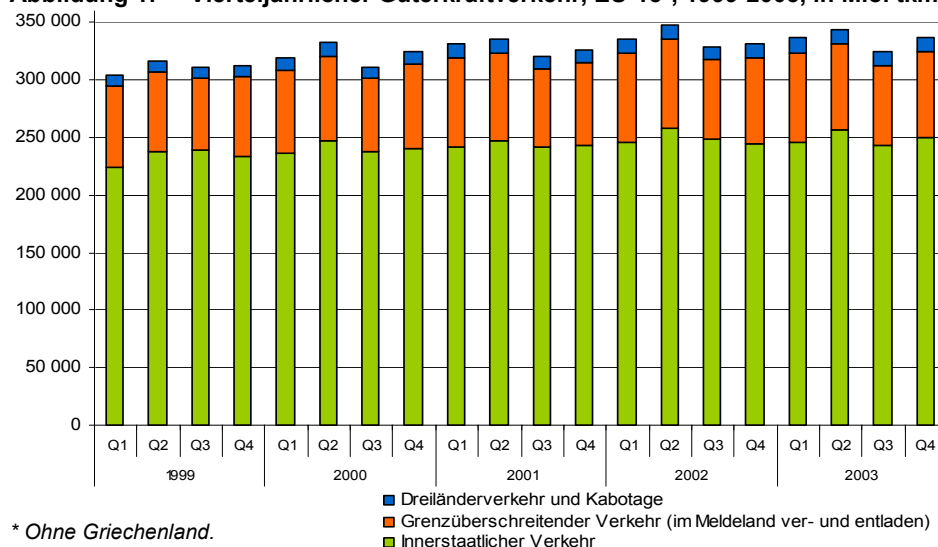


Entwicklung des Güterkraftverkehrs bis 2003

Abbildung 1: Vierteljährlicher Güterkraftverkehr, EU-15*, 1999-2003, in Mio. tkm



* Ohne Griechenland.

Die Entwicklung im Wesentlichen

Da die Datenverfügbarkeit im Laufe des Beobachtungszeitraums (1990-2003) schwankte, beziehen sich die Kommentare zu den Entwicklungen auf EU-Ebene auf den Gesamtwert für die EU-15-Staaten (ohne Griechenland), sofern nichts anderes angegeben ist.

Die insgesamt von EU-Güterkraftverkehrsunternehmen beförderte Gütermenge hat sich im Vergleich zum Vorjahr wenig verändert, so dass ein lang anhaltendes Wachstum zum Stillstand kam. Diese Unterbrechung ist im Wesentlichen auf einen Rückgang im innerstaatlichen Verkehr in Italien zurückzuführen.

In Abbildung 1 sind die vierteljährlichen Daten von 1999 bis 2003 aufgeführt. Zu beobachten ist ein saisonal bedingtes Entwicklungsmuster mit einem starken zweiten Quartal, gefolgt von einem schwächeren dritten Quartal. Ein ähnliches Muster weist der innerstaatliche Verkehr auf.

Trotz der Wachstumspause im Jahr 2003 betrug die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate des von in der EU ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen gemeldeten innerstaatlichen Verkehrs zwischen 1999 und 2003 1,5 %. Spanien, Irland und Luxemburg verzeichneten jährlich Wachstumsraten von rund 10 %, während die Entwicklung in Italien, den Niederlanden und Portugal rückläufig war.

Auch der grenzüberschreitende Verkehr (im Meldeland ver- und entladen) von EU-Verkehrsunternehmen ist 2003 nicht weiter angestiegen und hat sich gegenüber 2002 nur geringfügig verändert. Betrachtet man einen längeren Zeitraum, so hat sich der grenzüberschreitende Verkehr (im Meldeland ver- und entladen) zwischen 1999 und 2003 um durchschnittlich 2,5 % pro Jahr erhöht, was am deutlichsten in den Zahlen für Spanien, Irland und Luxemburg zum Ausdruck kommt, während Frankreich und das Vereinigte Königreich einen kräftigen Rückgang verzeichneten.

Der von EU-Verkehrsunternehmen gemeldete Dreiländerverkehr ging im Jahr 2003 verglichen mit dem Vorjahr um 1,6 % zurück. Dies war der erste Rückgang überhaupt. Im Zeitraum 1999-2003 ist der Dreiländerverkehr durchschnittlich um 4,4 % pro Jahr angewachsen, insbesondere in Portugal, Spanien, Italien und Belgien, während die französischen Güterkraftverkehrsunternehmen einen ebenso schnellen Rückgang verzeichneten.

Die von den EU-Verkehrsunternehmen gemeldete Kabotage ist weiterhin kräftig angestiegen und verbuchte zwischen 2002 und 2003 einen Zuwachs von 5,4 %. Damit lag die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate im Kabotageverkehr bei 9,7 %, wobei insbesondere Verkehrsunternehmen aus Spanien und Portugal einen starken Anstieg verzeichneten.

Statistik
kurz gefasst

VERKEHR

7/2005

Autoren

Carla SCIULLO
Maria SMIHILY

Inhalt

Die Entwicklung im Wesentlichen 1

Allgemeine Entwicklung.....2

Innerstaatlicher Verkehr2

Grenzüberschreitender Verkehr ..4

Dreiländerverkehr.....5

Kabotageverkehr.....6



eurostat



Allgemeine Entwicklung

Tabelle 1: Innerstaatlicher Verkehr, grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen), Dreiländerverkehr und Kabotage, 1995, 1999 und 2003, in Mio. tkm

	1995			1999				2003				Gesamt
	Innerstaatl.	Grenzüberschr.	Dreiländerv.	Innerstaatl.	Grenzüberschr.	Dreiländerv.	Kabotage	Innerstaatl.	Grenzüberschr.	Dreiländerv.	Kabotage	
BE	18 616	22 833	3 799	15 758	17 250	3 339	938	19 584	23 867	5 225	1 867	50 543
CZ	:	:	:	:	:	:	:	17 362	26 025	3 147	-	46 534
DK	9 327	12 421	543	10 421	12 276	436	102	11 012	11 208	599	191	23 010
DE	201 299	33 664	2 762	226 887	45 652	4 354	1 533	227 205	56 072	5 907	1 565	290 749
EE	:	:	:	:	:	:	:	1 568	2 215	134	57	3 974
EL	12 357	867	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	78 744	22 513	373	98 134	35 066	791	271	138 412	51 515	1 919	749	192 595
FR	135 300	40 041	2 694	159 026	41 975	2 957	756	170 896	31 316	846	551	203 609
IE	:	:	:	7 737	1 699	354	416	11 935	2 927	297	491	15 650
IT	150 301	12 497	186	151 967	24 465	509	350	143 184	29 510	834	559	174 087
CY	:	:	:	:	:	:	:	1 370	30	-	-	1 400
LV	:	:	:	:	:	:	:	2 365	3 360	1 067	17	6 809
LT	:	:	:	:	:	:	:	1 958	6 295	3 188	21	11 462
LU	531	3 341	:	377	1 461	3 436	1 039	565	2 487	4 548	2 044	9 644
HU	:	:	:	:	:	:	:	10 670	7 086	392	59	18 207
NL	26 683	33 901	5 972	32 682	41 005	8 246	1 632	31 785	37 517	8 124	2 339	79 765
AT	11 069	12 474	2 930	12 280	15 653	5 827	222	13 036	19 777	6 289	455	39 557
PT	11 119	7 199	468	14 309	10 990	688	99	14 199	11 212	1 695	319	27 425
SK	:	:	:	:	:	:	:	5 204	8 816	2 654	74	16 748
FI	21 804	:	:	25 806	3 712	103	35	26 896	3 907	98	25	30 926
SE	28 357	3 057	64	30 422	2 721	17	:	31 467	4 294	647	230	36 638
UK	146 714	14 415	291	149 019	16 905	292	44	153 933	12 873	269	68	167 143
Gesamt	:	:	:	:	:	:	:	1 034 606	352 309	47 879	11 681	1 446 475
NO	:	:	:	11 742	3 074	76	24	13 522	2 971	80	16	16 589

Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen, die in den Mitgliedstaaten ihren Sitz haben, belief sich im Jahr 2003 auf 1 446 Mrd. tkm. EU-weit hat sich die Verkehrsleistung insgesamt gegenüber dem Jahr 2002 nur geringfügig verändert. Rückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr, im Dreiländerverkehr und in der Kabotage wurden in gewissem Maße durch den schnellen Anstieg des Kabotageverkehrs ausgeglichen. Auf Länderebene wurde eine Abschwächung der Verkehrsleistung italienischer

Güterkraftverkehrsunternehmen durch eine Zunahme der Leistung deutscher und spanischer Unternehmen wettgemacht. Auf den innerstaatlichen Verkehr entfielen 2003 rund drei Viertel der gesamten Verkehrsleistung der Meldeländer, knapp ein Viertel auf den grenzüberschreitenden Verkehr (im Meldeland ver- und entladen). Der Dreiländerverkehr machte 3 % aus, die Kabotage weniger als 1 %.

Innerstaatlicher Verkehr

Die Güterkraftverkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten leisteten 2003 insgesamt 1 034 Mrd. tkm im innerstaatlichen Verkehr. Damit ist das seit Jahren anhaltende Wachstum der Gütermenge im innerstaatlichen Verkehr, die von Verkehrsunternehmen mit Sitz in der EU befördert wurde, zum Stillstand gekommen. Entscheidend hierfür war der drastische Rückgang der Verkehrsleistung italienischer

Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2003 um 11 % verglichen mit 2002. Dieser Rückgang wurde durch einen Anstieg der Gütermenge Spaniens und des Vereinigten Königreichs um 7 % bzw. 2 % sowie der Entwicklung in anderen Ländern, insbesondere Irland und den Niederlanden, wo Zuwächse von 11 % bzw. 5 % verzeichnet wurden, wettgemacht. Norwegen verzeichnete einen Anstieg von 6%.

Tabelle 2: Innerstaatlicher Verkehr, in Mio. tkm

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
BE	12 616	18 616	16 615	18 426	16 693	15 758	19 754	20 565	20 392	19 584
CZ	:	:	:	:	:	:	14 214	15 007	16 318	17 362
DK	9 354	9 327	9 432	9 712	10 108	10 421	11 000	10 887	11 057	11 012
DE	:	201 299	199 195	203 119	210 402	226 887	226 529	230 016	225 474	227 205
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	1 568
EL	12 485	12 357	15 056	16 394	19 322	:	:	:	:	:
ES	69 924	78 744	76 257	80 634	91 329	98 134	106 936	114 004	129 510	138 412
FR	118 200	135 300	136 502	138 960	145 459	159 026	163 163	168 572	169 742	170 896
IE	3 878	:	:	:	:	7 737	8 337	9 122	10 731	11 935
IT	115 786	150 301	151 025	153 600	164 151	151 967	158 250	154 749	160 082	143 184
CY	:	:	:	:	:	:	:	:	1 286	1 370
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	1 967	2 365
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	1 958
LU	:	531	392	394	395	377	415	487	583	565
HU	:	:	:	:	:	:	:	11 835	11 166	10 670
NL	22 581	26 683	27 303	27 384	28 240	32 682	31 538	31 000	30 257	31 785
AT	:	11 069	11 444	11 559	11 715	12 280	12 389	12 454	12 663	13 036
PT	10 978	11 119	13 994	14 443	14 693	14 309	14 220	16 351	14 916	14 199
SK	:	:	:	:	:	:	:	:	:	5 204
FI	:	21 804	22 185	23 508	25 611	25 806	27 717	26 678	28 071	26 896
SE	:	28 357	30 288	32 176	30 369	30 422	31 451	29 967	31 836	31 467
UK	132 968	146 714	150 195	152 502	155 431	149 019	150 337	149 760	150 920	153 933
Gesamt	:	:	:	:	:	:	:	:	:	1 034 606
NO	:	:	:	:	:	11 742	12 114	12 392	12 721	13 522

Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Auf die fünf großen Volkswirtschaften Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich, Italien und Spanien entfielen im Jahr 2003 80 % des gesamten innerstaatlichen Verkehrs. In den meisten Ländern machte der innerstaatliche Verkehr weit über die Hälfte des Güterverkehrs aus; im Vereinigten Königreich sogar über 90 %. Dagegen verbuchte der innerstaatliche Verkehr in einigen der kleineren Volkswirtschaften mit leichtem Zugang zu internationalen

Märkten einen geringeren Anteil, der von 6 % der gesamten Verkehrsleistung in Luxemburg bis knapp 40 % in Belgien, Estland, Lettland, Litauen, den Niederlanden, Österreich und der Slowakei reicht.

Insgesamt hat sich der innerstaatliche Verkehr in der EU seit 1999 um durchschnittlich 1,5 % pro Jahr erhöht. Wesentlich höhere durchschnittliche jährliche Zuwachsraten verbuchten Spanien (9 %), Irland (11 %) und Luxemburg (11 %).

Abbildung 2: Innerstaatlicher Verkehr nach Entfernungsabschnitten und Verkehrsart (nur insgesamt), 2003, % Anteil in Tonnen

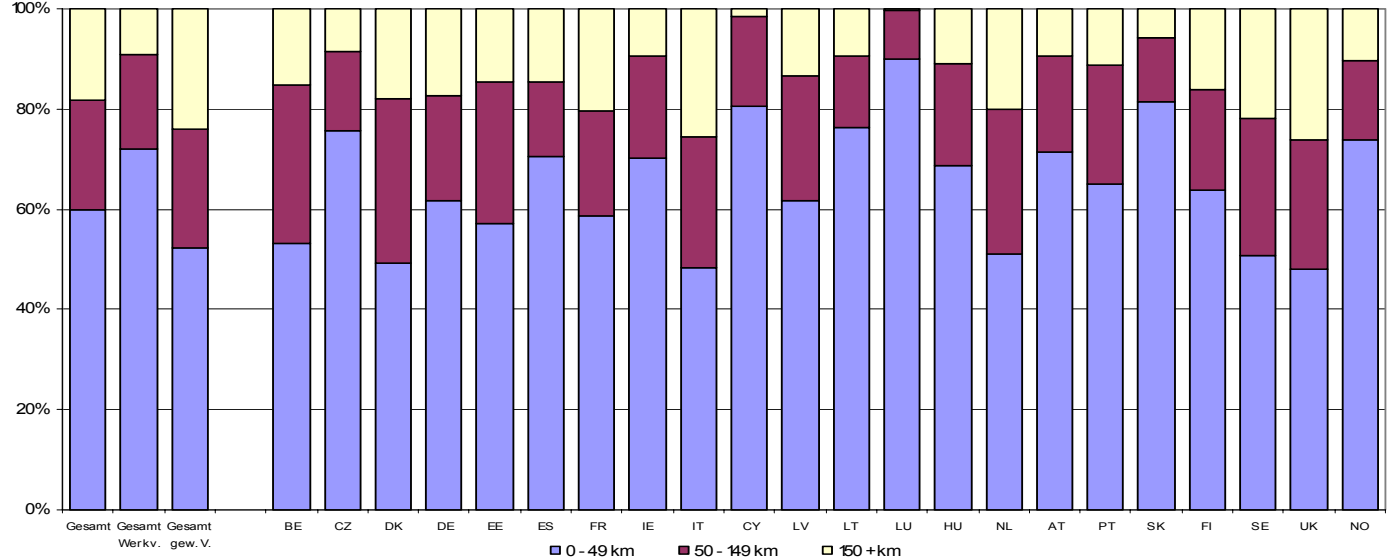
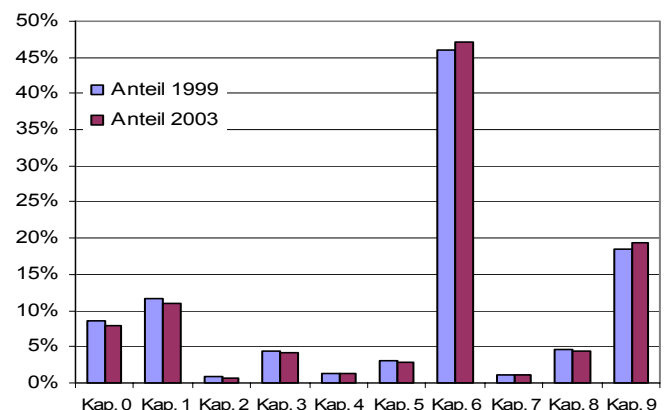


Abbildung 2 zeigt den innerstaatlichen Verkehr in Tonnen nach Entfernungsabschnitten im Jahr 2003. Der erste Teil der Abbildung gibt Aufschluss über die Entfernung nach der Verkehrsart (Werkverkehr, gewerblicher Verkehr), während der zweite Teil die Variationen zwischen den Meldeländern nach Entfernungsabschnitten aufzeigt. Insgesamt machten die kürzesten Fahrten drei Fünftel des Verkehrs aus, während auf die Fahrten mittlerer Länge und die längeren Fahrten jeweils ein Fünftel des Gesamtwertes entfielen. Gravierende Unterschiede sind zwischen dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr zu beobachten. Im Werkverkehr handelte es sich bei weniger als 10 % der Fahrten um längere Fahrten und bei mehr als 70 % um kürzere. Im Gegensatz dazu verbuchten die Güterkraftverkehrsunternehmen des gewerblichen Verkehrs ein Viertel aller Einsätze in der Kategorie der längsten Fahrten und nur etwas mehr als die Hälfte als kürzere Fahrten. Dies deutet darauf hin, dass im Werkverkehr Beförderungsleistungen auf einer begrenzten lokalen Basis erbracht werden, während sich der gewerbliche Verkehr auf längere Fahrten spezialisiert hat, für die größerer organisatorischer Aufwand betrieben werden muss.

Auf der Ebene der einzelnen Meldeländer weisen die Ergebnisse einige interessante Besonderheiten auf. Über 90 % der Fahrten im innerstaatlichen Verkehr Luxemburgs entfallen auf den Entfernungsabschnitt 0-49 km und weniger als 2 % der Fahrten auf Cypern auf den Entfernungsabschnitt über 150 km, was nicht verwunderlich ist, da es sich um zwei flächenmäßig kleine Länder handelt. Dagegen verbuchen Italien und das Vereinigte Königreich im untersten Entfernungsabschnitt weniger als 50 % des Gesamtwertes –

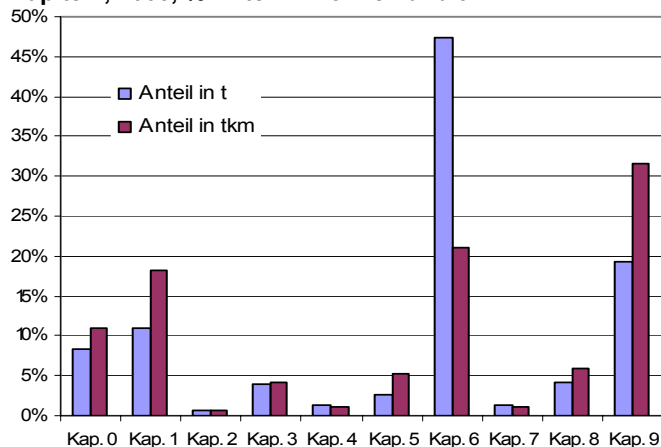
beides sind lange und schmale Länder mit einer gleichmäßigen Verteilung von Bevölkerungsdichte und Industriegebieten. Da ist es schon auffälliger, dass eine Reihe von kleineren Ländern, z. B. Belgien, Dänemark, die Niederlande und Schweden, einen Anteil von etwa 50 % für kürzere Fahrten verzeichnen. In all diesen Ländern liegen die Prozentsätze für den kleinsten Entfernungsabschnitt unter denjenigen in sehr viel größeren Ländern, beispielsweise Deutschland, Spanien und Frankreich. Interessant ist ebenfalls, dass in Norwegen – auch ein langes und schmales Land – nahezu drei Viertel der Beförderungsleistung dem kleinsten Entfernungsabschnitt zuzurechnen sind. Dies spiegelt möglicherweise die große Bevölkerungsdichte in und um Oslo und den relativ dünn besiedelten Rest des Landes wider.

Abbildung 3: Innerstaatlicher Verkehr nach NST/R-Kapiteln, 1999 und 2003, % Anteil in Tonnen



* Ohne Griechenland.

Abbildung 4: Innerstaatlicher Verkehr nach NST/R-Kapiteln, 2003, % Anteil in Tonnen und tkm



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

NST/R-Kapitel

- Kap. 0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere
- Kap. 1 Andere Nahrungs- und Futtermittel
- Kap. 2 Feste mineralische Brennstoffe
- Kap. 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse
- Kap. 4 Erze und Metallabfälle
- Kap. 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)
- Kap. 6 Steine und Erden und Baustoffe
- Kap. 7 Düngemittel
- Kap. 8 Chemische Erzeugnisse
- Kap. 9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter

Abbildung 3 vergleicht die Verteilung des innerstaatlichen Verkehrs nach NST/R-Kapiteln in den Jahren 1999 und 2003. Sie verhielt sich ziemlich stabil, eine Erhöhung ist nur für Kapitel 6 und 9 zu verzeichnen.

Abbildung 4 gibt Aufschluss über den Anteil der einzelnen NST/R-Kapitel am innerstaatlichen Verkehr im Jahr 2003, und zwar sowohl in Tonnen als auch in Tonnenkilometer.

Betrachtet man die Beförderungsmenge, so spielt Kapitel 6, Steine und Erden und Baustoffe, mit nahezu 50 % des Gesamtwertes bei weitem die größte Rolle. Lediglich auf Kapitel 9, Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter, und Kapitel 1, Andere Nahrungs- und Futtermittel, verbuchen mehr als 10 %.

Eine Untersuchung der Tonnenkilometer ergibt ein ganz anderes Bild. Wichtigste Gütergruppe ist Kapitel 9 mit rund einem Drittel des Gesamtwertes. Auf Kapitel 6 entfällt etwa ein Fünftel, dicht gefolgt von Kapitel 1. Über 10 % verbucht auch Kapitel 0, Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.

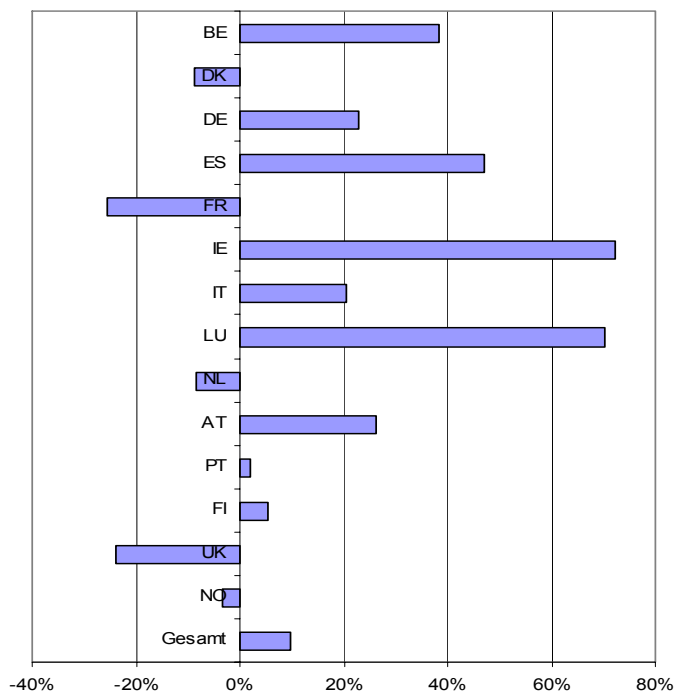
Diese Abweichungen sind darauf zurückzuführen, dass die Güter über ganz unterschiedliche Strecken befördert werden. Baustoffe sind zwar schwer, sie werden jedoch meist in der Nähe des Ortes, an dem sie verbraucht werden, beschafft. Demzufolge sind die Fahrstrecken kurz, auch wenn das Gewicht in Tonnen groß ist. Demgegenüber werden die unter Kapitel 6 fallenden besonderen Transportgüter, zu denen auch Güter in Containern zählen, meist über größere Entfernungen befördert. Das gleiche gilt für Nahrungsmittel und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen)

Wie aus Tabelle 3 hervorgeht, verbuchten die Meldeländer 2003 im grenzüberschreitenden Verkehr eine Verkehrsleistung von 352 Mrd. tkm. EU-weit hat sich der Wert gegenüber dem Jahr 2002 nur geringfügig verändert. Wie auch beim innerstaatlichen Verkehr markiert diese Stagnation das Ende des seit 1999 anhaltenden stetigen Wachstums. Werden jedoch die neuen Mitgliedstaaten, die sowohl für 2002 als auch für 2003 Daten gemeldet haben, in die Analyse einbezogen, so ergibt sich eine Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs um knapp 1 % zwischen diesen beiden Jahren. Auf Länderebene wird der starke Anstieg der Verkehrsleistung deutscher Verkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr durch einen Rückgang in Italien, Portugal, Frankreich und Belgien kompensiert. Prozentual sind die Werte für Ungarn (+12 %), Norwegen (+12 %), die Tschechische Republik (+10 %) und Irland (+9 %) zwischen 2002 und 2003 kräftig angestiegen. In Deutschland betrug der Anstieg 7,5 %, während Portugal einen Rückgang um 13 % verbuchte.

Längerfristig betrachtet ist der grenzüberschreitende Verkehr von EU-Verkehrsunternehmen zwischen 1999 und 2003 um 10 % angestiegen (Abbildung 5). Auf Länderebene reichte die Bandbreite von einem Anstieg um mehr als 70 % in Irland und Luxemburg bis hin zu einem Rückgang um 25 % in Frankreich und 23 % im Vereinigten Königreich. Auch Dänemark, die Niederlande und Norwegen verbuchten

Abbildung 5: Grenzüberschreitender Verkehr (im Meldeland ver- und entladen) , 2003 verglichen mit 1999, in % der Beförderungsleistung (tkm)



rückläufige Werte. Unter den übrigen größeren Ländern wurden folgende Zuwachsraten verbucht: Spanien 47 %, Deutschland 23 % und Italien 21 %. Schweden verzeichnete einen Zuwachs von 15% zwischen 2000 und 2003. Vom Gesamtwert für 2003 entfielen 95 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den EU-25-Staaten, knapp 2 % auf den Verkehr in und aus den Beitrittskandidaten (Bulgarien, Kroatien, Rumänien und Türkei) und Norwegen und 3,8 % auf den Verkehr in und aus übrigen Ländern. Untersucht man die einzelnen Meldeländer,

so nehmen Lettland, Estland, Finnland und Litauen eine Sonderrolle ein, da sie rund ein Fünftel ihrer Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr mit Ländern außerhalb der EU abwickeln, während sich der Wert für die EU-Länder entsprechend reduziert. Großteils handelt es sich hier um Beförderungen von und nach Russland und in Nachbarländer. Mehr als ein Viertel der Beförderungsleistung Schwedens im grenzüberschreitenden Verkehr wird mit den Beitrittskandidaten und Norwegen abgewickelt, ein Großteil davon mit Norwegen.

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

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003 - Anteil am Gesamtwert		
											Intra-EU-25	KL und Norwegen	Sonstige
BE	19 433	22 833	21 084	21 920	19 900	17 250	25 320	26 501	25 160	23 867	98.4%	0.1%	1.5%
CZ	:	:	:	:	:	:	20 528	22 085	23 636	26 025	93.2%	3.0%	3.8%
DK	8 765	12 421	11 344	11 226	10 796	12 276	12 166	10 510	10 895	11 208	90.1%	7.8%	2.1%
DE	:	33 664	33 887	38 751	42 173	45 652	48 684	52 150	52 174	56 072	92.9%	1.7%	5.5%
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2 215	75.0%	2.8%	22.2%
EL	2 119	867	841	1 734	1 272	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	12 271	22 513	25 250	28 348	32 814	35 066	40 472	45 323	52 353	51 515	98.4%	0.1%	1.5%
FR	34 064	40 041	40 333	39 439	40 291	41 975	37 863	35 917	32 673	31 316	96.6%	0.1%	3.3%
IE	1 008	:	:	:	:	1 699	2 650	2 295	2 680	2 927	98.5%	0.0%	1.5%
IT	20 498	12 497	23 940	19 754	:	24 465	25 742	30 553	31 400	29 510	94.5%	1.4%	4.1%
CY	:	:	:	:	:	:	:	:	37	30	93.3%	6.7%	0.0%
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	3 142	3 360	77.5%	0.2%	22.3%
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	6 295	83.4%	1.3%	15.3%
LU	:	3 341	:	1 213	1 245	1 461	1 529	2 009	2 358	2 487	98.0%	0.6%	1.4%
HU	:	:	:	:	:	:	:	6 324	6 298	7 086	94.7%	3.3%	2.0%
NL	30 896	33 901	35 147	35 999	36 809	41 005	37 876	37 470	36 782	37 517	96.8%	1.1%	2.1%
AT	:	12 474	13 103	13 613	14 610	15 653	16 712	18 623	19 002	19 777	96.4%	1.4%	2.2%
PT	5 152	7 199	8 846	10 046	10 188	10 990	11 792	12 135	12 870	11 212	98.1%	0.0%	1.9%
SK	:	:	:	:	:	:	:	:	:	8 816	94.5%	2.3%	3.3%
FI	:	:	2 570	2 122	2 413	3 712	3 977	3 671	3 708	3 907	68.1%	13.0%	18.9%
SE	:	3 057	2 827	2 662	2 916	2 721	3 732	3 681	4 080	4 294	71.1%	27.2%	1.7%
UK	10 651	14 415	15 523	16 263	16 122	16 905	14 951	13 208	12 816	12 873	94.8%	0.4%	4.8%
Gesamt	:	:	:	:	:	:	:	:	:	352 309	94.5%	1.7%	3.8%
NO	:	:	:	:	:	3 074	2 953	2 722	2 652	2 971	97.7%	0.0%	2.3%

Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“. DK: Der Wert für 1990 wurde anhand von Handelsdaten geschätzt.

Dreiländerverkehr

Die Güterkraftverkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten haben im Jahr 2003 eine Verkehrsleistung von 48 Mrd. tkm im Dreiländerverkehr erbracht. Dies entspricht einem Rückgang um 1,6 % gegenüber 2002, was einen seit 1999 anhaltenden Wachstumstrend zum Stillstand brachte. Stärkere Rückgänge in 2003 verglichen mit dem Vorjahr verbuchten niederländische und französische Güterkraftverkehrsunternehmen, die jedoch durch einen Anstieg für Italien

und Luxemburg zum Teil wieder wettgemacht wurden. Die Hauptmarktteilnehmer sind die Niederlande, Österreich, Deutschland, Belgien, Luxemburg und – in etwas geringerem Umfang – Spanien und Portugal. Bis auf die beiden letztgenannten sind all diese Länder an wichtigen Handelsstraßen gelegen, und die dort ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen nutzen diese Lage zu ihrem Vorteil.

Tabelle 4: Dreiländerverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Meldeländern, in Mio. tkm

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
BE	2 298	3 799	3 746	2 933	3 848	3 339	4 606	4 481	5 109	5 225
CZ	:	:	:	:	:	:	2 568	1 975	3 719	3 147
DK	:	543	444	478	390	436	606	573	433	599
DE	:	2 762	2 656	3 293	3 855	4 354	4 086	5 109	5 963	5 907
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	134
EL	4	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	:	373	454	495	703	791	1 064	1 369	2 101	1 919
FR	2 174	2 694	2 911	2 795	2 811	2 957	2 157	1 775	1 414	846
IE	184	:	:	:	:	354	563	371	445	297
IT	:	186	237	:	:	509	411	610	528	834
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	1 070	1 067
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	3 188
LU	:	:	1 767	2 594	2 710	3 436	4 436	4 647	4 254	4 548
HU	:	:	:	:	:	:	:	228	367	392
NL	4 396	5 972	6 269	6 493	7 014	8 246	8 455	8 020	8 570	8 124
AT	:	2 930	3 202	3 390	3 798	5 827	5 676	6 006	6 394	6 289
PT	133	468	361	332	352	688	785	1 332	1 751	1 695
SK	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2 654
FI	:	:	153	21	74	103	231	83	159	98
SE	:	64	50	70	26	17	318	347	571	647
UK	361	291	401	392	403	292	223	238	213	269
Gesamt	:	:	:	:	:	:	:	:	:	47 879
NO	:	:	36	91	74	76	60	55	42	80

Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Auf Länderebene weist die relative Bedeutung des Dreiländerverkehrs im Jahr 2003 erhebliche Unterschiede auf. Luxemburg meldete 47 % der Gesamtverkehrsleistung im Dreiländerverkehr, Litauen 28 % und Lettland, Österreich und die Slowakei über 15 %. Dagegen ist er für Frankreich, Italien, Finnland, das Vereinigte Königreich und Norwegen praktisch ohne Bedeutung. Trotz des Rückgangs im Jahr

2003 hat sich der Dreiländerverkehr auf längere Sicht (zwischen 1999 und 2003) in der EU jährlich um durchschnittlich 4,4 % erhöht. Einen beachtlichen Anstieg verbuchten Belgien, Spanien, Italien und Portugal. Schweden verdoppelte seinen Dreiländerverkehr zwischen 2000 und 2003. Rückläufige Werte wurden von Frankreich, dem Vereinigten Königreich und Finnland gemeldet.

Kabotageverkehr

Tabelle 5: Kabotageverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Meldeländern, in Mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003
BE	938	1 366	1 635	2 226	1 867
CZ	:	-	1	-	-
DK	102	248	187	132	191
DE	1 533	1 408	1 688	1 602	1 565
EE	:	:	:	:	57
ES	271	246	350	586	749
FR	756	815	607	530	551
IE	416	725	537	420	491
IT	350	273	599	671	559
LV	:	:	:	20	17
LT	:	:	:	:	21
LU	1 039	1 230	1 556	1 984	2 044
HU	:	:	99	82	59
NL	1 632	1 697	2 002	1 810	2 339
AT	222	345	449	440	455
PT	99	40	148	187	319
SK	:	:	:	:	74
FI	35	49	46	30	25
SE	:	119	164	165	230
UK	44	110	59	85	68
Gesamt	:	:	:	:	11 681
NO	24	4	9	11	16

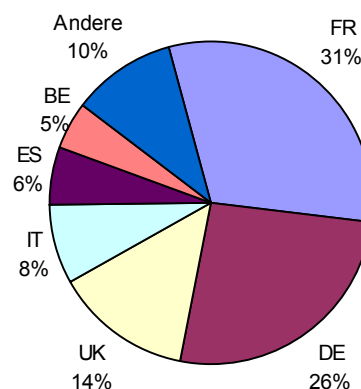
Kabotage ist die Verkehrsleistung in Land A durch Güterkraftverkehrsunternehmen, die ihren Sitz in Land B haben. Kabotage wird von Land B gemeldet und als grenzüberschreitender Verkehr betrachtet. Im Jahr 2003 wurden von den Güterkraftverkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten 11,7 Mrd. tkm an Kabotage erbracht. Dies entspricht einem Anstieg um 5,4 % gegenüber 2002. Seit Einführung der zuverlässigen Berichterstattung über Kabotage im Jahr 1999 hat sich damit der Wachstumstrend fortgesetzt. Die Kabotage durch niederländische, spanische und portugiesische Güterkraftverkehrsunternehmen hat 2003 kräftig zugenommen, wurde jedoch durch einen Rückgang von belgischen und italienischen Unternehmen zum Teil wettgemacht. Die aktivsten Wirtschaftsteilnehmer im Kabotageverkehr waren 2003 die niederländischen Güterkraftverkehrsunternehmen, gefolgt von den luxemburgischen, den belgischen und den deutschen.

Abbildung 6 veranschaulicht die Verteilung der Kabotage im Jahr 2003 nach Ländern, in denen sie durchgeführt wurde (Meldeländer wie Tabelle 5). Frankreich bleibt weiterhin der bedeutendste Kabotagemarkt mit 31 % des Gesamtaufkommens, gefolgt von Deutschland (26 %), dem Vereinigten Königreich (14 %) und Italien (8 %).

Tabelle 6 ist die Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wurde, zu entnehmen. Diese Rate entspricht dem Anteil des Binnenmarktes der einzelnen Länder (innerstaatlicher Verkehr plus Kabotage), der auf die Kabotage entfällt. Belgien wies 2003 mit 2,7 % die höchste Durchdringungsrate auf, gefolgt von Frankreich mit 2,1 %. Länder in den Randgebieten wie z. B. Irland und Finnland verzeichneten sehr niedrige Durchdringungsraten,

wenngleich irische Güterkraftverkehrsunternehmen sehr aktive Kabotageunternehmen waren.

Abbildung 6: Kabotage nach Land, in dem sie durchgeführt wurde, 2003, % in tkm



Insgesamt ist die Kabotage-Durchdringungsrate in der EU stetig angestiegen, und zwar von 0,8 % im Jahr 1999 auf 1,1 % im Jahr 2003. Betrachtet man die einzelnen Mitgliedstaaten, so hat sich die Rate in Dänemark, Frankreich und dem Vereinigten Königreich zwischen 1999 und 2003 mehr als verdoppelt. In Norwegen war sogar ein noch stärkerer Anstieg zu verzeichnen, wenn auch von einer sehr niedrigen Basis aus. Demgegenüber meldeten Spanien, Luxemburg und Italien einen Rückgang der Durchdringungsrate, der in Luxemburg sogar ganz beachtlich war.

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

	1999	2000	2001	2002	2003
BE	2.59	2.31	2.89	2.10	2.67
CZ	:	0.10	0.10	0.08	0.17
DK	0.39	0.47	0.92	0.98	1.16
DE	1.11	1.12	1.16	1.34	1.31
EE	:	:	:	:	0.00
ES	0.54	0.38	0.53	0.50	0.50
FR	0.93	1.26	1.55	1.91	2.06
IE	0.06	0.29	0.11	0.13	0.07
IT	0.61	0.45	0.58	0.48	0.62
LV	:	:	:	0.00	0.44
LT	:	:	:	:	0.02
LU	2.84	2.20	3.23	3.96	1.30
HU	:	:	0.18	0.14	0.21
NL	0.52	0.71	0.88	0.97	0.68
AT	1.14	1.72	2.34	1.72	1.68
PT	0.21	0.30	0.18	0.24	0.28
SK	:	:	:	:	0.06
FI	0.00	0.01	0.12	0.01	0.10
SE	0.84	0.67	0.76	0.67	0.80
UK	0.48	0.87	0.86	0.96	1.05
Gesamt	:	:	:	:	1.08
NO	0.10	0.41	0.41	0.65	0.97

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Bis einschließlich 1998 wurden die hier veröffentlichten Daten auf der Grundlage der Richtlinie 78/546/EWG des Rates zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik, geändert durch die Richtlinie 89/462/EWG des Rates, erhoben. Die Daten für die Jahre 1999-2003 wurden nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhoben, die die vorgenannten Richtlinien ersetzt. Diese Veröffentlichung enthält somit statistische Daten, die anhand unterschiedlicher Grundlagen ermittelt wurden. Die nach der Ratsrichtlinie 78/546/EWG erhobenen Daten stützen sich teilweise auf Zollanmeldungen, während die nach der Verordnung (EG) des Rates Nr. 1172/98 erhobenen Daten auf Stichprobenerhebungen zurückgehen, die in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführt wurden. Obwohl erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten und Sprünge in den Reihen (dargestellt durch einen Strich hinter den Zahlen) möglichst zu vermeiden, sind bestimmte methodische Korrekturen in der Zukunft nicht auszuschließen. Die Analysen in dieser Veröffentlichung betreffen deshalb vor allem die Daten für die Jahre 1999 bis 2003.

Auf europäischer Ebene wurden einheitliche Aggregierungsverfahren angewandt, die möglicherweise nicht mit den Praktiken einzelner Mitgliedstaaten übereinstimmen. Die Zahlen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Dreiländerverkehr für die Jahre vor 1999 können sich bei einigen Ländern entsprechend den Richtlinien 78/546 und 89/462 auf EG-12 bzw. EU-15 beziehen. Die Beförderung außerhalb der EU ist in diesen Fällen nicht mit eingeschlossen. 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.

Deutschland

Die Darstellung von Daten aus der Zeit vor 1995 ist aus zweierlei Gründen schwierig: Zum einen tragen die Daten für 1990 der deutschen Wiedervereinigung noch nicht Rechnung. Die Zunahme der Verkehrsleistung auf der Grundlage dieses Jahres zu ermitteln, würde zu Fehlschlüssen verleiten. Darüber hinaus kommt es zwischen 1994 und 1995 zu einem Bruch in den Reihen, weil Deutschland zu diesem Zeitpunkt eine neue Methodik für Stichprobenerhebungen eingeführt hat. Daher zieht Eurostat es vor, keine Daten für Deutschland für die Zeit vor 1995 aufzuführen. Ein weiterer Bruch ist darauf zurückzuführen, dass ab 1999 Daten über Verkehrsarten berücksichtigt werden, für die bis dahin eine Ausnahmeregelung galt.

Griechenland

Griechenland hat seit 1999 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

Spanien

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

Portugal

Die Daten für den Werkverkehr für den Zeitraum von 2000 bis 2003 wurden von Portugal anhand der Werkverkehr-Daten für 1999 geschätzt.

Schweden

Die von Schweden für 1999 gemeldeten Daten beruhen auf den früheren Richtlinien.

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 im Meldeland ansässig sind. Seit 1999 umfassen die Zahlen die Güter, die von Verkehrsunternehmen mit Sitz im Meldeland in alle anderen Länder der Welt versandt wurden, sowie die Güter, die von Verkehrsunternehmen 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 in Land C). Die Zahlen in Tabelle 4 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 für die Zeit bis einschließlich 1998 nicht vollständig. Zwei Quellen wurden herangezogen: Daten auf der Grundlage der Ratsrichtlinie 78/546/EWG sowie Zahlen aus dem „Gemeinsamen Fragebogen“ (der von Eurostat, der UN-ECE und der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister gemeinsam erstellt wurde).

Kabotageverkehr

Bei der Kabotage meldet ein Mitgliedstaat die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen, die zwar im Meldeland ihren Sitz haben, ihre Verkehrsleistung aber in einem anderen Land erbracht haben. Da die Daten zur Kabotage erst ab 1999 als zuverlässig gelten, enthält diese Veröffentlichung keine Kabotagedaten für die Zeit vor 1999.

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.

Aufschlüsselung nach Gütergruppen

Die Systematik NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik / revidierte Fassung) umfasst 24 Gütergruppen, die auf der Ebene der NST/R-Kapitel aggregiert wurden. (www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon).

Datenverfügbarkeit

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen sämtlich aus der kostenfrei zugänglichen Eurostatreferenzdatenbank; Stand der Verfügbarkeit ist Ende Februar 2005.

Abbildung 1 und 3 enthalten Daten für alle 15 EU-Mitgliedstaaten (ohne Griechenland). Abbildung 4 enthält Daten für alle 25 EU-Mitgliedstaaten (ohne Griechenland, Malta, Polen und Slowenien). In den Gesamtziffern der Tabellen und Abbildungen ist Norwegen nicht enthalten.

Zahlen in Fettdruck betreffen Korrekturen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Validierung jüngster Veröffentlichungen vorgenommen wurden. Die zugehörigen Einzelwerte sind nicht immer in Eurostatreferenzdatenbank enthalten, da die einzelnen Länder entsprechende aktualisierte Daten nicht übermittelt haben.

Schätzungen sind kursiv dargestellt.

In dieser Veröffentlichung: 1 Milliarde = 1 000 000 000
- entfällt
: keine Angaben verfügbar

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

Weitere Informationsquellen:

Datenbanken

[EUROSTAT Webseite/Verkehr/Strassenverkehr](#)

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017
L - 2920 Luxembourg

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

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

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:
www.europa.eu.int/comm/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.eu.int>
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
