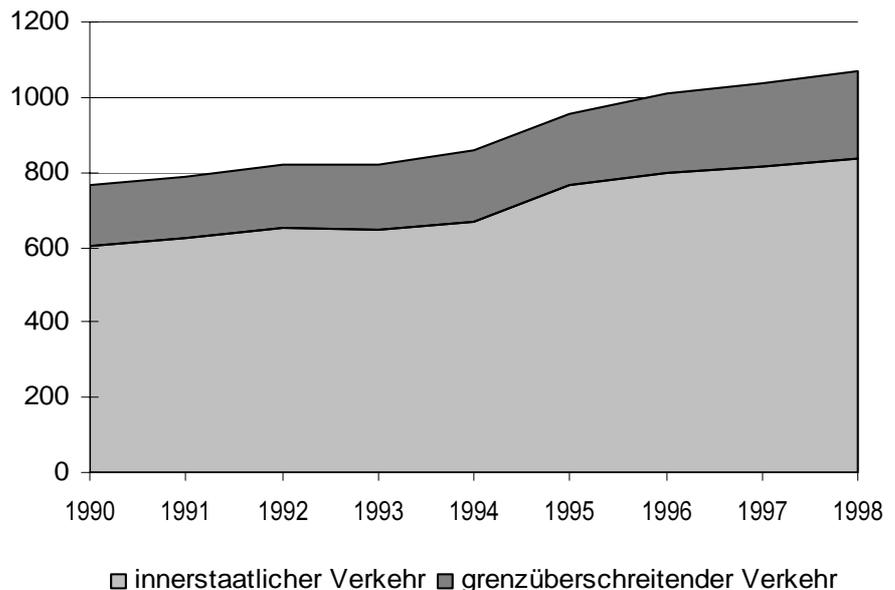


Entwicklung des Güterkraftverkehrs 1990-1998

Anita Hedbrand

Abbildung 1: Entwicklung des innerstaatlichen und des Grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs 1990-1998 in ausgewählten Mitgliedstaaten* (in Mrd. tkm)



* Es wurden die Daten folgender Länder zusammengestellt: B, DK, D, EL, E, F, I, NL, P, UK.
Quelle: Eurostat (New Cronos).

Die Entwicklung im Wesentlichen

Im Jahr 1998 kam der Güterkraftverkehr in der EU auf ein Gesamtvolumen von 1170 Milliarden Tonnenkilometern. 77 % davon entfielen auf den innerstaatlichen Verkehr, 20 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr, 2 % auf den Dreiländerverkehr und 0,2 % auf Kabotage.

Wenn man die von Güterkraftverkehrsunternehmen im innerstaatlichen Verkehr geleisteten Tonnenkilometer betrachtet, verzeichnete Deutschland von 1990 auf 1998 - bedingt durch die Wiedervereinigung - den stärksten Zuwachs mit einem Plus von 68 % (durchschnittliche jährliche Zuwachsrate 6,7 %). Auch in Griechenland nahm das Volumen beträchtlich zu (von 1990 bis 1998 über 50 %).

Spanien kam zwischen 1990 und 1998 auf eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 13,1 % beim grenzüberschreitenden Verkehr. In Dänemark, Deutschland und Portugal verdoppelte sich das Volumen des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Aufgrund relativ kleiner nationaler Märkte und der Nähe zu Auslandsmärkten, waren Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Benelux-Ländern im Beobachtungszeitraum besonders aktiv im Dreiländerverkehr und bei Kabotage.

Der innerstaatliche Werkverkehr nahm in allen Ländern stetig ab, auch wenn er in Belgien und Deutschland noch über 30 % betrug.

Die Aufschlüsselung nach der Art der beförderten Güter verzeichnet im Beobachtungszeitraum keine nennenswerte Veränderung; dennoch lässt sich feststellen, dass Baustoffe den innerstaatlichen Verkehr eindeutig beherrschen, während Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter im grenzüberschreitenden Verkehr an erster Stelle stehen.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 – 3/2001

Inhalt

| | |
|---|---|
| Die Entwicklung im Wesentlichen | 1 |
| Innerstaatlicher Verkehr | 2 |
| Grenzüberschreitender Verkehr | 3 |
| Dreiländerverkehr..... | 4 |
| Kabotageverkehr | 4 |
| Aufschlüsselung nach Verkehrsart | 5 |
| Aufschlüsselung nach Warengruppen (NST/R-Kapiteln)..... | 6 |



Innerstaatlicher Verkehr

1998 wurde das Gesamtvolumen des innerstaatlichen Güterkraftverkehrs in der EU auf etwa 900 000 Million tkm veranschlagt; dies ist fast viermal mehr als beim grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (annähernd 240 000 Million tkm). Dieses Verhältnis lässt sich auch aus Abbildung 1 auf der vorhergehenden Seite ablesen.

Offensichtlich verfügen große Mitgliedstaaten über bedeutende innerstaatliche Märkte und weisen somit die höchsten Zahlen auf. Deutschland, Frankreich, Italien und das Vereinigte Königreich kommen zusammen auf 73 % der gesamten Beförderungsleistung im innerstaatlichen Güterverkehr in der EU.

Tabelle 1 enthält die Zeitreihen der einzelnen Länder: Es zeigt sich, dass die meisten Länder im Beobachtungszeitraum eine stetige Zunahme verzeichneten.

Die Zahlen für Deutschland sind von der Wiedervereinigung geprägt: Die Zunahme von 68 % seit dem Jahr 1990 erklärt sich aus dem größeren Volumen des Inlandsmarktes in Deutschland. Deutschland lag im Jahr 1990 noch an zweiter Stelle hinter dem Vereinigten Königreich, dicht gefolgt von Italien. 1998 stand Deutschland dann mit Abstand an erster Stelle.

Tabelle 1: Innerstaatlicher Verkehr (in Mio. tkm)

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | Veränderung 1990-98 (%) |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------------------|
| EU-15 | : | : | : | : | : | : | : | : | : | : |
| Belgien | 12 616 | 13 499 | 13 887 | 14 808 | 17 629 | 18 616 | 16 615 | 18 426 | 16 693 | 32 |
| Dänemark | 9 354 | 9 027 | 9 407 | 8 779 | 9 531 | 9 327 | 9 432 | 9 712 | 10 108 | 8 |
| Deutschland | 120 168 | 138 071 | 158 817 | 153 815 | 200 014 | 201 299 | 199 195 | 203 119 | 202 230 | 68 |
| Griechenland | 12 485 | 11 929 | 9 755 | 13 952 | 15 109 | 12 357 | 15 056 | 16 394 | 19 322 | 55 |
| Spanien | 69 924 | 74 661 | 75 226 | 75 517 | 77 174 | 78 744 | 76 257 | 80 634 | 91 329 | 31 |
| Frankreich | 118 200 | 120 900 | 122 400 | 118 800 | 124 600 | 135 300 | 136 502 | 138 960 | 145 459 | 23 |
| Irland | 3 878 | 4 205 | 4 707 | 4 160 | : | : | : | : | : | : |
| Italien | 115 786 | 116 283 | 122 283 | 115 974 | : | 150 301 | 151 025 | 153 600 | : | : |
| Luxemburg | : | : | 453 | 484 | 519 | 531 | 392 | : | : | : |
| Niederlande | 22 581 | 23 037 | 25 271 | 25 658 | 25 458 | 26 683 | 27 303 | 27 384 | 28 240 | 25 |
| Österreich | : | : | : | : | : | 11 069 | 11 444 | 11 559 | 11 715 | : |
| Portugal | 10 978 | 11 788 | 10 652 | 9 941 | 11 171 | 11 119 | 13 994 | 14 443 | 14 693 | 34 |
| Finnland | : | : | : | : | : | 21 804 | 22 185 | 23 508 | 24 397 | : |
| Schweden | : | : | : | : | : | 28 357 | 30 288 | 32 176 | 30 369 | : |
| Vereinigtes Königreich | 132 968 | 127 205 | 123 565 | 131 453 | 140 646 | 146 714 | 150 195 | 152 502 | 155 431 | 17 |

Quelle: Eurostat (New Cronos)

Schätzungen in Kursivschrift

Griechenland (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate 5,6 %) kam im Beobachtungszeitraum auf ein Plus von mehr als 50 %, gefolgt von Belgien (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate 3,6 %), Italien (3,6 % im Zeitraum 1990-97) und Portugal (3,7 %); dort erhöhte sich die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer um etwa 30 %.

Mit über 200 000 Million tkm im Jahr 1998 war das Volumen des innerstaatlichen Verkehrs in Deutschland fast fünfmal größer als das Volumen des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Der innerstaatliche Verkehr überstieg volumenmäßig den grenzüberschreitenden Verkehr in Griechenland um das Fünfzehnfache und den grenzüberschreitenden Verkehr in Ländern wie Finnland,

Schweden und dem Vereinigten Königreich um das Zehnfache. Das entgegengesetzte Bild bietet sich in Luxemburg; dort machte das Volumen des innerstaatlichen Verkehrs nur ein Drittel des grenzüberschreitenden Verkehrsvolumens aus.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Zahlen für den innerstaatlichen Verkehr in Wirklichkeit geringfügig höher sind, als Tabelle 1 dies zeigt, da das Kabotagevolumen dem Gesamtergebnis der einzelnen Länder zugeschlagen werden müsste. (Unter Kabotage versteht man den innerstaatlichen Verkehr durch Güterkraftverkehrsunternehmen, die in einem anderen Land ansässig sind - siehe eigener Abschnitt in diesem Bericht.)

Grenzüberschreitender Verkehr

Der gesamte grenzüberschreitende Güterkraftverkehr kam 1998 auf annähernd 240 000 Million tkm. Die Hälfte dieser Verkehrsleistung entfiel allein auf Deutschland, Frankreich und die Niederlande. Die Niederlande und ihre beiden Benelux-Partner kamen zusammen auf etwa 25 % der gesamten EU-Verkehrsleistung, obwohl es sich dabei um relativ kleine Mitgliedstaaten handelt. Der traditionell hohe Anteil niederländischer Güterkraftverkehrsunternehmen wird häufig mit dem sogenannten ‚Rotterdam-Effekt‘ erklärt.

Mit einer durchschnittlichen Erhöhung von 2,2 % pro Jahr zwischen 1990 und 1998 nahm der grenzüberschreitende Verkehr in den Niederlanden nur langsam zu. In anderen Ländern war der Markt dynamischer, wenngleich auf einem niedrigeren Niveau was die absolute Verkehrsleistung anbetrifft:

Zwischen 1990 und 1998 nahm der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr in Spanien um 167 % zu (durchschnittlicher jährlicher Zuwachs: 13 %), in Dänemark um mehr als das Doppelte (durchschnittlicher jährlicher Zuwachs: 9,7 %). In Deutschland (8,7 %) und Portugal (8,6 %) war die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate mit Dänemark vergleichbar.

In Belgien nahm der grenzüberschreitende Verkehr praktisch nicht zu. Die Zahlen für Italien (bis 1997 verfügbar) weisen nach 1994 relativ starke Schwankungen auf.

Griechenland hatte als einziges Land einen Rückgang zu verzeichnen; dort scheint sich der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr nur langsam von den Auswirkungen des Jugoslawienkrieges zu erholen.

Tabelle 2: Grenzüberschreitender Verkehr – Be- und Entladungen (in Mio. tkm)

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | Veränderung 1990-98 (%) |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------------|
| EU-15 | : | : | : | : | : | : | : | : | : | : |
| Belgien | 19 433 | 20 604 | 18 210 | 20 178 | 23 073 | 22 833 | 21 084 | 21 920 | 19 900 | 2 |
| Dänemark | 5 145 | 5 872 | 6 384 | 10 423 | 11 433 | 12 421 | 11 344 | 11 226 | 10 796 | 110 |
| Deutschland | 21 432 | 23 137 | 24 203 | 25 681 | 25 772 | 29 507 | 31 679 | 36 736 | 41 884 | 95 |
| Griechenland | 2 119 | 1 983 | 2 732 | 1 415 | 636 | 867 | 841 | 1 734 | 1 272 | -40 |
| Spanien | 12 271 | 13 086 | 14 187 | 16 277 | 20 171 | 22 513 | 25 250 | 28 348 | 32 814 | 167 |
| Frankreich | 34 064 | 34 381 | 37 070 | 34 911 | 38 360 | 40 041 | 40 333 | 39 439 | 40 291 | 18 |
| Irland | 1 008 | 780 | 411 | 887 | : | : | : | : | : | : |
| Italien | 20 498 | 18 423 | 19 661 | 18 179 | 19 309 | 12 497 | 23 940 | 19 754 | : | : |
| Luxemburg | : | : | 1 661 | 1 615 | 1 395 | : | : | 1 213 | : | : |
| Niederlande | 30 896 | 29 033 | 30 468 | 31 232 | 32 719 | 33 901 | 35 147 | 35 999 | 36 809 | 19 |
| Österreich | : | : | : | : | : | 4 485 | 3 547 | 3 617 | 3 874 | : |
| Portugal | 5 152 | 6 901 | 6 140 | 5 764 | 6 739 | : | 8 846 | 10 046 | 9 954 | 93 |
| Finnland | : | : | : | : | : | : | 2 570 | 2 122 | 2 413 | : |
| Schweden | : | : | : | : | : | 2 914 | 2 768 | 2 571 | 2 829 | : |
| Vereinigtes Königreich | 10 651 | 11 229 | 11 755 | 12 479 | 14 370 | 14 415 | 15 523 | 16 263 | 16 122 | 51 |

Quelle: Eurostat (New Cronos)

Wie bereits im vorangegangenen Abschnitt erwähnt, kann der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr für geografisch kleine Länder von besonderer Bedeutung sein. In Tonnenkilometern ist die Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr in Belgien, den Niederlanden und ganz besonders Luxemburg (Faktor 4) deutlich höher als die Beförderungsleistung im innerstaatlichen Verkehr.

Zusätzlich zum ‚regulären‘ grenzüberschreitenden Verkehr sollte der Dreiländerverkehr den Güterkraftverkehrsunternehmen der jeweiligen Mitgliedstaaten zugerechnet werden (Dreiländerverkehr ist grenzüberschreitender Verkehr durch Güterkraftverkehrsunternehmen, die in einem anderen Land ansässig sind). Daraus ergeben sich dann die Tonnenkilometer, die insgesamt im grenzüberschreitenden Verkehr geleistet wurden.

Dreiländerverkehr

Der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen, die in einem Drittland zugelassen sind (Dreiländerverkehr), kann für bestimmte Länder von großer Bedeutung sein. Die verfügbaren Daten lassen den Schluss zu, dass gerade kleinere Mitgliedstaaten in geografisch zentraler Lage wie bei Kabotage (siehe nächster Abschnitt) einen

umfangreichen Dreiländerverkehr aufweisen; dies gilt nicht nur in absoluten Zahlen, sondern auch im Vergleich zum ‚regulären‘ grenzüberschreitenden Verkehr. Besonders deutlich wird dies in Belgien und den Niederlanden; im Jahr 1998 kam der Dreiländerverkehr dort auf 20 % des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs (in tkm).

Tabelle 3: Dreiländerverkehr in EU-15 durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Meldeländern - in Mio. tkm

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Belgien | 2 298 | 1 975 | 3 129 | 3 166 | 3 822 | 3 799 | 3 746 | 2 933 | 3 848 |
| Dänemark | : | : | : | 659 | 603 | 499 | 432 | 478 | 390 |
| Deutschland | : | : | 1 542 | 1 593 | : | 2 762 | 2 656 | 3 293 | 3 855 |
| Griechenland | 4 | 7 | : | : | : | : | : | : | : |
| Spanien | : | : | : | 218 | 220 | 373 | 454 | 495 | 703 |
| Frankreich | 2 174 | 2 570 | 2 990 | 3 144 | 2 957 | 2 694 | 2 911 | 2 795 | 2 811 |
| Irland | 184 | 112 | : | : | : | : | : | : | : |
| Italien | : | : | 149 | 143 | 153 | 186 | 237 | : | : |
| Luxemburg | : | 1 255 | 1 854 | 2 058 | 1 979 | : | 1 767 | 2 594 | : |
| Niederlande | 4 396 | 4 921 | 5 058 | 4 955 | 5 355 | 5 972 | 6 269 | 6 493 | 7 014 |
| Österreich | 438 | 413 | 422 | 408 | 430 | 446 | 306 | 349 | 390 |
| Portugal | 133 | 247 | 219 | 326 | 440 | 468 | 361 | 332 | 352 |
| Finnland | : | : | : | : | : | : | 153 | 21 | 64 |
| Schweden | : | : | : | : | : | 64 | 50 | 70 | 26 |
| Vereinigtes Königreich | 361 | 541 | 269 | 216 | 277 | 291 | 401 | 392 | 403 |

Quelle: Eurostat (New Cronos) - Daten auf der Grundlage der Ratsrichtlinie

Es ist im Wesentlichen auf den kleinen Inlandsmarkt zurückzuführen, dass der Dreiländerverkehr in Luxemburg sogar mehr als doppelt so groß war wie der ‚reguläre‘ grenzüberschreitende Verkehr (1997). In allen anderen Mitgliedstaaten der EU, vor allem solchen in Randlage, ist diese Verkehrsart von geringerer Bedeutung; auf sie entfielen 10 % des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs in

Deutschland und Österreich, annähernd 7 % in Frankreich und weniger als 4 % in allen anderen Mitgliedstaaten.

Tabelle 3 zeigt allerdings Schwankungen im Beobachtungszeitraum auf der Ebene der Mitgliedstaaten. Selbst wenn für die meisten Länder ein Aufwärtstrend zu erkennen ist, lässt sich doch nicht von einem ‚kontinuierlichen‘ Anstieg sprechen.

Kabotageverkehr

Unter Kabotage versteht man den Güterkraftverkehr in einem Land durch ein Güterkraftverkehrsunternehmen, das in einem anderen Land ansässig ist. 1990 wurde die Kabotage eingeführt (kontingentierte Kabotagegenehmigungen) und 1998 völlig liberalisiert. Nach Schaffung des EWR wurde das Kabotagesystem auf die EFTA-Staaten (mit Ausnahme der Schweiz) ausgedehnt.

Obwohl Tabelle 4 belegt, dass die Kabotage im Laufe der Jahre stark zugenommen hat, bleibt deren Einfluss insgesamt gering: der innerstaatliche Verkehr durch ansässige Güterkraftverkehrsunternehmen ist 250-mal größer als die Kabotage.

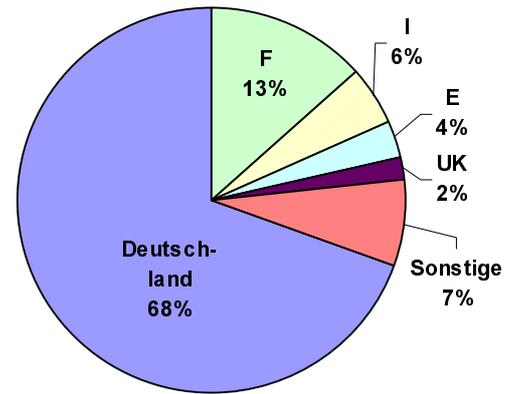
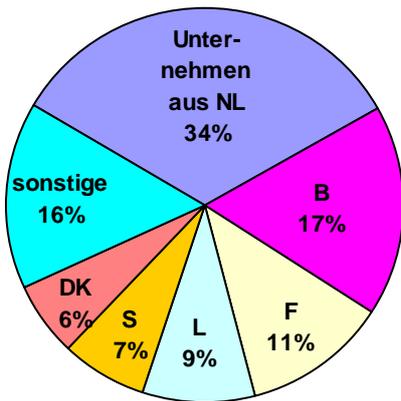
Einige Länder sind bevorzugtes Terrain für Kabotage: 1997 wurden 68 % der gesamten Kabotage in Deutschland abgewickelt, 13 % in Frankreich.

Tabelle 4: Gesamtkabotage durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus EWR-Ländern in Mio. tkm

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | Jan. - Juni 1998 |
|------------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------|
| INSGESAMT | 646 | 745 | 881 | 1 146 | 1 677 | 2 215 | 3 558 | 2 423 |

Quelle: GD Energie und Verkehr

Abbildung 2: Die aktivsten Kabotage-Unternehmen und die Länder, in denen die meisten Kabotagefahrten durchgeführt wurden



Quelle: GD Energie und Verkehr

Für Güterkraftverkehrsunternehmen aus flächenmäßig kleinen Ländern ist der Anreiz zur Kabotage größer, da ihre nationalen Märkte klein sind und andere nationale Märkte in geografischer Nähe liegen. Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Benelux-Ländern waren am Markt besonders aktiv: 1997 unternahmen sie annähernd 60 % aller

Kabotagefahrten im EWR. Ängste vor ‚unlauterem Wettbewerb‘ aus Billiglohnländern waren unbegründet: nur 2 % aller Kabotagefahrten wurden von griechischen, spanischen oder portugiesischen Unternehmen durchgeführt.

Aufschlüsselung nach Verkehrsart

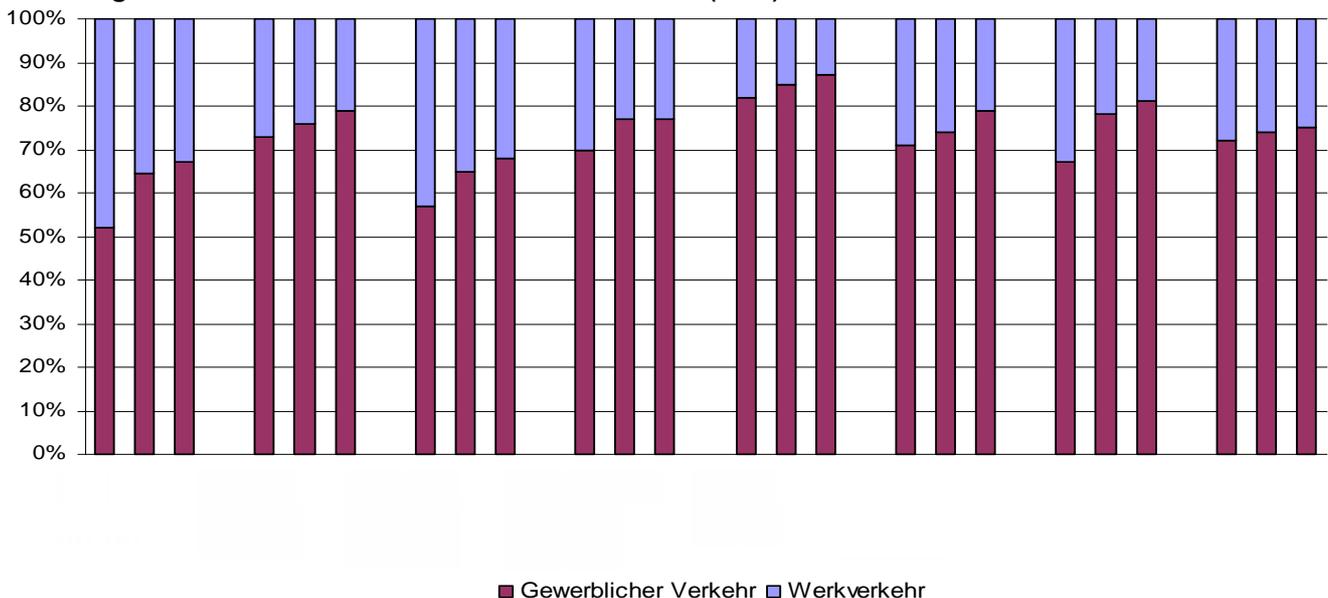
Wenn man den innerstaatlichen Verkehr unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsart betrachtet, dann zeigt sich, dass der Werkverkehr stetig abgenommen hat. Diese Entwicklung lässt sich in allen Mitgliedstaaten beobachten, für die Daten vorliegen. Immer mehr Unternehmen scheinen sich auf ihr Kerngeschäft zurückzuziehen und die Nebentätigkeit ‚Beförderung‘ auszulagern.

Aufgrund unterschiedlicher Wirtschafts- und Industriestrukturen ergibt sich von Land zu Land ein anderes Bild. Abbildung 3 zeigt, dass Belgien und

Deutschland 1998 von den acht untersuchten Ländern mit 33 % bzw. 32 % auf den höchsten Werkverkehrsanteil kamen. In allen anderen Ländern liegt dieser Anteil deutlich unter 30 %; in Spanien ist er am niedrigsten (13 %).

Die allmähliche Verlagerung zum gewerblichen Güterkraftverkehr ging im Vereinigten Königreich am langsamsten vonstatten; dort verringerte sich der Werkverkehrsanteil nur geringfügig (von 28 % im Jahr 1990 auf 25 % im Jahr 1998).

Abbildung 3: Innerstaatlicher Verkehr nach Verkehrsart (in %)



Quelle: Eurostat (New Cronos). Hinweis: Die Beförderungsleistung wurde in Mio. tkm gerechnet.

Fast der gesamte grenzüberschreitende Güterkraftverkehr wurde auf gewerblicher Basis abgewickelt. Von allen untersuchten Ländern (siehe vorangehender Abschnitt mit Ausnahme von Griechenland) fand die deutlichste Verlagerung vom Werkverkehr zum gewerblichen Güterkraftverkehr in Belgien statt: 1990 lag der Anteil des Werkverkehrs noch bei 31 %; 1998 waren es nur noch 13 %. In

Deutschland war der Werkverkehrsanteil am zweithöchsten (bei einem Rückgang von 11 % im Jahr 1990 auf 9 %). Alle anderen Länder verzeichneten einen Werkverkehrsanteil von deutlich unter 5 %.

Der grenzüberschreitende Werkverkehr ist häufig so vernachlässigbar gering, dass bestimmte Länder keine diesbezüglichen Daten erheben.

Aufschlüsselung nach Warengruppen (NST/R-Kapiteln)

Wenn man den Güterverkehr unter dem Gesichtspunkt der beförderten Waren betrachtet, dann fallen einige deutliche Unterschiede zwischen dem innerstaatlichen und dem grenzüberschreitenden Verkehr ins Auge.

Betrachtet man die Abbildungen 4 und 5 für sich genommen, dann fällt zunächst auf, dass sich die Prozentsätze der einzelnen Warengruppen zwischen 1990 und 1998 nicht wesentlich verändert haben. Interessanter ist der Vergleich zwischen innerstaatlichem und grenzüberschreitendem Verkehr nach den einzelnen NST/R-Kapiteln. Es zeigt sich, dass die Beförderung von Rohen oder chemischen Mineralien und Baustoffen (Kapitel 6) allein fast die Hälfte (47 %) des gesamten innerstaatlichen Güterkraftverkehrsvolumens (in Tonnen) ausmachte; im grenzüberschreitenden Verkehr war dieselbe Warenart mit lediglich 15 % vertreten.

Der andere, höchst bemerkenswerte Unterschied betrifft das NST/R-Kapitel 9 (Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter). Hier ist es umgekehrt. Beim innerstaatlichen Verkehr betrug der Anteil dieser Warenart 17 %, beim grenzüberschreitenden Verkehr dagegen 33 %.

Abbildung 5 zeigt außerdem, dass sich die Warenarten abgesehen vom NST/R-Kapitel 9 dort deutlich gleichmäßiger verteilen.

Obwohl es aus Abbildung 5 nicht hervorgeht, ist folgender Sachverhalt erwähnenswert: Die NST/R-Warengruppe 24 "Besondere Transportgüter", die eine Untergruppe von Kapitel 9 darstellt, trug weitgehend dazu bei, dass der Anteil 1998 gegenüber 1990 höher war: 1990 machte diese Untergruppe 30 % der Verkehrsmenge von Kapitel 9 aus, 1998 stieg der Anteil auf 42 %. Es hat sich gezeigt, dass Güter in Containern, deren Inhalt den Meldebehörden nicht genau bekannt war, zunehmend der Gruppe "Besondere Transportgüter" zugerechnet wurde.

NST/R-Kapitel

- 0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere
- 1 Nahrungs- und Futtermittel
- 2 Feste mineralische Brennstoffe
- 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse
- 4 Metallerze und Abfälle von Metallen
- 5 Metallprodukte
- 6 Rohe oder chemische Mineralien und Baustoffe
- 7 Düngemittel
- 8 Chemische Stoffe
- 9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter

Abbildung 4: Anteil der Warengruppen am innerstaatlichen Verkehr nach NST/R-Kapiteln (in %)

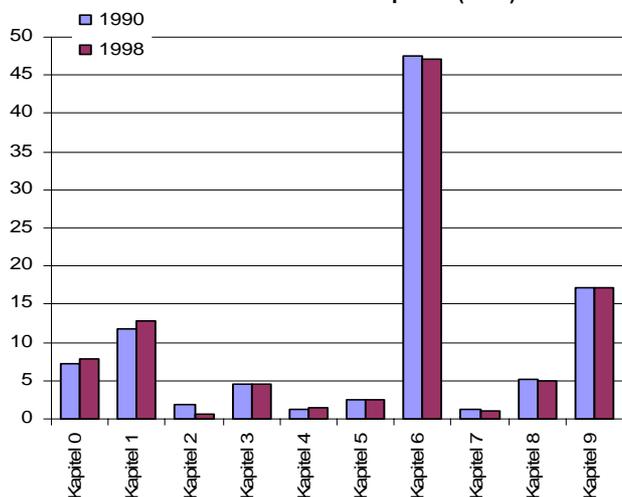
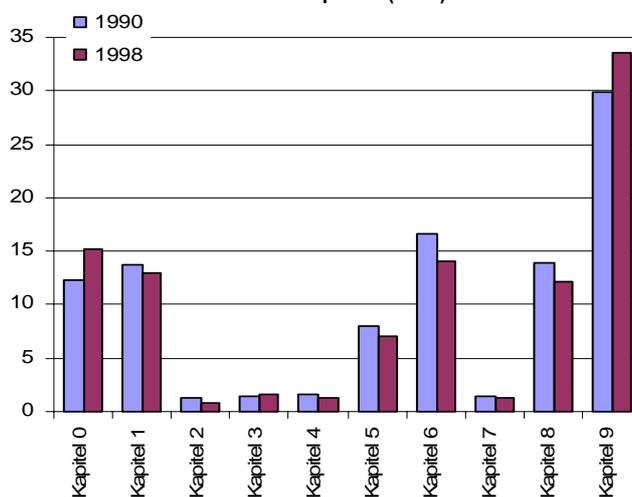


Abb. 5: Anteil der Warengruppen am grenzüberschreitenden Verkehr nach NST/R-Kapiteln (in %)



Hinweis für Abb. 4 und 5: Die Daten stützen sich auf die beförderten Tonnen in folgenden Mitgliedstaaten: B, DK, D, EL, E, F, NL, P, UK.

Quelle: Eurostat (New Cronos)

Sowohl beim innerstaatlichen als auch beim grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr spielen Waren mit großem Volumen, aber geringem Wert nur eine sehr untergeordnete Rolle; dies gilt z. B. für feste mineralische Brennstoffe (Kapitel 2), Erdöl und Mineralölerzeugnisse (Kapitel 3), Metallerze und Abfälle von Metallen (Kapitel 4) sowie für Düngemittel (Kapitel 7).

Wenn man dagegen einen Blick auf den Eisenbahn- und den Binnenschiffsgüterverkehr wirft, dann stellt man fest, dass diesen Verkehrszweigen eine vergleichsweise größere Bedeutung für Waren der NST/R-Kapitel 2 und 3 zukommt (10 % beider Kapitel beim Eisenbahngüterverkehr und fast 20 % beim Binnenschiffsgüterverkehr).

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die Erhebung der hier veröffentlichten Daten erfolgte mit Ausnahme der Daten zur Kabotage auf der Grundlage der Ratsrichtlinie 78/546/EWG zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik, geändert durch Ratsrichtlinie 89/462/EWG. Die Kabotagedaten wurden erhoben auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind.

Kabotage

Neben dem ‚traditionellen‘ innerstaatlichen Verkehr sollte auch die Kabotage (Verkehrsleistung in einem Land durch ein Güterkraftverkehrsunternehmen, das in einem anderen Land ansässig ist) dem innerstaatlichen Verkehr zugerechnet werden. Der ‚traditionelle‘ innerstaatliche Verkehr stützt sich auf die Verkehrsleistung, die von einem Mitgliedstaat für das eigene Staatsgebiet durch dort zugelassene Güterkraftverkehrsunternehmen gemeldet wird; bei der Kabotage meldet ein Mitgliedstaat dagegen die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen, die zwar im Meldeland zugelassen sind, ihre innerstaatliche Verkehrsleistung aber in einem anderen Land erbringen.

Die Kabotagedaten stammen aus der Kabotagedatenbank der GD Energie und Verkehr. Die Abbildung zur Kabotage berücksichtigt die Kabotageleistungen in den EWR-Ländern. Sie wurden um Meldelücken bereinigt, die ab 1996 immer häufiger zu verzeichnen sind.

Grenzüberschreitender Verkehr

Der grenzüberschreitende Verkehr, wie er in dieser Veröffentlichung dargestellt wird, stützt sich auf die von den einzelnen Mitgliedstaaten gemeldeten Be- und Entladungen. Doppelzählungen werden vermieden, da die Anmeldungen 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. Er sollte somit als Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs angesehen werden.

Die Zahlen in der Tabelle berücksichtigen den Dreiländerverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen der jeweiligen Meldeländer. Die Zahlen geben somit keinen Aufschluss darüber, wo diese Verkehrsleistung erbracht wurde, sondern nur darüber, von wem sie erbracht wurde. Die Daten zum Dreiländerverkehr sind nicht vollständig; die Abbildung beruht lediglich auf den zur Zeit verfügbaren Daten. Zwei Quellen wurden herangezogen: Daten auf der Grundlage der Ratsrichtlinie sowie Zahlen aus dem ‚Gemeinsamen Fragebogen‘ (der von Eurostat, der UN-ECE und der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister gemeinsam erstellt wurde).

Aufschlüsselung nach Verkehrsart

Die Informationen beschränken sich auf Mitgliedstaaten, die für 1990, 1995 und 1998 Daten übermittelt haben.

Aufschlüsselung nach Warengruppen

Die Systematik NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik / revidierte Fassung) umfasst 24 Warengruppen. Aus Platzmangel können diese 24 Warengruppen nicht einzeln aufgeführt werden. Deshalb wurden die einzelnen Warengruppen auf der Ebene der NST/R-Kapitel aggregiert. Als Hilfe für den Leser werden die NST/R-Kapitel im einschlägigen Abschnitt des Kommentars kurz aufgeführt.

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Jelle Bosch, Artemis Information Management, erstellt.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos, Thema 7
 Domaine Strassenverkehr

Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen oder an unseren Veröffentlichungen, Datenbanken oder Auszügen daraus interessiert sind, wenden Sie sich bitte an einen unserer **Data Shops**:

| BELGIQUE/BELGIË | DANMARK | DEUTSCHLAND | ESPAÑA | FRANCE | ITALIA – Roma |
|---|---|--|--|---|---|
| Eurostat Data Shop Bruxelles/Brüssel Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@planistat.be | DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrogade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bib@dst.dk | STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888-644 94 27/28 Fax (49) 1888-644 94 30 E-mail: datashop@statistik-bund.de | INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Oficina 009 Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 91 583 91 67 Fax (34) 91 579 71 20 E-mail: datashop.eurostat@ine.es | INSEE Info Service Eurostat Data Shop Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tel. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr | ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it |
| ITALIA – Milano | LUXEMBOURG | NEDERLAND | NORGE | PORTUGAL | SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA |
| ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it | Eurostat Data Shop Luxembourg BP 453 L-2014 LUXEMBOURG 4, rue A. Weicker L-2721 LUXEMBOURG Tel. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu | STATISTICS NETHERLANDS Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 NL-2270 JM VOORBURG Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl | Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks. 81 31, Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: datashop@ssb.no | Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt | Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41-1) 225 12 12 Fax (41-1) 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch Internet: http://www.zh.ch/statistik |
| SUOMI/FINLAND | SVERIGE | UNITED KINGDOM | UNITED KINGDOM | UNITED STATES OF AMERICA | |
| STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 25 FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2 Kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop.tilastokeskus@tilastokeskus.fi Internet: http://www.tilastokeskus.fi/til/ kk/datashop.html | STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn. (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: info.service@scb.se Internet: http://www.scb.se/info/ datashop/e/udatashop.asp | Eurostat Data Shop Enquiries & advice and publications Office for National Statistics Customers & Electronic Services Unit 1 Drummond Gate - B1/05 LONDON SW1V 2QQ Tel. (44-20) 75 33 56 76 Fax (44-1633) 81 27 62 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk | Eurostat Data Shop Electronic Data Extractions, Enquiries & advice - R.CADE Unit 1L Mounjoyn Research Centre University of Durham DURHAM DH1 3SW Tel: (44-191) 374 73 50 Fax: (44-191) 384 49 71 E-mail: r-CADE@dur.ac.uk URL: http://www.r-CADE.dur.ac.uk | HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com | |

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):
 Bech Gebäude Büro A3/4.8 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 334 08 • Fax (352) 4301 326 49 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Auskünfte zur Methodik:

Anita Hedbrand, Eurostat/C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301-35312, Fax (352) 4301-32289, E-mail: anita.hedbrand@cec.eu.int
 ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ Dort finden Sie weitere Informationen.

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim **Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

2 rue Mercier - L-2985 Luxembourg
 Tel. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709
 Internet-Adresse: <http://eur-op.eu.int/tfr/general/s-ad.htm>
 E-mail: info.info@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË – DANMARK – DEUTSCHLAND – GREECE/ELLADA – ESPAÑA – FRANCE – IRELAND – ITALIA – LUXEMBOURG – NEDERLAND – ÖSTERREICH
 PORTUGAL – SUOMI/FINLAND – SVERIGE – UNITED KINGDOM – ISLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BULGARIJA – CESHÁ REPUBLIKA – CYPRUS
 EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÂNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA
 ISRAËL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA

Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurz gefasst“ abonnieren (vom 1.1.2001 bis 31.12.2001):
 (Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Paket 1: Alle 9 Themenkreise (etwa 140 Ausgaben)

Papier: 360 EUR

Gewünschte Sprache: DE EN FR

Paket 2: 1 oder mehrere der folgenden 7 Themenkreise:

Themenkreis 1 „Allgemeine Statistik“

Papier: 42 EUR

Themenkreis 2 „Wirtschaft und Finanzen“

Themenkreis 3 „Bevölkerung und soziale Bedingungen“

Themenkreis 4 „Industrie, Handel und Dienstleistungen“

Themenkreis 5 „Landwirtschaft, Fischerei“

Themenkreis 6 „Außenhandel“

Themenkreis 8 „Umwelt und Energie“

Papier: 84 EUR

Gewünschte Sprache: DE EN FR

Statistik kurz gefasst kann von der Eurostat Web-Seite kostenlos als pdf-Datei heruntergeladen werden. Sie müssen sich lediglich dort eintragen.
 Für andere Lösungen wenden Sie sich bitte an Ihren Data Shop.

Bitte schicken Sie mir ein Gratisexemplar des „Eurostat Minikatalogs“ (er enthält eine Auswahl der Produkte und Dienste von Eurostat)

Gewünschte Sprache: DE EN FR

Ich möchte das Gratisabonnement von „Statistische Referenzen“ (Kurzinformationen zu den Produkten und Diensten von Eurostat)

Gewünschte Sprache: DE EN FR

Herr Frau

(bitte in Großbuchstaben)

Name: _____ Vorname: _____

Firma: _____ Abteilung: _____

Funktion: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: _____

Tel.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Zahlung nach Erhalt der Rechnung vorzugsweise:

durch Banküberweisung

Visa Eurocard

Karten-Nr.: _____ gültig bis: ____/____

Ihre MwSt.-Nr: f.d. innergemeinschaftlichen Handel:

Fehlt diese Angabe, wird die MwSt. berechnet. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.