

Entwicklung des Güterkraftverkehrs 1999-2005

Die Entwicklung im Wesentlichen

Da die Datenverfügbarkeit im Laufe des Beobachtungszeitraums schwankte, beziehen sich die Kommentare zu den Entwicklungen auf der EU-15-Ebene nicht auf Griechenland und die zu den Entwicklungen auf der EU-25-Ebene nicht auf Griechenland und Malta.

Die vierteljährlichen Daten über die von EU-Spediteuren insgesamt erbrachte Verkehrsleistung weisen ein streng saisonales Entwicklungsmuster auf, und zwar hohe Werte im zweiten Quartal, gefolgt von einem schwächeren dritten Quartal. Für den innerstaatlichen Verkehr ist ein ähnliches Muster zu beobachten.

Die insgesamt und im innerstaatlichen Verkehr von EU-25-Spediteuren erbrachte Verkehrsleistung hat sich zwischen 2004 und 2005 um 3% erhöht.

Auf EU-25-Ebene hat sich die im grenzüberschreitenden Verkehr erbrachte Verkehrsleistung zwischen 2004 und 2005 nicht signifikant verändert. Auf Länderebene jedoch gab es erhebliche Veränderungen, wobei Rückgänge in Finnland (-19%), Frankreich (-15%), der Tschechischen Republik (-15%), Schweden (-13%) und Belgien (-12%) durch kräftige Zuwächse – besonders in einigen der neuen Mitgliedstaaten – wettgemacht wurden.

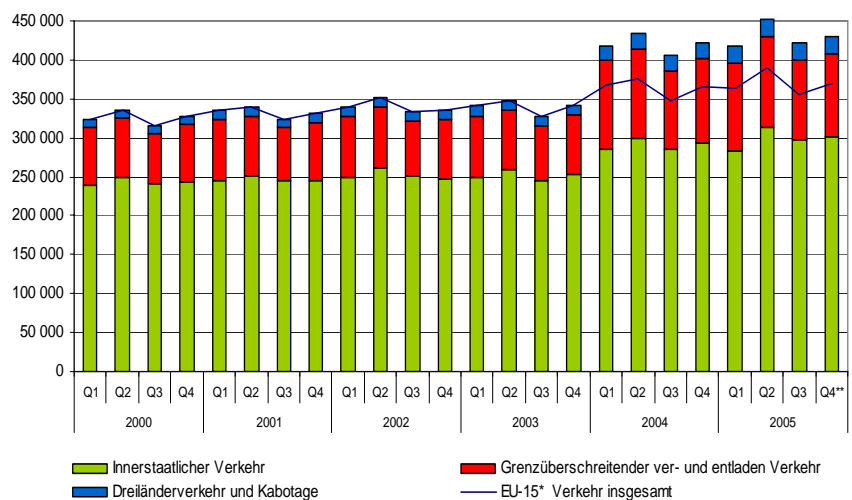
Spanien, Portugal und Irland verbuchten zwischen 1999 und 2005 eine deutliche Zunahme der Verkehrsleistung bei allen Verkehrsarten. In Deutschland und den Niederlanden ist der innerstaatliche Verkehr im Beobachtungszeitraum zwar nur um 5% angewachsen, bei den anderen Verkehrsarten, insbesondere dem Dreiländerverkehr und der Kabotage, wiesen diese beiden Länder jedoch erhebliche Zunahmen aus.

Die Verkehrsleistung im Dreiländerverkehr lag 2005 um 21% über dem Wert für 2004. Einige der neuen Mitgliedstaaten haben ihren Dreiländerverkehr seit ihrem EU-Beitritt rapide ausgeweitet und sind zu wichtigen Marktteilnehmern geworden. Polen hat dabei mit über 10 Mrd. Tonnenkilometern die Niederlande vom ersten Platz verdrängt.

In Luxemburg hat der Dreiländerverkehr mit 43% der gesamten Verkehrsleistung den höchsten prozentualen Anteil. Auch für die neuen Mitgliedstaaten spielte der Dreiländerverkehr eine große Rolle. In Litauen machte er 38% des Gesamtverkehrs aus, in der Slowakei 26%, in Lettland 21% und in Slowenien 19%.

Niederländische Güterkraftverkehrsunternehmen sind mit nahezu 3 Mrd. tkm die aktivsten „Kaboteure“, gefolgt von luxemburgischen und deutschen Spediteuren mit jeweils über 2 Mrd. tkm. Auf diese drei Länder entfiel 2005 die Hälfte des gesamten Kabotageverkehrs von EU-25-Spediteuren.

Abbildung 1: Vierteljährlicher Güterkraftverkehr, 2000-2003: EU-15*, 2004-2005: EU-25* - in Mio. tkm



*EU-15 ohne EL; EU-25 ohne EL und MT; AT: für 2005 vorläufige Daten

** IT, LU, UK: viertes Quartal 2005 nicht verfügbar, stattdessen wurde viertes Quartal 2004 verwendet.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

27/2007

Autor
Simo PASI

Inhalt

Die Entwicklung im Wesentlichen.....	1
Allgemeine Entwicklung.....	2
Innerstaatlicher Verkehr.....	2
Grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen).....	4
Dreiländerverkehr.....	5
Kabotageverkehr.....	6



Allgemeine Entwicklung

Tabelle 1: Innerstaatlicher Verkehr, grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen), Dreiländerverkehr und Kabotage, 1999, 2002 und 2005* - in Mio. tkm

	1999				2002				2005				Gesamt
	Innerstaatl.	Grenzüberschr.	Dreiländerv.	Kabotage	Innerstaatl.	Grenzüberschr.	Dreiländerv.	Kabotage	Innerstaatl.	Grenzüberschr.	Dreiländerv.	Kabotage	
BE	15 758	17 250	3 339	938	20 392	25 160	5 109	2 226	19 283	19 555	3 412	1 597	43 847
CZ	:	:	:	:	16 318	23 636	3 719	:	15 518	21 810	6 086	33	43 447
DK	10 421	12 276	436	102	11 057	10 895	433	132	11 058	11 643	468	129	23 298
DE	226 887	45 652	4 354	1 533	225 474	52 174	5 963	1 602	237 617	62 545	7 685	2 257	310 104
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	1 847	3 122	717	138	5 824
ES	98 134	35 066	791	271	129 510	52 353	2 101	586	166 386	63 662	2 123	1 059	233 230
FR	159 026	41 975	2 957	756	169 742	32 673	1 414	530	177 331	26 745	788	421	205 285
IE	7 737	1 699	354	416	10 731	2 680	445	420	13 983	3 017	448	462	17 910
IT	151 967	24 465	509	350	160 082	31 400	528	671	170 290	37 419	1 288	950	209 947
CY	:	:	:	:	1 286	37	-	-	1 374	19	-	-	1 393
LV	:	:	:	:	1 967	3 142	1 070	20	2 734	3 839	1 785	36	8 394
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	2 137	7 700	6 021	50	15 908
LU	377	1 461	3 436	1 039	583	2 358	4 254	1 984	471	2 347	3 768	2 092	8 678
HU	:	:	:	:	11 166	6 298	367	82	11 394	11 237	2 420	100	25 151
NL	32 682	41 005	8 246	1 632	30 257	36 782	8 570	1 810	33 654	44 633	9 759	2 913	90 959
AT	12 280	15 653	5 827	222	12 663	19 002	6 394	440	12 518	17 800	6 157	574	37 049
PL	:	:	:	:	:	:	:	:	60 940	39 588	10 646	653	111 827
PT	14 309	10 990	688	99	14 916	12 870	1 751	187	17 692	20 755	3 648	786	42 881
SI	:	:	:	:	1 945	3 989	578	98	2 361	6 400	2 123	149	11 033
SK	:	:	:	:	:	:	:	:	5 621	11 043	5 814	87	22 565
FI	25 806	3 712	103	35	28 071	3 708	159	30	27 815	3 908	79	54	31 856
SE	30 422	2 721	54	:	31 836	4 080	571	165	34 701	3 193	495	186	38 575
UK	149 019	16 905	292	44	150 920	12 816	213	85	155 544	12 559	207	204	168 515
NO	11 742	3 074	76	24	12 721	2 652	42	11	15 352	2 852	28	14	18 246

* IT, LU und UK: Daten für 2005 geschätzt

Auf Länderebene verbuchten Spanien, Portugal und Irland zwischen 1999 und 2005 eine deutliche Zunahme der Verkehrsleistung in allen Bereichen. Besonders deutlich fiel die Zunahme des Dreiländerverkehrs und der Kabotage in Spanien und in Portugal aus. In Deutschland, Österreich und den Niederlanden ist der innerstaatliche Verkehr im Beobachtungszeitraum zwar nur um 5% angewachsen, bei den anderen Verkehrsarten, insbesondere dem Dreiländer-

verkehr und dem Kabotageverkehr, wiesen diese Länder jedoch erhebliche Zunahmen aus. In Frankreich dagegen hat sich, abgesehen vom innerstaatlichen Verkehr, die Verkehrsleistung in allen anderen Bereichen des Güterkraftverkehrs deutlich verringert. Belgien verbuchte zwar zwischen 1999 und 2005 einen Anstieg der gesamten Verkehrsleistung, zwischen 2002 und 2005 waren die Zahlen jedoch in allen Bereichen rückläufig.

Innerstaatlicher Verkehr

Tabelle 2: Innerstaatlicher Verkehr - in Mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BE	15 758	19 754	20 565	20 392	19 584	19 416	19 283
CZ	:	14 214	15 007	16 318	17 362	16 046	15 518
DK	10 421	11 000	10 887	11 057	11 012	10 538	11 058
DE	226 887	226 529	230 016	225 474	227 205	232 303	237 617
EE	:	:	:	:	1 568	1 478	1 847
EL	:	:	:	:	:	:	:
ES	98 134	106 936	114 004	129 510	138 413	155 014	166 386
FR	159 026	163 163	168 572	169 742	170 896	179 183	177 331
IE	7 737	8 337	9 122	10 731	11 935	13 216	13 983
IT	151 967	158 250	154 749	160 082	143 184	158 172	170 290
CY	:	:	:	1 286	1 370	1 102	1 374
LV	:	:	:	1 967	2 365	2 380	2 734
LT	:	:	:	:	1 958	2 213	2 137
LU	377	415	487	583	565	549	471
HU	:	:	11 835	11 166	10 670	10 977	11 394
NL	32 682	31 538	31 000	30 257	31 785	33 938	33 654
AT	12 280	12 389	12 454	12 663	13 036	12 376	12 518
PL	:	:	:	:	:	58 825	60 940
PT	14 309	14 220	16 351	14 916	14 199	17 435	17 692
SI	:	:	1 927	1 945	1 995	2 267	2 361
SK	:	:	:	:	5 204	5 422	5 621
FI	25 806	27 717	26 678	28 071	26 896	27 331	27 815
SE	30 422	31 451	29 967	31 836	31 467	32 691	34 701
UK	149 019	150 337	149 760	150 920	153 933	154 262	155 544
Gesamt	:	:	:	:	:	1 147 134	1 182 270
NO	11 742	12 114	12 392	12 721	13 522	14 453	15 352

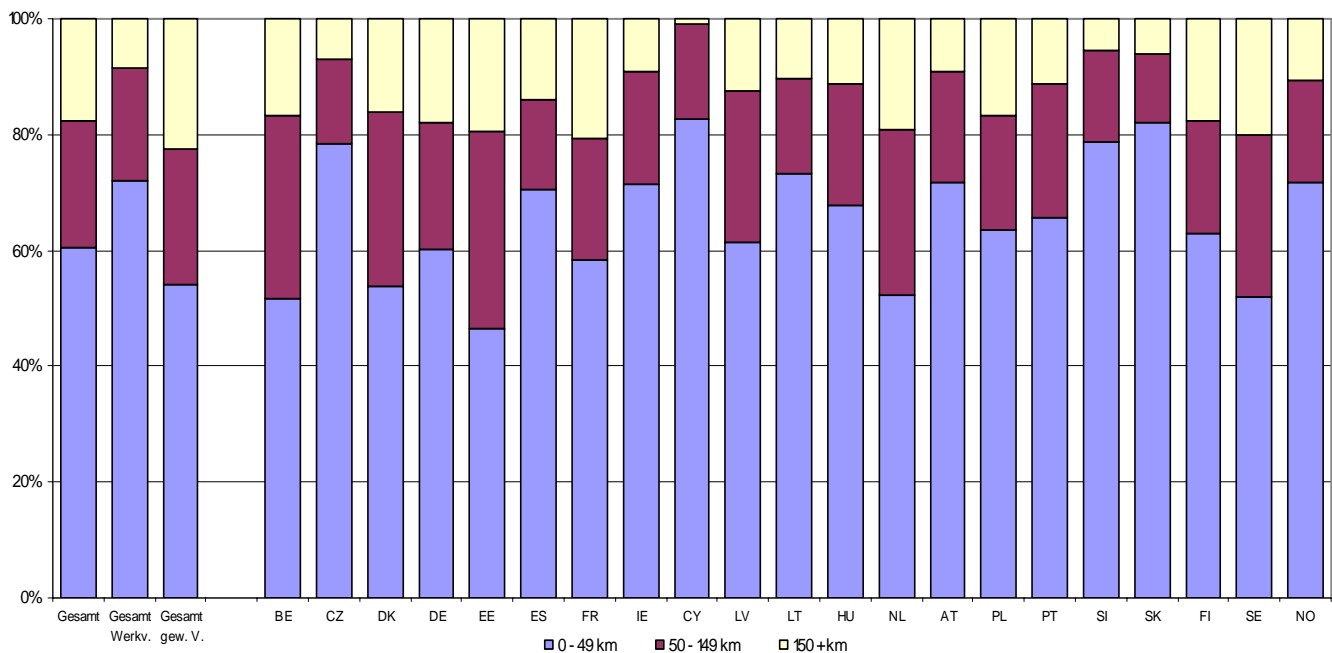
* IT, LU und UK: Daten für 2005 geschätzt

Die gesamte Verkehrsleistung der Mitgliedstaaten im innerstaatlichen Verkehr hat sich zwischen 2004 und 2005 um 3% erhöht. Tabelle 2 macht jedoch deutlich, dass es erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten gab. Estland und Zypern verbuchten einen Zuwachs von 25%, Lettland von 15%. Weitere Länder mit Zuwachsraten von 5% und mehr waren Dänemark, Spanien, Irland, Schweden und Norwegen. Eine niedrige Wachstumsrate von 3% meldeten

die Tschechische Republik und Litauen, einen Rückgang von 1% Belgien, Frankreich und die Niederlande. Der von den EU-15-Mitgliedstaaten insgesamt gemeldete innerstaatliche Verkehr hat sich seit 1999 um 15% erhöht; dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von etwas mehr als 2%. Die Zuwachsraten in Irland (+80%), Spanien (+70%) und Luxemburg (+25%) lagen deutlich darüber. Demgegenüber verbuchten Deutschland, die Niederlande und Österreich Zunahmen von weniger als 5%.

Die fünf wichtigsten Wirtschaftsnationen mit einer Verkehrsleistung von jeweils mehr als 150 Mio. tkm, nämlich Deutschland, Frankreich, Spanien, Italien und das Vereinigte Königreich, verbuchten 2005 gut drei Viertel des gesamten innerstaatlichen Verkehrs für sich. Der innerstaatliche Verkehr machte für diese fünf großen Länder mehr als 70% des Gesamtverkehrs aus. Andere Länder, in denen der innerstaatliche Verkehr sich auf 70% oder mehr des Gesamtverkehrs belief, waren Irland, Finnland, Schweden und Norwegen sowie die Insel Zypern. Mit Ausnahme von Polen mit einem Prozentanteil von 54% machte der innerstaatliche Verkehr in allen anderen Mitgliedstaaten weniger als die Hälfte des Gesamtverkehrs aus. Luxemburg und Litauen meldeten mit 5% bzw. 13% besonders niedrige Prozentsätze.

Abbildung 2: Innerstaatlicher Verkehr nach Entfernungsklassen und Verkehrsart (nur insgesamt), 2005* - in % der Beförderungsmenge in Tonnen



* Insgesamt, Werkverkehr insgesamt und gewerblicher Verkehr insgesamt beinhalten für IT, LU und UK die Daten für 2004; AT: vorläufige Daten.

Abbildung 2 enthält Informationen über die Aufteilung des innerstaatlichen Verkehrs in Tonnen auf die verschiedenen Entfernungsklassen im Jahr 2005. Die drei links abgebildeten Säulen geben Aufschluss über die Aufteilung der einzelnen Verkehrsarten auf die Entfernungsklassen, während die übrigen Säulen die Unterschiede im Anteil der Entfernungsklassen zwischen den Meldeländern veranschaulichen. Fahrten unter 50 km Länge machen 60% aller Fahrten aus, Fahrten mittlerer Länge und lange Fahrten jeweils 20%. Der Anteil kurzer Fahrten ist in den letzten Jahren konstant geblieben, während sich der Prozentsatz langer Fahrten im Laufe der Zeit leicht erhöht hat.

Die Abbildung macht deutlich, dass sich Werkverkehr und gewerblicher Verkehr in der Länge der Fahrten deutlich unterscheiden. Im gewerblichen Verkehr wurde nur etwas mehr als die Hälfte der Fracht auf kurzen Fahrten befördert, während der Rest zu gleichen Teilen auf mittellange und lange Fahrten entfiel. Im Werkverkehr handelte es sich dagegen nur bei 10% um lange Fahrten, während über 70% der Gesamtfracht auf kurzen Fahrten befördert wurden. Vier von fünf Fahrten mit einer Länge von 150 km und mehr wurden im gewerblichen Verkehr ausgeführt. Dies spiegelt die organisatorischen Fähigkeiten von Güterkraftverkehrsunternehmen zur Deckung des gewerblichen Transportbedarfs anderer Wirtschaftszweige wider.

Auf Länderebene wurden erhebliche Abweichungen von diesem allgemeinen Muster deutlich. Da es sich bei Zypern um eine kleine Insel handelt, ist es nicht verwunderlich, dass es sich bei über 80% der Fahrten um kurze Fahrten handelt

und bei weniger als 1% um Fahrten über 150 km Länge. Auch andere Länder verbuchten rund 80% für Fahrten mit einer Länge von unter 50 Kilometern, so die Tschechische Republik, die Slowakei und Slowenien. Diese Länder meldeten ebenfalls niedrige Prozentsätze (unter 7%) für lange Fahrten. Sechs Länder (Irland, Litauen, Ungarn, Österreich, Portugal und Norwegen) wiesen ein ähnliches Muster auf, nämlich rund 70% für kurze Fahrten und 10% für lange.

Demgegenüber meldeten fünf Länder, dass nur rund die Hälfte aller Fahrten weniger als 50 km lang waren, und drei von diesen (Estland, die Niederlande und Schweden), dass es sich bei einem Fünftel der Fahrten um Fahrten von 150 km Länge und darüber handelte. In den anderen beiden Ländern (Belgien und Dänemark) machten Fahrten mittlerer Länge ein Drittel aus und lange Fahrten ein Sechstel.

In Deutschland und Frankreich bewegten sich die Anteile der einzelnen Entfernungsklassen im Bereich des allgemeinen Musters, in Spanien dagegen entfielen auf kurze Fahrten 70% und auf mittlere und lange Fahrten jeweils rund 15%.

Grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen)

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen) - in Mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	2005** - Anteil am Gesamtwert		
								intra-EU25	KL und Norwegen	Sonstige
BE	17 250	25 320	26 501	25 160	23 867	22 113	19 555	98.7%	0.1%	1.2%
CZ	:	20 528	22 085	23 636	26 025	25 620	21 810	93.6%	3.1%	3.3%
DK	12 276	12 166	10 510	10 895	11 208	11 763	11 643	87.9%	10.1%	2.0%
DE	45 652	48 684	52 150	52 174	56 068	62 938	62 545	93.4%	1.4%	5.2%
EE	:	:	:	:	2 215	3 424	3 122	73.2%	2.4%	24.4%
EL	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	35 066	40 472	45 323	52 353	51 515	62 707	63 662	98.3%	0.2%	1.5%
FR	41 975	37 863	35 917	32 673	31 316	31 334	26 745	96.7%	0.0%	3.3%
IE	1 699	2 650	2 295	2 680	2 927	3 069	3 017	99.1%	0.0%	0.9%
IT	24 465	25 742	30 553	31 400	29 510	36 861	37 419	94.7%	1.8%	3.5%
CY	:	:	:	37	30	17	19	100.0%	0.0%	0.0%
LV	:	:	:	3 142	3 360	3 809	3 839	72.9%	2.3%	24.8%
LT	:	:	:	:	6 295	6 656	7 700	77.4%	2.4%	20.2%
LU	1 461	1 529	2 009	2 358	2 487	2 460	2 347	98.8%	0.0%	1.2%
HU	:	:	6 324	6 298	7 086	8 210	11 237	92.5%	4.5%	3.0%
NL	41 005	37 876	37 470	36 782	37 517	42 138	44 633	96.7%	0.6%	2.7%
AT	15 653	16 712	18 623	19 002	19 777	19 915	17 800	96.1%	1.6%	2.3%
PL	:	:	:	:	:	38 495	39 588	88.5%	3.2%	8.3%
PT	10 990	11 792	12 135	12 870	11 212	19 278	20 755	98.6%	0.4%	1.0%
SI	:	:	4 399	3 989	4 289	5 348	6 400	86.9%	5.8%	7.3%
SK	:	:	:	:	8 816	8 994	11 043	92.6%	2.8%	4.6%
FI	3 712	3 977	3 671	3 708	3 907	4 806	3 908	68.8%	12.7%	18.5%
SE	2 721	3 732	3 681	4 080	4 294	3 666	3 193	62.4%	37.3%	0.3%
UK	16 905	14 951	13 208	12 816	12 873	13 231	12 559	94.1%	0.2%	5.7%
Gesamt	:	:	:	:	:	436 852	434 538	93.7%	2.0%	4.3%
NO	3 074	2 953	2 722	2 652	2 971	2 951	2 852	98.3%	0.0%	1.7%

* IT, LU und UK: Daten für 2005 geschätzt

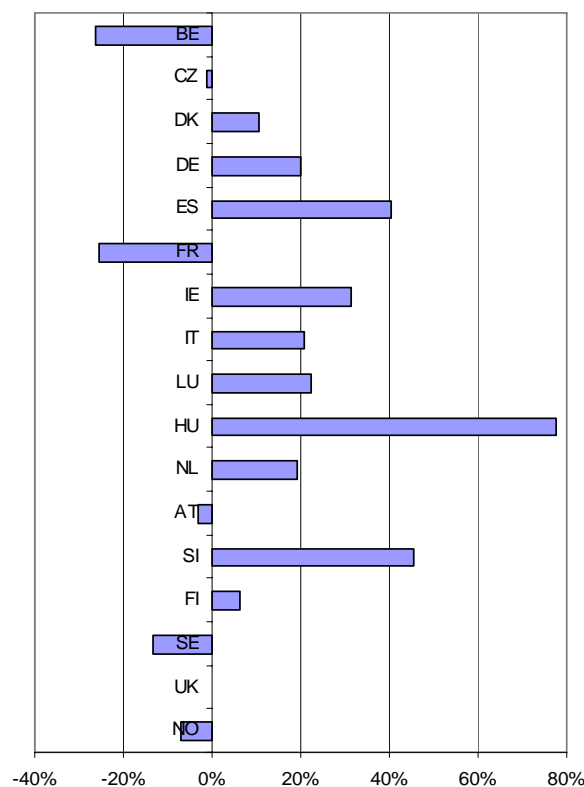
** IT, LU und UK: Daten für 2004; AT: vorläufige Daten.

Tabelle 3 enthält die verfügbaren Daten über den Umfang des grenzüberschreitenden Verkehrs (im Meldeland ver- und entladen) der Mitgliedstaaten zwischen 1999 und 2005. Die Tabelle gibt ferner Aufschluss über die Aufteilung dieses Verkehrs auf die EU-25, Norwegen und Beitrittskandidaten sowie andere Länder.

Auf EU-25-Ebene hat sich das Güterkraftverkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen 2004 und 2005 nicht signifikant verändert (-0,5%). Auf Länderebene jedoch gab es erhebliche Veränderungen, wobei Rückgänge in Finnland (-19%), Frankreich (-15%), der Tschechischen Republik (-15%), Schweden (-13%) und Belgien (-12%) durch kräftige Zuwächse – besonders in einigen der neuen Mitgliedstaaten – ausgeglichen wurden. Ungarn verbuchte einen Anstieg um 37%, gefolgt von der Slowakei mit 23%, Slowenien mit 20% und Lettland mit 16%.

In Abbildung 3 sind die längerfristigen Veränderungen veranschaulicht. Zwischen 2001 und 2005 meldeten acht Länder eine Zunahme um mindestens 20%, zwei Länder dagegen einen Rückgang in derselben Größenordnung. Die Veränderungsbandbreite reichte von einem Rückgang von 25% in Frankreich und Belgien und einem Anstieg von über 75% in Ungarn. Schweden verbuchte eine Verringerung um 13%, in Norwegen, Österreich und der Tschechischen Republik nahm der grenzüberschreitende Verkehr weniger ab. Die Zuwachsrate Spaniens und Sloweniens lag bei über 40%, während Deutschland, Irland, Italien, Luxemburg und die Niederlande eine Zunahme um 20% oder mehr auswiesen. Portugal verbuchte zwar einen Anstieg, aufgrund eines Bruchs in den Datenreihen der Tabelle 3 war es jedoch nicht möglich, die Veränderungsrate seit 2001 zu ermitteln.

Abbildung 3: Grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen), 2005* verglichen mit 2001 - in % der Beförderungsleistung in Tonnenkilometern



* IT, LU und UK: Daten für 2004

Knapp 94% des Gesamtbeförderungsleistung im Jahr 2005 (für IT, LU und UK Daten für 2004) entfielen auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den EU-25-Mitgliedstaaten. Der Verkehr zwischen der EU und Norwegen oder den beitretenden und Kandidatenländern (Bulgarien, Kroatien, Rumänien und Türkei) machte rund 2% aus, die Hälfte davon wiederum war Verkehr zwischen der EU und Norwegen. Die Hälfte des Verkehrs zwischen der EU und Norwegen verbuchten Dänemark und Schweden für sich. Von dem Verkehr zwischen der EU und den beitretenden und Kandidatenländern entfiel eine Hälfte auf den Verkehr zwischen Rumänien einerseits und Polen und Italien als wichtige Partnerländer andererseits und ein Viertel

auf den Verkehr zwischen der Türkei und ihren wichtigen EU-Partnern Deutschland, Polen und Ungarn.

Bei den übrigen 4% handelte es sich um Verkehrsleistungen, bei denen Deutschland oder Polen in absoluten Zahlen mit jeweils über 3 Mrd. tkm eine große Rolle spielten. Weitere Länder mit einer Verkehrsleistung von über 1 Mrd. tkm waren Italien, die Niederlande und Litauen. Anteilsmäßig spielten dagegen die drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen mit jeweils über 20% im grenzüberschreitenden Verkehr eine herausragende Rolle. Abgesehen von Finnland mit 18% lag der prozentuale Anteil aller übrigen Mitgliedstaaten bei unter 10%.

Dreiländerverkehr

Tabelle 4: Dreiländerverkehr durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Meldeländern - in Mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BE	3 339	4 606	4 481	5 109	5 225	4 533	3 412
CZ	:	2 568	1 975	3 719	3 147	4 340	6 086
DK	436	606	573	433	599	558	468
DE	4 354	4 086	5 109	5 963	5 907	6 566	7 685
EE	:	:	:	:	134	139	717
EL	:	:	:	:	:	:	:
ES	791	1 064	1 369	2 101	1 919	2 070	2 123
FR	2 957	2 157	1 775	1 414	846	1 060	788
IE	354	563	371	445	297	354	448
IT	509	411	610	528	834	1 100	1 288
LV	:	:	:	1 070	1 067	1 183	1 785
LT	:	:	:	:	3 188	3 382	6 021
LU	3 436	4 436	4 647	4 254	4 548	4 303	3 768
HU	:	:	228	367	392	1 330	2 420
NL	8 246	8 455	8 020	8 570	8 124	10 748	9 759
AT	5 827	5 676	6 006	6 394	6 289	6 504	6 157
PL	:	:	:	:	:	4 982	10 646
PT	688	785	1 332	1 751	1 695	3 397	3 648
SI	:	:	678	578	649	1 260	2 123
SK	:	:	:	:	2 654	4 022	5 814
FI	103	231	83	159	98	83	79
SE	54	318	347	571	647	421	495
UK	292	223	238	213	269	235	207
Gesamt	:	:	:	:	:	62 570	75 937
NO	76	60	55	42	80	44	28

* IT, LU und UK: Daten für 2005 geschätzt

Der Dreiländerverkehr ist definiert als grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen, die in einem Drittland zugelassen sind (Beförderung von Gütern von Land A nach Land B durch Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in Land C).

Im Jahr 2005 erbrachten EU-25-Spediteure im Dreiländerverkehr eine Verkehrsleistung von 76 Mrd. tkm; das sind 21% mehr als im Jahr 2004. Vor dem Beitritt der neuen Mitgliedstaaten waren die Niederlande, Österreich, Deutschland, Belgien und Luxemburg die Hauptmarktteilnehmer.

Einige der neuen Mitgliedstaaten haben ihren Dreiländerverkehr seit ihrem EU-Beitritt rapide ausgeweitet und sind zu wichtigen Marktteilnehmern geworden. Polen hat 2005 mit über 10 Mrd. tkm im Dreiländerverkehr die Niederlande vom ersten Platz verdrängt. Eine große Rolle

spielten ferner die Tschechische Republik, Litauen und die Slowakei mit jeweils rund 6 Mio. tkm.

Zwischen 1999 und 2003 hat der Dreiländerverkehr auf EU-15-Ebene kontinuierlich um durchschnittlich 4,4% pro Jahr zugenommen. Auf EU-25-Ebene ist diese Wachstumsrate in den Jahren 2004 und 2005 auf über 20% angestiegen, bedingt durch die Berücksichtigung der neuen Mitgliedstaaten, die auf diesem Gebiet sehr aktiv waren. Die Verkehrsleistung Polens und Estlands im Dreiländerverkehr hat sich von 2004 bis 2005 mehr als verdoppelt. Einen Anstieg um mehr als 50% verbuchten Ungarn, Lettland, Litauen und Slowenien. Die Slowakei meldete ein Plus von 45% und die Tschechische Republik von 40%. In vielen der alten Mitgliedstaaten hingegen war der Dreiländerverkehr zwischen 2004 und 2005 rückläufig. Eine deutliche prozentuale Zunahme verbuchten Irland (27%), Schweden (18%) und Deutschland (17%). In Deutschland, Spanien und Portugal war während des Zeitraums 1999 bis 2005 eine kontinuierliche jährliche Wachstumsrate im Dreiländerverkehr zu beobachten. In Belgien und Schweden hat der Dreiländerverkehr bis zur Mitte des Beobachtungszeitraums zu-, danach jedoch abgenommen. Frankreich verzeichnete während des Beobachtungszeitraums einen relativ kontinuierlichen Rückgang.

Im Jahr 2005 machte der Dreiländerverkehr im Durchschnitt 4,5% des Gesamtverkehrs aus. Auf Länderebene waren jedoch große Abweichungen von diesem Durchschnittswert zu erkennen. Dies gilt insbesondere für Luxemburg und die neuen Mitgliedstaaten. In Luxemburg machte der Dreiländerverkehr 43% des Gesamtverkehrs aus, in Litauen 38%, in der Slowakei 26%, in Lettland 21% und in Slowenien 19%. Bei unter 0,5% lag dagegen sein Anteil in Frankreich, Finnland, Norwegen und dem Vereinigten Königreich.

Kabotageverkehr

Tabelle 5: Kabotage durch Spediteure aus den Meldeländern - in Mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BE	938	1 366	1 635	2 226	1 867	1 816	1 597
CZ	:	:	:	:	:	:	33
DK	102	248	187	132	191	254	129
DE	1 533	1 408	1 688	1 602	1 565	1 944	2 257
EE	:	:	:	:	57	57	138
ES	271	246	350	586	749	1 031	1 059
FR	756	815	607	530	551	624	421
IE	416	725	537	420	491	505	462
IT	350	273	599	671	559	847	950
LV	:	:	:	20	17	10	36
LT	:	:	:	:	21	28	50
LU	1 039	1 230	1 556	1 984	2 044	2 262	2 092
HU	:	:	99	82	59	92	100
NL	1 632	1 697	2 002	1 810	2 339	2 871	2 913
AT	222	345	449	440	455	390	574
PL	:	:	:	:	:	506	653
PT	99	40	148	187	319	708	786
SI	:	:	31	98	107	132	149
SK	:	:	:	:	74	89	87
FI	35	49	46	30	25	70	54
SE	:	119	164	165	230	170	186
UK	44	110	59	85	68	202	204
Gesamt	:	:	:	:	:	14 609	14 931
NO	24	4	9	11	16	12	14

* IT, LU und UK: Daten für 2005 geschätzt

Kabotage ist die Verkehrsleistung in Land A durch Güterkraftverkehrsunternehmen, die ihren Sitz in Land B haben. Sie wird von dem Land, in dem das Güterkraftverkehrsunternehmen ansässig ist, gemeldet und wird als Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs erfasst. Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten erbrachten 2005 eine Kabotage-Verkehrsleistung von 14,9 Mrd. tkm, was gegenüber 2004 einen Anstieg um 2% bedeutet. Tabelle 5, in der die Kabotageleistungen der einzelnen Länder von 1999 bis 2005 aufgeführt sind, macht deutlich, dass die meisten Mitgliedstaaten in diesem Zeitraum einen Zuwachs zu verbuchen hatten, wobei jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Jahren zu beobachten waren.

Niederländische Güterkraftverkehrsunternehmen sind mit nahezu 3 Mrd. tkm die aktivsten „Kaboteure“, gefolgt von luxemburgischen und deutschen Spediteuren mit jeweils über 2 Mrd. tkm. Auf diese drei Länder entfiel 2005 die Hälfte des gesamten Kabotageverkehrs der Spediteure aus den EU-25-Ländern. Die Kabotageverkehrsleistung von spanischen und portugiesischen Spediteuren hat stark zugenommen, die belgischer und französischer Unternehmen ist dagegen deutlich zurückgegangen. Die Bedeutung der Kabotage für die Güterkraftverkehrsunternehmen eines Landes wird ersichtlich, wenn die Kabotageleistung als Prozentsatz der gesamten Verkehrsleistung ausgedrückt wird. Für Luxemburg betrug der Anteil der Kabotage ein Viertel des Gesamtwertes. An zweiter Stelle lag Belgien mit einem Anteil von 4%, gefolgt von den Niederlanden und Irland mit 3%.

Der Tabelle 6 ist die Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wurde, zu entnehmen. Diese Rate entspricht dem Anteil des Binnenmarktes eines Landes (innerstaatlicher Verkehr plus Kabotage), der auf die Kabotage entfällt. Insgesamt ist die Kabotage-Durchdringungsrate in der EU langsam, aber stetig angestiegen, und zwar von 0,8% im Jahr 1999 (EU-15-Durchschnittswert) auf 1,2% im Jahr 2004. Während dieses Zeitraums waren Belgien, Luxemburg und Frankreich die Länder mit der höchsten Durchdringung, in den meisten Jahren lag die Rate jedoch unter 3%. Die Kabotagedurchdringung in den neuen Mitgliedstaaten lag generell unter 0,3%, abgesehen von Lettland mit 0,8%, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, dass dieses Land in der Mitte der drei baltischen Staaten liegt. Einen kontinuierlichen Anstieg der Kabotagedurchdringung wiesen ferner Dänemark (1,7% im Jahr 2004), Norwegen (1,3%), Schweden (1,1%) und das Vereinigte Königreich (1,2%) auf.

Tabelle 6: Kabotage-Durchdringungsrate nach Land, in dem die Kabotage erbracht wird - auf tkm-Basis

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BE	2,59	2,31	2,89	2,10	2,67	2,87
CZ	:	0,10	0,10	0,08	0,17	0,17
DK	0,39	0,47	0,92	0,98	1,17	1,72
DE	1,11	1,12	1,16	1,35	1,31	1,61
EE	:	:	:	:	0,00	0,00
ES	0,54	0,38	0,53	0,50	0,51	0,60
FR	0,93	1,26	1,55	1,91	2,06	2,50
IE	0,06	0,29	0,11	0,13	0,07	0,92
IT	0,61	0,45	0,59	0,50	0,66	0,63
LV	:	:	:	0,00	0,44	0,82
LT	:	:	:	:	0,02	0,23
LU	2,90	2,20	3,23	3,96	1,30	1,99
HU	:	:	0,19	0,19	0,22	0,26
NL	0,52	0,71	0,88	0,97	0,68	0,75
AT	1,15	1,72	2,40	1,75	1,70	1,94
PL	:	:	:	:	:	0,07
PT	0,21	0,30	0,18	0,24	0,28	0,39
SI	:	:	0,30	0,29	0,05	0,07
SK	:	:	:	:	0,06	0,13
FI	0,00	0,01	0,12	0,01	0,10	0,05
SE	0,84	0,67	0,76	0,67	0,80	1,08
UK	0,48	0,87	0,86	0,97	1,05	1,19
Gesamt	:	:	:	:	:	1,22
NO	0,10	0,41	0,41	0,65	0,97	1,34

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten wurden nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhoben. Sie beruhen auf Stichprobenerhebungen in den Meldeländern, d. h. den EU-Mitgliedstaaten und Norwegen, und erfassen die Güterkraftverkehrsleistung von in diesen Ländern zugelassenen Fahrzeugen.

Die Mitgliedstaaten verwenden ihre eigenen nationalen Erhebungen für die Erfassung von Daten auf der Basis von Meldungen durch Güterkraftverkehrsunternehmen. Die Ergebnisse sind Mikrodaten über Fahrzeuge und die entsprechenden Fahrten mit ausführlichen Informationen über die beförderten Güter. Auf europäischer Ebene wurden einheitliche Aggregierungsverfahren angewandt, die möglicherweise nicht mit den Praktiken einzelner Mitgliedstaaten übereinstimmen. Hieraus erklären sich mögliche Unterschiede zwischen den hier veröffentlichten Daten und nationalen Daten. Zur Unterscheidung zwischen innerstaatlichem und grenzüberschreitendem Verkehr werden auf der EU-Ebene fahrtbezogene Daten verwendet, was die Ursache für Abweichungen von den entsprechenden Werten derjenigen Länder sein kann, die für diese Definition warenbezogene Daten verwenden.

Griechenland: Griechenland hat kürzlich Daten für 2003 und 2004 geliefert, aus technischen Gründen wurden diese bisher jedoch noch nicht verbreitet.

Spanien: Innerstaatlicher Verkehr: seit dem ersten Quartal 2002 auch Zahlen zum innerstädtischen Güterverkehr. Dadurch kam es zu einem sehr starken Anstieg der Tonnanzahlen. Aufgrund der kurzen Distanzen wirkt sich dies auf die Angaben in tkm weit weniger aus.

Italien: Aufgrund einer Änderung an der Methodik ist in der Zeitreihe 2003-2004 ein Bruch entstanden.

Malta: Malta hat seit 2004 keine Güterkraftverkehrsdaten gemeldet.

Niederlande: Zwischen 2002 und 2003 wurde die Methodik geändert.

Portugal: Seit 2004 ist die Antwortrate besser geworden, so dass die Zahl der Güterkraftfahrzeuge um etwa 25% gestiegen ist. Dies hat zu einer enormen Steigerung des Güterkraftverkehrs zwischen 2003 und 2004 geführt, wodurch ein Bruch in der Zeitreihe entstanden ist.

Schweden: Schweden hat Daten für 1999 nach den früheren Richtlinien gemeldet.

Vereinigtes Königreich: Die Daten für 2004 sind vorläufige Daten und werden überarbeitet werden.

Liechtenstein: Liechtenstein hat Eurostat Daten für 2005 vorgelegt, die aus technischen Gründen jedoch in dieser Veröffentlichung nicht verwendet wurden.

Grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen)

Die Darstellung des grenzüberschreitenden Verkehrs in dieser Veröffentlichung stützt sich auf Güter, die in den meldenden Mitgliedstaaten verladen und entladen wurden. Doppelzählungen werden vermieden, da die Meldungen nur Güterkraftverkehrsunternehmen betreffen, die in dem Meldeland ansässig sind. Die Zahlen umfassen die Waren, die von ansässigen Verkehrsunternehmen in alle anderen Länder der Welt versandt wurden, ferner die Waren, die von im Meldeland ansässigen Verkehrsunternehmen aus allen Ländern der Welt in das Meldeland verbracht wurden.

Dreiländerverkehr

Der Dreiländerverkehr ist definiert als grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen, die in einem Drittland zugelassen sind (Beförderung von Gütern von Land A nach Land B durch Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in Land C). Die Zahlen in Tabelle 4 berücksichtigen den Dreiländerverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen der jeweiligen Meldeländer. Sie geben somit keinen Aufschluss darüber, wo diese Verkehrsleistung erbracht wurde, sondern nur darüber, von wem sie erbracht wurde.

Kabotageverkehr

Bei der Kabotage meldet ein Mitgliedstaat die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen, die zwar im Meldeland ansässig sind, ihre Verkehrsleistung aber in einem anderen Land erbracht haben.

Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt

Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt (im Meldeland ver- und entladen, Dreiländerverkehr und Kabotage) umfasst die Beförderungsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in den Mitgliedstaaten und Norwegen, die ganz oder teilweise außerhalb dieser Länder erbracht worden ist. Nicht eingeschlossen ist die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen, die ihren Sitz in anderen Ländern haben.

Verfügbarkeit von Daten

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen sämtlich aus der kostenfrei zugänglichen Eurostat-Verbreitungsdatenbank, Stand: 16. August 2006.

Schätzungen sind kursiv dargestellt. In den Tabellen 1 bis 5 handelt es sich bei den Daten für IT, LU und UK um Schätzungen anhand von vierteljährlichen Daten.

Zahlen in Fettdruck betreffen Korrekturen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Validierung jüngster Veröffentlichungen vorgenommen wurden.

In dieser Veröffentlichung bedeuten:







1 Mrd. = 1 000 000 000
- entfällt
: nicht verfügbar

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Howard Collings und Marie-Noëlle Dietsch erstellt.

Weitere Informationsquellen:

Daten: [Webseite EUROSTAT/Leitseite/Verkehr/Daten](#)

Verkehr

-  **Strassenverkehr**
-  **Straßengüterverkehrsleistung - Güter**
 -  **Gesamter Straßengüterverkehr**
 -  **Innerstaatlicher Straßengüterverkehr**
 -  **Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr**
 -  **Straßenkobotage**

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408
Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@ec.europa.eu

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontakt Informationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:
<http://ec.europa.eu/eurostat/>

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>
E-mail: info-info-opoce@ec.europa.eu
