der Instandhaltung, Aufsichtspersonal, Bodenabfertigungspersonal, Rettungsdienstpersonal.

e) Sonstige Dienste

Passagier- und Frachtabfertigungsdienste, Frachtversandpersonal, Hotelpersonal usw.

F.IV VERKEHR

F.IV-01 Luftfahrzeugbewegung

Start oder Landung eines Luftfahrzeugs auf einem Flughafen.

Für die Zwecke des Flughafenverkehrs werden eine Ankunft und ein Abflug als zwei Bewegungen gezählt. Eingeschlossen sind die Luftfahrzeugbewegungen insgesamt im gewerblichen Luftverkehr sowie alle nicht gewerblichen Flüge. Ausgenommen sind staatliche Flüge, Aufsetzen und Durchstarten, Durchstarten und erfolglose Landeanflüge.

F.IV-02 Luftfahrzeugbewegung im gewerblichen Luftverkehr

Luftfahrzeugbewegung, die gegen Entgelt durchgeführt wird.

Hierzu zählen auch gewerbliche Luftverkehrsdienste und generell die gesamte gewerbliche Luftfahrt.

F.IV-03 Abflug

Start eines Luftfahrzeugs.

F.IV-04 Ankunft

Landung eines Luftfahrzeugs.

F.IV-05 „Revenue Stop“

Eine Flugunterbrechung zum Ein- oder Ausladen von gewerblicher Ladung.

F.IV-06 „Non-revenue Stop“

„Non-revenue Stop“

Eine Flugunterbrechung, die kein „Revenue Stop“ ist.

F.IV-07 Umleitung

Landung eines Luftfahrzeugs auf einem anderen als im Flugplan des Luftfahrzeugs angegebenen Flughafen, die auf betriebliche oder technische Schwierigkeiten des Luftfahrzeugs oder auf dem Zielflughafen zurückzuführen ist.

Umleitungen können durch ungebührliches Verhalten der Fluggäste, technische Probleme des Luftfahrzeugs, Schlechtwetter, Unfälle oder sonstige Notfälle am ursprünglichen Zielflughafen bedingt sein.

F.IV-08 Flughafenpaar

Ein Flughafenpaar ist definiert als zwei Flughäfen, zwischen denen ein Fluggast aufgrund eines Flugscheins oder eines Flugscheinabschnitts befördert wird oder zwischen denen Fracht- und/oder Postsendungen aufgrund eines Beförderungsdokuments (Luffrachtbrief oder Luftpost-Beförderungsdokument) oder eines Abschnitts von diesem befördert werden.

F.IV-09 Entfernung von Flughafen zu Flughafen

Für die Zwecke der Statistik bezeichnet die Entfernung von Flughafen zu Flughafen die Großkreisentfernung zwischen zwei Flughäfen in Kilometern.

Die Messung basiert auf Flughafen-Koordinaten und einer Großkreisberechnungsformel.

F.IV-10 Städtepaar – Streckenherkunfts- und Streckenzielverkehr

Zwei Städte, zwischen denen Fluggäste aufgrund eines Flugscheins oder eines Flugscheinabschnitts oder zwischen denen Fracht- und/oder Postsendungen aufgrund eines Beförderungsdokuments (Luffrachtbrief oder Luftpost-Beförderungsdokument) oder eines Abschnitts von diesem befördert werden.

Im allgemeinen Gebrauch ist „Städtepaar“ manchmal mit „Flughafenpaar“ austauschbar.

F.IV-11 Teilstrecke

Strecke, die ein Luftfahrzeug zwischen Start und nächster Landung zurücklegt.

Nicht eingeschlossen sind technische Landungen.

F.IV-12 Inländische Teilstrecke

Teilstrecke zwischen Punkten innerhalb der Grenzen eines Staates.

Teilstrecken zwischen dem Gebiet eines Staats und zu diesem Staat gehörenden externen Gebieten sowie Teilstrecken zwischen solchen Gebieten sind als inländisch zu klassifizieren.

F.IV-13 Internationale Teilstrecke

Teilstrecke, bei der der Start in einem Land und die nächste Landung in einem anderen Land erfolgt.

F.IV-14 Flug

Betrieb eines Luftfahrzeugs auf einer oder mehreren Teilstrecken unter Verwendung einer einzigen Flugnummer, die von dem Luftfahrtunternehmen zugewiesen wurde.

F.IV-15 Inlandsflug

Flug auf einer durch eine Flugnummer gekennzeichneten Strecke, die ausschließlich inländische Teilstrecken umfasst.

F.IV-16 Internationaler Flug

Flug, der eine oder mehrere internationale Teilstrecken umfasst, die alle durch die gleiche Flugnummer gekennzeichnet sind.

F.IV-17 Gewerblicher Flug

Ein Flug, der zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht und Post gegen Entgelt durchgeführt wird.

F.IV-18 Gewerblicher Flugdienst

Ein Flug oder eine Reihe von Flügen zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht und Post gegen Entgelt.

Bei dem Luftverkehrsdienst kann es sich entweder um Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr handeln.

F.IV-19 Linienverkehr

Der Linienverkehr richtet sich nach einem veröffentlichten Zeitplan oder erfolgt so regelmäßig und häufig, dass leicht eine erkennbare systematische Folge von Flügen erkennbar ist.

Hierzu zählen auch zusätzliche Flüge, die durch Überlastung von Linienflügen veranlasst werden.

F.IV-20 Gelegenheitsverkehr

Ein gewerblicher Luftverkehrsdienst, bei dem es sich nicht um Linienverkehr handelt.

F.IV-21 Fluggastverkehr

Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr, der von einem Luftfahrzeug durchgeführt wird, das mindestens einen Zahlgast befördert, sowie alle Flüge, die in veröffentlichten Zeitplänen als für Fluggäste offen stehend aufgeführt sind.

Hierzu zählen auch Flüge, bei denen sowohl Zahlgäste als auch Zahlfracht und -post befördert werden.

F.IV-22 Nur-Fracht- und Postflüge

Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr, der mit Luftfahrzeugen durchgeführt wird, die andere Zahladungen als Zahlgäste, d. h. Fracht und Post, befördern.

Hierzu zählen nicht Flüge, auf denen mindestens ein Zahlgast befördert wird sowie Flüge, die in Zeitplänen als für Zahlgäste offen stehend aufgeführt sind. Luftfracht in Kombination mit Luftpost wird manchmal zusammenfassend ebenfalls als Luftfrachtgut bezeichnet.

F.IV-23 Allgemeine gewerbliche Luftfahrt

Hierunter fällt der gesamte gewerbliche Zivilluftverkehr mit Ausnahme des Linien- und Gelegenheitsverkehrs gegen Entgelt. Der allgemeine gewerbliche Luftverkehr umfasst folgende Hauptkategorien:

- a) Taxiflüge
- b) Bildflüge
- c) Rundflüge
- d) Reklameflüge
- e) Landwirtschaftliche Flüge/Schädlingsbekämpfungsflüge
- f) Krankentransportflüge
- g) Sonstige kommerzielle Flüge

F.IV-24 Allgemeine nicht gewerbliche Luftfahrt

Hierunter fällt der gesamte nichtgewerbliche Zivilluftverkehr mit Ausnahme des Linien- und Gelegenheitsverkehrs gegen Entgelt. Der allgemeine nichtgewerbliche Luftverkehr umfasst folgende Hauptkategorien:

- a) Staatliche Flüge

Jeder Flug, der von einem Luftfahrzeug für die Streitkräfte, den Zoll, die Polizei oder andere staatliche Stellen mit hoheitlichen Aufgaben durchgeführt wird.

Jeder Flug, der von staatlichen Stellen zu einem „staatlichen Flug“ erklärt wird.

- b) Ausbildungsflüge
- c) Privatflüge
- d) Geschäftsflüge
- e) Fallschirmabsprungflüge und Segelschleppflüge
- f) Technische Landungen
- g) Testflüge

Nicht kommerziell genutzter Flug zum Testen eines Luftfahrzeugs, bevor es in Dienst gestellt wird.

h) Positionierungsflüge

Nicht kommerziell genutzter Flug zur Stationierung eines Luftfahrzeugs für einen Linien- oder Gelegenheitsflug.

i) Sonstige nicht gewerbliche Flüge

F.IV-25 Flugnummer (Luftfahrzeug)

Die Flugnummer entspricht der veröffentlichten Hauptflugnummer, die dem Flug von dem Luftverkehrsgesellschaft zugewiesen wurde. Fluggäste auf einem von einem Luftfahrzeug durchgeführten Flug können unter verschiedenen Flugnummern reisen. Hier geht es nur um die für die Zwecke der Flugverkehrskontrolle verwendete operationelle Flugnummer für ein Luftfahrzeug.

F.IV-26 Code Sharing

Die Verwendung der Flugnummer einer Luftverkehrsgesellschaft für Dienste/Flüge, die von anderen Unternehmen angeboten werden.

Für die Zwecke der Statistik wird der Verkehr der Luftverkehrsgesellschaft zugerechnet, deren Flugnummer vom Flugverkehrskontrolldienst benutzt wird.

F.IV-27 Blockzeit

Die gesamte Zeitdauer in Stunden und Minuten zwischen der ersten Bewegung des Luftfahrzeugs von seinem Ausgangspunkt und dem endgültigen Halt des Luftfahrzeugs an seinem Zielpunkt.

F.IV-28 Flugstunden

Eine Flugstunde gilt als geleistet, wenn ein Luftfahrzeug eine Stunde lang in Betrieb gewesen ist. Luftfahrzeugstunden werden auf der Basis der Blockzeit gemessen.

F.IV-29 Durchschnittliche tägliche Luftfahrzeugauslastung – Ertragsstunden

Summe der Ertragsstunden (Linien- plus Charterverkehr), die während eines Zeitraums je nach Luftfahrzeugtyp geflogen werden (Blockzeit), dividiert durch die entsprechende Anzahl der verfügbaren Flugzeugtage. „Verfügbare Flugzeugtage“ ist die Summe der Tage, an denen die einzelnen Luftfahrzeuge während des betreffenden Zeitraums zur Verfügung stehen. Die folgenden Tage sind aus den verfügbaren Tagen auszuschließen:

- a) Tage zwischen dem Kaufdatum und dem Datum der tatsächlichen Inbetriebnahme
- b) Tage nach dem letzten ertragbringenden Flug vor der Entsorgung
- c) Tage, an denen ein Luftfahrzeug wegen größerer Unfälle oder wegen Umbau außer Betrieb ist
- d) Tage, an denen sich ein Luftfahrzeug im Besitz anderer befindet oder wegen behördlicher Maßnahmen, wie z. B. Startverbot durch staatliche Regulierungsbehörden, nicht verfügbar ist.

Alle sonstigen Tage müssen als „verfügbare Tage“ betrachtet werden. Dies gilt auch für Tage, die für Wartung oder Überholung erforderlich sind.

F.IV-30 Geleistete Luftfahrzeugkilometer

Die Luftfahrzeugkilometer erhält man, indem man die Zahl der auf einer Teilstrecke unternommenen Flüge mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert und anschließend die Teilstreckendaten addiert.

F.IV-31 Verfügbare Fluggast-Sitzplätze

Die Gesamtzahl der jeweils zwischen den zwei Flughäfen einer Teilstrecke angebotenen Sitzplätze für Fluggäste.

Hierin eingeschlossen sind Sitzplätze, die bereits für eine Teilstrecke verkauft worden sind, d. h. solche, die von Fluggästen im ungebrochenen Durchgangsverkehr belegt sind. Ausgenommen sind Sitzplätze, die aufgrund der Höchstlastbegrenzungen nicht für die Beförderung von Fluggästen zur Verfügung stehen.

F.IV-32 Angebotene Sitzplatzkilometer

Maßeinheit für die Bewegung eines verfügbaren Sitzplatzes in einem Passagierflugzeug bei der Erbringung von Dienstleistungen, für die es hauptsächlich bestimmt ist, über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung ohne Verbringen von Flugzeugen am Boden und ähnliche Bewegungen.

F.IV-33 Angebotene Tonnenkilometer

Maßeinheit für die Bewegung einer Tonne Nutzlast in einem Luftfahrzeug bei der Erbringung von Dienstleistungen, für die es hauptsächlich bestimmt ist, über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich zurückgelegte Entfernung.

F.V VERKEHRSLEISTUNG

F.V-01 Luftverkehr

Bewegung von Fracht und/oder Passagieren bei der Bewegung eines Luftfahrzeugs.

F.V-02 Gewerblicher Luftverkehr

Bewegung von Fracht und/oder Passagieren bei der Bewegung eines gewerblichen Luftfahrzeugs.

F.V-03 Innerstaatlicher Luftverkehr

Luftverkehr auf einem Inlandsflug.

F.V-04 Internationaler Luftverkehr

Luftverkehr auf einem internationalen Flug.

F.V-05 Streckenherkunfts- und Streckenzielverkehr

Beförderungsleistung eines gewerblichen Luftverkehrsdienstes, gekennzeichnet durch eine gleich bleibende Flugnummer und anhand des Abflug- und des Ankunftsorts nach Flughafenpaaren aufgeschlüsselt.

Ist für Fluggäste, Fracht oder Post der Abflughafen nicht bekannt, sollte als Abflugort die Streckenherkunft des Luftfahrzeugs angegeben werden; dementsprechend ist für den Fall, dass der Ankunftsflughafen des Luftfahrzeugs nicht bekannt ist, das Streckenziel des Luftfahrzeugs als Ankunftsort anzugeben.

F.V-06 Fluggast

Jede Person, die eine Flugreise unternimmt mit Ausnahme der Besatzungsmitglieder des Luftfahrzeuges.

Dazu zählen auch Säuglinge und Kleinkinder.

F.V-07 Zahlgast

Gewerblicher Fluggast, für dessen Beförderung eine Luftverkehrsgesellschaft ein Entgelt erhält.

Unter diese Definition fallen z. B. auch (i) Fluggäste, die im Rahmen von verkaufsfördernden Aktionen (z. B. „two-for-one“) oder Treueprogrammen (Einlösung von Vielfliegerpunkten) reisen; (ii) Fluggäste, deren Reise im Rahmen einer Entschädigung bei Nichtbeförderung erfolgt; (iii) Fluggäste, die im Rahmen von Billigtarifprogrammen für Unternehmen reisen; (iv) Fluggäste, die zu ermäßigten Tarifen reisen (Regierungsmitglieder, Seeleute, Angehörige der Streitkräfte, Jugendliche, Studenten usw.).

Nicht unter diese Definition fallen z. B. (i) nicht zahlende Fluggäste; (ii) Personen, die zu einem Flugtarif oder ermäßigten Tarif reisen, der nur für die Angestellten von Luftverkehrsgesellschaften oder ihre Agenten gültig ist, oder Personen, die ausschließlich im Auftrag von Luftverkehrsgesellschaften reisen; (iii) Säuglinge und Kleinkinder, die keinen Sitzplatz beanspruchen.

F.V-08 Freigast

Fluggast, der kein Zahlgast ist.

F.V-09 Beförderte Fluggäste

Alle Fluggäste auf einem bestimmten Flug (mit derselben Flugnummer), die nur einmal gezählt werden und nicht noch einmal für jede Teilstrecke des Fluges.

Alle Zahlgäste und nicht zahlenden Fluggäste (Freigäste), deren Reise am Meldeflughafen beginnt oder endet, sowie umsteigende Fluggäste, die am Meldeflughafen zusteigen oder aussteigen. Ausgenommen sind Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-10 Originäreinsteiger und Endzielpassagiere

Fluggäste, deren Reise am Berichtsflughafen beginnt oder endet.

F.V-11 Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr

Fluggäste, die nach einer kurzen Zwischenlandung ihre Reise mit demselben Flugzeug und einem Flug mit derselben Flugnummer wie der des Flugs, mit dem sie angekommen sind, fortsetzen. Fluggäste, die wegen technischer Probleme das Flugzeug wechseln, aber mit einem Flug mit derselben Flugnummer weiterreisen, werden als Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr gezählt.

Auf einigen Flügen mit Zwischenlandungen ändert sich die Flugnummer an einem bestimmten Flughafen, um anzuzeigen, dass der Übergang vom Hinflug zum Rückflug stattgefunden hat. Wenn in einem solchen Fall die Fluggäste ihre Reise an einen Zwischenlandeort mit demselben Luftfahrzeug fortsetzen, sind sie als Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr zu zählen.

F.V-12 Umsteiger

Ankommender Fluggast, der innerhalb von 24 Stunden mit einem anderen Luftfahrzeug oder mit dem selben Luftfahrzeug und einer anderen Flugnummer weiterfliegt. Umsteiger werden doppelt gezählt, und zwar einmal bei ihrer Ankunft und ein zweites Mal bei ihrem Abflug.

Auf einigen Flügen mit Zwischenlandungen ändert sich die Flugnummer an einem bestimmten Flughafen, um anzuzeigen, dass der Übergang vom Hinflug zum Rückflug stattgefunden hat. Wenn in einem solchen Fall die Fluggäste ihre Reise an einen Zwischenlandeort mit demselben Luftfahrzeug fortsetzen, sind sie nicht als Umsteiger zu zählen.

F.V-13 Aussteiger

Gesamtzahl der Fluggäste, die aus- oder umsteigen.

F.V-14 Fluggäste an Bord

Alle Fluggäste, die sich bei der Landung auf oder dem Start vom Meldeflughafen an Bord des Luftfahrzeugs befinden.

Alle Zahlgäste und nicht zahlenden Fluggäste (Freigäste), die sich während einer Teilstrecke an Bord eines Luftfahrzeugs befinden. Hierzu zählen auch Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-15 Passagierkilometer

Ein Passagierkilometer wird geleistet, wenn ein Fluggast über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird.

F.V-16 Sitzladefaktor

Passagierkilometer in Prozent der verfügbaren Sitzplatzkilometer.

F.V-17 Geleistete Passagierkilometer nach Teilstrecken

Die geleisteten Passagierkilometer nach Teilstrecken erhält man, indem man die Zahl der auf einer Teilstrecke beförderten Fluggäste mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert und anschließend die Teilstreckendaten addiert.

F.V-18 Geleistete Passagierkilometer nach „On-flight“-Streckenherkunft-/Streckenziel Flughäfen

Die geleisteten Passagierkilometer nach On-flight-Streckenherkunft-/Streckenziel Flughäfen erhält man, indem man die Zahl der zwischen zwei Flughäfen, dem Ausgangs- und dem Zielflughafen, beförderten Fluggäste mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.

F.V-19 Geleistete Passagier-Tonnenkilometer

Die geleisteten Passagier-Tonnenkilometer erhält man, indem man die geleisteten Passagierkilometer mit dem Gewicht der einzelnen Passagiere einschließlich Frei- und Übergepäck multipliziert.

Jede Luftverkehrsgesellschaft kann ihr eigenes internes Passagiergewicht oder das Standardgewicht von 100 kg (einschließlich Gepäck) verwenden.

F.V-20 Gepäck

Persönliche Gegenstände von Fluggästen und Besatzungsmitgliedern, die laut Vereinbarung mit der Luftverkehrsgesellschaft an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden oder von dieser befördert werden.

F.V-21 Fracht

Alle Gegenstände außer Post, Bordverpflegung und Gepäck, die mit einem Luftfahrzeug befördert werden.

Für die Zwecke der Statistik umfasst die Fracht auch Expressgut und Expresspakete sowie Diplomatenpost. Nicht zu erfassen sind die Zubringerdienste per LKW aufgrund eines Luftfrachtbriefes.

F.V-22 Brutto-Brutto-Gewicht der Güter

Umfasst das Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien sowie die Tara der Transporteinheit

F.V-23 Brutto-Gewicht der Güter

Umfasst das Gesamtgewicht der Güter einschließlich der Verpackungsmaterialien, jedoch ohne die Tara der Transporteinheit (z. B. Luftfrachtcontainer).

F.V-24 Taragewicht

Gewicht (Masse) der Transporteinheit (z. B. Luftfrachtcontainer) ohne Ladung.

F.V-25 Frachtein- und -ausladung

Sämtliche Fracht, die in ein Luftfahrzeug ein- oder aus diesem ausgeladen wird.

Ausgenommen ist Fracht im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

F.V-26 Fracht an Bord

Gesamte Fracht, die sich bei der Landung auf oder dem Start vom Flughafen an Bord des Luftfahrzeugs befindet.

Fracht im ungebrochenen Durchgangsverkehr ist eingeschlossen und wird sowohl beim Landen als auch beim Starten gezählt.

F.V-27 Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer nach Teilstrecken

Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne Zahlfracht, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die verkauften Fracht-Tonnenkilometer erhält man, indem man die insgesamt auf der Teilstrecke beförderte Zahlfracht in Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.

- F.V-28** **Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer je „On-flight“-Streckenherkunft- und Streckenzielflughafen**
- Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne Zahlfracht, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die verkauften Fracht-Tonnenkilometer erhält man, indem man die zwischen dem Ausgangs- und einem Zielflughafen insgesamt beförderte Zahlfracht in Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert
- F.V-29** **Post**
- Beförderung von Briefen und anderen Gegenständen, die von den Postverwaltungen aufgegeben wurden und zur Auslieferung an diese bestimmt sind, in einem Luftfahrzeug.
- Ausgeschlossen sind Expressgut und Expresspakete.*
- F.V-30** **Postein- und -ausladung**
- Sämtliche Post, die in ein Luftfahrzeug ein- oder aus diesem ausgeladen wird.
- Ausgenommen ist Post im ungebrochenen Durchgangsverkehr.*
- F.V-31** **Post an Bord**
- Sämtliche Post an Bord während der einzelnen Teilstrecken, einschließlich Einladung und Post im ungebrochenen Durchgangsverkehr.
- F.V-32** **Diplomatengepäck**
- Postsack, der von Regierungen verwendet wird, um amtliche Schreiben und Sendungen zu befördern.
- F.V-33** **Geleistete Post-Tonnenkilometer nach Teilstrecken**
- Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne gewerbliche Post, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die geleisteten Post-Tonnenkilometer erhält man, indem man die insgesamt auf den einzelnen Teilstrecken eines Fluges beförderte gewerbliche Post in Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.
- F.V-34** **Geleistete Post-Tonnenkilometer je „On-flight“-Streckenherkunft-/Streckenzielflughafen**
- Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne gewerbliche Post, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die geleisteten Post-Tonnenkilometer erhält man, indem man die insgesamt zwischen dem Ausgangs- und einem Zielflughafen beförderte gewerbliche Post in Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert.

F.V-35 Fracht/Post insgesamt

Die Summe der gesamten Fracht- und Postmengen, die am Berichtsflughafen ein- oder ausgeladen werden. Nicht zu erfassen sind die Zubringerdienste per LKW aufgrund eines Luftfrachtbriefes.

Fracht in Kombination mit Post wird manchmal zusammenfassend ebenfalls als Frachtgut bezeichnet.

F.V-36 Gütergruppen im Luftverkehr

Die beförderten Güter lassen sich nach der Art der Güter klassifizieren.

Mögliche Klassifikationen sind die NST 2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik), die an die Stelle der CSTE-Systematik (Internationales Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – UN/ECE) tritt, sowie die NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidierte Fassung – Eurostat).

F.V-37 Gefährliche Güter

Die auf dem Luftweg beförderten gefährlichen Güter werden nach der 15. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (Vereinte Nationen, Genf 2007) klassifiziert.

- Klasse 1: Explosive Stoffe
- Klasse 2: Gase
- Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe
- Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die mit Wasser entzündliche Gase bilden
- Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische Peroxide
- Klasse 6: Giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe
- Klasse 7: Radioaktive Stoffe
- Klasse 8: Ätzende Stoffe
- Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände.

F.V-38 Beförderte Ladung

Die von einem Luftfahrzeug gegen Entgelt beförderte Ladung (Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post) in metrischen Tonnen.

F.V-39 Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer

Ein Tonnenkilometer entspricht einer metrischen Tonne gewerblicher Ladung, die über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die verkauften Fracht-Tonnenkilometer erhält man, indem man die in den einzelnen Ladungskategorien insgesamt auf den einzelnen Teilstrecken eines Fluges beförderten Tonnen mit der Entfernung von Flughafen zu Flughafen multipliziert und anschließend die Teilstreckendaten addiert.

F.V-40 Nutzladefaktor

Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer insgesamt, ausgedrückt in Prozent der angebotenen Tonnenkilometer.

F.VI ENERGIEVERBRAUCH

F.VI-01 Energieverbrauch im Luftverkehr

Von Luftfahrzeugen für Antrieb, Stromerzeugung und Heizen verbrauchte Energie.

F.VI-02 Tonne Rohöleinheit (t RÖE)

Maßeinheit für den Energieverbrauch. 1 t RÖE = 0,041868 TJ.

Der von der Internationalen Energieagentur (IEA) für Kerosin festgelegte Umrechnungsfaktor lautet wie folgt:

- Kerosin 1,045.

F.VI-03 Joule

Maßeinheit für den Energieverbrauch.

1 Terajoule = 10^{12} J = 2.78×10^5 kWh,

1 Terajoule = 23.88459 TOE.

F.VII UNFÄLLE IM LUFTVERKEHR

F.VII-01 Unfall

Ein Ereignis in Verbindung mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei:

- a) eine Person tödlich oder schwer verletzt wird.

Sofern dies das Ergebnis des Aufenthalts an Bord eines Luftfahrzeugs ist, durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch solcher, die sich von dem Luftfahrzeug gelöst haben, oder durch unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls eines Luftfahrzeugs verursacht wurde, es sei denn, dass diese Verletzungen eine andere natürliche Ursache haben, dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt wurden oder dass es sich um Verletzungen von unbefugte mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räumen verborgen hatten.

- b) das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erleidet.

Sofern dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistung oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt werden und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine größere Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugteils, ausgenommen bei einem Triebwerkausfall oder -schaden, erfordern würde. Sofern der Schaden auf das Triebwerk, dessen Verkleidung oder Zubehör oder auf Propeller, Tragflächenspitzen, Antennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut des Luftfahrzeugs begrenzt ist.

- c) das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist.

Ein Luftfahrzeug gilt als vermisst, wenn die offizielle Suche beendet und das Wrack nicht gefunden wurde.

F.VII-02 Vorfall

Ein Ereignis, ausgenommen ein Unfall, in Verbindung mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs, das sich auf die Betriebssicherheit auswirkt oder auswirken könnte.

F.VII-03 Schwerer Vorfall

Vorfall, dessen Umstände darauf hindeuten, dass sich fast ein Unfall ereignet hätte.

Der Unterschied zwischen einem Unfall und einem schweren Vorfall liegt lediglich im Ergebnis. Beispiele für schwere Vorfälle sind dem ICAO Accident/Incident Reporting Manual (ICAO-Handbuch für die Meldung von Unfällen bzw. Vorfällen) zu entnehmen.

F.VII-04 Tödliche Verletzung

Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat.

F.VII-05 Nicht tödliche Verletzung

Verletzung, ausgenommen einer tödlichen Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat.

F.VII-06 Schwere Verletzung

Nicht tödliche Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und:

- a) die stationäre Behandlung in einem Krankenhaus über einen Zeitraum von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung erfordert oder
- b) zu einem Knochenbruch (ausgenommen einfache Finger-, Zehen- oder Nasenbrüche) führt oder
- c) Fleischwunden, die eine schwere Blutung oder Nerven-, Muskel- oder Sehnenschäden zur Folge haben, einschließt oder
- d) eine Verletzung innerer Organe einschließt oder
- e) Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder Verbrennungen, die mehr als fünf Prozent der Körperoberfläche betreffen, einschließt oder
- f) die nachgewiesene Einwirkung infektiöser Stoffe oder schädlicher Strahlung einschließt.

F.VII-07 Leichte Verletzung

Nicht tödliche Verletzung, ausgenommen einer schweren Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat.

F.VII-08 Staat des Vorfalles

Staat, in dessen Hoheitsgebiet sich ein Unfall oder Vorfall ereignet.

F.VII-09 Staat des Betreibers

Staat, in dem sich der Hauptunternehmenssitz des Betreibers oder, falls kein solcher Unternehmenssitz existiert, der ständige Wohnsitz des Betreibers befindet.

F.VII-10 Eintragungsstaat

Staat, in dessen Luftfahrzeugrolle das Luftfahrzeug eingetragen ist.

F.VII-11 Unfall auf nationalem Hoheitsgebiet

Unfall auf dem nationalem Hoheitsgebiet eines Staates.

F.VII-12 Unfall eines in die nationale Luftfahrzeugrolle eingetragenen Luftfahrzeugs

Unfall, an dem ein in die nationale Luftfahrzeugrolle eines Staates eingetragenes Luftfahrzeug beteiligt ist.

G. INTERMODALER VERKEHR

G.I EINLEITUNG**G.I-01 Intermodaler Verkehr**

Transport von Gütern in ein- und derselben intermodalen Transporteinheit mit mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel des Verkehrsträgers, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt.

Eine intermodale Transporteinheit ist ein Container, ein Wechselbehälter, ein Straßenfahrzeug, ein Schienenfahrzeug oder ein Schiff.

Der Rücklauf leerer Container/Wechselbehälter und leerer Straßengüterfahrzeuge/Anhänger gehört als solcher nicht zum intermodalen Verkehr, da hierbei keine Güter befördert werden. Diese Bewegungen sind mit dem intermodalen Verkehr verbunden, und die Daten über Leerfahrten sollten nach Möglichkeit zusammen mit den Angaben über den intermodalen Verkehr erhoben werden.

G.I-02 Multimodaler Verkehr

Beförderung von Gütern mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern.

Der intermodale Verkehr ist demnach eine Sonderform des multimodalen Verkehrs.

Im internationalen multimodalen Verkehr wird häufig ein Frachtvertrag über den gesamten multimodalen Transport geschlossen.

G.I-03 Kombiniertes Verkehr

Intermodaler Transport von Gütern, bei der der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

Gemäß Richtlinie 92/106/EG sollte die auf der Straße zurückgelegte Strecke im kombinierten Verkehr Straße-Schiene weniger als 100 km (Luftlinie) und im kombinierten Verkehr Straße-Binnenwasserstraße/Seeverkehr weniger als 150 km ausmachen.

G.I-04 Gleichzeitige Beförderung mit zwei Verkehrsträgern (aktiver Verkehrsträger/passiver Verkehrsträger)

Intermodaler Transport von Gütern mit zwei Verkehrsträgern gleichzeitig, wobei ein (passives) Verkehrsmittel mit einem anderen (aktiven) Verkehrsmittel befördert wird, welches den Antrieb bereitstellt und Energie verbraucht (z. B. kombinierter Verkehr Schiene-Straße, Seeverkehr-Straße und Wasser-Schiene).

Huckepackverkehr ist eine andere Bezeichnung für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße.

G.I-05 Huckepackverkehr

Beförderung von Straßenfahrzeugen auf der Schiene.

Ursprüngliche Bezeichnung für die Beförderung von Sattelanhängern auf der Schiene. Heute wird die Bezeichnung generell für die Beförderung von Straßengüterfahrzeugen und Anhängern auf der Schiene verwendet.

G.I-06 Rollende Landstraße

Beförderung von Straßengüterkraftfahrzeugen auf der Schiene in der Regel unter Verwendung von Niederflurwagen mit durchgehender Ladefläche, wobei die Roll-on/Roll-off-Technik benutzt wird.

Die Beförderung von LKW durch den Eurotunnel ist ein Beispiel für eine rollende Landstraße.

G.I-07 Beförderung eines begleiteten Straßengüterkraftfahrzeugs

Beförderung eines vom Fahrer begleiteten Straßengüterkraftfahrzeugs mit einem anderen Verkehrsträger (z. B. Seeverkehr oder Schiene).

G.I-08 Beförderung eines unbegleiteten Straßengüterkraftfahrzeugs

Beförderung eines von seinem Fahrer nicht begleiteten Straßengüterkraftfahrzeugs oder Anhängers mit einem anderen Verkehrsträger (z. B. Seeverkehr oder Schiene).

G.I-09 Verkehrsträger

Zur Beförderung von Gütern und Passagieren verwendetes Verkehrsmittel.

Für die statistischen Meldungen sollte die folgende Klassifikation der Transportmethoden verwendet werden:

- a) *Unbekannter Verkehrsträger*
- b) *Schiene*
- c) *Straße*
- d) *Binnenwasserstraßen*
- e) *Seeverkehr*
- f) *Rohrfernleitungen*
- g) *Luftverkehr*

Die Klassifikation kann entweder nur auf den aktiven Verkehrsträger oder auf den aktiven und den passiven Verkehrsträger angewandt werden. In letzterem Fall kann ein zweistelliger Code benutzt werden, wobei die erste Stelle den aktiven Verkehrsträger und die zweite Stelle den passiven Verkehrsträger angibt.

G.I-10 Transportkette

Abfolge von Verkehrsträgern zur Beförderung von Gütern von ihrem Ausgangsort an ihren Zielort. Entlang der Kette finden ein oder mehrere Umladungen statt.

Die Güter verbleiben nicht zwangsläufig durch die gesamte Transportkette hindurch in derselben Ladeeinheit. Auf dem Transportweg können die Güter einer intermodalen Transporteinheit entladen und erneut geladen werden.

G.I-11 Intermodaler Umschlagterminal

Für den Umschlag intermodaler Transporteinheiten (ITE) von einem Verkehrsträger auf einen anderen und für die Lagerung intermodaler Ladeeinheiten ausgerüsteter Ort.

Mit dem Begriff „Nabe-Speiche“ wird die Bedienung von in verschiedenen Richtungen liegenden Bedarfspunkten (Speichen) von einem zentralen Knotenpunkt (Nabe) aus beschrieben. Nabe bezeichnet dabei das Verteilzentrum, in dem die Güter für ein bestimmtes Gebiet zusammengeführt, sortiert, umgeschlagen und verteilt werden.

G.II TRANSPORTMITTEL

G.II-01 Ladeeinheit

Container, Wechselbehälter

Die im Seegüterverkehr eingesetzten Großpaletten („Flats“, siehe G.II-9) sind als besondere Art von Container hier eingeschlossen.

G.II-02 Intermodale Transporteinheit (ITE)

Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterkraftfahrzeuge, die für den intermodalen Verkehr geeignet sind.

G.II-03 Container

Kastenförmiger Spezialbehälter für die Frachtbeförderung, der verstärkt und stapelbar ist und vertikal oder horizontal umgeschlagen werden kann. Nach der formalen technischen Definition ist ein Container

ein Transportbehälter, der

- a) von dauerhafter Beschaffenheit und daher stabil genug ist, um mehrfach verwendet werden zu können;
- b) so konstruiert ist, dass der Gütertransport mit einem oder mehreren Verkehrsträgern ohne Umpacken der Ladung möglich ist;
- c) mit Einrichtungen versehen ist, die eine rationelle Handhabung, insbesondere beim Umschlag von einem Verkehrsträger auf einen anderen, ermöglichen;
- d) so konstruiert ist, dass das Be- und Entladen einfach vonstatten geht;
- e) stapelbar ist;
- f) einen Rauminhalt von mindestens einem Kubikmeter hat.

Wechselbehälter sind ausgenommen.

Die im Seeverkehr verwendeten Großpaletten („Flats“ – siehe G.II.-09) gelten als Sondertypus eines Containers und sind in diese Kategorie mit einzubeziehen, obwohl sie keinen Hohlraum und daher auch kein Innenraummaß haben und somit die Bedingung f) nicht erfüllen.

G.II-04 Containergrößen

Die gängigsten Containergrößen sind:

- a) 20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß);
- b) 40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß);
- c) ISO-Container, Länge über 20 und unter 40 Fuß;
- d) ISO-Container, Länge über 40 Fuß;
- e) Supergroßvolumen-Container;
- f) Luftfrachtcontainer (Container, der den Luftfrachtnormen entspricht).

Container haben normalerweise eine Höhe von 8 Fuß, es gibt aber auch höhere Ausführungen. Großvolumen-Container haben eine Außenhöhe von 9½ Fuß. Supergroßvolumen-Container sind Container, deren Abmessungen die ISO-Normen übersteigen. Sie können Außenlängen von 45 Fuß, 48 Fuß und 53 Fuß erreichen. Die unter a) bis e) aufgeführten Containergrößen werden als Großvolumencontainer bezeichnet.

G.II-05 Taragewicht des Containers

Das Taragewicht des Containers ist im Gesamtgewicht der Containerladung, auch Brutto-Brutto-Gütergewicht genannt, enthalten. Das Brutto-Gütergewicht der Containerladung kann durch Abzug des Taragewichts des Containers vom Brutto-Brutto-Gütergewicht errechnet werden, das Taragewicht des Containers umgekehrt durch Abzug des Brutto-Gütergewichts vom Brutto-Brutto-Gütergewicht. Fehlt die Angabe des Taragewichts, kann das Taragewicht anhand der im Folgenden aufgeführten Durchschnittswerte geschätzt werden.

Das Taragewicht eines Containers kann wie folgt geschätzt werden:

<i>20-Fuß-ISO-Container (Länge 20 Fuß, Breite 8 Fuß)</i>	<i>2,3 Tonnen</i>
<i>40-Fuß-ISO-Container (Länge 40 Fuß, Breite 8 Fuß)</i>	<i>3,7 Tonnen</i>
<i>ISO-Container (Länge über 20 und unter 40 Fuß)</i>	<i>3,0 Tonnen</i>
<i>ISO-Container (Länge über 40 Fuß)</i>	<i>4,7 Tonnen</i>

G.II-06 Containertypen

Die wichtigsten Containertypen nach dem „ISO Standards Handbook - Freight Containers“ (Normenhandbuch für Frachtcontainer) sind:

1. Gewöhnlicher Stückgut-Container
2. Spezieller Stückgutcontainer:
 - geschlossener, belüfteter Container;
 - Container, oben offen;
 - Plattform mit offenen Seiten;
 - Plattform mit vollständigem Rahmenaufbau und offenen Seiten;
 - Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und festen Stirnwänden;
 - Plattform mit unvollständigem Rahmenaufbau, offenen Seiten und klappbaren Stirnwänden;
 - Plattform (Plattform-Container)
3. Spezialgut-Container:
 - temperierte Container;
 - Isoliercontainer;
 - Kühlcontainer (mit verbrauchbarem Kühlmittel);
 - maschinell gekühlter Container;
 - Heizcontainer;
 - Container, aufheizbar und kühlbar;
 - Tankcontainer;
 - Schüttgut-Container;
 - Containerbauarten für namentlich bezeichnete Güter (z. B. Kraftfahrzeuge, Vieh);
 - Luftfrachtcontainer.

G.II-07 20-Fuß-Äquivalenteinheit (TEU – Twenty-foot Equivalent Unit)

Eine statistische Hilfsgröße auf der Basis eines 20-Fuß-ISO-Containers (Länge 6,10 m), die als Standardmaß zur Beschreibung des Containerumschlags und der Kapazität von Containerschiffen oder Terminals verwendet wird. Ein 20-Fuß-ISO-Container entspricht einer TEU.

Ein 40-Fuß-ISO-Container entspricht 2 TEU.

Ein Container mit einer Länge zwischen 20 und 40 Fuß entspricht 1,50 TEU.

Ein Container mit einer Länge von über 40 Fuß entspricht 2,25 TEU.

G.II-08 Wechselbehälter

Ein für den Gütertransport bestimmter Behälter, der im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurde und mit Greifkanten für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern, in der Regel Straße-Schiene, ausgestattet ist.

Ursprünglich waren solche Behälter in beladenem Zustand nicht stapelbar oder an den Eckbeschlägen kranbar. Mittlerweile können jedoch viele Wechselbehälter gestapelt und an den Eckbeschlägen gekrant werden, wenn auch nicht im selben Umfang wie Container. Von Containern unterscheiden sie sich hauptsächlich dadurch, dass sie im Hinblick auf die Abmessungen von Straßenfahrzeugen optimiert wurden. Für den Bahntransport benötigen Wechselbehälter eine UIC-Zulassung. Einige dieser Behälter sind auch mit klappbaren Stützfüßen ausgestattet, die verwendet werden, wenn der Behälter nicht auf dem Fahrzeug steht.

G.II-09 Großpalette (Flat)

Eine beladbare Plattform ohne jeglichen Aufbau, deren Grundfläche aber in Länge und Breite dieselbe ist wie die eines Containers und die oben und unten mit Eckbeschlägen ausgestattet ist.

Es handelt sich um eine andere Bezeichnung für bestimmte Arten von speziellen Stückgut-Containern, nämlich Plattform-Containern und Plattformen mit unvollständigem Rahmenaufbau.

G.II-10 Güterwagen für den intermodalen Verkehr

Güterwagen, der für die Beförderung von intermodalen Transporteinheiten (ITE) oder anderen Straßengüterfahrzeugen eigens ausgelegt oder ausgerüstet ist.

Waggontypen:

- *Taschenwagen: Eisenbahnwaggon mit tief liegender Tasche zur Aufnahme der Achsaggregate eines Sattelanhängers*
- *Korbwagen: Eisenbahnwaggon mit einer abnehmbaren Tragekonstruktion, die mit Vorrichtungen für den Vertikalumschlag ausgerüstet ist, um die Be- oder Entladung von Sattelanhängern oder Kraftfahrzeugen zu ermöglichen.*
- *Sattelanhänger-Tragwagen: Eisenbahnwaggon mit mittigem Hauptlängsträger zur Beförderung eines Sattelanhängers*
- *Tiefladungswagen: Eisenbahnwaggon mit tiefliegender Ladefläche unter anderem für die Beförderung von ITE*
- *Niederflurwagen: Eisenbahnwaggon mit durchgehend tief liegender Ladefläche, die eine Rollende Landstraße bilden, wenn sie aneinander gekuppelt sind.*
- *Containertragwagen für Doppelstockbeladung: Eisenbahnwaggon für den Transport von Containern, die in zwei Lagen übereinander gestapelt werden können.*
- *Bimodaler Sattelanhänger: Sattelanhänger, der durch das Hinzufügen von Eisenbahndrehgestellen in einen Eisenbahnwaggon umgewandelt werden kann.*

G.II-11 Ro-Ro-Einheit

Räderfahrzeuge zur Güterbeförderung, wie z. B. Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger, die auf ein Schiff oder einen Zug gefahren oder gezogen werden können.

Eingeschlossen sind auch Anhänger, die zum Schiff oder zum Hafen gehören.

G.II-12 Portalkran

Hebegerät, für den Vertikalumschlag, das die Ladespuren durch ein auf seitlichen Stützen montiertes Portal überbrückt. Diese Stützfüße können auf Schienen oder mittels Reifen üblicherweise auf einem begrenzten Raum bewegt werden. Die Ladung kann in den drei Dimensionen der Höhe, Breite und Länge nach bewegt werden.

Solche Kräne werden normalerweise für den Umschlag Straße-Schiene und/oder Schiff-Hafen verwendet.

G.II-13 Portalstapler

Hebegerät auf Gummireifen für den Vertikalumschlag, das Bewegen oder Stapeln von Containern auf einer ebenen und befestigten Fläche.

G.II-14 Greifstapler (Reach stacker)

Fahrzeug mit mobilem Fronthebegerät für das Bewegen, Heben oder Stapeln von ITE.

G.II-15 Gabelstapler

Fahrzeug mit mobiler Frontgabel zum Aufheben, Bewegen oder Stapeln von Paletten, Containern oder Wechselbehältern, wobei die beiden letzteren normalerweise leer sind.

G.II-16 Spreader

Teleskopierbarer Tragrahmen an Umschlaggeräten, der es ermöglicht, eine ITE durch Verriegelung an den oberen Eckbeschlägen hochzuheben.

Viele Spreader haben zusätzlich Greifarme, die die ITE an der Unterseite aufheben, indem sie die unteren seitlichen Schienen einer ITE greifen.

INDEX

A. EISENBAHNVERKEHR

20-fuß-äquivalente-einheit (teu – twenty-foot equivalent unit); A.II.B-07
Alter des eisenbahnfahrzeugs; A.II.A-33
Angebotene sitzplatzkilometer; A.IV-12
Angebotene tonnenkilometer; A.IV-10
Arten des eisenbahnverkehrs; A.V-02
Arten von sendungen; A.V-15
Aufgerüstete hochgeschwindigkeitslinie; A.I-15
Aufwendungen für die instandhaltung der infrastruktur; A.III-10
Aufwendungen für die instandhaltung des fahrzeugbestands; A.III-11
Ausgestiegener fahrgast; A.V-10
Ausstiegsort; A.V-13
Bahnhof; A.I-21
Behälterwagen; A.II.A-29
Beiwagen; A.II.A-14
Beschäftigung; A.III-05
Beschäftigungsarten; A.III-06
Betreiber im eisenbahnverkehr; A.III-02
Brände in eisenbahnfahrzeugen; A.VII-15
Braunkohle; A.VI-09
Brutto-brutto-gütergewicht; A.V-17
Brutto-bruttoleistungstonnenkilometer; A.IV-13
Brutto-gütergewicht; A.V-18
Bruttoleistungstonnenkilometer; A.IV-14
Container; A.II.B-03
Containergrößen; A.II.B-04
Containertypen; A.II.B-06
Dieselkraftstoff (destilliertes heizöl); A.VI-05
Durch in bewegung befindliche eisenbahnfahrzeuge verursachte unfälle mit personenschäden; A.VII-14
Eingestiegener fahrgast; A.V-09
Einstiegsort; A.V-12
Eisenbahn-fahrgast; A.V-06
Eisenbahnfahrt; A.IV-04
Eisenbahnfahrzeug; A.II.A-01
Eisenbahnlinie; A.I-11
Eisenbahn-personenkilometer (pkm); A.V-08
Eisenbahn-reise; A.V-11
Eisenbahnstreckennetz; A.I-17
Eisenbahnstreckennetzabschnitt; A.I-18
Eisenbahn-transitverkehr; A.V-05
Eisenbahnunternehmen; A.III-01
Eisenbahnverkehr; A.IV-01
Eisenbahnverkehr; A.V-01
Eisenbahnverkehr auf nationalem hoheitsgebiet; A.IV-03
Elektrifizierte linie; A.I-07
Elektrifizierte strecke; A.I-02
Elektrische energie; A.VI-10
Energieverbrauch im eisenbahnverkehr; A.VI-01
Entgleisung; A.VII-12
Entladene güter; A.V-26
Entladeort; A.V-32
Fahrgastbeförderungskapazität: sitz- und liegeplätze; A.II.A-16
Fahrgastbeförderungskapazität: stehplätze; A.II.A-17
Fahrwegbetreiber; A.III-03
Flachwagen; A.II.A-28
Flüssiggas (lpg); A.VI-07
Form der ladung; A.V-22
Gedeckter güterwagen; A.II.A-22
Gefährliche güter; A.V-24
Gemeinsam genutzter bahnhof; A.I-22

Gepäckwagen; A.II.A-18
Getöteter; A.VII-09
Gleis; A.I-01
Gleisstrecke; A.I-03
Grenzüberschreitender eisenbahngüterverkehr – beladen (ins ausland); A.V-27
Grenzüberschreitender eisenbahngüterverkehr zur entladung (aus dem ausland); A.V-28
Grenzüberschreitender eisenbahnverkehr; A.V-04
Großpalette (flat); A.II.B-09
Gütergruppen im eisenbahnverkehr; A.V-21
Güterwagen; A.II.A-19
Güterwagen für den intermodalen verkehr (siehe g.ii-10); A.II.A-31
Güterwagen im besitz eines eisenbahnunternehmens; A.II.A-20
Güterwagen in privatbesitz; A.II.A-21
Güterwagenkilometer; A.IV-11
Güterwagennutzlast; A.II.A-32
Haltestelle; A.I-23
Haupteisenbahnlinie; A.I-12
Heizbarer güterwagen; A.II.A-26
Hochgeschwindigkeits-eisenbahnfahrzeug; A.II.A-02
Hochgeschwindigkeits-eisenbahnfahrzeug mit neigetechnik; A.II.A-03
Hochgeschwindigkeitslinie; A.I-14
In der eisenbahnunfallstatistik verwendete personenkategorien; A.VII-16
Infrastrukturinvestitionen; A.III-08
Innerstaatlicher eisenbahnverkehr; A.V-03
Integriertes unternehmen; A.III-04
Intermodale transporteinheit (ite); A.II.B-02
Investitionen in den fahrzeugbestand; A.III-09
Joule; A.VI-03
Kleinlokomotive; A.II.A-08
Kollisionen (zugkollisionen) einschließlich kollisionen mit hindernissen innerhalb des lichtraumprofils; A.VII-11
Konventionelle eisenbahnlinie; A.I-13
Konventionelles hochgeschwindigkeits-eisenbahnfahrzeug; A.II.A-04
Kühlwagen; A.II.A-24
Ladeeinheit; A.II.B-01
Ladelehre; A.I-20
Länge der betriebenen linien; A.I-16
Linie; A.I-06
Lokomotive; A.II.A-07
Maximale betriebsgeschwindigkeit; A.I-19
Mechanisch gekühlter güterwagen; A.II.A-25
Mit der eisenbahn beförderte güter; A.V-16
Nebengleise; A.I-04
Offener hochbordiger güterwagen; A.II.A-27
Ottokraftstoff (benzin); A.VI-04
Palette; A.II.B-10
Personenwagen; A.II.A-10
Privates nebengleis; A.I-05
Rangierbahnhof; A.I-24
Rangieren; A.IV-02
Reisezugwagen; A.II.A-15
Rollenkäfig, rollcontainer, rollpalette; A.II.B-11
Ro-ro-einheit; A.II.B-12
Schwere beschädigung von eisenbahnfahrzeugen, gleisen oder anderen anlagen oder schwere schädigung der umwelt; A.VII-05
Schwerer unfall; A.VII-04
Schweres heizöl (rückstandsheizöl); A.VI-06
Selbstmord; A.VII-02
Selbstmordversuch; A.VII-03
Sendung; A.V-14
Silowagen; A.II.A-30
Stadt- und s-bahnen; A.I-09
Stadt- und s-bahnen; A.II.A-13

Steinkohle; A.VI-08
Straßenbahn; A.II.A-12
Taragewicht; A.V-19
Taragewicht des containers; A.II.B-05
Terminal für den intermodalen schienenverkehr; A.I-25
Teu-kilometer; A.V-23
Thermoswagen; A.II.A-23
Tonne rohölleinheit (t röe); A.VI-02
Tonnenkilometer (tkm); A.V-20
Trambahn (straßenbahn); A.I-10
Transitgüter im eisenbahnverkehr; A.V-29
Triebfahrzeug; A.II.A-06
Triebfahrzeugkilometer; A.IV-08
Triebwagen; A.II.A-09
U-bahnfahrzeug; A.II.A-11
Umfangreiche verkehrsstörungen; A.VII-06
Umsatz; A.III-07
Unfall; A.VII-01
Unfall mit personenschaden; A.VII-07
Unfall mit schwerverletzten; A.VII-08
Unfälle auf bahnübergängen; A.VII-13
Unfälle mit gefahrguttransporten; A.VII-17
Untergrundbahn; A.I-08
Verkehrsverbindung im eisenbahngüterverkehr; A.V-30
Verladene güter; A.V-25
Verladeort; A.V-31
Verletzter; A.VII-10
Wechselbehälter; A.II.B-08
Zahlender eisenbahn-fahrgast; A.V-07
Zug; A.IV-05
Zugarten; A.IV-06
Zugleinheit; A.II.A-05
Zugkilometer; A.IV-07
Zugwagenkilometer; A.IV-09

B. STRASSENVERKEHR

20-fuß-äquivalente-einheit (teu – twenty-foot equivalent unit); B.II.B-07
Abgeladene güter; B.V-28
Abladeort; B.V-34
Ackerschlepper; B.II.A-28
Alleinunfall; B.VII-13
Alter des straßenfahrzeugs; B.II.A-39
Alternativer kraftstoff; B.II.A-43
Anhänger; B.II.A-29
Antriebsenergie des motors; B.II.A-42
Arten der aufbauten von straßengüterfahrzeugen; B.II.A-24
Asphaltierte straße; B.I-02
Auf der straße aus dem ausland eingetroffene güter (außer transitverkehr ausschließlich auf der straße); B.V-30
Auf der straße beförderte güter; B.V-18
Auf der straße ins ausland beförderte güter (außer transitverkehr ausschließlich auf der straße); B.V-29
Aufwendungen für die unterhaltung der straßen; B.III-13
Aufwendungen für die wartung der straßenfahrzeuge; B.III-14
Aus einem fahrzeug des öffentlichen straßenpersonenverkehrs ausgestiegener fahrgast; B.V-14
Aus einem land ausfahrendes straßenfahrzeug; B.IV-09
Ausländisches straßenfahrzeug; B.II.A-04
Auslastung der transportkapazität; B.V-35
Ausstiegsort; B.V-17
Autobahn; B.I-06
Beifahrer bei einem unfall mit personenschaden; B.VII-10
Beschäftigung; B.III-09
Bestand an straßenfahrzeugen; B.II.A-02
Bodenfläche innerhalb des fahrzeugaufbaus; B.II.A-37
Brutto-brutto-gütergewicht; B.V-19
Brutto-gütergewicht; B.V-20
Bus; B.II.A-14
Busspur; B.I-13
Container; B.II.B-03
Containergrößen; B.II.B-04
Containertypen; B.II.B-06
Dämmerung (oder unbekannte lichtverhältnisse); B.VII-18
Datum der erstzulassung des kraftfahrzeugs; B.II.A-44
Dieselkraftstoff (destilliertes heizöl); B.VI-05
Dreiländerverkehr; B.V-05
Dunkelheit; B.VII-17
Einstiegsort; B.V-16
Elektrische energie; B.VI-08
Energieverbrauch im straßenverkehr; B.VI-01
Erdgaskondensate (ngl); B.VI-07
Europastraße; B.I-10
Fahrbahn; B.I-11
Fahrer bei einem unfall mit personenschaden; B.VII-09
Fahrgast im straßenverkehr; B.V-08
Fahrgastkapazität von reisebussen, omnibussen und oberleitungsbussen; B.II.A-20
Fahrrad; B.II.A-05
Fahrradspur; B.I-15
Fahrradweg; B.I-16
Fahrspur; B.I-12
Fahrt eines straßenfahrzeugs; B.IV-06
Fahrt im öffentlichen straßenpersonenverkehr; B.V-12
Fahrzeugkilometer; B.IV-07
Flat; B.II.B-09
Flüssiggas (lpg); B.VI-06
Form der ladung; B.V-25
Fußgänger bei einem unfall mit personenschaden; B.VII-11

Gefährliche güter; B.V-26
Getöteter; B.VII-05
Gewerblicher verkehr; B.III-01
Grenzüberschreitender straßenverkehr; B.V-04
Gütergruppen; B.V-24
Güterkraftverkehrsunternehmen; B.III-06
Hubraum; B.II.A-40
In ein fahrzeug des öffentlichen straßenpersonenverkehrs eingestiegener fahrgast; B.V-13
In ein land einfahrendes straßenfahrzeug; B.IV-08
Inländisches straßenfahrzeug; B.II.A-03
Innerstaatlicher straßenverkehr; B.V-02
Intermodale transporteinheit (ite); B.II.B-02
Investitionen in den straßenbau; B.III-11
Investitionen in straßenfahrzeuge; B.III-12
Joule; B.VI-03
Kabotage im straßenverkehr; B.V-03
Kleinbus; B.II.A-17
Kleinkraftrad; B.II.A-09
Kollision eines straßenfahrzeugs mit einem fußgänger; B.VII-12
Krafffahrzeug; B.II.A-06
Krafrad; B.II.A-10
Ladeeinheit; B.II.B-01
Ladevolumen; B.II.A-36
Landwirtschaftlicher anhängen; B.II.A-30
Länge einer straße; B.I-17
Lastkraftwagen; B.II.A-26
Lastzug; B.II.A-33
Leerfahrten im straßenverkehr; B.IV-03
Leergewicht des fahrzeugs; B.II.A-41
Leichtes straßengüterfahrzeug; B.II.A-22
Leichtverletzter; B.VII-08
Mehrfachkollision; B.VII-14
Nicht asphaltierte straße; B.I-03
Nicht tödlicher unfall; B.VII-03
Nutzlast; B.II.A-35
Oberleitungsbus; B.II.A-18
Öffentlicher straßenpersonenverkehr; B.V-11
Omnibus; B.II.A-15
Ottokraftstoff (benzin); B.VI-04
Palette; B.II.B-10
Personenkraftfahrzeug; B.II.A-08
Personenkraftwagen; B.II.A-11
Reisebus; B.II.A-16
Rollkäfig, rollcontainer, rollpalette; B.II.B-11
Sattelanhängen; B.II.A-31
Sattelkraftfahrzeug; B.II.A-32
Schnellstraße; B.I-07
Schweres straßengüterfahrzeug; B.II.A-23
Schwerverletzter; B.VII-07
Sonderfahrzeug; B.II.A-34
Sonstige straßenverhältnisse; B.VII-20
Stadtgebiet; B.I-18
Städtischer straßenverkehr; B.IV-04
Stadtverkehr; B.V-07
Straße; B.I-01
Straße außerhalb geschlossener ortschaften; B.I-09
Straße innerhalb geschlossener ortschaften: gemeindestraße; B.I-08
Straßenbahn; B.II.A-19
Straßenbahnstrecke; B.I-14
Straßenfahrt; B.V-10
Straßenfahrzeug; B.II.A-01
Straßengüterfahrzeug; B.II.A-21
Straßengüterkraftfahrzeug; B.II.A-25

Straßenkategorien; B.I-05
Straßennetz; B.I-04
Straßenpersonenfahrzeug; B.II.A-07
Straßen-personenkilometer; B.V-09
Straßenverkehr; B.IV-01
Straßenverkehr; B.V-01
Straßenverkehr auf nationalem hoheitsgebiet; B.IV-02
Straßenverkehr innerhalb geschlossener ortschaften; B.IV-05
Tageslicht; B.VII-16
Tägliche verkehrsströme im jahresdurchschnitt; B.IV-11
Taragewicht; B.V-21
Taragewicht des containers; B.II.B-05
Taxi; B.II.A-12
Teu-kilometer im straßenverkehr; B.V-23
Tödlicher unfall; B.VII-02
Tonne rohleinheit (t röe); B.VI-02
Tonnenkilometer im straßenverkehr; B.V-22
Transit eines straßenfahrzeugs; B.IV-10
Transitgüter im straßenverkehr; B.V-31
Transitverkehr auf der straße; B.V-06
Trockene fahrbahn; B.VII-19
Umsatz; B.III-10
Unfall mit personenschaden; B.VII-01
Unfall, bei dem der fahrer unter alkohol-, drogen- oder medikamenteneinfluss stand; B.VII-15
Unternehmen; B.III-03
Unternehmen des öffentlichen straßenpersonenverkehrs; B.III-08
Unternehmen des städtischen straßenpersonenverkehrs; B.III-07
Unternehmen des straßenpersonenverkehrs; B.III-05
Verkehrsunternehmen; B.III-04
Verkehrsverbindung im straßengüterverkehr; B.V-32
Verkehrsverbindung im straßenpersonenverkehr; B.V-15
Verladene güter; B.V-27
Verladeort; B.V-33
Verletzter; B.VII-06
Verunglückter; B.VII-04
Wechselbehälter; B.II.B-08
Werkverkehr; B.III-02
Wohnwagen; B.II.A-13
Zugmaschine; B.II.A-27
Zulässiges gesamtgewicht; B.II.A-38

C. BINNENSCHIFFFAHRT

20-fuß-äquivalente-einheit (teu – twenty-foot equivalent unit); C.II.B-07
Angebotener sitzplatzkilometer; C.IV-09
Angebotener tonnenkilometer; C.IV-08
Auf binnenwasserstraßen beförderte güter; C.V-17
Aufwendungen für die wartung der infrastruktur; C.III-10
Aufwendungen für die wartung der schiffe; C.III-11
Ausfahrt eines binnenschiffs; C.IV-11
Ausgeschiffter fahrgast; C.V-13
Ausländisches binnenschiff; C.II.A-03
Beschäftigung; C.III-06
Bestand an binnenschiffen; C.II.A-08
Binnenhafenunternehmen; C.III-04
Binnenschiff; C.II.A-01
Binnenschiffahrt; C.V-01
Binnenschiffahrtsunternehmen; C.III-02
Binnenschiffahrtsvorfall; C.VII-14
Binnenschiffsreise; C.IV-04
Binnenschiffsunglück; C.VII-11
Binnenschiffsverband; C.IV-06
Binnenschiffsverkehr; C.IV-01
Binnenschiffsverkehr auf nationalem hoheitsgebiet; C.IV-02
Binnenschiffsverkehr in städten; C.V-09
Binnenverkehrsbewegung; C.V-03
Brutto-brutto-gewicht der güter; C.V-18
Brutto-gewicht der güter; C.V-19
Container; C.II.B-03
Containerbinnenschiff; C.II.A-07
Containergößen; C.II.B-04
Containertypen; C.II.B-06
Cross-trade-binnenschiffsverkehr; C.V-06
Dämmerung (oder unbekannte lichtverhältnisse); C.VII-18
Dieselkraftstoff (destilliertes heizöl); C.VI-05
Dunkelheit; C.VII-17
Einfahrt eines binnenschiffs; C.IV-10
Eingeschiffter fahrgast; C.V-12
Einteilung der binnenwasserstraßen; C.I-07
Energieverbrauch in der binnenschiffahrt; C.VI-01
Entlade-/ausschiffungsland/-gebiet; C.V-31
Entladeort; C.V-29
Fahrgast auf binnenschiffen; C.V-10
Fahrgastbinnenschiff; C.II.A-06
Fahrgastkilometer im binnenschiffsverkehr; C.V-11
Gabelstapler; C.II.B-15
Gefährliche güter; C.V-24
Gelösche güter; C.V-26
Getöteter; C.VII-06
Greifstapler (reach stacker); C.II.B-14
Grenzüberschreitender binnenschiffsverkehr; C.V-05
Großpalette („flat“); C.II.B-09
Güterbinnenschiff; C.II.A-05
Gütergruppen in der binnenschiffahrt; C.V-23
Gütermotorschiff; C.II.A-09
Güterschleppkahn; C.II.A-11
Güterschubleichter; C.II.A-12
Hafen; C.I-08
Hafenkailängen; C.I-11
Hafenkräne nach art des krans; C.I-14
Hafenkräne nach hebevermögen; C.I-13
Infrastrukturinvestitionen; C.III-08

Inländisches binnenschiff; C.II.A-02
Innerstaatlicher binnenschiffsverkehr; C.V-02
Intermodale transporteinheit (ite); C.II.B-02
Investitionen in schiffe; C.III-09
Joule; C.VI-03
Kabotageverkehr in der binnenschifffahrt; C.V-04
Kapazität eines fahrgastbinnenschiffs; C.II.A-24
Lade-/einschiffungsland/-gebiet; C.V-30
Ladeeinheit; C.II.B-01
Ladeort; C.V-28
Landungsbrücken; C.I-16
Leerfahrt im binnenschiffsverkehr; C.IV-03
Leicht verletzter; C.VII-10
Leistung (kw); C.II.A-25
Netz der binnenwasserstraßen; C.I-06
Nicht tödlicher unfall; C.VII-05
Öffentlich-rechtliches binnenhafenunternehmen; C.III-05
Öffentlich-rechtliches binnenschiffahrtsunternehmen; C.III-03
Ort der ausschiffung; C.V-16
Ort der einschiffung; C.V-15
Ottokraftstoff (benzin); C.VI-04
Palette; C.II.B-10
Portalkran; C.II.B-12
Portalstapler; C.II.B-13
Ro-ro-anlegeplatz; C.I-12
Ro-ro-einheit; C.II.B-11
Schiffbare binnenwasserstraße; C.I-02
Schiffbarer fluss; C.I-03
Schiffbarer kanal; C.I-05
Schiffbarer see; C.I-04
Schiffsbaujahr; C.II.A-26
Schiffskilometer; C.IV-05
Schiffsverbandkilometer; C.IV-07
Schleppboot; C.II.A-20
Schleuse; C.I-17
Schubboot; C.II.A-21
Schub-gütermotorschiff; C.II.A-10
Schub-güterschleppkahn; C.II.A-13
Schub-schleppboot; C.II.A-22
Schub-tankmotorschiff; C.II.A-15
Schub-tankschleppkahn; C.II.A-18
Schwer verletzter; C.VII-09
Schwere verletzung; C.VII-08
Schweres unglück; C.VII-13
See-/flussschiff; C.II.A-04
See-/flussverkehr; C.V-07
Sehr schweres unglück; C.VII-12
Sonstiges güterschiff; C.II.A-19
Spreader; C.II.B-16
Statistisch relevanter hafen; C.I-09
Tageslicht; C.VII-16
Tankmotorschiff; C.II.A-14
Tankschleppkahn; C.II.A-16
Tankschubleichter; C.II.A-17
Taragewicht; C.V-20
Taragewicht des containers; C.II.B-05
Teu-km auf binnenwasserstraßen; C.V-22
Tödlicher unfall; C.VII-04
Tonne rohölseinheit (t röe); C.VI-02
Tonnenkilometer auf binnenwasserstraßen; C.V-21
Tragfähigkeit eines güterbinnenschiffs; C.II.A-23
Transit eines binnenschiffs; C.IV-12
Transitverkehr auf binnenwasserstraßen; C.V-08

Umsatz; C.III-07
Un/locode; C.I-10
Unfall; C.VII-01
Unfall auf einer binnenwasserstraße; C.VII-02
Unfall mit personenschaden; C.VII-03
Unternehmen; C.III-01
Ursachen eines unfalls auf einer binnenwasserstraße; C.VII-15
Verbindungen zu anderen verkehrszweigen; C.I-15
Verkehrsverbindung in der fahrgastbinnenschifffahrt; C.V-14
Verkehrsverbindung in der güterbinnenschifffahrt; C.V-27
Verladene güter; C.V-25
Verletzter; C.VII-07
Wasserstraße; C.I-01
Wechselbehälter; C.II.B-08

D. TRANSPORT IN ROHRFERNLEITUNGEN

Aufwendungen für die Instandhaltung der Infrastruktur; D.III-07
Beschäftigung; D.III-04
Dieselkraftstoff (destilliertes Heizöl); D.VI-05
Elektrische Energie; D.VI-09
Energieverbrauch beim Transport in Ölfertigkeiten; D.VI-01
Erdgasfernleitung; D.I-05
Erdgaskondensat (ngl); D.VI-08
Fernleitungsanlage; D.I-02
Fernleitungsnetz; D.I-03
Flüssiggas (LPG); D.V-11
Flüssiggas (LPG); D.VI-06
Grenzüberschreitender Transport in Gasfernleitungen; D.V-05
Grenzüberschreitender Transport in Ölfertigkeiten; D.V-04
In Rohrfernleitungen aus dem Ausland eingetragene Güter (außer Transitverkehr ausschließlich in Rohrfernleitungen); D.V-14
In Rohrfernleitungen ins Ausland beförderte Güter (außer Transitverkehr ausschließlich in Rohrfernleitungen); D.V-13
In Rohrfernleitungen transportierte Güter; D.V-07
Infrastrukturinvestitionen; D.III-06
Innerstaatlicher Transport in Gasfernleitungen; D.V-03
Innerstaatlicher Transport in Ölfertigkeiten; D.V-02
Joule; D.VI-03
Öffentliches Rohrfernleitungsunternehmen; D.III-03
Öl- und Gasfernleitungen; D.I-01
Öl- und Gasfernleitungstypen; D.I-06
Ölfertigkeit; D.I-04
Ort der Ausspeisung - Lieferort; D.V-18
Ort der Einspeisung - Pump- oder Verdichtungsstation; D.V-17
Ottokraftstoff (Benzin); D.VI-04
Raffinierte Mineralölprodukte; D.V-09
Rohöl; D.V-08
Rohrfernleitungs-Tonnenkilometer; D.V-12
Rohrfernleitungsunternehmen; D.III-02
Rohrfernleitungsverbindungen; D.V-16
Tonne Rohöleinheit (t rÖe); D.VI-02
Transitverkehr in Rohrfernleitungen; D.V-15
Transport in Rohrfernleitungen; D.V-01
Transportkapazität einer Rohrfernleitung; D.V-06
Umsatz; D.III-05
Unternehmen; D.III-01
Verflüssigtes Erdgas (LNG); D.V-10
Verflüssigtes Erdgas (LNG); D.VI-07

E. SEEVERKEHR

20-fuß-äquivalente-einheit (teu – twenty-foot equivalent unit); E.II-23
Abfahrt eines handelsschiffs; E.IV-13
Anbindung des hafens an das hinterland und kurzstreckenseeverkehr; E.I-16
Angebotene passagierkilometer; E.V-24
Angebotene teu-kilometer; E.V-16
Angebotene tonnenkilometer; E.V-11
Ankunft eines handelsschiffs; E.IV-12
Ausgeschiffter fahrgast; E.V-30
Ausladehafen; E.V-51
Ausschiffungshafen; E.V-34
Automatisches identifikationssystem; E.II-16
Baujahr des schiffs; E.II-03
Bedarfsverkehr zur see; E.IV-03
Beschäftigung; E.III-10
Beschäftigungskategorie – beschäftigte von hafenunternehmen; E.III-12
Beschäftigungskategorie – beschäftigte von seeverkehrsunternehmen; E.III-11
Brutto-brutto-gütergewicht; E.V-36
Brutto-gütergewicht; E.V-37
Bruttoraumzahl (brz); E.II-15
Bunkerbesuch, bunkern; E.IV-10
Container; E.II-19
Containergrößen; E.II-20
Containerladung; E.V-41
Containertypen; E.II-22
Dienstleistung des seeverkehrs; E.IV-01
Dienstleistung des seeverkehrs nach fahrplan; E.IV-02
Dieselkraftstoff (destilliertes heizöl); E.VI-04
Drehscheibenhafen; E.I-04
Eingeschiffter fahrgast; E.V-29
Einladehafen; E.V-50
Einschiffungshafen; E.V-33
Energieverbrauch in der handelsschiffahrt; E.VI-01
Entfernung zwischen häfen; E.IV-07
Fahrgast zur see; E.V-20
Fahrgast-seereise, passagier-seereise; E.V-22
Festhaltung im rahmen der hafenstaatkontrolle; E.IV-16
Fracht-auslastungsfaktor; E.V-13
Gefährliche güter; E.V-45
Geleistete passagierkilometer; E.V-26
Geleistete teu-kilometer; E.V-17
Geleistete tonnenkilometer; E.V-12
Gelöschte güter; E.V-48
Gewerblicher seetransport; E.V-02
Gewerblicher verkehr; E.III-01
Großpalette (flat); E.II-25
Güterbeförderung zur see; E.V-35
Hafen; E.I-02
Hafenbesuch durch ein handelsschiff; E.IV-09
Hafen-kailängen nach verwendungszweck; E.I-09
Hafen-kailängen nach wassertiefe; E.I-10
Hafenkräne nach art des krans; E.I-13
Hafenkräne nach hebevermögen; E.I-12
Hafenlagerflächen; E.I-08
Hafenstaatkontrolle; E.IV-15
Hafenunternehmen; E.III-06
Handelsflotte; E.II-13
Handelsschiff; E.II-07
Hochseeverkehr; E.V-07
Imo-schiffsnummer; E.II-08

Intermodale transporteinheit (ite); E.II-18
Internationaler seetransport; E.V-04
Internationaler seetransport durch schiffe aus drittstaaten; E.V-05
Joule; E.VI-03
Kategorien der zur see beförderten güter; E.V-44
Klassifikationsgesellschaft; E.III-08
Kreuzfahrtahrgast, kreuzfahrtpassagier; E.V-21
Kreuzfahrtschiff; E.II-09
Kurzstreckenseeverkehr; E.V-06
Küstengebiet; E.I-01
Ladeeinheit; E.II-17
Ladungsarten; E.V-39
Ladungsfahrt; E.IV-06
Ladungsumschlag schiff/schiff; E.V-46
Landausflüge von kreuzfahrtpassagieren; E.V-31
Landseitige hafenanlagen; E.I-07
Liegezeit eines handelsschiffs; E.IV-14
Lo-lo (lift-on lift-off); E.V-40
Nationaler seetransport; E.V-03
Navigationshilfen und -dienste im hafen; E.I-15
Öffentliches hafenunternehmen; E.III-07
Öffentliches seeverkehrsunternehmen; E.III-05
Palette; E.II-26
Passagier-auslastungsfaktor; E.V-27
Passagiere an bord; E.V-25
Passagierkilometer; E.V-23
Reparaturwerften im hafen; E.I-14
Ro-ro (roll-on roll-off); E.V-42
Ro-ro-anlegeplatz; E.I-11
Ro-ro-einheit; E.II-27
Ro-ro-ladung; E.V-43
Schiff (boot); E.II-06
Schiffskilometer; E.IV-08
Schweres heizöl (rückstandsheizöl); E.VI-05
Seefahrten; E.IV-04
Seefahrzeug; E.II-02
Seefahrzeug unter fremder flagge; E.II-12
Seefahrzeug unter nationaler flagge; E.II-11
Seegehende trockenfrachtleichter/-schuten; E.II-05
Seestrecke; E.IV-05
Seetransport; E.V-01
Seeverkehrsunternehmen; E.III-04
Sonstige besuche; E.IV-11
Staat, in dem das seefahrzeug registriert ist (flaggenstaat); E.II-10
Statistisch relevanter hafen; E.I-03
Taragewicht; E.V-38
Taragewicht des containers; E.II-21
Teu an bord; E.V-19
Teu-auslastungsfaktor; E.V-18
Teu-kilometer; E.V-15
Tonne rohleinheit (t röe); E.VI-02
Tonnen an bord; E.V-14
Tonnenkilometer; E.V-10
Tragfähigkeit (tdw); E.II-14
Transport mit ladeeinheiten; E.V-08
Transport ohne ladeeinheiten; E.V-09
Transportrelation im güterverkehr zur see; E.V-49
Transportrelation je fahrgast zur see; E.V-32
Umbaujahr oder änderung; E.II-04
Umsatz; E.III-09
Un/locode; E.I-05
Unternehmen; E.III-03
Verladene güter; E.V-47

Wechselbehälter; E.II-24
Werkverkehr; E.III-02
Zugänglichkeit des hafens – seeverkehr; E.I-06
Zweck von fahrgast-seereisen; E.V-28

F. LUFTVERKEHR

„Non-revenue stop“; F.IV-06
 „Revenue stop“; F.IV-05
 Abfertigungsschalter; F.I-07
 Abflug; F.IV-03
 Allgemeine gewerbliche luftfahrt; F.IV-23
 Allgemeine nicht gewerbliche luftfahrt; F.IV-24
 Angebotene sitzplatzkilometer; F.IV-32
 Angebotene tonnenkilometer; F.IV-33
 Ankunft; F.IV-04
 Aussteiger; F.V-13
 Beförderte fluggäste; F.V-09
 Beförderte ladung; F.V-38
 Beschäftigung; F.III-09
 Beschäftigungsarten; F.III-10
 Blockzeit; F.IV-27
 Brutto-brutto-gewicht der güter; F.V-22
 Brutto-gewicht der güter; F.V-23
 Code sharing; F.IV-26
 Diplomatengepäck; F.V-32
 Durchschnittliche tägliche luftfahrzeugauslastung – ertragsstunden; F.IV-29
 Einrichtungen für den intermodalen frachtverkehr; F.I-10
 Eintragungsstaat; F.VII-10
 Energieverbrauch im luftverkehr; F.VI-01
 Entfernung von flughafen zu flughafen; F.IV-09
 Flug; F.IV-14
 Fluggast; F.V-06
 Fluggäste an bord; F.V-14
 Fluggäste im ungebrochenen durchgangsverkehr; F.V-11
 Fluggastverkehr; F.IV-21
 Flughafen; F.I-01
 Flughafenpaar; F.IV-08
 Flughafenparkplätze; F.I-09
 Flughafenrollbahnen; F.I-06
 Flughafen-serviceunternehmen (handling-partner); F.III-05
 Flughafenterminal; F.I-04
 Flughafenunternehmen; F.III-03
 Flugnummer (luftfahrzeug); F.IV-25
 Flugsteige; F.I-08
 Flugstunden; F.IV-28
 Flugverkehrskontrollunternehmen; F.III-04
 Fracht; F.V-21
 Fracht an bord; F.V-26
 Fracht/post insgesamt; F.V-35
 Frachtein- und -ausladung; F.V-25
 Freigast; F.V-08
 Gefährliche güter; F.V-37
 Gelegenheitsverkehr; F.IV-20
 Geleistete luftfahrzeugkilometer; F.IV-30
 Geleistete passagierkilometer nach teilstrecken; F.V-17
 Geleistete passagier-tonnenkilometer; F.V-19
 Geleistete post-tonnenkilometer je „on-flight“-streckenherkunft-/streckenziel-flughafen; F.V-34
 Geleistete post-tonnenkilometer nach teilstrecken; F.V-33
 Geleistete passagierkilometer nach „on-flight“-streckenherkunft-/streckenziel-flughäfen; F.V-18
 Gepäck; F.V-20
 Gewerblicher flug; F.IV-17
 Gewerblicher flugdienst; F.IV-18
 Gewerblicher luftverkehr; F.V-02
 Gütergruppen im luftverkehr; F.V-36
 In betrieb befindliche luftfahrtflotte; F.II-03

Inländische teilstrecke; F.IV-12
Inlandsflug; F.IV-15
Inlandsflughafen; F.I-03
Innerstaatlicher luftverkehr; F.V-03
Instandhaltungskosten – flughäfen; F.III-07
Instandhaltungskosten – luftfahrzeuge; F.III-08
Internationale teilstrecke; F.IV-13
Internationaler flug; F.IV-16
Internationaler flughafen; F.I-02
Internationaler luftverkehr; F.V-04
Joule; F.VI-03
Leichte verletzung; F.VII-07
Linienverkehr; F.IV-19
Luftfahrtflotte; F.II-02
Luftfahrtunternehmen (gewerbliche luftverkehrsgesellschaft); F.III-02
Luftfahrzeug; F.II-01
Luftfahrzeugalter; F.II-06
Luftfahrzeugbewegung; F.IV-01
Luftfahrzeugbewegung im gewerblichen luftverkehr; F.IV-02
Luftfahrzeuge nach der konfiguration; F.II-04
Luftfahrzeuge nach lärmzeugnissen; F.II-05
Luftverkehr; F.V-01
Nicht tödliche verletzung; F.VII-05
Nur-fracht- und postflüge; F.IV-22
Nutzladefaktor; F.V-40
Originäreinsteiger und endzielpassagiere; F.V-10
Passagierkilometer; F.V-15
Post; F.V-29
Post an bord; F.V-31
Postein- und -ausladung; F.V-30
Schwere verletzung; F.VII-06
Schwerer vorfall; F.VII-03
Sitzladefaktor; F.V-16
Staat des betreibers; F.VII-09
Staat des vorfalls; F.VII-08
Städtepaar – streckenherkunfts- und streckenzielverkehr; F.IV-10
Start- und landebahnen; F.I-05
Streckenherkunfts- und streckenzielverkehr; F.V-05
Taragewicht; F.V-24
Teilstrecke; F.IV-11
Tödliche verletzung; F.VII-04
Tonne rohölleinheit (t röe); F.VI-02
Umleitung; F.IV-07
Umsatz; F.III-06
Umsteiger; F.V-12
Unfall; F.VII-01
Unfall auf nationalem hoheitsgebiet; F.VII-11
Unfall eines in die nationale luftfahrzeugrolle eingetragenen luftfahrzeugs; F.VII-12
Unternehmen; F.III-01
Verbindungen zu anderen verkehrszweigen; F.I-11
Verfügbare fluggast-sitzplätze; F.IV-31
Verkaufte fracht tonnenkilometer; F.V-39
Verkaufte fracht tonnenkilometer je „on-flight“-streckenherkunft- und streckenzielflughafen; F.V-28
Verkaufte fracht tonnenkilometer nach teilstrecken; F.V-27
Vorfall; F.VII-02
Zahlgast; F.V-07

G. INTERMODALER VERKEHR

20-fuß-äquivalente-einheit (teu – twenty-foot equivalent unit); G.II-07
Beförderung eines begleiteten straßengüterkraftfahrzeugs; G.I-07
Beförderung eines unbegleiteten straßengüterkraftfahrzeugs; G.I-08
Container; G.II-03
Containergößen; G.II-04
Containertypen; G.II-06
Gabelstapler; G.II-15
Gleichzeitige beförderung mit zwei verkehrsträgern (aktiver verkehrsträger/passiver verkehrsträger); G.I-04
Greifstapler (reach stacker); G.II-14
Großpalette (flat); G.II-09
Güterwagen für den intermodalen verkehr; G.II-10
Huckepackverkehr; G.I-05
Intermodale transporteinheit (ite); G.II-02
Intermodaler umschlagterminal; G.I-11
Intermodaler verkehr; G.I-01
Kombinierter verkehr; G.I-03
Ladeeinheit; G.II-01
Multimodaler verkehr; G.I-02
Portalkran; G.II-12
Portalstapler; G.II-13
Rollende landstraße; G.I-06
Ro-ro-einheit; G.II-11
Spreader; G.II-16
Taragewicht des containers; G.II-05
Transportkette; G.I-10
Verkehrsträger; G.I-09
Wechselbehälter; G.II-08