

Entwicklung des Güterkraftverkehrs 1999 - 2006

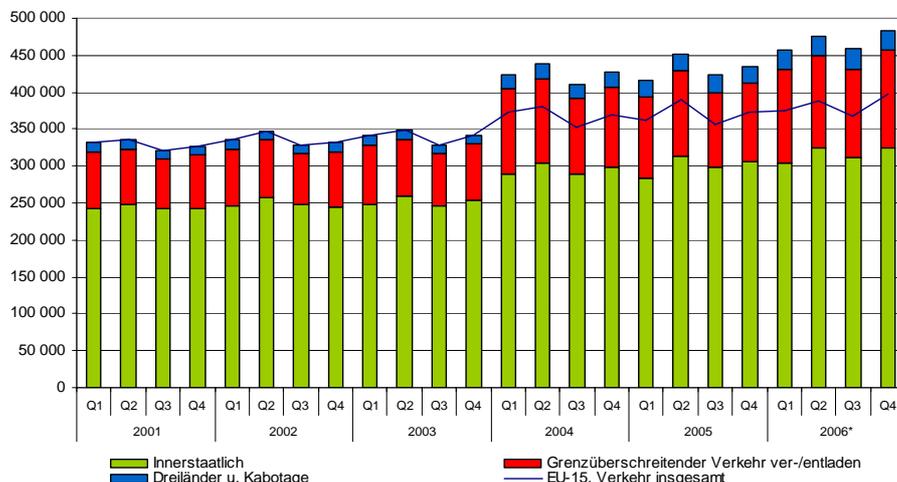
Die Entwicklung im Wesentlichen

Die 2006 gemeldeten Daten zeigen für den Güterkraftverkehr, insbesondere für den innerstaatlichen Verkehr der EU-27, ein sehr starkes viertes Quartal. Dies ist weitestgehend der Leistung der EU-15-Mitgliedstaaten zu verdanken, die im Jahr 2006 eine Zunahme von rund 3 % gegenüber 2005 verzeichneten. Innerhalb der Gesamtverkehrsleistung der EU-15 war sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr ein Wachstum zu verzeichnen, das teilweise durch ein geringeres Wachstum im Dreiländerverkehr und einen Rückgang im Kabotageverkehr relativiert wurde. Dies steht im starken Gegensatz zur Leistung der zehn Mitgliedstaaten, die im Jahre 2004 der EU beigetreten sind (Bulgarien und Rumänien lieferten zum ersten Mal Daten in 2006): Sie konnten ein Wachstum von insgesamt 25 % verbuchen, das durch einen Anstieg von mehr als 100 % im Dreiländer- und im Kabotageverkehr und von 23,7 % im grenzüberschreitenden Verkehr sowie eine wesentlich verhaltenere Zunahme von 2,8 % im innerstaatlichen Verkehr bedingt war.

Im Zeitraum von 1999-2006 meldeten mehrere EU-15-Mitgliedstaaten einen starken Anstieg bei den Tonnenkilometern. Dazu gehörten Spanien (in erster Linie innerstaatlicher und grenzüberschreitender Verkehr) und Irland (in erster Linie innerstaatlicher Verkehr). Weitere Länder mit bedeutenden Zunahmen waren Luxemburg, Schweden, Italien, Deutschland und Belgien. Dänemark und die Niederlande hingegen verzeichneten einen Rückgang in ihrer Verkehrsleistung insgesamt. Bei den zehn Mitgliedstaaten, die im Jahre 2004 der EU beigetreten sind, war im Zeitraum ab 2004 ein starkes Wachstum für Ungarn (48 %), Litauen (48 %) und Lettland (46 %) zu beobachten, wobei sich hier der grenzüberschreitende und der Dreiländerverkehr am stärksten auswirkten. Auch in Slowenien (34 %), Polen (25 %) und der Slowakei (20 %) stieg die Verkehrsleistung rasch an.

2006 entfielen auf den innerstaatlichen Verkehr mehr als 90 % der gesamten Verkehrsleistung des Vereinigten Königreichs und Zyperns. Der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs an der Verkehrsleistung insgesamt lag für Rumänien bei mehr als 60 %. In Luxemburg machte der Dreiländerverkehr mehr als 40 % und der Kabotageverkehr fast ein Viertel der Verkehrsleistung insgesamt aus.

Abbildung 1: Vierteljährlicher Güterkraftverkehr, 2001-2003: EU-15, 2004-2005: EU-25, 2006: EU-27 (in Mio. tkm)



* IT: Da für 2006 keine Daten vorliegen, wurden die Daten für 2005 herangezogen.

Hinweis: 2001-2002: EU-15 ohne EL; 2004-2005: EU-25 ohne MT; 2006: EU-27 ohne MT; CY: kein Dreiländerverkehr, kein Kabotageverkehr.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

14/2008

Autor

Simo PASI

Inhalt

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



eurostat



Manuskript abgeschlossen: 11.02.2008

Datenextraktion am: 12.11.2007

ISSN 1977-0324

Katalognummer: KS-SF-08-014-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2008

Allgemeine Entwicklung

Tabelle 1: Innerstaatlicher Verkehr, grenzüberschreitender Verkehr (verladen und entladen), Dreiländer- und Kabotageverkehr, 1999, 2004 und 2006 (in Mio. tkm)

	1999				2004				2006				Insgesamt
	Inner-staatlich	Grenzüber-schreitend	Dreiländer-verkehr	Kabotage	Inner-staatlich	Grenzüber-schreitend	Dreiländer-verkehr	Kabotage	Inner-staatlich	Grenzüber-schreitend	Dreiländer-verkehr	Kabotage	
BE	15 758	17 250	3 339	938	19 416	22 113	4 533	1 816	19 615	18 974	2 876	1 552	43 017
BG	:	:	:	:	:	:	:	:	5 806	6 368	1 387	204	13 765
CZ	:	:	:	:	16 046	25 620	4 340	32	16 082	25 475	8 733	86	50 376
DK	10 421	12 276	436	102	10 538	11 763	558	254	11 495	9 151	370	239	21 255
DE	226 887	45 652	4 354	1 533	232 303	62 938	6 566	1 944	251 379	67 671	8 692	2 273	330 015
EE	:	:	:	:	1 478	3 424	139	57	1 979	2 869	597	102	5 547
IE	7 737	1 699	354	416	13 216	3 069	354	505	13 832	2 624	563	434	17 453
EL	:	:	:	:	31 745	4 924	88	17	26 137	7 680	96	89	34 002
ES	98 134	35 066	791	271	155 014	62 707	2 070	1 031	174 588	64 465	1 882	854	241 789
FR	159 026	41 975	2 957	756	179 183	31 334	1 060	624	182 753	27 440	728	523	211 444
IT*	151 967	24 465	509	350	158 172	36 861	1 100	847	<i>180 000</i>	<i>38 000</i>	<i>1 300</i>	<i>1 100</i>	<i>220 400</i>
CY	:	:	:	:	1 102	17	:	:	1 145	20	-	-	1 165
LV	:	:	:	:	2 380	3 809	1 183	10	2 718	5 459	2 546	30	10 753
LT	:	:	:	:	2 213	6 656	3 382	28	2 232	8 917	6 919	66	18 134
LU	377	1 461	3 436	1 039	549	2 460	4 303	2 262	544	2 522	3 608	2 133	8 807
HU	:	:	:	:	10 977	8 210	1 330	92	12 425	14 019	3 954	80	30 478
NL	32 682	41 005	8 246	1 632	33 938	42 138	10 748	2 871	31 009	41 000	9 012	2 172	83 193
AT	12 280	15 653	5 827	222	12 376	19 915	6 504	390	14 437	18 254	5 780	717	39 188
PL	:	:	:	:	58 825	38 495	4 982	506	59 420	50 198	17 425	1 273	128 316
PT	14 309	10 990	688	99	17 435	19 278	3 397	708	17 608	23 099	3 622	712	45 041
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	22 723	34 406	c	c	57 129
SI	:	:	:	:	2 267	5 348	1 260	132	2 279	7 189	2 379	264	12 111
SK	:	:	:	:	5 422	8 994	4 022	89	5 203	10 230	6 654	125	22 212
FI	25 806	3 712	103	35	27 331	4 806	83	70	25 465	4 052	109	88	29 714
SE	30 422	2 721	54	:	32 691	3 666	421	170	35 474	3 776	504	164	39 918
UK	149 019	16 905	292	44	154 157	13 246	234	203	158 156	13 573	205	242	172 176
LI	:	:	:	:	:	:	:	:	:	80	241	18	339
NO	11 742	3 074	76	24	14 453	2 951	44	12	15 310	4 025	33	19	19 387

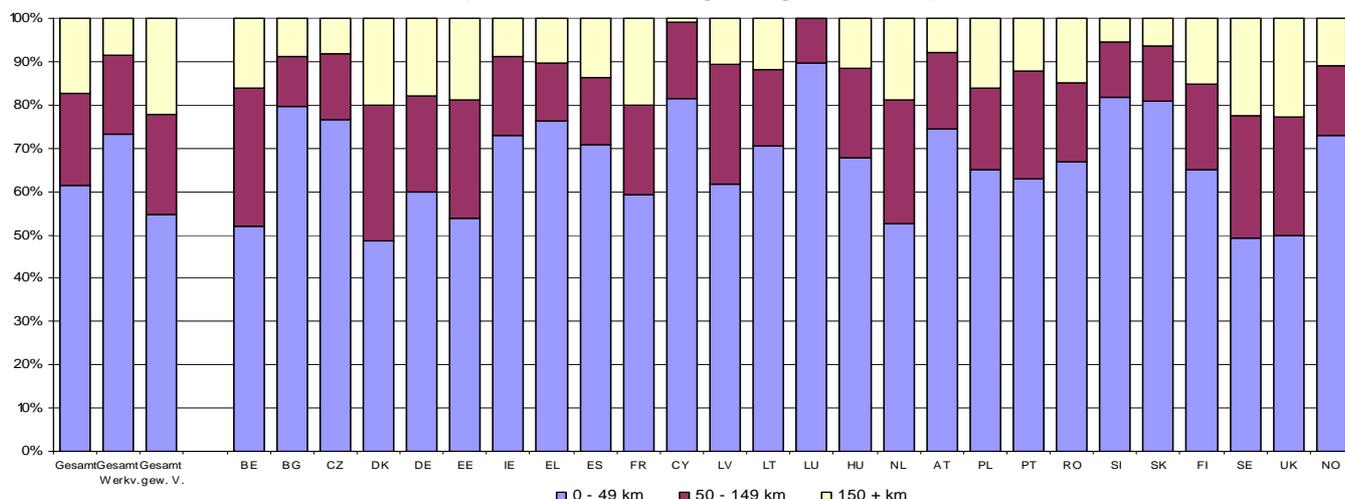
* IT: Daten für 2006 wurden von Eurostat geschätzt und sind kursiv dargestellt. Zahlen in Fettdruck betreffen Korrekturen von Mitgliedstaaten.

Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistung aufgeschlüsselt nach innerstaatlichem, grenzüberschreitendem, Dreiländer- und Kabotageverkehr. In Deutschland, Spanien, Frankreich und dem Vereinigten Königreich, den vier großen Volkswirtschaften, entfielen mehr als 70 % der Verkehrsleistung insgesamt auf den innerstaatlichen Verkehr. Die Mitgliedstaaten am geografischen Rand der EU, Irland, Zypern, Finnland und Schweden, wiesen

ein ähnliches Verhältnis auf. In der Tschechischen Republik, in Estland, Lettland, Portugal, Rumänien und Slowenien hingegen entfiel mehr als die Hälfte der gesamten Verkehrsleistung auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Der Anteil des Dreiländerverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung Litauens, Luxemburgs und der Slowakei lag bei mehr als einem Viertel, wobei fast ein Viertel des Gesamtverkehrs Luxemburgs auf den Kabotageverkehr entfiel.

Innerstaatlicher Verkehr

Abbildung 2: Innerstaatlicher Verkehr (nur insgesamt) nach Entfernungsklassen und Verkehrsarten, 2006* (in % der Beförderungsmenge in Tonnen)



* Gesamt, Warenverkehr gesamt und gewerblicher Verkehr gesamt beinhalten für IT die Daten für 2005.

Abbildung 2 zeigt die Abweichungen im Verkehr nach Entfernungen für den Warenverkehr und den gewerblichen Verkehr sowie nach Mitgliedstaaten für den innerstaatlichen Verkehr im Jahr 2006. Bei mehr als 60 % der Fahrten wurden weniger als 50 km zurückgelegt, während auf 17 % mehr als 150 km entfielen. Im Warenverkehr werden eher kürzere Strecken zurückgelegt als im gewerblichen Verkehr. Dies ist möglicherweise auf die Art dieser Verkehrsleistung zurückzuführen und auf den zusätzlichen Organisationsaufwand, der für längere Fahrten betrieben werden muss.

Auf Ebene der Mitgliedstaaten unterscheiden sich kleine Mitgliedstaaten deutlich dadurch, dass sie kürzere Fahrten durchführen. Fahrten von weniger als 50 km machen in Zypern, Luxemburg, Slowenien und in der Slowakei 80 % oder mehr aus. In Dänemark, Schweden und im Vereinigten Königreich hingegen entfällt weniger als die Hälfte aller Fahrten auf kurze Strecken, während die längsten Fahrten 20 % oder mehr ausmachen. Auch in Frankreich entfallen 20 % auf längere Fahrten, doch werden mittellange Fahrten in geringerem Umfang durchgeführt.

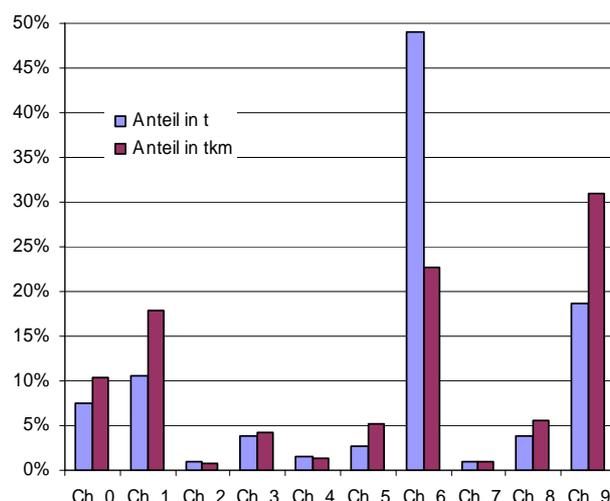
Auf EU Ebene wurde in einigen der großen Volkswirtschaften, wie Deutschland, Frankreich und Spanien, 2006 ein Wachstum im innerstaatlichen Verkehr verzeichnet, in Österreich sogar ein starker Anstieg. Dies wurde zum Teil durch Rückgänge in den Niederlanden, in Polen und in Finnland ausgeglichen.

Tabelle 2: Innerstaatlicher Verkehr (in Mio. tkm)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
BE	15 758	19 754	20 565	20 392	19 584	19 416	19 283	19 615
BG	:	:	:	:	:	:	:	5 806
CZ	:	15 986	16 082	17 411	17 362	16 046	15 518	16 082
DK	10 421	11 000	10 887	11 057	11 012	10 538	11 058	11 495
DE	226 887	226 529	230 016	225 474	227 205	232 303	237 617	251 379
EE	:	:	:	:	1 568	1 478	1 847	1 979
IE	7 737	8 337	9 122	10 731	11 935	13 216	13 983	13 832
EL	:	:	:	:	15 276	31 745	19 610	26 137
ES	98 134	106 936	114 004	129 510	138 413	155 014	166 386	174 588
FR	159 026	163 163	168 572	169 742	170 896	179 183	177 331	182 753
IT*	151 967	158 250	154 749	160 082	143 184	158 172	171 587	180 000
CY	:	:	:	1 286	1 370	1 102	1 374	1 145
LV	:	:	:	1 967	2 365	2 380	2 734	2 718
LT	:	:	:	:	1 958	2 213	2 137	2 232
LU	377	415	487	583	565	549	494	544
HU	:	:	11 835	11 166	10 670	10 977	11 394	12 425
NL	32 682	31 538	31 000	30 257	31 785	33 938	31 827	31 009
AT	12 280	12 389	12 454	12 663	13 036	12 376	12 514	14 437
PL	:	:	:	:	:	58 825	60 940	59 420
PT	14 309	14 220	16 351	14 916	14 199	17 435	17 445	17 608
RO	:	:	:	:	:	:	:	22 723
SI	:	:	1 927	1 945	1 995	2 267	2 361	2 279
SK	:	:	:	:	5 204	5 422	5 621	5 203
FI	25 806	27 717	26 678	28 071	26 896	27 331	27 815	25 465
SE	30 422	31 451	29 967	31 836	31 467	32 691	34 701	35 474
UK	149 019	150 337	149 760	150 920	153 933	154 157	154 396	158 156
EU-25	:	:	:	:	:	1 178 774	1 199 973	1 245 975
NO	11 742	12 114	12 392	12 721	13 522	14 453	15 352	15 310
LI	:	:	:	:	:	:	:	:

* IT: Daten für 2006 wurden von Eurostat geschätzt.

Abbildung 3: Innerstaatlicher Verkehr nach NST/R-Gütergruppen für EU-27*, 2006 (% in Tonnen und tkm)**



* Ohne MT. ** IT: Da für 2006 keine Daten vorliegen, wurden Daten für 2005 herangezogen.

Abbildung 3 zeigt den Verkehr nach Waren (NST/R Kapitel) in Tonnen und Tonnenkilometern. Auf Kapitel 6, zu dem Steine und Erden und Baustoffe gehören, entfällt fast die Hälfte der gesamten Beförderungsmenge. Allerdings werden derartige, in der Regel schwere Güter über relativ kurze Strecken transportiert und machen daher weniger als ein Viertel der Tonnenkilometer aus. Auf Kapitel 9 hingegen, das Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter umfasst, entfällt ein Drittel der Tonnenkilometer, jedoch weniger als ein Fünftel der Beförderungsmenge, da diese Güter über längere Strecken transportiert werden.

Auf land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse (Kapitel 0) und andere Nahrungs- und Futtermittel (Kapitel 1) entfallen jeweils zwischen 10 und 20 % der Tonnenkilometer und rund 10 % der Beförderungsmenge, da diese Produkte zum Teil über lange Strecken vom Produktionsort bis zum Verbrauchsort transportiert werden. Auf Erdöl, Mineralölenerzeugnisse (Kapitel 3) und chemische Erzeugnisse (Kapitel 8) entfallen jeweils rund 5 % der Tonnenkilometer bzw. der Beförderungsmenge.

NST/R-Kapitel

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

Grenzüberschreitender Verkehr (verladen und entladen)

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Verkehr (verladen und entladen), in Mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006** - Anteil am Gesamtverkehr		
									Grenzüber-schreitend Intra-EU27	Beitrittsländer und EFTA***	Sonstige grenzüberschreitend
BE	17 250	25 320	26 501	25 160	23 867	22 113	19 555	18 974	98,9%	1,1%	0,0%
BG	:	:	:	:	:	:	:	6 368	77,0%	13,0%	10,0%
CZ	:	20 528	22 202	23 946	26 025	25 620	21 810	25 475	94,4%	2,3%	3,2%
DK	12 276	12 166	10 510	10 895	11 208	11 763	11 643	9 151	86,0%	13,9%	0,1%
DE	45 652	48 684	52 150	52 174	56 068	62 938	62 545	67 671	93,6%	6,0%	0,4%
EE	:	:	:	:	2 215	3 424	3 122	2 869	73,9%	1,4%	24,7%
IE	1 699	2 650	2 295	2 680	2 927	3 069	3 017	2 624	99,9%	0,1%	0,0%
EL	:	:	:	:	3 973	4 924	4 050	7 680	97,4%	2,0%	0,6%
ES	35 066	40 472	45 323	52 353	51 515	62 707	63 662	64 465	98,5%	1,2%	0,4%
FR	41 975	37 863	35 917	32 673	31 316	31 334	26 745	27 440	96,9%	3,0%	0,2%
IT*	24 465	25 742	30 553	31 400	29 510	36 861	37 871	38 000	95,7%	3,1%	1,2%
CY	:	:	:	37	30	17	19	20	100,0%	0,0%	0,0%
LV	:	:	:	3 142	3 360	3 809	3 839	5 459	74,9%	1,8%	23,3%
LT	:	:	:	:	6 295	6 656	7 700	8 917	80,6%	2,5%	16,9%
LU	1 461	1 529	2 009	2 358	2 487	2 460	2 412	2 522	98,6%	1,4%	0,0%
HU	:	:	6 324	6 298	7 086	8 210	11 237	14 019	96,8%	2,0%	1,3%
NL	41 005	37 876	37 470	36 782	37 517	42 138	40 788	41 000	96,8%	2,9%	0,3%
AT	15 653	16 712	18 623	19 002	19 777	19 915	17 802	18 254	96,6%	3,1%	0,3%
PL	:	:	:	:	:	38 495	39 588	50 198	91,5%	2,4%	6,2%
PT	10 990	11 792	12 135	12 870	11 212	19 278	20 701	23 099	98,9%	0,9%	0,2%
RO	:	:	:	:	:	:	:	34 406	97,6%	1,8%	0,6%
SI	:	:	4 399	3 989	4 289	5 348	6 400	7 189	90,7%	3,6%	5,6%
SK	:	:	:	:	8 816	8 994	11 043	10 230	95,7%	1,8%	2,5%
FI	3 712	3 977	3 671	3 708	3 907	4 806	3 909	4 052	71,2%	13,3%	15,5%
SE	2 721	3 732	3 681	4 080	4 294	3 666	3 193	3 776	55,9%	44,1%	0,1%
UK	16 905	14 951	13 208	12 816	12 873	13 246	12 608	13 573	95,5%	2,4%	2,1%
EU-25						441 791	435 259	466 657	94,4%	3,4%	2,2%
LI	:	:	:	:	:	:	86	80	100,0%	0,0%	0,0%
NO	3 074	2 953	2 722	2 652	2 971	2 951	2 852	4 025	99,2%	0,5%	0,3%

* IT: Daten für 2006 wurden von Eurostat geschätzt. ** IT: Daten für 2005. *** EFTA ohne Island.

Tabelle 3 enthält Angaben zum grenzüberschreitenden Verkehr (verladen und entladen) nach Ländern und Jahren ab 1999. Der grenzüberschreitende Verkehr hat 2006 enorm zugelegt, wobei Lettland, Polen und Ungarn im Vergleich zu 2005 starke Zunahmen verzeichneten. Für Estland und die Slowakei wurden Rückgänge um ca. 8 % beobachtet. Von den größeren Mitgliedstaaten verbuchten Deutschland und das Vereinigte Königreich Zuwächse um rund 8 %.

Deutschland und Spanien waren die größten Akteure im grenzüberschreitenden Verkehr mit jeweils ungefähr 65 Mrd. Tonnenkilometern. An dritter Stelle, Polen zulegte 26 % im Vergleich zu 2005 und erreichte 50 Mrd. Tonnenkilometer. Rumänien, das zum ersten Mal Daten meldete, war mit 34 Mrd. Tonnenkilometern das insgesamt fünftstärkste Land.

Die Tabelle zeigt ebenfalls die Zusammensetzung des grenzüberschreitenden Verkehrs in Bezug auf das Ursprungs- bzw. Bestimmungsland der Güter. Bei den meisten Mitgliedstaaten wurde die Mehrzahl der Güter innerhalb der EU-27 transportiert. Die Mitgliedstaaten am geografischen Rand der EU mit einer Grenze zu Ländern außerhalb der EU-27 wickelten zwischen 55 % und 77 % ihres Gesamtverkehrs innerhalb der EU-27 ab. Dazu gehörten Bulgarien, Schweden, Estland, Lettland und Finnland. Eine ähnliche Struktur ergab sich, wenngleich weniger ausgeprägt, für Dänemark und Litauen.

Tabelle 4 zeigt die 20 wichtigsten Ströme zwischen Länderpaaren im Güterkraftverkehr. Bei 16 der ermittelten Ströme waren Länder mit einer gemeinsamen Grenze beteiligt. Bei den vier Ausnahmen handelt es sich um Deutschland / Italien, Frankreich / Niederlande, Deutschland / Spanien und Spanien / Italien. Die Hauptrolle Deutschlands als Herkunfts- und Bestimmungsland bei Transporten wird durch seine neunfache Nennung deutlich. Frankreich erscheint sechsmal, Italien und Spanien je viermal. Stark vertreten sind mit je drei Nennungen die Niederlande und Belgien, was auf die Tatsache zurückzuführen ist, dass beide Länder über bedeutende europäische Häfen verfügen und ein großes Hinterland beliefern. Die Tabelle zeigt außerdem den Anteil der Ströme von Gütern, die von den Güterkraftverkehrsunternehmen der Partnerländer befördert wurden, sowie das jeweils wichtigste Drittland. Hier wird die Entwicklung der zehn Mitgliedstaaten, die im Jahre 2004 der EU beigetreten sind, als wichtige Akteure auf dem Verkehrsmarkt offensichtlich. Polen, die Tschechische Republik und die Slowakei sind in neun der zwanzig ausgewiesenen Paarungen die größten Spediteure aus Drittländern. Im Gegensatz dazu erscheinen Frankreich, Spanien, Italien und das Vereinigte Königreich in dieser Rubrik überhaupt nicht. Es gibt große Unterschiede beim Anteil der Drittlandsspediteure an den wichtigsten Verkehrsströmen zwischen Länderpaaren. Dabei lagen die Werte zwischen weniger als 1 % für Spanien/Portugal und Irland/Vereinigtes Königreich bis zu fast einem Viertel für Belgien/Deutschland und Frankreich/Vereinigtes Königreich.

Tabelle 4: Wichtigste Verkehrsströme zwischen Länderpaaren im grenzüberschreitenden Intra-EU-27*-Güterkraftverkehr, 2006 (in 1 000 t)**

Rang 2006	Länderpaare	Tonnen insgesamt	Anteil am Intra-EU-Verkehr insgesamt in %	Spediteure des ersten Landes in %	Spediteure des zweiten Landes in %	Sonst. Spediteure in %	Wichtigstes sonstiges Spediteure
1	DE NL	81 834	9,8%	31,1%	64,5%	4,4%	PL
2	BE FR	61 159	7,4%	51,9%	37,0%	11,1%	NL
3	DE FR	50 177	6,0%	62,8%	20,7%	16,4%	LU
4	BE NL	46 773	5,6%	28,0%	68,9%	3,1%	DE
5	BE DE	40 325	4,9%	29,8%	46,8%	23,4%	NL
6	ES FR	36 055	4,3%	70,4%	19,2%	10,4%	PT
7	AT DE	34 686	4,2%	49,4%	42,9%	7,8%	CZ
8	DE IT	30 217	3,6%	42,1%	39,3%	18,5%	AT
9	FR IT	26 038	3,1%	38,6%	51,5%	10,0%	PL
10	DE PL	24 520	3,0%	8,3%	90,1%	1,7%	CZ
11	ES PT	23 184	2,8%	35,1%	64,5%	0,4%	DE
12	IE UK	21 071	2,5%	36,0%	63,6%	0,4%	AT
13	CZ DE	19 722	2,4%	81,2%	15,7%	3,1%	PL
14	FR NL	17 660	2,1%	11,6%	69,5%	18,9%	BE
15	DE DK	14 302	1,7%	56,8%	36,2%	7,1%	LU
16	FR UK	13 522	1,6%	39,6%	36,5%	23,9%	PL
17	DE ES	13 360	1,6%	24,4%	58,2%	17,4%	PL
18	AT IT	12 457	1,5%	68,1%	16,8%	15,1%	DE
19	ES IT	9 439	1,1%	54,0%	35,0%	11,0%	SK
20	CZ SK	7 730	0,9%	55,9%	42,6%	1,6%	PL

* Ohne MT. ** IT: Daten für 2005.

Dreiländerverkehr

Tabelle 5: Dreiländerverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Meldeländern (in Mio. tkm)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
BE	3 339	4 606	4 481	5 109	5 225	4 533	3 412	2 876
BG	:	:	:	:	:	:	:	1 387
CZ	:	2 568	1 975	3 719	3 147	4 340	6 086	8 733
DK	436	606	573	433	599	558	468	370
DE	4 354	4 086	5 109	5 963	5 907	6 566	7 685	8 692
EE	:	:	:	:	134	139	717	597
IE	354	563	371	445	297	354	448	563
EL	:	:	:	:	76	88	96	96
ES	791	1 064	1 369	2 101	1 919	2 070	2 123	1 882
FR	2 957	2 157	1 775	1 414	846	1 060	788	728
IT*	509	411	610	528	834	1 100	1 247	1 300
LV	:	:	:	1 070	1 067	1 183	1 785	2 546
LT	:	:	:	:	3 188	3 382	6 021	6 919
LU	3 436	4 436	4 647	4 254	4 548	4 303	3 758	3 608
HU	:	:	228	367	392	1 330	2 420	3 954
NL	8 246	8 455	8 020	8 570	8 124	10 748	8 815	9 012
AT	5 827	5 676	6 006	6 394	6 289	6 504	6 155	5 780
PL	:	:	:	:	:	4 982	10 646	17 425
PT	688	785	1 332	1 751	1 695	3 397	3 715	3 622
RO	:	:	:	:	:	:	:	c
SI	:	:	678	578	649	1 260	2 123	2 379
SK	:	:	:	:	2 654	4 022	5 814	6 654
FI	103	231	83	159	98	83	79	109
SE	54	318	347	571	647	421	495	504
UK	292	223	238	213	269	234	297	205
EU-25	:	:	:	:	:	62 657	75 193	88 554
LI	:	:	:	:	:	:	282	241
NO	76	60	55	42	80	44	28	33

* IT: Daten für 2006 wurden von Eurostat geschätzt.

Tabelle 5, welche die Leistung im Dreiländerverkehr nach Mitgliedstaaten ausweist, liefert weitere Hinweise für die zunehmende Bedeutung der Güterkraftverkehrsunternehmen aus den zehn Mitgliedstaaten, die im Jahre 2004 der EU beigetreten sind. Der Dreiländerverkehr ist definiert als grenzüberschreitender Güterkraftverkehr von Land A nach Land B durch ein Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz im Land C.

Während die Gesamtverkehrsleistung im Jahr 2006 um mehr als 20 % zunahm, steigerten die polnischen Spediteure, die bereits 2005 Hauptakteure im Dreiländerverkehr waren, ihre Transportleistung um mehr als 60 % und wurden damit zur dominierenden Kraft auf dem Markt, wobei ihr Anteil am Gesamtumfang bei knapp einem Fünftel lag. Ungarische Unternehmen meldeten ein Wachstum von über 60 %, ihr Anteil am Gesamtumfang betrug jedoch nur ein Zwanzigstel. Unternehmen aus der Tschechischen Republik verbuchten eine Zunahme von mehr als 40 %. Die Wachstumsraten in Litauen und in der Slowakei waren 2006 verhaltener, beide Länder lagen bei jeweils mehr als 7 % des Gesamtumfangs. Von den EU-15-Mitgliedstaaten meldete Deutschland für 2006 mit mehr als 13 % im Vergleich zum Vorjahr eine erhebliche Zunahme.

Kabotageverkehr

Tabelle 6: Kabotageverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Meldeländern (in Mio. tkm)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
BE	938	1 366	1 635	2 226	1 867	1 816	1 597	1 552
BG	:	:	:	:	:	:	:	204
CZ	:	:	:	:	:	32	33	86
DK	102	248	187	132	191	254	129	239
DE	1 533	1 408	1 688	1 602	1 565	1 944	2 257	2 273
EE	:	:	:	:	57	57	138	102
IE	416	725	537	420	491	505	462	434
EL	:	:	:	:	15	17	5	89
ES	271	246	350	586	749	1 031	1 059	854
FR	756	815	607	530	551	624	421	523
IT*	350	273	599	671	559	847	1 098	1 100
LV	:	:	:	20	17	10	36	30
LT	:	:	:	:	21	28	50	66
LU	1 039	1 230	1 556	1 984	2 044	2 262	2 141	2 133
HU	:	:	99	82	59	92	100	80
NL	1 632	1 697	2 002	1 810	2 339	2 871	2 733	2 172
AT	222	345	449	440	455	390	573	717
PL	:	:	:	:	:	506	653	1 273
PT	99	40	148	187	319	708	747	712
RO	:	:	:	:	:	:	:	c
SI	:	:	31	98	107	132	149	264
SK	:	:	:	:	74	89	87	125
FI	35	49	46	30	25	70	54	88
SE	:	119	164	165	230	170	186	164
UK	44	110	59	85	68	203	207	242
EU-25	:	:	:	:	:	14 631	14 916	15 317
LI	:	:	:	:	:	:	23	18
NO	24	4	9	11	16	12	14	19

* IT: Die Daten für 2006 wurden von Eurostat geschätzt.

Kabotage wird definiert als Beförderung von Gütern im Land A durch Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz im Land B. Im Kabotageverkehr setzte sich 2006 das Wachstum von 2005 fort. Die zwölf Mitgliedstaaten, die zwischen 2004 und 2007 der EU beigetreten sind können jedoch nur selten auf dem Kabotagemarkt Fuß fassen, der weiterhin von Unternehmen aus der EU-15 dominiert wird. Dies kann darauf zurückzuführen sein, dass im Zielland erst gute Kontakte aufgebaut werden müssen, um Kabotageaufträge zu erhalten, und dass für den Kabotageverkehr strengere Vorschriften gelten. Ein anderer Grund ist die Tatsache, dass der Kabotageverkehr zwischen der EU-15 und den neuen Mitgliedstaaten noch nicht vollständig liberalisiert ist: Die Liberalisierung wird spätestens fünf Jahre nach dem Beitritt vollzogen sein; für Zypern, Malta und Slowenien sowie im Falle bilateraler Vereinbarungen zwischen zwei Staaten ist Kabotageverkehr jedoch bereits möglich.

Mit einem Siebtel des Gesamtumfangs standen Spediteure aus Deutschland an erster Stelle, dicht gefolgt von den Niederlanden und Luxemburg. An vierter Stelle rangierte Belgien mit einem Marktanteil von rund einem Zehntel, an fünfter Stelle finden sich polnische Unternehmen, die ein Wachstum von mehr als 90 % verzeichnen konnten. Keiner der übrigen Mitgliedstaaten, die zwischen 2004 und 2007 der EU beigetreten sind kann bisher wesentliche Anteile an diesem Markt aufweisen.

Tabelle 7 stellt den Kabotageverkehr aus der Sicht des Landes dar, in dem die Kabotage erbracht wird, und zeigt den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs eines Landes einschließlich Kabotage. Die Tabelle macht deutlich, dass die Kabotage-Durchdringungsrate der EU-25 (ohne Malta) 2004 und 2005 leicht über 1 % lag.

Was die größeren Volkswirtschaften betrifft, so lag die Durchdringungsrate in Frankreich bei 2,5 %, in Deutschland bei 1,5 %, im Vereinigten Königreich leicht über 1 %, in Spanien und in Italien bei rund 0,5 %. Von den kleineren Volkswirtschaften meldete Luxemburg über 5 %, Belgien fast 3 % und Dänemark fast 2 %. Längerfristig gesehen zeigen die Zahlen für die meisten EU-15-Mitgliedstaaten einen Aufwärtstrend, wobei die Werte allerdings sehr unbeständig sind.

Tabelle 7: Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird (auf tkm-Basis)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BE	2,59	2,31	2,89	2,10	2,67	2,87	2,96
CZ	:	0,10	0,10	0,08	0,17	0,03	0,22
DK	0,39	0,47	0,92	0,98	1,17	1,72	1,90
DE	1,11	1,12	1,16	1,35	1,31	1,61	1,52
EE	:	:	:	:	0,004	0,002	0,05
IE	0,06	0,29	0,11	0,13	0,07	0,92	1,04
EL	:	:	:	:	0,30	0,19	0,37
ES	0,54	0,38	0,53	0,50	0,51	0,60	0,69
FR	0,93	1,26	1,55	1,91	2,06	2,50	2,55
IT	0,61	0,45	0,59	0,50	0,66	0,63	0,51
LV	:	:	:	0,001	0,44	0,82	0,05
LT	:	:	:	:	0,02	0,23	0,28
LU	2,90	2,20	3,23	3,96	1,30	1,99	5,22
HU	:	:	0,19	0,19	0,22	0,26	0,24
NL	0,52	0,71	0,88	0,97	0,68	0,75	0,87
AT	1,15	1,72	2,40	1,75	1,70	1,94	1,92
PL	:	:	:	:	:	0,07	0,06
PT	0,21	0,30	0,18	0,24	0,28	0,39	0,32
SI	:	:	0,30	0,29	0,05	0,07	0,39
SK	:	:	:	:	0,06	0,13	0,69
FI	0,00	0,01	0,12	0,01	0,10	0,05	0,08
SE	0,84	0,67	0,76	0,67	0,80	1,08	1,47
UK	0,48	0,87	0,86	0,97	1,05	1,19	1,20
EU-25	:	:	:	:	:	1,19	1,20
NO	0,10	0,41	0,41	0,65	0,97	1,34	0,46

➤ 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, Liechtenstein und Norwegen, und erfassen die Güterkraftverkehrsleistung von in diesen Ländern zugelassenen Fahrzeugen.

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, die detaillierte Informationen über die beförderten Güter liefern. Auf europäischer Ebene wurden einheitliche Aggregierungsverfahren angewandt, die möglicherweise nicht mit den Praktiken einzelner Mitgliedstaaten übereinstimmen. Hieraus erklären sich mögliche Unterschiede zwischen den hier veröffentlichten Daten und nationalen Daten. Zur Unterscheidung zwischen innerstaatlichem und grenzüberschreitendem Verkehr werden auf der EU-Ebene fahrtbezogene Daten verwendet, was die Ursache für Abweichungen von den entsprechenden Werten derjenigen Länder sein kann, die für diese Statistiken warenbezogene Daten verwenden.

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

Italien: Aufgrund einer Änderung der Methodik ist in der Zeitreihe 2003-2004 ein Bruch entstanden. Für 2006 wurden bisher keine Daten gemeldet, daher wurden Schätzwerte verwendet.

Malta: Malta hat seit 2004 keine Güterkraftverkehrsdaten gemeldet.

Niederlande: Zwischen 2002 und 2003 wurde die Methodik geändert.

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

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

Die in dieser Veröffentlichung für die **EU-25** berechneten Gesamtwerte beziehen sich auf den für die 25 Mitgliedstaaten gemeldeten Verkehr ausgenommen Malta, das keine Güterkraftverkehrsdaten meldet.

Grenzüberschreitender Verkehr (verladen und entladen)

Die Darstellung des grenzüberschreitenden Verkehrs in dieser Veröffentlichung (ausgenommen Tabelle 4) stützt sich auf Güter, die in den meldenden Mitgliedstaaten verladen und entladen wurden. Doppelzählungen werden vermieden, da die Meldungen nur Güterkraftverkehrsunternehmen betreffen, die in dem Meldeland ansässig sind. Die Zahlen umfassen die Waren, die von ansässigen Verkehrsunternehmen in alle anderen Länder der Welt versandt wurden, ferner die Waren, die von im Meldeland ansässigen Verkehrsunternehmen aus allen Ländern der Welt in das Meldeland verbracht wurden.

Dreiländerverkehr

Der Dreiländerverkehr ist definiert als grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen, die in einem Drittland zugelassen sind (Beförderung von Gütern von Land A nach Land B durch Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz im Land C). Die Zahlen in Tabelle 5 berücksichtigen den Dreiländerverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen der jeweiligen Meldeländer. Sie geben somit keinen Aufschluss darüber, wo diese Verkehrsleistung erbracht wurde, sondern nur darüber, von wem sie erbracht wurde.

Kabotageverkehr

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

Tabelle 4

Der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt (verladen, entladen und Dreiländerverkehr) umfasst die Beförderungsleistung zwischen jeweils zwei Ländern, die von Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in allen Mitgliedsstaaten erbracht wird. Nicht eingeschlossen ist die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen, die ihren Sitz in anderen Ländern haben.

Tabelle 7

Bulgarien und Rumänien waren nicht verpflichtet, Daten für die Jahre vor ihrem Beitritt im Jahr 2007 zu melden, und haben zum ersten Mal für das Bezugsjahr 2006 Daten übermittelt.

Untergliederung 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 (<http://ec.europa.eu/eurostat/ramon>).

Datenverfügbarkeit

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen sämtlich aus der kostenfrei zugänglichen Eurostat-Verbreitungsdatenbank, Stand: 12. November 2007.

Schätzungen sind kursiv dargestellt. Die Daten für Italien in den Tabellen 1, 2, 3, 5 und 6 wurden anhand des jüngsten Trends geschätzt.

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

In dieser Veröffentlichung bedeuten:

1 Milliarde = 1 000 000 000
– entfällt
: keine Angaben verfügbar
c : vertraulich

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

Weitere Informationsquellen:

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

Verkehr

 Verkehr - horizontale Ansicht

 Eisenbahnverkehr

 Strassenverkehr

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408

Fax (352) 4301 35349

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

European Statistical Data Support:

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

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:

<http://ec.europa.eu/eurostat/>

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

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>

E-mail: info@publications.europa.eu
