

Grenzüberschreitende Güterkraftverkehrsströme 2005

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

83/2007

Autor
Simo PASI

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Grenzüberschreitender
Güterkraftverkehr nach Ländern
und Nationalität der
Güterkraftverkehrsunternehm-
en 2

Struktur des grenzüberschrei-
tenden Güterkraftverkehrs in
den EU-Mitgliedstaaten 3

Ströme zwischen Länderpaaren
..... 5



eurostat



Manuskript abgeschlossen: 19.06.2007

Datenextraktion am: 02.04.2007

ISSN 1977-0324

Katalognummer: KS-SF-07-083-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2007

Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2005 wurde der europäische Güterkraftverkehr gemessen an der Tonnage von den großen Volkswirtschaften der fünf Länder Deutschland, Spanien, Frankreich, Vereinigtes Königreich und Italien beherrscht, deren grenzüberschreitender Verkehr verglichen mit dem Inlandsverkehr relativ unbedeutend ist. Deutschland ist das einzige der fünf Länder, in dem die grenzüberschreitenden Ströme mehr als 10 % des gesamten Güterkraftverkehrs ausmachen.

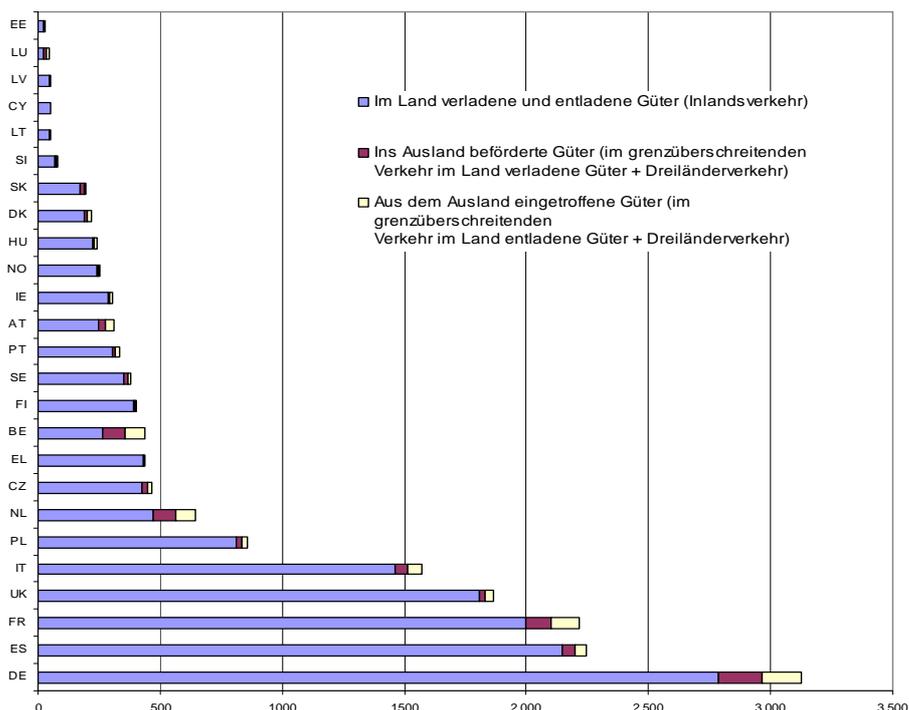
Für eine Reihe mittelgroßer Mitgliedstaaten wie die Niederlande, Österreich und vor allem Belgien hatte der grenzüberschreitende Verkehr einen deutlich höheren Stellenwert. Abgesehen von Zypern galt dies, wenngleich in geringerem Umfang, auch für die kleineren Volkswirtschaften wie Estland, Lettland, Litauen und Slowenien. Luxemburg stellte einen Sonderfall dar, hier machte der grenzüberschreitende Verkehr fast die Hälfte des Gesamtverkehrs aus.

93 % des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs entfielen auf Intra-EU-Ströme. Deutschland hatte sowohl im Intra- als auch im Extra-EU-Verkehr den größten Anteil am grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr. Einen beachtlichen Anteil am Intra-EU-Verkehr hatten auch Frankreich, die Niederlande und Belgien. Schweden und Italien traten beim Extra-EU-Verkehr als weitere wichtige Beteiligte in den Vordergrund. Polen und Finnland haben in diesem Bereich an Bedeutung gewonnen.

Mehrere neue Mitgliedstaaten, darunter die baltischen Länder, Ungarn, Polen, Slowenien und die Slowakei, verzeichneten die höchsten Wachstumsraten im grenzüberschreitenden Verkehr. Lettland und Litauen erreichten 2005 gegenüber 2004 Wachstumsraten von über 35 %. Demgegenüber verzeichneten die größeren Volkswirtschaften bei den grenzüberschreitenden Verkehrsströmen leichte Rückgänge, wenn man einmal von Italien absieht, das eine Steigerung um 2,6 % erzielte.

In Polen wurden 80 % des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs von inländischen Spediteuren durchgeführt, während sich in Frankreich ein völlig anderes Bild bot, dort wurde nämlich weniger als ein Drittel des Gesamtverkehrs durch inländische Güterkraftverkehrsunternehmen abgewickelt. Zwischen dem Länderpaar Deutschland/Niederlande waren die Güterkraftverkehrsströme im Intra-EU-Verkehr am umfangreichsten.

Abbildung 1: Auf dem Hoheitsgebiet der Länder beförderte Güter (Inlandsverkehr; im grenzüberschreitenden Verkehr verladene oder entladene Güter und Dreiländerverkehr) 2005* in Millionen Tonnen



* Von Malta wurden für 2004 und 2005 keine Daten über den Güterkraftverkehr gemeldet.

Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr nach Ländern und Nationalität der Güterkraftverkehrsunternehmen

Tabelle 1: Ins Ausland beförderte oder aus dem Ausland eingetroffene Güter (im grenzüberschreitenden Verkehr verladene oder entladene Güter und Dreiländerverkehr) 2004 und 2005 in Millionen Tonnen

	Ins Ausland beförderte Güter		Aus dem Ausland eingetroffene Güter		Insgesamt		Veränderung in % 2004-2005
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
BE	88,6	88,5	78,4	78,2	167,0	166,7	-0,2
CZ	24,0	24,1	20,2	19,9	44,2	44,0	-0,6
DK	13,6	14,0	14,9	16,5	28,6	30,5	6,8
DE	184,1	183,1	163,2	161,2	347,3	344,3	-0,9
EE	2,1	2,3	1,7	2,2	3,9	4,5	16,3
IE	7,7	6,9	13,4	11,9	21,1	18,8	-11,1
EL	2,3	1,9	2,6	2,3	4,9	4,2	-14,0
ES	49,6	48,6	48,6	49,1	98,3	97,6	-0,7
FR	105,1	104,7	113,4	113,5	218,5	218,2	-0,1
IT	53,6	55,7	54,6	55,4	108,2	111,1	2,6
CY	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-13,0
LV	2,5	3,3	2,2	3,1	4,6	6,3	36,8
LT	3,3	4,5	3,0	4,1	6,3	8,6	36,5
LU	9,1	9,0	11,2	11,3	20,3	20,3	0,3
HU	9,1	11,0	9,2	10,9	18,3	21,9	19,6
NL	90,1	89,9	83,6	81,3	173,6	171,2	-1,4
AT	30,4	29,5	34,4	34,7	64,8	64,1	-1,1
PL	23,5	25,6	21,4	24,1	44,9	49,7	10,7
PT	12,9	12,8	14,6	15,3	27,5	28,1	2,3
SI	4,8	6,1	5,7	6,3	10,5	12,4	17,8
SK	9,4	13,0	8,5	10,3	17,9	23,3	29,7
FI	4,8	4,2	4,5	5,0	9,3	9,2	-1,1
SE	13,3	13,3	13,3	12,6	26,6	25,8	-2,9
UK	29,0	27,7	32,6	32,8	61,6	60,5	-1,8
LI	:	0,2	:	0,2	:	0,5	:
NO	4,5	4,3	6,3	6,3	10,8	10,5	-2,3

Geht man von der Tonnage aus, so hatte Deutschland, wie Tabelle 1 zeigt, in den Jahren 2004 und 2005 in beiden Richtungen bei weitem den größten Anteil am grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, gefolgt von Frankreich. Zwei mittelgroße Länder, die Niederlande und Belgien, die über große europäische Häfen verfügen, nahmen den nächsten Platz ein, gefolgt mit geringem Abstand von Italien und Spanien. Unter den großen Volkswirtschaften war das Vereinigte Königreich in diesem Zusammenhang aufgrund seiner Insellage und der Auswirkungen dieses Status auf den Güterkraftverkehr weniger wichtig. In all diesen Ländern mit Ausnahme Italiens ist allerdings der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr rückläufig. Eine Reihe neuer Mitgliedstaaten, darunter die baltischen Länder, Ungarn, Polen, Slowenien und die Slowakei, verzeichnete 2005 gegenüber 2004 sehr hohe Wachstumsraten. Im Falle Lettlands und Litauens beliefen sie sich auf mehr als 35 %, wobei das Ausgangsniveau sehr niedrig lag.

Tabelle 2 zeigt, wie sich der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr im Jahr 2005 auf inländische Güterkraftverkehrsunternehmen und auf Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten verteilt. Von den Ländern, die umfangreiche grenzüberschreitende Verkehrsströme verzeichnen, hatten Spediteure aus den Niederlanden einen Anteil von etwa zwei Dritteln an der grenzüberschreitenden Tonnage des eigenen Landes. Demgegenüber entfielen auf französische Spediteure zwischen einem Drittel und einem Viertel der grenzüberschreitenden Tonnage Frankreichs, während in Belgien, Italien, im Vereinigten Königreich und in Deutschland ansässige Unternehmen weniger als die Hälfte

des gesamten grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs ihrer jeweiligen Länder durchführten.

In den neuen Mitgliedstaaten verzeichneten die dort ansässigen Spediteure hohe Anteile, vor allem in Polen und Slowenien, wo mehr als 80 % des grenzüberschreitenden Verkehrs von den eigenen Güterkraftverkehrsunternehmen dieser Länder abgewickelt wurden. Die einzige Ausnahme bildete Ungarn, wo etwa die Hälfte des grenzüberschreitenden Verkehrs von inländischen Unternehmen durchgeführt wurde. Weitere Mitgliedstaaten mit hohen Marktanteilen ihrer eigenen Unternehmen waren Finnland, Dänemark, Spanien, Irland, Österreich und Portugal. Schwedische Unternehmen hingegen hatten einen Anteil von höchstens einem Viertel der Tonnage des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs.

Die Zahlen scheinen weiterhin darauf hinzuweisen, dass die neuen Mitgliedstaaten im Osten nach wie vor parallel zu den Ländern der EU-15 im Westen arbeiten. Abgesehen von der Tschechischen Republik, Ungarn und Slowenien werden die Märkte der neuen Mitgliedstaaten stärker von Güterkraftverkehrsunternehmen aus anderen neuen Mitgliedstaaten bedient als von Unternehmen aus der EU-15, wobei die Anteile zwischen einem Fünftel und zwei Fünfteln der grenzüberschreitenden Tonnage eines jeden Landes liegen. Eine Ausnahme bildet Slowenien, wo Unternehmen aus der EU-15 einen größeren Marktanteil haben als Unternehmen aus anderen neuen Mitgliedstaaten.

In der EU-15 gab es eine sehr starke gegenseitige Marktdurchdringung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr. Etwa die Hälfte der Tonnage im

grenzüberschreitenden Verkehr Belgiens, Frankreichs, Italiens, Schwedens und des Vereinigten Königreichs wurde von Spediteuren aus anderen EU-15-Ländern befördert. Dasselbe gilt für Norwegen.

Was den Austausch zwischen den beiden Blöcken betrifft, so verzeichnen Deutschland, Österreich, Finnland und Schweden die stärkste Marktdurchdringung durch neue Mitgliedstaaten, der Anteil der von Spediteuren aus neuen Mitgliedstaaten im

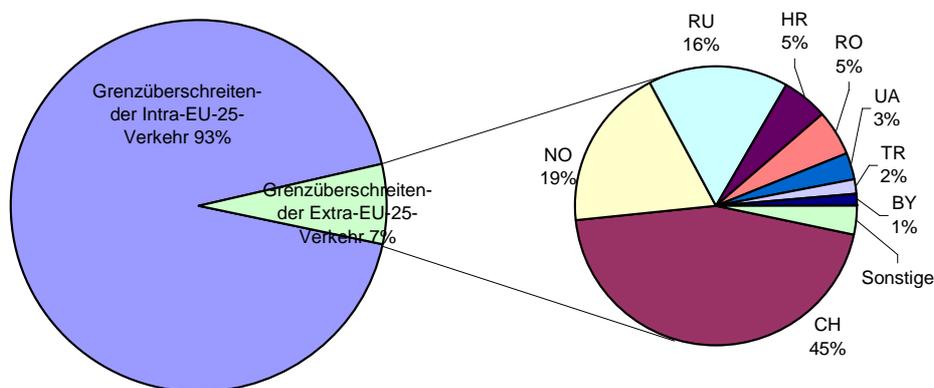
grenzüberschreitenden Verkehr beförderten Tonnage liegt bei jeweils mehr als 10 %. Belgien, Irland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und Portugal melden hingegen weniger als 5 %. Von den neuen Mitgliedstaaten verzeichnen Slowenien, Ungarn und die Tschechische Republik eine stärkere Durchdringung durch Spediteure aus der EU-15, mindestens 10 % ihrer grenzüberschreitenden Tonnage werden von Unternehmern aus der EU-15 befördert.

Tabelle 2: Ins Ausland beförderte oder aus dem Ausland eingetroffene Güter (im grenzüberschreitenden Verkehr verladene oder entladene Güter und Dreiländerverkehr) nach Nationalität der Güterkraftverkehrsunternehmen 2005 in Millionen Tonnen

	Ins Ausland beförderte Güter			Aus dem Ausland eingetroffene Güter				
	Insgesamt (in Millionen Tonnen)	Anteil in %		Insgesamt (in Millionen Tonnen)	Anteil in %			
Inländische Güterkraftverkehrsunternehmen		Sonstige EU-15-Güterkraftverkehrsunternehmen	Güterkraftverkehrsunternehmen aus anderen neuen Mitgliedstaaten		Inländische Güterkraftverkehrsunternehmen	Sonstige EU-15-Güterkraftverkehrsunternehmen	Güterkraftverkehrsunternehmen aus anderen neuen Mitgliedstaaten	
BE	88,5	40	57	3	78,2	32	65	2
CZ	24,1	73	12	14	19,9	71	11	18
DK	14,0	58	36	5	16,5	46	46	6
DE	183,1	44	44	11	161,2	36	50	14
EE	2,3	76	3	20	2,2	61	8	30
IE	6,9	56	44	1	11,9	39	60	1
EL	1,9	68	24	7	2,3	61	33	5
ES	48,6	58	38	3	49,1	58	39	3
FR	104,7	29	67	3	113,5	25	71	3
IT	55,7	41	48	9	55,4	37	51	11
CY	0,0	78	0	0	0,0	100	0	0
LV	3,3	62	11	25	3,1	56	9	34
LT	4,5	74	1	23	4,1	64	8	27
LU	9,0	55	43	2	11,3	52	47	1
HU	11,0	52	18	28	10,9	45	22	32
NL	89,9	68	29	3	81,3	61	36	3
AT	29,5	53	33	13	34,7	46	41	13
PL	25,6	83	6	9	24,1	81	9	9
PT	12,8	75	24	0	15,3	68	31	1
SI	6,1	80	12	7	6,3	80	13	7
SK	13,0	68	7	23	10,3	64	9	27
FI	4,2	72	12	13	5,0	81	8	10
SE	13,3	25	51	12	12,6	17	61	11
UK	27,7	46	50	4	32,8	32	62	5
LI	0,2	64	34	1	0,2	45	54	1
NO	4,3	44	49	6	6,3	32	62	6

Struktur des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in den EU-Mitgliedstaaten

Abbildung 2: Von Güterkraftverkehrsunternehmen aus der EU-25 durchgeführter grenzüberschreitender Verkehr nach Partnerländern 2005 in % der Tonnage



2005 handelte es sich bei 93 % des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs um Intra-EU-Ströme. Die wichtigsten Partner für die verbleibenden 7 % waren die Schweiz (45 %), Norwegen (19 %) und Russland (16 %), die drei größten an die EU angrenzenden Volkswirtschaften. In diesen Zahlen sind jedoch von Extra-EU-25-Güterkraftverkehrsunternehmen ver- und entladene Tonnagen nicht enthalten, obwohl sie signifikant sein können. Im Jahr 2005 dominierten deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen mit fast einem Viertel der Gesamttonnage den grenzüberschreitenden Verkehr sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU. Am Intra-EU-Verkehr

waren außerdem in größerem Umfang Güterkraftverkehrsunternehmen aus Frankreich, den Niederlanden und Belgien beteiligt. Von den neuen Mitgliedstaaten hatten Polen und die Tschechische Republik einen Anteil von jeweils 3 % an der gesamten im grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehr beförderten Tonnage. Am Extra-EU-Verkehr waren Schweden mit seiner langen Landgrenze zu Norwegen, Italien mit Lieferungen an die Schweiz und San Marino, sowie Frankreich ebenfalls in signifikanter Weise beteiligt. Polen und Finnland, beide an der Peripherie gelegen, leisteten auch einen beachtlichen Beitrag.

Abbildung 3: Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs jedes Landes (im grenzüberschreitenden Verkehr verladene und entladene Güter sowie Dreiländerverkehr) am Gesamtvolumen des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs 2005 in % der Tonnage

Intra-EU-25-Verkehr insgesamt: 741 Millionen Tonnen

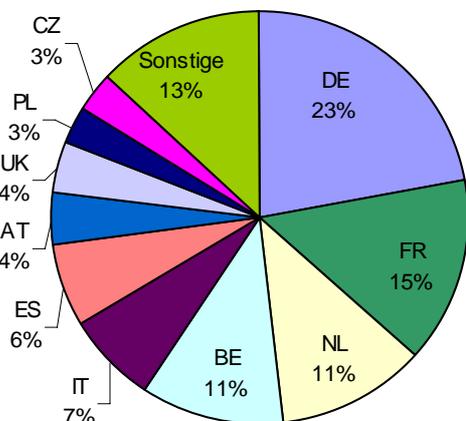
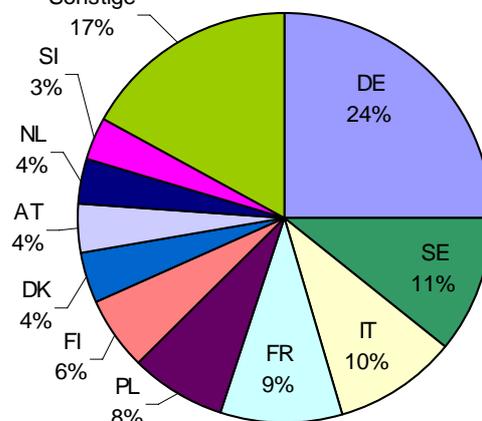


Abbildung 4: Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs jedes Landes (im grenzüberschreitenden Verkehr verladene und entladene Güter sowie Dreiländerverkehr) am Gesamtvolumen des grenzüberschreitenden Extra-EU-25-Verkehrs 2005 in % der Tonnage

Extra-EU-25-Verkehr insgesamt: 55 Millionen Tonnen



Was den Verkehr zwischen Länderpaaren betrifft, so meldeten die EU-25-Mitgliedstaaten 2005 die umfangreichsten Extra-EU-Ströme zwischen Deutschland und der Schweiz, deren Anteil mit 11,4 Millionen Tonnen bei mehr als 20 % des Gesamtverkehrs lag. Die Schweiz, eine inmitten von EU-Ländern gelegene Volkswirtschaft, war an fünf der zwölf wichtigsten Ströme zwischen Länderpaaren beteiligt, wobei ihre Partner neben Deutschland Frankreich, Italien, die Niederlande und Österreich waren. Die Ströme zwischen Schweden und Norwegen lagen mit 5,7 Millionen Tonnen oder reichlich 10 % des Gesamtverkehrs an zweiter Stelle. Norwegens Verkehrsströme nach Dänemark fanden sich ebenfalls unter den ersten zwölf. Russland erschien zweimal auf der Liste., Partner waren seine nächsten Nachbarn Finnland und Polen, deren Ströme machten zusammen 7 % des Gesamtverkehrs aus. Interessant waren vor allem die Ströme zwischen San Marino und Italien sowie zwischen Spanien und Andorra, die zusammengenommen knapp 5 % des Gesamtverkehrs ergaben. Den zwölften Platz nahm der Verkehr zwischen Slowenien und Kroatien ein.

Tabelle 3: Wichtigste Ströme zwischen Länderpaaren im Extra-EU-25-Güterkraftverkehr 2005 in Millionen Tonnen

Rangfolge	Länderpaare	Gesamttonnage	in % der Extra-EU-25-Gesamttonnage
1	DE CH	11,4	20,8
2	SE NO	5,7	10,4
3	FR CH	4,3	7,8
4	IT CH	4,0	7,3
5	FI RU	2,5	4,5
6	DK NO	1,9	3,4
7	PL RU	1,4	2,5
8	IT SM	1,4	2,5
9	ES AD	1,3	2,3
10	NL CH	1,3	2,3
11	AT CH	1,2	2,2
12	SI HR	1,2	2,1

Ströme zwischen Länderpaaren

Tabelle 4: Ströme zwischen Länderpaaren im Intra-EU-25-Güterkraftverkehr 2005 in 1000 Tonnen

EntladeLand	VerladeLand																							
	BE	CZ	DK	DE	EE	IE	EL	ES	FR	IT	CY	LV	LT	LU	HU	NL	AT	PL	PT	SI	SK	FI	SE	UK
BE		390	248	19 980	19	39	13	1 175	23 141	1 745	0	54	109	1 928	181	24 786	529	743	201	53	208	29	192	1 978
CZ	634		119	7 265	19	33	73	370	793	811	-	12	77	21	676	689	1 259	2 485	30	194	3 154	33	385	253
DK	572	233		7 300	18	35	6	239	818	694	-	50	69	67	46	1 240	175	509	25	42	70	137	3 115	91
DE	18 488	9 920	5 831		198	123	511	6 214	22 616	14 435	0	327	598	3 060	1 893	38 111	12 363	9 166	636	874	1 852	142	1 556	2 751
EE	47	46	11	130		-	-	21	17	44	-	643	225	-	29	64	15	176	-	-	-	264	151	-
IE	58	45	35	193	5		-	79	223	90	-	-	2	-	7	158	-	28	11	0	1	-	5	10 934
EL	54	45	20	522	-	-		58	192	796	6	-	1	11	32	156	110	56	3	-	23	-	-	114
ES	1 912	366	258	6 206	27	53	22		19 565	4 799	-	92	53	128	211	2 073	314	364	9 219	112	155	44	150	1 600
FR	31 521	826	768	25 359	25	232	122	16 758		12 940	0	98	150	2 529	423	10 005	979	1 272	1 386	308	462	34	187	4 862
IT	2 250	995	493	13 921	72	102	715	4 592	12 364		0	164	212	193	1 561	2 196	7 101	1 063	570	1 943	970	14	134	1 140
CY	0	-	-	0	-	-	8	0	0	1		-	-	-	-	1	0	0	0	0	-	-	-	1
LV	19	39	33	318	522	-	-	52	43	61	-		1 024	-	40	94	27	322	3	3	10	97	77	7
LT	105	81	35	853	261	7	1	54	145	160	-	692		4	71	130	23	939	2	13	39	69	62	52
LU	4 090	31	52	3 795	-	2	9	77	2 179	187	-	-	-		12	544	35	46	17	2	1	5	21	129
HU	233	757	42	2 430	14	7	46	212	380	909	-	26	53	22		345	1 227	974	17	244	2 191	52	87	165
NL	21 939	532	999	40 144	93	159	61	1 808	6 699	1 705	0	108	106	553	281		728	1 025	158	58	140	74	748	2 086
AT	630	2 384	166	19 696	9	-	38	386	839	4 581	0	33	37	68	1 260	1 069		526	-	665	1 080	12	139	212
PL	903	2 348	392	9 540	73	18	70	598	1 082	1 487	-	193	584	82	713	1 368	477		6	150	1 598	48	750	421
PT	280	39	28	829	-	10	7	11 250	1 424	680	-	3	4	0	20	308	-	21		15	11	4	16	277
SI	115	201	22	867	13	5	-	135	322	1 698	-	3	-	10	571	117	1 095	139	12		139	-	32	71
SK	192	3 174	40	1 661	2	-	21	145	264	604	-	2	21	7	1 574	151	779	1 041	-	148		19	64	85
FI	27	27	125	100	312	-	-	49	35	25	-	20	31	2	37	148	9	34	-	12	54		1 556	4
SE	252	248	2 722	1 725	133	-	-	261	226	195	0	83	61	7	101	842	144	737	46	32	62	2 327		31
UK	3 307	422	224	3 969	11	6 036	73	2 634	7 412	2 418	1	15	58	237	257	3 692	414	795	341	94	98	3	39	

Tabelle 4, die Ströme zwischen Länderpaaren in Tonnen für das Jahr 2005 ausweist, zeigt die vorherrschende Stellung Deutschlands, der größten Volkswirtschaft der EU, als Handelspartner. Als Markt für Güter aus anderen Ländern liegt Deutschland in 8 von 23 möglichen Länderkombinationen an erster Stelle, während Frankreich, Italien und Lettland jeweils bei zwei Kombinationen den ersten Platz einnehmen. Als Lieferant ist Deutschland in 7 der 23 Kombinationen Spitzenreiter, während Frankreich in 3 und Belgien und Italien jeweils in 2 Kombinationen vorn liegen. Dieses Bild spiegelt die Stellung Deutschlands als vorherrschende europäische Volkswirtschaft wider, und zwar sowohl als Lieferant von Verarbeitungsgütern als auch als Markt für die Produkte anderer Länder.

Auch die übrigen großen Volkswirtschaften spielten eine bedeutende Rolle, vor allem Frankreich und Italien. Die Niederlande und Belgien mit ihren großen Häfen waren weitere wichtige Beteiligte. Die einzige nicht sonderlich herausragende Volkswirtschaft war das Vereinigte Königreich, dessen Insellage den Güterkraftverkehr erschwerte. Dort, wo Deutschland nicht das wichtigste Partnerland war, trat an seine Stelle ein Nachbarland mit einer gemeinsamen Landgrenze, mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs, denn hier war Frankreich wichtigster Partner im Verkehr über den Ärmelkanal. Die bedeutendsten Ströme ergaben sich zwischen Deutschland und den Niederlanden mit etwa 40 Millionen Tonnen in jeder Richtung, was die wichtige Rolle des Hafens von Rotterdam widerspiegelt.

Tabelle 5: Wichtigste Ströme zwischen Länderpaaren im Intra-EU-25-Güterkraftverkehr 2005 in Millionen Tonnen

Rangfolge	Länderpaare	Gesamttonnage	% Güterkraftverkehrsunternehmen erstes Land	% Güterkraftverkehrsunternehmen zweites Land	% Alle sonstigen meldenden Güterkraftverkehrsunternehmen	Sonstige Güterkraftverkehrsunternehmen
1	DE NL	78,3	28,8	68,0	3,2	BE
2	BE FR	54,7	54,8	35,4	9,8	NL
3	DE FR	48,0	61,6	22,6	15,8	LU
4	BE NL	46,7	27,3	70,9	1,8	DE
5	BE DE	38,5	31,2	48,1	20,7	NL
6	ES FR	36,3	73,9	17,5	8,6	PT
7	AT DE	32,1	48,9	45,8	5,3	CZ
8	DE IT	28,4	40,8	41,9	17,3	AT
9	FR IT	25,3	39,0	53,0	8,0	LU
10	ES PT	20,5	33,0	66,5	0,5	DE
11	DE PL	18,7	11,0	87,9	1,1	CZ
12	CZ DE	17,2	82,9	13,8	3,3	PL
13	IE UK	17,0	43,0	56,6	0,4	NL
14	FR NL	16,7	11,3	69,3	19,4	BE
15	DE DK	13,1	51,4	41,0	7,6	LU
16	DE ES	12,4	24,9	60,2	14,9	PT
17	FR UK	12,3	40,5	40,0	19,5	NL
18	AT IT	11,7	69,7	17,9	12,4	DE

Tabelle 5 zeigt die Ströme unter einem anderen Blickwinkel. Sie weist für 2005 die 18 wichtigsten Ströme zwischen Länderpaaren in Tonnen aus und zeigt außerdem den prozentualen Anteil der von Güterkraftverkehrsunternehmen der beiden beteiligten Länder durchgeführten Transporte und den Anteil anderer Länder. An der Spitze der Länderpaare steht Deutschland/Niederlande mit 78,3 Millionen Tonnen, gefolgt von Belgien/Frankreich, Deutschland/Frankreich und Belgien/Niederlande, alle mit mehr als 40 Millionen Tonnen. Deutschland ist an 9 der 18 Länderpaare beteiligt, Frankreich an 6, die Niederlande, Belgien, Spanien und Italien an 3 und Österreich und das Vereinigte Königreich an 2 Paaren. Zwei neue Mitgliedstaaten, Polen und die Tschechische Republik, erscheinen in Kombination mit Deutschland ebenfalls auf der Liste. Was die Transportleistung der inländischen Güterkraftverkehrsunternehmen betrifft, so scheinen die Niederländer sehr effizient zu sein. Ihr Anteil beträgt etwa 70 % an den Strömen zwischen den Niederlanden und Deutschland, Belgien und Frankreich. Sie haben auch einen beachtlichen Anteil an den Strömen zwischen Belgien und Frankreich (10 %), Belgien und Deutschland (21 %) sowie Frankreich und dem Vereinigten Königreich (20 %). Als sehr wettbewerbsfähig erweisen sich auch die polnischen und tschechischen Güterkraftverkehrsunternehmen, die jeweils mehr als 80 % der Güterbewegungen nach und aus Deutschland durchführen. Auch die Tschechen sind mit 5 % an den Transporten zwischen Deutschland und Österreich beteiligt. Die Leistung der belgischen Güterkraftverkehrsunternehmen ist uneinheitlich, im Vergleich zu ihren niederländischen oder deutschen Kollegen schneiden sie schlechter ab, gegenüber den Franzosen behaupten sie sich jedoch gut. Sie haben auch 19 % der Transporte zwischen Frankreich und den Niederlanden durchgeführt. Die französischen Güterkraftverkehrsunternehmen waren im Allgemeinen unterrepräsentiert, sie setzten sich lediglich gegenüber ihren Kollegen aus dem Vereinigten Königreich durch. Die österreichischen Güterkraftverkehrsunternehmen hielten sich gut und konnten 17 % der Bewegungen zwischen Deutschland und Italien auf sich vereinen.

Tabelle 6 lässt die Daten wiederum in einem anderen Licht erscheinen, hier werden die wichtigsten Bestimmungs- und Herkunftsorte der Transporte jedes Landes im Jahr 2005 und die prozentualen Anteile an den Gesamtzahlen aufgezeigt. Die Hauptströme zwischen Deutschland und den Niederlanden machten etwa ein Viertel der Gesamtströme Deutschlands und etwas weniger als die Hälfte der niederländischen Gesamtströme aus. Daran lässt sich wiederum die Bedeutung des Hafens von Rotterdam sowohl für die deutsche als auch für die niederländische Volkswirtschaft ablesen. Österreich ist mit etwa die Hälfte ebenfalls stark von den Güterbewegungen mit Deutschland abhängig, an etwa der Hälfte ist dieses Land beteiligt. Demgegenüber ist für die Tschechische Republik und Polen zwar Deutschland wichtigster Partner, doch ergibt sich bei der Verteilung der Ströme eine etwas stärkere Diversifizierung. Erwähnenswert ist auch die Kombination Vereinigtes Königreich/Irland. Wegen der einzigen gemeinsamen Landesgrenze beider Länder mit einem anderen Land, finden etwa 90 % der irischen Güterbewegungen mit dem Vereinigten Königreich statt. Irland ist für das Vereinigte Königreich ebenfalls ein wichtiger Partner, doch nicht im gleichen Maße wie umgekehrt.

Tabelle 6: Ins Ausland beförderte Güter (im grenzüberschreitenden Verkehr verladene Güter und Dreiländerverkehr) und aus dem Ausland eingetroffene Güter (im grenzüberschreitenden Verkehr entladene Güter und Dreiländerverkehr) nach wichtigstem Partner jedes Landes 2005 in Millionen Tonnen

Kombination mit wichtigstem Partner						
	Wichtigstes Bestimmungsland	Tonnen für wichtigstes Bestimmungsland	% der ins Ausland beförderten Gesamttonnage	Wichtigstes Herkunftsland	Aus dem wichtigsten Herkunftsland eingetroffene Tonnage	% der eingetroffenen Gesamttonnage
BE	FR	31,5	35	NL	24,8	31
CZ	DE	9,9	41	DE	7,3	37
DK	DE	5,8	42	DE	7,3	44
DE	NL	40,1	22	NL	38,1	24
EE	LV	0,5	22	LV	0,6	30
IE	UK	6,0	88	UK	10,9	92
EL	IT	0,7	37	IT	0,8	34
ES	FR	16,8	35	FR	19,6	40
FR	BE	23,1	22	BE	31,5	28
IT	DE	14,5	26	DE	13,9	25
CY	EL	0,0	67	EL	0,0	73
LV	LT	0,7	21	LT	1,0	33
LT	LV	1,0	23	PL	0,9	23
LU	DE	3,1	34	BE	4,1	36
HU	DE	1,9	17	DE	2,4	22
NL	DE	38,1	42	DE	40,1	49
AT	DE	12,4	42	DE	19,7	57
PL	DE	9,2	36	DE	9,5	40
PT	ES	9,2	72	ES	11,3	73
SI	IT	1,9	32	IT	1,7	27
SK	CZ	3,2	24	CZ	3,2	31
FI	SE	2,3	56	RU	2,2	43
SE	NO	3,6	27	DK	2,7	22
UK	IE	10,9	40	FR	7,4	23
LI	AT	0,1	46	DE	0,1	56
NO	SE	2,2	51	SE	3,6	57

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

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

Bei den aufgeführten Daten handelt es sich um Gesamtwerte für alle Meldeländer (EU-Mitgliedstaaten plus Liechtenstein und Norwegen). Die Güterkraftverkehrsleistungen anderer Extra-EU-Unternehmen wurden nicht erfasst, auch wenn sie beispielsweise in Kombinationen mit der Schweiz und Russland signifikant sein können.

Grenzüberschreitender Verkehr

In dieser Veröffentlichung umfasst der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern, die im Meldeland verladen wurden, die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern, die im Meldeland entladen wurden sowie den Dreiländerverkehr. Die in der Regel als grenzüberschreitender Verkehr ausgewiesene Cabotage ist hierin nicht enthalten. Doppelzählungen werden vermieden, da die Meldungen nur Güterkraftverkehrsunternehmen betreffen, die ihren Sitz im Meldeland haben.

Die Zahlen umfassen die Güter, die von Spediteuren mit Sitz im Meldeland in alle anderen Länder der Welt versandt wurden, sowie die Güter, die von Spediteuren mit Sitz im Meldeland 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 im Land C).

Aus dem Ausland eingetroffene Güter

Die Menge an Gütern, die aus dem Ausland eingetroffen sind, ist gleich der Summe der von Güterkraftverkehrsunternehmen aus allen Meldeländern im grenzüberschreitenden und im Dreiländerverkehr beförderten, im Inland entladenen Güter (Meldungen unbekannter Partner werden nicht berücksichtigt).

Ins Ausland beförderte Güter

Die Menge an Gütern, die ins Ausland befördert wurden, ist gleich der Summe der im Inland verladene, von Güterkraftverkehrsunternehmen aus allen Meldeländern im grenzüberschreitenden und im Dreiländerverkehr beförderten Güter (Meldungen unbekannter Partner werden nicht berücksichtigt).

Güterkraftverkehrsunternehmen

sind Verkehrsunternehmen, die Kraftverkehrsleistungen erbringen, die entweder dem „gewerblichen Verkehr“ (entgeltliche Beförderung von Gütern für Dritte) oder dem „Werkverkehr“ (Beförderung für eigene Zwecke) zuzurechnen sind.

Bulgarien

Bulgarien war nicht verpflichtet, Daten für die Jahre vor seinem Beitritt 2007 zu melden, und hat mit der Meldung von Daten für das Bezugsjahr 2006 begonnen.

Malta

Malta hat 2004 und 2005 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

Rumänien

Rumänien war nicht verpflichtet, Daten für die Jahre vor seinem Beitritt 2007 zu melden, und hat mit der Meldung von Daten für das Bezugsjahr 2006 begonnen.

Liechtenstein

Liechtenstein hat 2004 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

Abbildung 1

In dieser Abbildung werden die auf dem Hoheitsgebiet der einzelnen Länder beförderten Gütermengen aufgeführt, sofern dort Ver- oder Entladungen stattgefunden haben. Nicht enthalten ist der Transitverkehr, bei dem im durchfahrenen Land weder Güter ver- noch entladen wurden.

Tabelle 2

Neue Mitgliedstaaten sind die 10 Länder, die der Europäischen Union im Mai 2004 beigetreten sind.

Abbildung 2, 3 und 4, Tabelle 3, 4 und 5

In diesen Abbildungen und Tabellen wird der Intra-EU-25-Güterkraftverkehr dargestellt, weshalb der von Liechtenstein und Norwegen gemeldete Verkehr nicht berücksichtigt wird.

Die Mitgliedstaaten führen ihre eigenen nationalen Datenerhebungen durch, wobei sie sich auf Angaben der Güterkraftverkehrsunternehmen stützen. Das Ergebnis sind Mikrodaten zu Fahrzeugen und ihren Fahrten, die detaillierte Informationen über die beförderten Güter liefern. Die Angaben über Herkunft und Bestimmung in dieser Veröffentlichung stammen aus den Informationen über die beförderten Güter (Datensatz A3).

Datenverfügbarkeit

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen aus der kostenfrei zugänglichen Eurostat-Verbreitungsdatenbank. Stand der Verfügbarkeit ist der 16. März 2007.

In dieser Veröffentlichung bedeuten:

- : keine Angaben verfügbar
- entfällt
- 0 weniger als die Hälfte der verwendeten Maßeinheit
- 1 Milliarde = 1 000 000 000

Die vorliegende Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Richard Butchart und Marie-Noëlle Dietsch erstellt.

Weitere Informationsquellen:

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

Verkehr

 Verkehr - horizontale Ansicht

 Eisenbahnverkehr

 **Strassenverkehr**

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.

Kontaktinformationen 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
