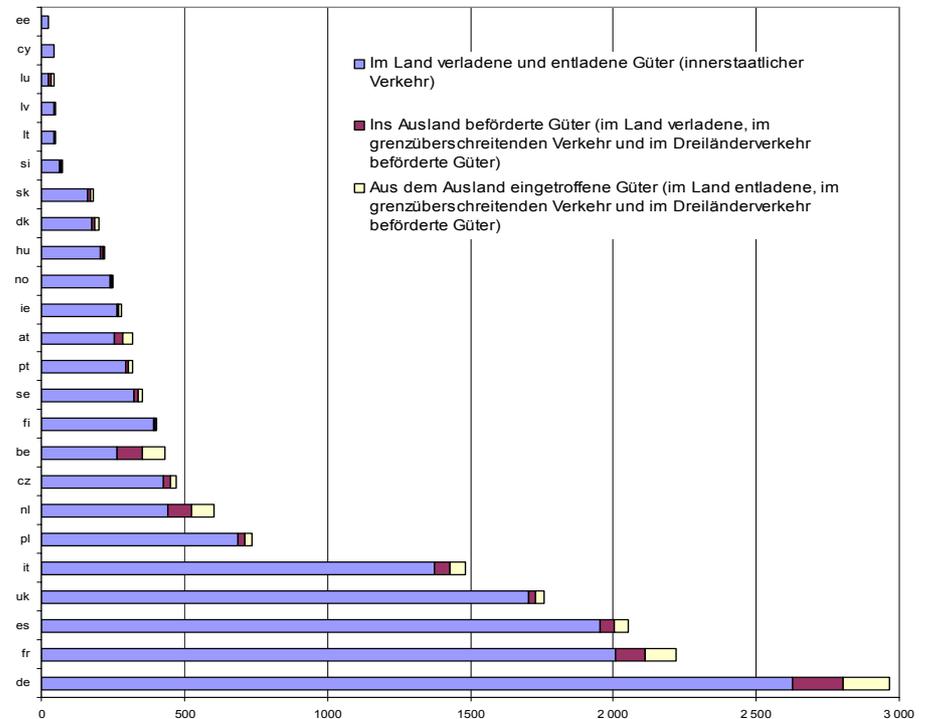


Güterkraftverkehr nach Herkunft und Ziel im Jahr 2004

Die 10 wichtigsten Verkehrsströme fanden zwischen den EU-15 Ländern statt

Abbildung 1: Güterbeförderung im Hoheitsgebiet der einzelnen Länder, 2004, in Mio. Tonnen



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Wesentliche Entwicklungen

Was die Beförderungsmenge anbetrifft, wurde der europäische Güterkraftverkehr 2004 von fünf größeren Ländern beherrscht, nämlich Deutschland, Frankreich, Spanien, dem Vereinigten Königreich und Italien, wobei für Italien der grenzüberschreitende Verkehr eine geringere Rolle spielt als der innerstaatliche Verkehr.

Für eine Reihe mittelgroßer Mitgliedstaaten, wie die Niederlande, Österreich, Dänemark und insbesondere Belgien, war der grenzüberschreitende Verkehr wichtiger. Mit Ausnahme Zyperns gilt dies auch für die kleineren Länder wie Estland, Lettland, Litauen, Slowenien und speziell Luxemburg.

Deutschland spielte im grenzüberschreitenden Intra- wie auch Extra-EU-Verkehr die größte Rolle. Im Intra-EU-Verkehr hatten Güterkraftverkehrsunternehmen aus Frankreich, Belgien und den Niederlande bedeutende Anteile. Im Extra-EU-Verkehr spielten auch Schweden und Italien eine große Rolle. Interessanterweise haben sich ferner Polen und Finnland auf diesem Gebiet als wichtige Länder herausgestellt.

Polnische Güterkraftverkehrsunternehmen verbuchten einen sehr hohen Anteil an den grenzüberschreitenden Beförderungen ihres Landes. Das Gegenteil gilt für französische Spediteure, auf die nur 34 % des ausgehenden grenzüberschreitenden Verkehrs ihres Landes entfielen. Bezogen auf Tonnenkilometer war der grösste Intra-EU-Verkehrsstrom zwischen Ländern für Frankreich und Spanien zu verzeichnen.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

10/2005

Autoren

Carla SCIULLO

Maria SMIHILY

Inhalt

Wesentliche Entwicklungen..... 1

Struktur des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs der EU-Mitgliedstaaten..... 2

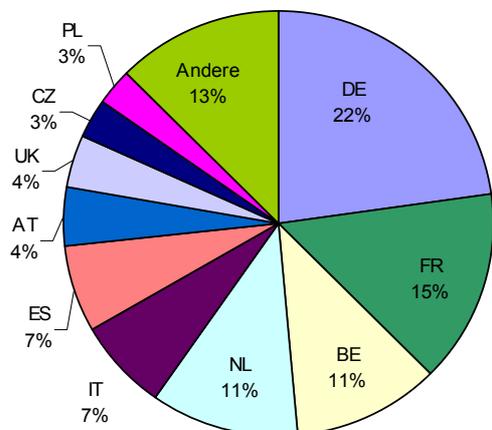
Partner der EU-Mitgliedstaaten im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr..... 4

Verkehrsströme zwischen den einzelnen Ländern 5



Struktur des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs der EU-Mitgliedstaaten

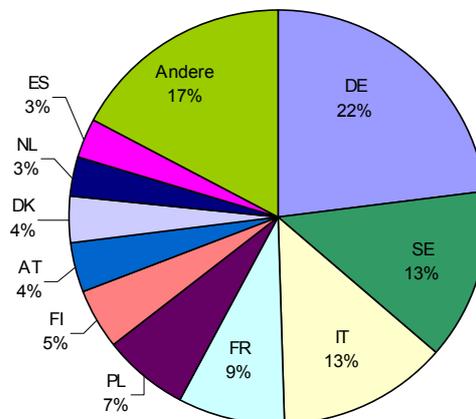
Abbildung 2: Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs der einzelnen Länder am gesamten grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehr, 2004, in % in Tonnen



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Die vorherrschende Rolle sowohl im grenzüberschreitenden Intra- als auch im grenzüberschreitenden Extra-EU-Verkehr spielte 2004 Deutschland mit 22 % des Gesamtvolumens. Andere wichtige Länder im Intra-EU-Verkehr waren Frankreich, Belgien und die Niederlande. Unter den neuen Mitgliedstaaten verbuchten die Tschechische Republik und Polen jeweils 3 % der insgesamt im grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehr beförderten Gütermenge. Im Extra-EU-Verkehr spielten auch Schweden mit seiner langen Landesgrenze zu Norwegen sowie Italien, das die Schweiz und San Marino versorgt, eine große Rolle. Einen erheblichen Beitrag zum Extra-EU-Verkehr leisteten ebenfalls Polen und Finnland, beides Länder in Randlage.

Abbildung 3: Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs der einzelnen Länder am gesamten grenzüberschreitenden Extra-EU-Verkehr, 2004, in % in Tonnen



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Tabelle 1 beschreibt die erbrachten Aktivitäten aller Berichtsländer in einem bestimmten Land. Dies zeigt, dass Deutschland in den Jahren 2000 und 2003 das Land mit den höchsten Werten ein- und ausgehender Güter ist, gefolgt von Frankreich und Belgien. Die Gegenüberstellung dieser beiden Jahre sollte allerdings vorsichtig gemacht werden, da für 2003 die Leistungen der meisten neuen Mitgliedstaaten enthalten sind, wogegen im Jahre 2000 nur die Leistung eines neuen Mitgliedstaates (Tschechische Republik) addiert werden konnte. Folglich sind einige der höheren Werte der alten Mitgliedstaaten, insbesondere derjenigen in der Nähe der neuen Mitgliedstaaten, für das Jahr 2003 beeinflusst durch die Differenz in der Betrachtung der beiden Jahre.

Tabelle 1: Ins Ausland beförderte oder aus dem Ausland eingetroffene Güter nach Ländern, 2000 und 2003, in 1 000 Tonnen

	Ins Ausland beförderte Güter		Aus dem Ausland eingetroffene Güter		Insgesamt	
	2000	2003	2000	2003	2000	2003
BE	90 972	87 832	75 133	74 086	166 105	161 918
CZ	20 363	23 286	13 622	18 199	33 985	41 485
DK	11 995	11 565	12 291	13 264	24 286	24 829
DE	134 660	155 277	132 387	139 321	267 047	294 598
EE	93	1 776	166	1 300	259	3 076
ES	32 698	39 109	32 097	37 506	64 795	76 615
FR	93 977	95 710	98 884	103 803	192 861	199 513
IE	4 522	7 438	9 703	11 112	14 225	18 550
IT	38 512	43 657	40 416	45 372	78 928	89 029
CY	:	9	:	11	:	20
LV	9	2 014	59	2 105	68	4 119
LT	64	2 990	37	2 424	101	5 414
LU	6 411	8 919	7 922	10 085	14 333	19 004
HU	1 930	6 608	1 821	7 225	3 751	13 833
NL	75 982	78 033	72 316	77 042	148 298	155 075
AT	23 219	28 178	26 361	30 770	49 580	58 948
PL	1 914	3 813	2 745	4 216	4 659	8 029
PT	7 042	8 150	10 189	9 747	17 231	17 897
SI	561	680	760	980	1 321	1 660
SK	2 428	8 860	2 557	7 915	4 985	16 775
FI	3 284	3 728	3 661	4 221	6 945	7 949
SE	10 667	12 709	9 281	11 564	19 948	24 273
UK	23 199	24 037	23 615	28 016	46 814	52 053
NO	3 555	4 258	5 603	6 658	9 158	10 916

Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Tabelle 2: Ins Ausland beförderte oder aus dem Ausland eingetroffene Güter nach der Nationalität der Güterkraftverkehrsunternehmen, 2004, in 1 000 Tonnen

	Ins Ausland beförderte Güter				Aus dem Ausland eingetroffene Güter			
	Insgesamt (1000 Tonnen)	Prozentualer Anteil			Insgesamt (1000 Tonnen)	Prozentualer Anteil		
		Inländische Güterkraftverkehrs- unternehmen	Güterkraftverkehrs- unternehmen aus EU-15-Staaten	Güterkraftverkehrs- unternehmen aus neuen Mitgliedstaaten		Inländische Güterkraftverkehrs- unternehmen	Güterkraftverkehrs- unternehmen aus EU-15-Staaten	Güterkraftverkehrs- unternehmen aus neuen Mitgliedstaaten
BE	87 944	43%	54%	3%	74 471	36%	61%	3%
CZ	23 883	79%	9%	12%	20 211	77%	8%	15%
DK	13 724	64%	30%	5%	14 589	50%	43%	6%
DE	177 634	43%	43%	13%	160 971	36%	48%	15%
EE	2 147	81%	1%	18%	1 715	72%	3%	25%
ES	48 992	57%	38%	5%	49 351	56%	40%	4%
FR	103 292	34%	62%	4%	110 880	28%	68%	4%
IE	7 402	62%	37%	0%	11 018	49%	50%	1%
IT	51 780	41%	49%	10%	55 072	37%	53%	9%
CY	6	100%	0%	0%	7	100%	0%	0%
LV	2 418	70%	1%	29%	2 232	59%	1%	40%
LT	3 312	81%	0%	18%	2 992	74%	2%	24%
LU	9 057	57%	42%	1%	10 878	50%	49%	1%
HU	9 872	42%	17%	41%	8 570	38%	16%	46%
NL	80 389	65%	31%	4%	80 459	61%	36%	3%
AT	30 117	56%	32%	12%	34 270	48%	39%	13%
PL	23 440	84%	5%	11%	21 371	81%	8%	11%
PT	13 604	75%	24%	0%	14 774	67%	32%	1%
SI	4 836	81%	13%	5%	5 624	79%	15%	6%
SK	9 498	71%	4%	25%	8 516	62%	6%	32%
FI	4 905	79%	10%	11%	4 696	79%	13%	8%
SE	14 746	35%	45%	11%	14 205	25%	54%	11%
UK	26 219	44%	50%	6%	29 611	32%	60%	8%
NO	4 607	43%	52%	5%	6 838	29%	66%	5%

Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Tabelle 2 gibt Aufschluss über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im Jahr 2004 in den einzelnen Mitgliedstaaten nach der Nationalität der Güterkraftverkehrsunternehmen. Unter den Ländern mit umfangreichen internationalen Handelsströmen entfielen auf niederländische Spediteure rund zwei Drittel der im grenzüberschreitenden Verkehr ihres Landes beförderten Güter. Französische Güterkraftverkehrsunternehmen beförderten dagegen nur ein Drittel der Güter in Frankreichs grenzüberschreitendem Verkehr, während der Anteil am grenzüberschreitendem Verkehr der belgischen, italienischen, britischen und deutschen Spediteure unter 50 % der gesamten Gütermenge ihres Landes lag.

Herausragend waren die neuen Mitgliedstaaten, vor allem Polen, mit mehr als zwei Dritteln der Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr, die von inländischen Güterkraftverkehrsunternehmen befördert wurden. Einzige Ausnahme bildete Ungarn, denn ungarische Spediteure beförderten weniger als die Hälfte der Gütermenge des Landes im grenzüberschreitenden Verkehr.

Weitere Mitgliedstaaten, in denen inländische Güterkraftverkehrsunternehmen einen hohen Anteil an der Güterbeförderung aufwiesen, waren Finnland, Dänemark, Spanien, Irland, Österreich und Portugal. Auf die schwedischen Spediteure entfiel dagegen weniger als ein Drittel der Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr des Landes. Allem Anschein nach war der Handel der EU im Jahr 2004 jedoch immer noch in zwei getrennte Blöcke aufgeteilt. In den neuen Mitgliedstaaten ist überwiegend eine Durchdringung der grenzüberschreitenden Güterverkehrsströme durch Unternehmen aus anderen neuen Mitgliedstaaten zu beobachten, wobei der Anteil zwischen einem und zwei Fünfteln der jeweiligen Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr liegt. Ausnahmen bilden hier die Tschechische Republik und Slowenien.

Unter den EU-15-Ländern war eine sehr hohe gegenseitige Durchdringung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu beobachten. In Belgien, Frankreich, Italien, Schweden und im Vereinigten Königreich wurden jeweils mehr als die Hälfte der Güter im grenzüberschreitenden Verkehr von Spediteuren aus anderen EU-15-Ländern befördert. Das gleiche gilt für Norwegen, wo Güterkraftverkehrsunternehmen aus EU-15-Ländern über die Hälfte des grenzüberschreitenden Verkehrs abwickelten.

Was den Austausch zwischen den beiden Blöcken anbetrifft, so verzeichneten Deutschland, Österreich und Schweden mit jeweils über 10 % der Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr, die von Spediteuren aus einem neuen Mitgliedstaat befördert wurden, die höchste Durchdringung. In Belgien, den Niederlanden, Frankreich, Irland, Luxemburg und Portugal lag der Anteil dagegen bei unter 5 %. Unter den neuen Mitgliedstaaten waren Slowenien, Ungarn und die Tschechische Republik offener für eine Durchdringung durch EU-15-Staaten. In Slowenien und Ungarn wurden rund 15 % und in der Tschechischen Republik rund 9 % der grenzüberschreitenden Tonnage von Güterkraftverkehrsunternehmen aus EU-15 Ländern transportiert.

Partner der EU-Mitgliedstaaten im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

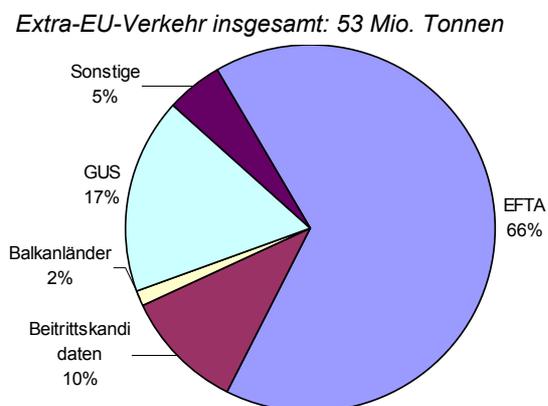
Tabelle 3: Ins Ausland beförderte Güter nach Ländern und Hauptpartnern, 2004, in 1 000 Tonnen

Relation mit dem Hauptpartner			
	Hauptbestimmungsland	In das Hauptbestimmungsland beförderte Gütermenge	% der insgesamt ins Ausland beförderten Gütermenge
BE	FR	30 756	35%
CZ	DE	9 590	40%
DK	DE	6 370	47%
DE	NL	39 936	22%
EE	RU	517	24%
ES	FR	17 794	36%
FR	BE	23 243	23%
IE	UK	6 562	90%
IT	DE	14 117	27%
LV	RU	431	17%
LT	RU	542	17%
LU	DE	2 920	33%
HU	DE	1 744	19%
NL	DE	35 605	44%
AT	DE	13 320	44%
PL	DE	9 218	39%
PT	ES	9 904	74%
SI	IT	1 406	29%
SK	CZ	2 748	29%
FI	SE	2 862	58%
SE	NO	4 305	29%
UK	IE	10 314	40%
NO	SE	2 617	57%

Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“

In den Tabellen 3 und 4 sind die Hauptrelationen der einzelnen Länder im eingehenden und ausgehenden Verkehr im Jahr 2004 aufgezeigt. Deutschland war in 17 der 44 möglichen untersuchten Relationen der Hauptpartner. Im Fall der direkten Nachbarschaft Deutschlands mit einem Partnerland entfielen auf Deutschland 30 %-50 % der Gesamtgütermenge. Ohne gemeinsame Landesgrenze betrug der Anteil rund 20 %-30 %. War Deutschland nicht beteiligt, so war in der Regel ein unmittelbares Nachbarland der Hauptpartner. Beispiele hierfür sind Portugal/Spanien, Irland/Vereinigtes Königreich und Schweden mit Norwegen und Finnland.

Abbildung 4: Anteile anderer Partnerländer im Extra-EU-Verkehr, 2004, in % in Tonnen



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“

Tabelle 4: Aus dem Ausland eingetroffene Güter nach Ländern und Hauptpartnern, 2004, in 1 000 Tonnen

Relation mit dem Hauptpartner			
	Hauptherkunftsland	Aus dem Hauptherkunftsland eingetroffene Gütermenge	% der insgesamt aus dem Ausland eingetroffenen Gütermenge
BE	FR	23 243	31%
CZ	DE	8 464	42%
DK	DE	6 677	45%
DE	NL	35 605	22%
EE	FI	359	21%
ES	FR	19 726	40%
FR	BE	30 756	28%
IE	UK	10 314	93%
IT	DE	14 031	26%
LV	LT	540	25%
LT	DE	685	23%
LU	DE	3 895	35%
HU	DE	2 167	23%
NL	DE	39 936	50%
AT	DE	18 932	56%
PL	DE	9 046	42%
PT	ES	11 235	75%
SI	IT	1 500	27%
SK	CZ	2 870	33%
FI	SE	2 201	47%
SE	FI	2 862	20%
UK	FR	6 961	23%
NO	SE	4 305	62%

Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Im Falle Irlands lag der Anteil des Vereinigten Königreichs in beide Richtungen bei rund 90 %. Dagegen entfielen auf Irland, das zwar Hauptbestimmungsland des Vereinigten Königreichs war, nur knapp 40 % der aus dem Vereinigten Königreich ins Ausland beförderten Güter. Nach Spanien gingen rund drei Viertel der portugiesischen Güter. Der höchste verbuchte Wert mit einem Hauptpartner ist der Anteil des UK in Irland (90% und 93%). Dagegen entfielen auf Deutschland, dem wichtigsten Partner Ungarns, in beide Richtungen mit 19 % und 23 % die niedrigsten Werte. Russland war das Hauptbestimmungsland für Güter aus Estland, Lettland und Litauen.

Abbildung 4 gibt Aufschluss über Gruppen von Partnerländern im Extra-EU-Verkehr im Jahr 2004. Auf die EFTA entfallen zwei Drittel der gesamten Ströme, wobei Norwegen und die Schweiz die wichtigsten, dieser Gruppe angehörenden Partnerländer sind. Eine weitere wichtige Gruppe ist mit 17 % die Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS), besonders für Polen, die baltischen Staaten und Finnland. Die Kandidatenländer verbuchen 10 % des Gesamtwertes und die westlichen Balkanländer 2 %. 5 % entfallen auf andere Länder.

EFTA: Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz

Kandidatenländer (im Jahr 2004): Bulgarien, Kroatien, Rumänien und Türkei

Westliche Balkanländer: Albanien, Bosnien und Herzegowina, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien sowie Serbien und Montenegro

GUS: Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Georgien, Kasachstan, Kirgisistan, Republik Moldau, Russische Föderation, Tadschikistan, Turkmenistan, Ukraine und Usbekistan

Verkehrsströme zwischen den einzelnen Ländern

Tabelle 5: Verkehrsströme im Intra-EU-Güterkraftverkehr zwischen den einzelnen Ländern, 2004, in Mio. tkm

Entladeland	Beladeland																							
	BE	CZ	DK	DE	EE	EL	ES	FR	IE	IT	CY	LV	LT	LU	HU	NL	AT	PL	PT	SI	SK	FI	SE	UK
BE		410	231	6 855	90	29	2 289	7 503	17	1 985	-	95	171	374	240	3 983	560	1 104	343	54	271	76	124	844
CZ	797		155	4 802	49	60	1 022	1 087	25	1 005	-	79	95	23	404	800	434	838	18	102	980	33	310	590
DK	558	159		3 272	22	6	873	1 025	16	873	-	52	69	37	66	983	175	538	119	21	127	163	1 105	115
DE	7 282	4 920	3 117		700	195	11 514	11 746	210	12 239	2	659	769	718	1 956	12 783	6 602	7 260	1 822	652	1 697	131	1 337	2 590
EE	58	57	12	457		-	24	35	-	104	-	110	96	-	7	73	37	197	-	6	-	79	64	-
EL	28	0	47	366	-		139	145	-	95	1	-	2	2	41	140	69	38	2	-	61	-	107	228
ES	2 945	923	647	10 548	37	10		14 001	171	6 600	-	210	263	194	350	3 754	751	922	5 510	148	242	119	293	2 424
FR	9 755	1 167	874	12 435	93	28	14 222		174	10 061	0	176	247	670	647	5 207	1 030	1 984	1 821	366	545	26	326	3 020
IE	40	68	15	200	9	-	127	159		137	-	-	9	3	22	128	30	71	18	7	4	-	6	1 668
IT	2 663	1 194	878	11 706	237	59	6 765	10 329	150		0	349	378	243	982	2 982	4 285	1 413	1 242	526	736	78	265	2 117
CY	-	-	-	1	-	1	-	0	-	1		-	-	-	-	4	0	-	-	-	-	-	-	1
LV	32	82	22	498	121	-	98	62	-	185	-		138	-	50	132	26	286	-	-	15	12	47	4
LT	112	164	24	996	122	5	254	234	12	292	-	109		1	58	169	35	413	-	16	51	50	40	135
LU	669	29	26	716	-	14	147	512	5	216	-	-	-	10	164	32	44	52	4	-	3	15	42	
HU	390	466	110	2 530	2	43	575	542	12	785	-	56	58	34		477	402	591	71	119	351	80	169	308
NL	3 972	770	543	10 524	193	55	3 377	3 281	124	2 009	1	207	138	177	378		835	1 291	442	81	250	77	655	802
AT	734	674	167	8 482	57	54	872	959	17	2 781	-	66	46	63	400	1 204		305	52	182	231	20	303	467
PL	1 227	926	333	7 070	60	69	1 754	2 045	25	1 805	-	143	310	37	537	1 574	305		77	128	394	56	652	791
PT	451	106	157	2 061	-	49	6 278	1 974	34	1 383	-	11	1	67	40	590	133	158		16	-	1	50	545
SI	139	137	20	725	29	-	202	324	-	577	-	-	4	10	219	186	256	107	41		96	-	23	86
SK	277	958	106	1 379	3	24	495	186	4	539	-	5	27	-	215	311	239	329	11	51		13	100	130
FI	36	67	111	146	68	-	151	34	-	76	-	12	8	3	71	163	20	68	-	20	56		1 187	-
SE	145	505	1 049	1 411	37	113	672	211	35	426	0	53	27	23	107	737	252	575	28	37	80	1 325		17
UK	1 382	1 012	283	3 496	-	29	4 784	4 459	1 247	4 093	3	17	122	106	413	1 325	524	1 419	684	148	267	10	15	

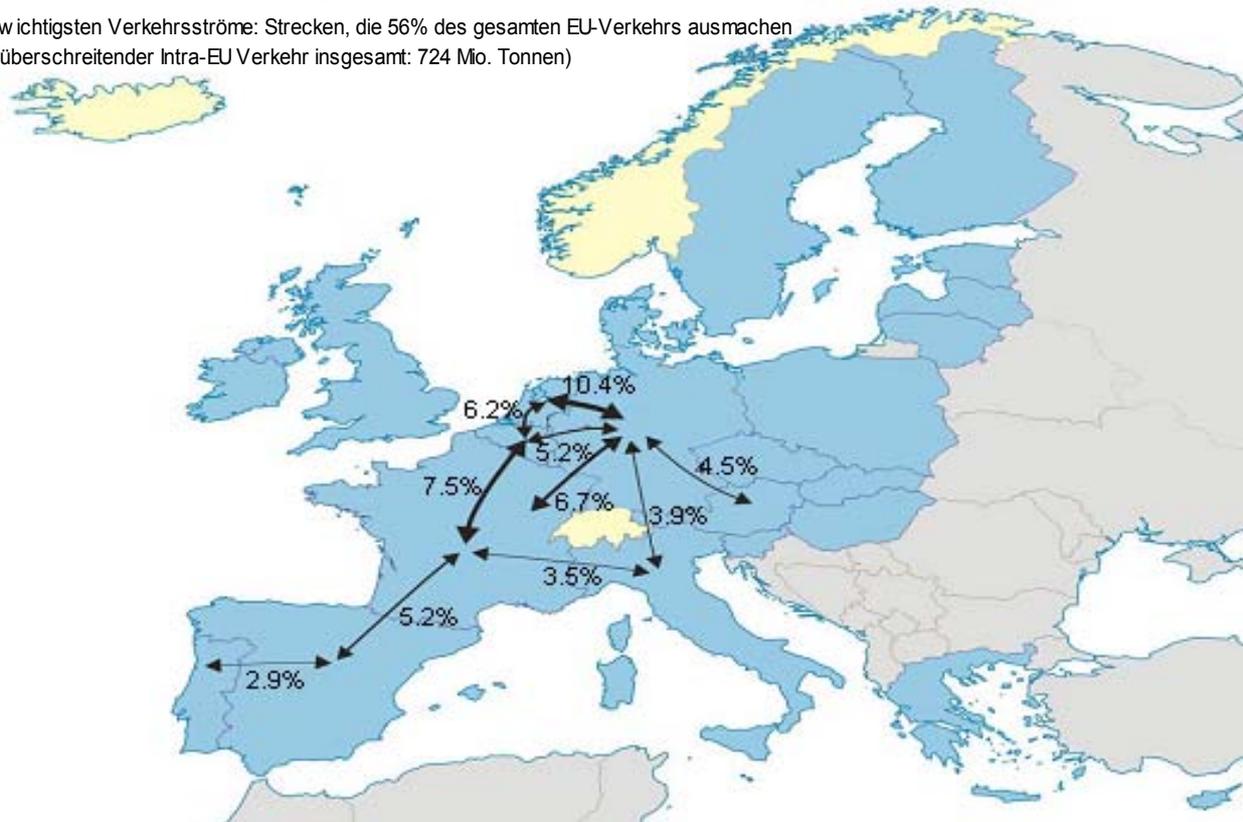
Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“

Tabelle 5 gibt Aufschluss über die Verkehrsströme zwischen den einzelnen Ländern in Tonnenkilometern. Diese Messgröße veranschaulicht die herausragende Bedeutung Deutschlands als Handelspartner. Als Markt für Güter aus anderen Ländern liegt Deutschland bei 15 von 23 möglichen Relationen an der Spitze, Frankreich bei 4 Relationen, Spanien und das Vereinigte Königreich jeweils bei 2 und Schweden bei einer. Als Herkunftsland liegt Deutschland wiederum bei 15 von 23 Relationen an erster Stelle, Spanien bei 3, Frankreich und die Niederlande bei jeweils 2 und Schweden bei einer. Dieses Ergebnis veranschaulicht die Position Deutschlands als dominierende europäische Volkswirtschaft, und zwar sowohl als Lieferant von Fertigwaren wie auch als Markt für Produkte anderer Länder. Auch die anderen großen

Volkswirtschaften, insbesondere Frankreich, Italien und Spanien, haben gut abgeschnitten. Eine große Rolle spielten ferner die Niederlande und Belgien mit ihren bedeutenden Hafenanlagen. Die einzige große Volkswirtschaft, die keine große Rolle spielte, war das Vereinigte Königreich, wobei die Insellage dieses Landes den Güterkraftverkehr erschwert. War Deutschland nicht das wichtigste Partnerland, so trat an seine Stelle ein Nachbarland mit einer gemeinsamen Landesgrenze. Einzige Ausnahme ist das Vereinigte Königreich, dessen Hauptpartnerland Frankreich auf der anderen Seite des Ärmelkanals war. Die umfangreichsten Verkehrsströme wurden mit rund 14 Mrd. tkm in jede Richtung zwischen Frankreich und Spanien gemessen.

Abbildung 5: Intra-EU-Güterkraftverkehr, Anteile der umfangreichsten Verkehrsströme zwischen Ländern, 2004, in % des Gesamtwertes (gemessen in Tonnen)

Die 10 wichtigsten Verkehrsströme: Strecken, die 56% des gesamten EU-Verkehrs ausmachen
(Grenzüberschreitender Intra-EU Verkehr insgesamt: 724 Mio. Tonnen)



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“

Abbildung 5 und Tabelle 6 geben Aufschluss über die umfangreichsten Verkehrsströme im Güterkraftverkehr zwischen Ländern im Jahr 2004. Das Interessante an diesem Gesamteindruck ist, dass der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt nicht von einem einzelnen Verkehrsstrom beherrscht wird. Dies deutet darauf hin, dass die EU-Wirtschaft, was den Verkehrssektor anbetrifft, weitgehend integriert ist, denn die Spediteure sind über die Grenzen hinweg tätig, um den grenzüberschreitenden Beförderungsbedarf ihrer Kunden zu decken. Allerdings waren an den zehn umfangreichsten Verkehrsströmen nur EU-15-Länder beteiligt und alle bis auf einen verliefen zwischen zwei Ländern mit einer gemeinsamen Landgrenze

Tabelle 6: Umfangreichste Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Intra-EU-Güterverkehr zwischen den einzelnen Ländern, 2004, in 1 000 Tonnen

Position 2004	Länderpaar	Tonnen insgesamt	% der insgesamt im Intra-EU-Verkehr beförderten Tonnen	Position 2003
1	DE NL	75 541	10.4%	1
2	BE FR	53 999	7.5%	2
3	DE FR	48 364	6.7%	4
4	BE NL	45 153	6.2%	3
5	BE DE	37 887	5.2%	5
6	ES FR	37 520	5.2%	6
7	AT DE	32 252	4.5%	7
8	DE IT	28 148	3.9%	8
9	FR IT	25 012	3.5%	9
10	ES PT	21 139	2.9%	13

Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Dies lässt den Schluss zu, dass es noch weiteren Integrationsspielraum gibt und dass lokale Bewegungen über relativ kurze Entfernungen das Bild beherrschen. Die zehn umfangreichsten Ströme machten über die Hälfte des Gesamtwertes aus.

Deutschland war an fünf der zehn umfangreichsten Ströme beteiligt, wobei der Verkehrsstrom zwischen Deutschland und den Niederlanden mit über 10 % des gesamten intra-EU-grenzüberschreitenden Verkehrs der umfangreichste aller Ströme war. Frankreich war an vier der zehn umfangreichsten Ströme beteiligt. Die Relationen Frankreich/Belgien und Frankreich/Deutschland lagen dabei mit jeweils rund 7 % des Gesamtwertes an zweiter und dritter Stelle. An vierter Stelle lag eine Relation, an der weder Deutschland noch Frankreich beteiligt ist, nämlich die zwischen Belgien und den Niederlanden mit rund 6 % des Gesamtverkehrs. Auf den folgenden Positionen lagen die Relationen Belgien/Deutschland, Spanien/Frankreich und Österreich/Deutschland mit jeweils rund 5 % des Gesamtwertes. Die einzige Relation unter den ersten zehn zwischen Ländern, die über keine gemeinsame Landgrenze verfügen, war der alpenquerende Verkehr zwischen Deutschland und Italien mit 4 % des Gesamtverkehrs. An neunter und zehnter Stelle lagen die Relationen zwischen Frankreich und Italien und zwischen Spanien und Portugal.

Aus Tabelle 6 geht ferner hervor, dass die Rangfolge der Verkehrsströme im Zeitverlauf relativ stabil ist. Die einzigen Änderungen waren die Relationen Deutschland/Frankreich und Belgien/Niederlande, die Plätze getauscht haben, sowie die Relation Spanien/Portugal, die um drei Plätze nach oben geklettert ist.

WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten wurden nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhoben. Sie beruhen auf Stichprobenerhebungen in den Meldeländern, d. h. den EU-Mitgliedstaaten und Norwegen, und umfassen die Güterkraftverkehrsleistung von in diesen Ländern zugelassenen Fahrzeugen. Bei den aufgeführten Daten handelt es sich um Gesamtwerte für alle Meldeländer (EU-Mitgliedstaaten plus Norwegen).

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 Kabotage 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 in 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.

Ins Ausland beförderte Güter

Die Menge an Gütern, die ins Ausland befördert wurden, ist gleich der Summe der im Inland verladenen, von Güterkraftverkehrsunternehmen aus allen Meldeländern im grenzüberschreitenden und im Dreiländerverkehr beförderten Güter.

„Güterkraftverkehrsunternehmen“ ist ein Verkehrsunternehmen, das Verkehrsleistungen erbringt, die entweder dem „gewerblichen Verkehr“ (entgeltliche Beförderung von Personen oder Gütern für Dritte) oder dem „Werkverkehr“ (Beförderung für eigene Zwecke) zuzurechnen sind.

Griechenland

Griechenland hat seit 1999 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

Malta

Malta hat 2004 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

Portugal

Die Daten für 2004 sind vorläufig.

In **Abbildung 1** sind die im Hoheitsgebiet der einzelnen Länder beförderten Gütermengen aufgeführt, sofern in dem jeweiligen Land Ver- oder Entladungen stattgefunden haben. Nicht enthalten ist Transitverkehr, bei dem im durchfahrenen Land weder Güter ver- noch entladen wurden.

Tabelle 1

Die neuen Mitgliedstaaten waren nicht verpflichtet, für die Jahre vor ihrem Beitritt im Jahr 2004 Daten vorzulegen. Aus diesem Grund umfassen die für 2000 aufgeführten Daten den grenzüberschreitenden Verkehr der EU-15-Mitgliedstaaten und der Tschechischen Republik. Für 2003 konnten Daten für alle neuen Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Malta, Polen und Slowenien aufgeführt werden.

Die Mitgliedstaaten führen die Erhebung von Güterkraftverkehrsdaten selbst durch, wobei sie sich auf Angaben der Güterkraftverkehrsunternehmen stützen. Das Ergebnis sind Mikrodaten zu Fahrzeugen und ihren Fahrten sowie über die beförderten Güter. Die Angaben über Herkunft und Bestimmung in dieser Veröffentlichung stammen aus den Informationen über die beförderten Güter (mit Ausnahme von Tabelle 5, die auf Ausgangspunkt und Ziel der Fahrt beruht).

Datenverfügbarkeit

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen sämtlich aus der kostenfrei zugänglichen Eurostat-Verbreitungsdatenbank; Stand der Verfügbarkeit ist Anfang August 2005.

Aufgrund unvollständiger Daten wurden für die Niederlande, Österreich und das Vereinigte Königreich für das Jahr 2004 Daten für 2003 verwendet.

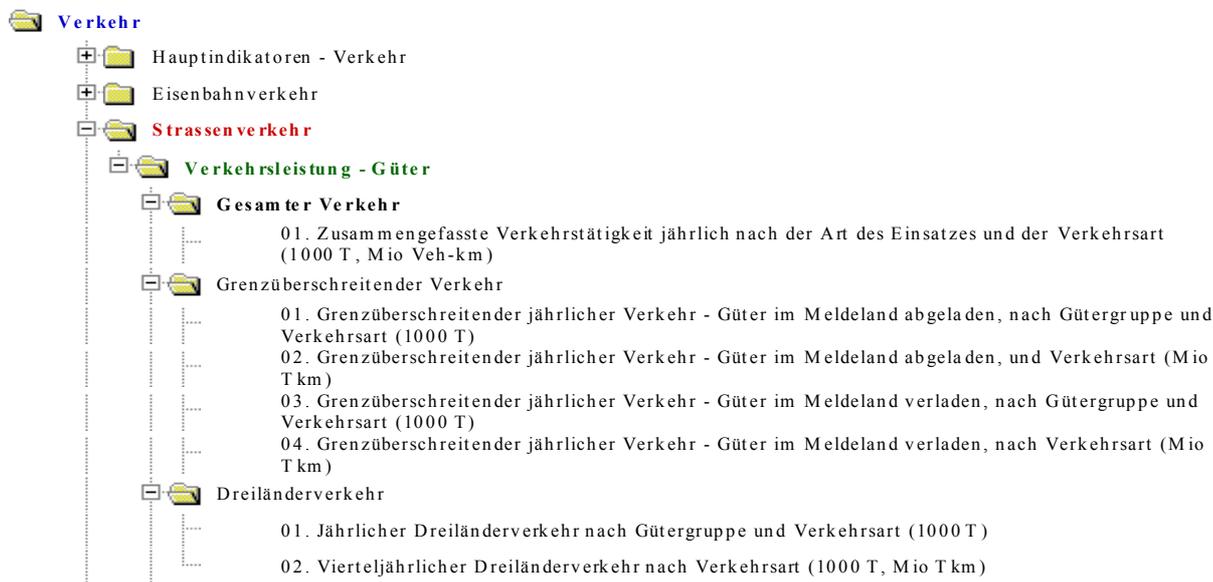
In dieser Veröffentlichung bedeuten:

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

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

Weitere Informationsquellen:

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



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
