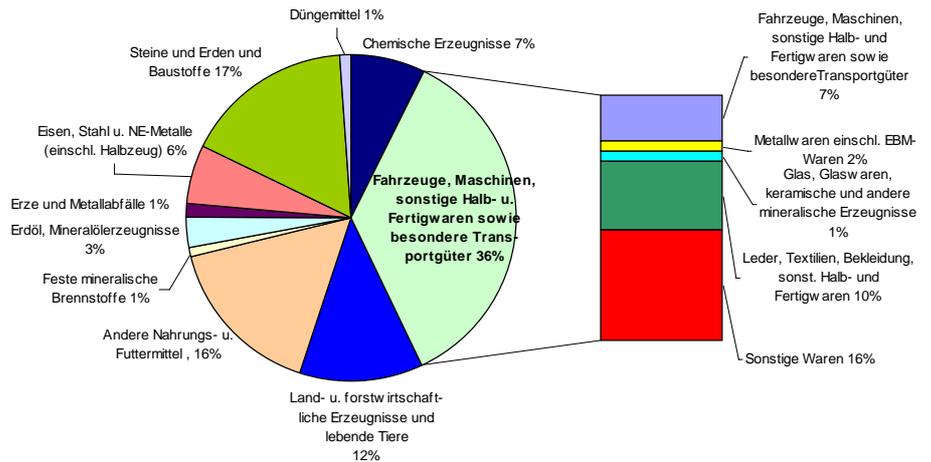


# Güterkraftverkehr nach Gütergruppen 1999-2004

Steine und Erden und Baustoffe machten 2004 nahezu die Hälfte der beförderten Gütermenge aus.

Abbildung 1: Verkehr insgesamt nach Gütergruppen, 2004, in % in tkm



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

## Das Wichtigste in Kürze

Güterkraftverkehrsunternehmen aus der EU (ohne Griechenland und Malta) sowie Norwegen erbrachten 2004 eine Verkehrsleistung von 1 677 Mrd. Tonnenkilometern. Mehr als ein Drittel dieses Gesamtwertes entfielen auf Güter des Kapitels 9 der Güterklassifikation NST/R (Maschinen, Fahrzeuge usw.). Kapitel 6 (Steine und Erden und Baustoffe) machte mit 17 % die zweitgrößte Gütergruppe aus, dicht gefolgt von Kapitel 1 (Nahrungs- und Futtermittel) mit 16 %. Innerhalb von Kapitel 9 entfielen auf die Untergruppen „Sonstige Waren“ und „Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren“ 16 % bzw. 10 % der gesamten Tonnenkilometer.

Ein ganz anderes Bild ergibt sich dagegen, wenn man die Menge der beförderten Tonnen untersucht. Bei nahezu der Hälfte der von in den EU-25-Ländern und Norwegen ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen beförderten 15,2 Mrd. Tonnen an Gütern handelt es sich um Steine und Erden sowie Baustoffe.

Im Vergleich zu 1999 hat die Verkehrsleistung von EU-15- und norwegischen Güterkraftverkehrsunternehmen 2004 um 12 % zugenommen. Bei den Gütern des Kapitels 9 belief sich der Zuwachs auf 20 %.

Bei 4,5 % der 2004 beförderten Güter handelte sich um gefährliche Güter. Über die Hälfte dieser 75 Mrd. Tonnenkilometer (57 %) sind der Kategorie „Entzündbare flüssige Stoffe“ zuzurechnen. Lediglich zwei andere Kategorien verbuchten Werte von über 10 %, nämlich an zweiter Position die Kategorie „Gase“ mit 14 %, gefolgt von der Kategorie „Ätzende Stoffe“ mit 11 %.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

11/2006

Autorinnen

Carla SCIULLO

Maria SMIHILY

## Inhalt

Das Wichtigste in Kürze.....	1
Verkehr insgesamt.....	2
Gefährliche Güter.....	4



eurostat



Manuskript abgeschlossen: 8.12.2006

Datenextraktion am: 7.04.2006

ISSN 1562-1332

Katalognummer: KS-NZ-06-011-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2006

## Verkehr insgesamt

**Tabelle 1: Verkehr insgesamt nach Gütergruppen (EU-15\* und Norwegen), in Mio. tkm**

Gütergruppen	1999	2000	2001	2002	2003	2004
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	157 302	162 585	162 119	165 086	159 486	172 034
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	224 356	226 998	231 159	237 126	236 237	240 973
2 Feste mineralische Brennstoffe	7 756	7 185	7 511	7 349	6 943	8 765
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	46 488	46 714	48 971	48 018	47 686	46 455
4 Erze und Metallabfälle	15 271	16 958	15 063	14 642	14 686	16 662
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	81 344	80 736	81 039	79 531	78 704	83 864
6 Steine und Erden und Baustoffe	218 043	221 184	224 937	231 971	232 419	244 813
7 Düngemittel	14 021	14 013	13 770	13 972	14 725	14 279
8 Chemische Erzeugnisse	98 606	100 311	101 959	99 779	102 798	106 257
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondereTransportgüter	434 951	455 685	468 787	488 078	487 900	520 419
Insgesamt	1 298 138	1 332 371	1 355 320	1 385 553	1 381 597	1 454 526

\* Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Um Vergleiche im Zeitablauf zu ermöglichen, sind in Tabelle 1 nur Daten für die EU-15-Länder (ohne Griechenland) und Norwegen für alle Jahre seit 1999 berücksichtigt. Auf die Datenverfügbarkeit für die zehn neuen Mitgliedstaaten (die nur das Jahr 2004 in Tabelle 2 betrifft) wird in dem Abschnitt „Wissenswertes zur Methodik“ am Ende dieser Veröffentlichung eingegangen.

Die Verkehrsleistung der EU-15-Mitgliedstaaten und Norwegens belief sich 2004 auf insgesamt 1 455 Mrd. Tonnenkilometer. Dies sind 12 % mehr als 1999. Einige Gütergruppen ließen während des Beobachtungszeitraums deutliche Abweichungen gegenüber der durchschnittlichen Gesamtzuwachsrate erkennen. Güter des Kapitels 9 verbuchten eine Zunahme der Tonnenkilometer von 20 %, wobei auf dieses Kapitel mehr als ein Drittel der Tonnenkilometerleistung entfiel. Demgegenüber veränderte sich die Tonnenkilometerleistung bei drei Gruppen – Mineralölerzeugnisse; Eisen, Stahl und NE-Metalle; Düngemittel – zwischen 1999 und 2004 kaum. Die zweitgrößte Gütergruppe stellte 2004 Kapitel 6 mit 16,8 %, dicht gefolgt von Kapitel 1 mit 16,6 %. Diese beiden Gruppen belegten auch 1999 den zweiten und den dritten Platz, allerdings in umgekehrter Reihenfolge, Kapitel 1 an zweiter Stelle mit 17,3 % und Kapitel 6 an dritter mit 16,8 %. Die viertplatzierte Gütergruppe in beiden Jahren und die einzige weitere Gruppe mit einem Anteil von über 10 % am Gesamtwert war Kapitel 0 (Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere) mit 12 %.

Tabelle 2 gibt Aufschluss über die von Güterkraftverkehrsunternehmen der EU-25-Länder und Norwegens beförderte Gütermenge in Tonnen und die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern nach NST/R-Kapiteln. Ferner sind die prozentualen Anteile der einzelnen Kapitel angegeben.

**Tabelle 2: Verkehr insgesamt nach Gütergruppen (EU-25\* und Norwegen), 2004, in 1000 t und Mio. tkm**

Gütergruppen	1000 Tonnen	Anteil des Kapitals an der gesamten Beförderungsmenge	Mio. tkm	Anteil des Kapitals an Gesamt tkm
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	1 267 294	8,3%	198 385	11,8%
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	1 686 053	11,1%	273 123	16,3%
2 Feste mineralische Brennstoffe	138 749	0,9%	13 872	0,8%
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	578 586	3,8%	51 756	3,1%
4 Erze und Metallabfälle	201 249	1,3%	22 723	1,4%
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	443 288	2,9%	97 227	5,8%
6 Steine und Erden und Baustoffe	6 980 141	45,9%	279 907	16,7%
7 Düngemittel	184 526	1,2%	16 890	1,0%
8 Chemische Erzeugnisse	680 712	4,5%	121 985	7,3%
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondereTransportgüter	3 049 846	20,1%	601 350	35,9%
Insgesamt	15 210 441	100%	1 677 223	100%

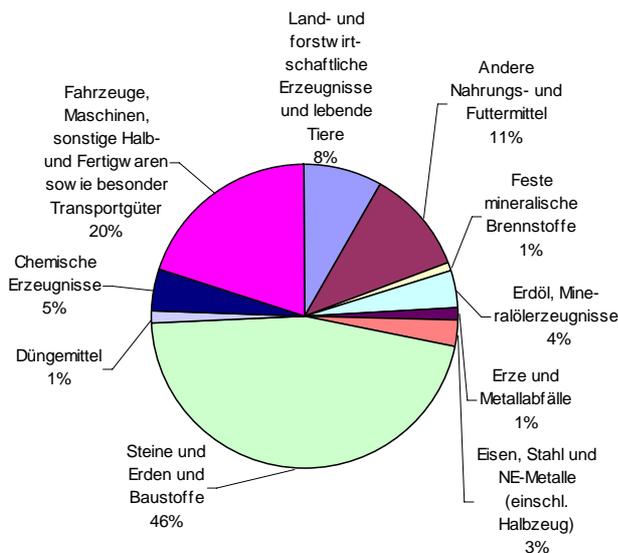
\* Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Im Jahr 2004 wurden von den EU-25-Mitgliedstaaten und Norwegen 1 677 Mrd. Tonnenkilometer erbracht und 15,2 Mrd. Tonnen befördert. Die neuen Mitgliedstaaten meldeten 223 Mrd. Tonnenkilometer, das sind 13 % des Gesamtwertes.

Der prozentuale Anteil der einzelnen Kapitel an den Gesamt-Tonnenkilometern für die EU-15-Mitgliedstaaten im Jahr 2004 entspricht weitgehend den in Tabelle 2 und Abbildung 1 aufgeführten EU-25-Prozentsätzen. Sind Unterschiede festzustellen, so nur in der ersten Dezimalstelle. Mehr als ein Drittel des Gesamtwertes entfiel auf Kapitel 9. An zweiter Stelle lag Kapitel 6, gefolgt von den Kapiteln 1 und 0. Die einzigen anderen Kapitel mit Werten von über 5 % waren Kapitel 8 (Chemische Erzeugnisse) und Kapitel 5 (Eisen, Stahl und NE-Metalle).

Da Kapitel 9 einen so hohen Anteil am Gesamtwert verbuchte, bietet Abbildung 1 eine interessante Aufschlüsselung der verschiedenen Untergruppen dieses Kapitels für das Jahr 2004. „Besondere Transportgüter“ machten 16 % der gesamten Tonnenkilometer im Güterkraftverkehr aus. Dies entsprach nahezu der Hälfte des Gesamtwertes für dieses Kapitel. Dieser hohe Anteil ist z. T. auf die Beförderung in Containern zurückzuführen, wenn die Spediteure keine Kenntnis von der genauen Art der Güter haben oder es sich um eine Mischung verschiedener Güter in dem Container handelt. Mehr als ein Viertel des Gesamtwertes für Kapitel 9 entfiel auf „Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren“, die 10 % der Gesamtbeförderungen ausmachten. Die einzige andere bedeutende Gütergruppe dieses Kapitels waren „Fahrzeuge und Beförderungsmittel, Maschinen, Motoren, auch zerlegt, und Einzelteile“ mit einem Anteil von 7 % an der Gesamtbeförderung und von mehr als 20 % am Gesamtwert für dieses Kapitel.

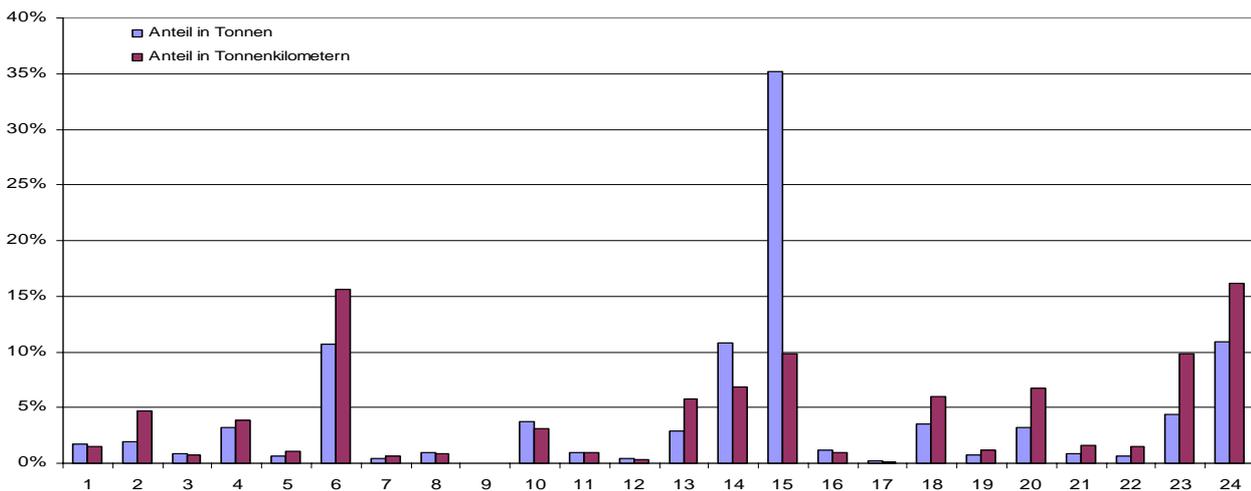
**Abbildung 2: Verkehr insgesamt nach Gütergruppen, 2004, in % in tkm**



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Die Untersuchung der Zahl der beförderten Tonnen ergibt ein ganz anderes Bild als das in Abbildung 2. 7,0 Mrd. der 15,2 Mrd. Tonnen, die 2004 von Güterkraftverkehrsunternehmen aus der EU-25 und Norwegen befördert wurden, sind dem Kapitel 6 zuzuordnen (Steine und Erden und Baustoffe). Dies waren nahezu die Hälfte (46 %) des Gesamtvolumens, gefolgt von Kapitel 9 mit 3,0 Mrd. Tonnen (20 % des Gesamtvolumens). Die einzigen anderen Kapitel mit mehr als 1 Mrd. Tonnen waren Kapitel 1 (1,7 Mrd. Tonnen und 11 % des Gesamtvolumens) und Kapitel 0 (1,3 Mrd. Tonnen und 8 %). Auf keines der anderen Kapitel entfielen mehr als 5 % der Gesamttonnage.

**Abbildung 3: Anteil am Gesamtverkehr nach Gütergruppen, 2004, in Tonnen und Tonnenkilometern**



Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Abbildung 3 veranschaulicht für alle 24 Gütergruppen den relativen Anteil an der Gesamttonnage und den Gesamt-Tonnenkilometern im Jahr 2004. In der Abbildung sind lediglich die Nummern der Gruppen angegeben. Eine ausführliche Beschreibung der 24 Gütergruppen findet sich in dem Abschnitt „Wissenswertes zur Methodik“. Die im Güterkraftverkehr beförderten Mengen an Gütern der Gruppe 9 („Rohes Erdöl“) und Gruppe 17 („Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie, Teere“) sind extrem klein.

Ist der prozentuale Anteil an der Beförderungsmenge deutlich geringer als der an der Tonnenkilometerleistung, so deutet dies darauf hin, dass die Güter über eine relativ kurze Entfernung befördert werden. Dies wird sehr deutlich bei Gruppe 15 („Steine und Erden“), deren Anteil am Volumen sich auf 35 %, an den Tonnenkilometern dagegen nur auf 10 % belief. Für die Gruppe 14, „Zement, Kalk, verarbeitete Baustoffe“, zeichnet sich mit einem Anteil von 11 % an

den beförderten Tonnen und von nur 7 % an den Tonnenkilometern ein ähnliches Bild ab. Diese Güter werden häufig als Massengüter mit anderen Verkehrszweigen zu geeigneten Umschlagplätzen befördert, von wo aus sie über relativ kurze Entfernungen zu ihrem Endziel transportiert werden können.

Für mehrere Gütergruppen stellt sich die Situation dagegen ganz anders dar. Die Gütergruppen 6, 23 und 24 mögen zwar anhand der Abbildung als herausragende Beispiele erscheinen, die größte relative Abweichung weist aber die Gütergruppe 2, „Kartoffeln, frische Früchte, sonstiges frisches und gefrorenes Gemüse“, mit 5 % der Tonnenkilometer und nur 2 % der Beförderungsmenge auf. Da saisonfrisch geerntetes Obst ohne Verzögerung transportiert werden muss, erfolgt ein Großteil der Güterbeförderung über lange Strecken auf der Straße. Bei vier anderen Gütergruppen war der Anteil an den Tonnenkilometern doppelt so

hoch wie der Anteil an der Beförderungsmenge. Dies sind die Gruppen 22 ("Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse"), 23 („Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren“), 20 („Fahrzeuge und Beförderungsmittel, Maschinen, Motoren, auch zerlegt und Einzelteile“) und 13 („Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug“).

In der Abbildung hat es den Anschein, als sei der Anteil an den Tonnenkilometern bei Gruppe 24, „Besondere Transportgüter“, viel höher als der Anteil an der Beförderungsmenge. Die Quote liegt jedoch nur bei 1,5, d. h. 16 % Anteil an den Tonnenkilometern und 11 % an den beförderten Tonnen. Güter in Containern werden zwar häufig als „Besondere Transportgüter“ deklariert und über lange Strecken transportiert, es fallen jedoch auch viele Fahrten an, auf denen Güter dieser Kategorie über kurze Entfernungen von Lagern zu Einzelhandelsgeschäften befördert werden.

In Tabelle 3 ist die Beförderungsmenge im innerstaatlichen, grenzüberschreitenden Intra-EU- und grenzüberschreitenden Extra-EU-Güterkraftverkehr nach NST/R-Kapiteln im Jahr 2004 abgebildet. Daten über Kabotage sind nicht enthalten, da sie nach Gütergruppen untergliedert nicht veröffentlicht werden. Bei allen Gütergruppen überwiegt der innerstaatliche Verkehr. In der Tabelle sind die Fälle, in denen der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs bei über 10 % liegt, fett gedruckt. Dabei handelt es sich um die Gruppen „Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)“, „Chemische Erzeugnisse“ und „Fahrzeuge und Beförderungsmittel, Maschinen usw.“ mit 13,3 %, 12,6 % bzw. 10,4 %. Sowohl im grenzüberschreitenden Intra-EU- als auch im grenzüberschreitenden Extra-EU-Verkehr entfielen auf Güter des Kapitels 9, „Fahrzeuge und Beförderungsmittel, Maschinen usw.“ in etwa 40 % der gesamten Beförderungsmenge.

**Tabelle 3: Gesamtverkehr\* nach Gütergruppen und Verkehrsart, 2004, in 1000 Tonnen**

Gütergruppen	Innerstaatlicher Verkehr	Anteil des innerstaatlichen Verkehrs	Grenzüberschreitender*		Anteil des grenzüberschreitenden* Verkehrs
			Intra-EU-Verkehr	Extra-EU-Verkehr	
0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere	1 164 766	92.4%	89 902	6 333	7.6%
1 Andere Nahrungs- und Futtermittel	1 579 668	94.1%	93 957	4 784	5.9%
2 Feste mineralische Brennstoffe	131 458	94.9%	6 981	80	5.1%
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	564 260	97.6%	12 758	1 139	2.4%
4 Erze und Metallabfälle	187 718	93.7%	12 385	276	6.3%
5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	380 822	86.7%	55 532	2 746	<b>13.3%</b>
6 Steine und Erden und Baustoffe	6 865 158	98.6%	90 863	7 710	1.4%
7 Düngemittel	176 416	95.9%	7 519	109	4.1%
8 Chemische Erzeugnisse	589 277	87.4%	80 028	5 193	<b>12.6%</b>
9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter	2 707 566	89.6%	294 028	21 881	<b>10.4%</b>
Insgesamt	14 347 097	94.8%	743 961	50 251	5.2%

\*Kabotage ist nicht eingeschlossen.

Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Aus der Tabelle geht außerdem hervor, dass es sich bei dem grenzüberschreitenden Verkehr durch Fahrzeuge, die in der EU und in Norwegen zugelassen sind, hauptsächlich um innergemeinschaftlichen Verkehr handelt. Die im grenzüberschreitenden Verkehr mit Drittländern beförderte Gütermenge machte nur 6 % des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs aus und nur rund 0,33 % der gesamten Beförderungsmenge. Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen aus Drittländern (außer Norwegen) nicht berücksichtigt wurde und dass diese Nicht-EU-Spediteure möglicherweise einen großen Anteil am Extra-EU-Güterkraftverkehr für sich verbuchen.

## Gefährliche Güter

Tabelle 4 enthält die verfügbaren Angaben über die Verkehrsleistung der Beförderung gefährlicher Güter durch die Mitgliedstaaten und Norwegen. 2004 wurden von allen Güterkraftverkehrsunternehmen aus der EU (ohne Griechenland und Malta, die keine Daten vorgelegt haben, und ohne Ungarn, dessen Gefahrguttransporte gleich Null waren) und Norwegen über 75 Mrd. Tonnenkilometer geleistet. Es gab zwar einige Fluktuationen im Laufe der Jahre (dies gilt auch für Tabelle 5), Tabelle 4 lässt jedoch für Spanien, Irland, Luxemburg, die Niederlande und Portugal einen relativ kontinuierlichen Anstieg erkennen (Angaben zur Zuverlässigkeit der Daten über Gefahrguttransporte sind in dem Abschnitt „Wissenswertes zur Methodik“ enthalten). Die meisten anderen Länder verbuchten über den Beobachtungszeitraum ähnliche Beförderungsmengen. In Belgien hat die Menge der gefährlichen Güter im Straßengüterverkehr in den letzten Jahren abgenommen. Ein leichter Rückgang war auch für das Vereinigte Königreich zu beobachten, allerdings werden die Zahlen für 2004 noch überarbeitet (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

**Tabelle 4: Beförderung gefährlicher Güter nach Meldeländern, in Mio. tkm**

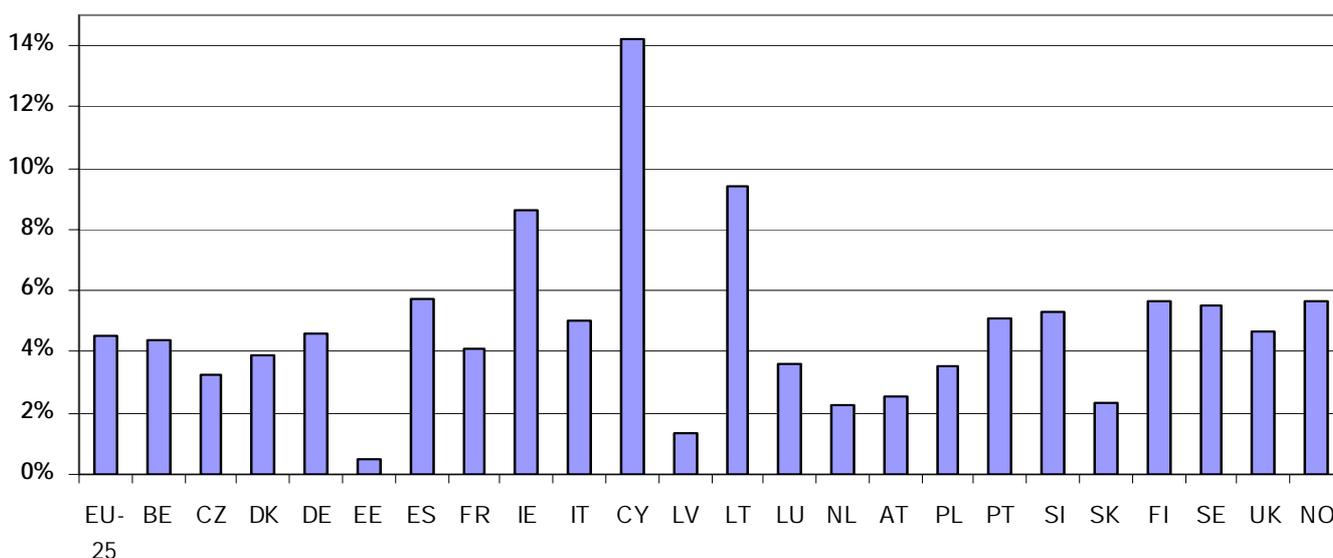
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BE	2 768	3 545	4 177	3 779	2 623	2 284
CZ	:	2 905	2 117	1 905	2 172	1 498
DK	887	853	827	998	780	901
DE	12 261	12 782	13 437	12 034	12 777	13 524
EE	:	:	:	:	25	24
ES	8 998	10 690	10 300	12 036	12 185	12 669
FR	8 328	7 607	8 132	8 471	8 797	8 701
IE	597	954	1 139	1 094	1 414	1 468
IT	10 875	10 894	11 086	10 523	10 131	9 935
CY	:	:	:	134	118	159
LV	:	:	:	117	153	97
LT	:	:	:	:	1 173	1 151
LU	200	189	245	337	327	344
NL	950	848	2 123	1 680	1 664	2 021
AT	960	924	1 064	985	1 132	940
PL	:	:	:	:	:	3 651
PT	1 571	1 276	1 775	1 730	1 900	2 066
SI	:	:	542	407	418	477
SK	:	:	:	:	406	431
FI	1 946	2 077	2 427	2 253	2 401	1 818
SE	:	1 779	1 623	2 009	1 778	2 180
UK	10 790	11 654	10 655	10 178	9 899	8 091
Insgesamt	:	:	:	:	:	74 430
NO	1 085	1 139	828	908	1 120	886

In Abbildung 4 ist der relative Anteil der gefährlichen Güter am gesamten Straßengüterverkehr abgebildet. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Zahlen auch die Beförderung im Ausland durch Güterkraftverkehrsunternehmen enthalten, die in einem bestimmten Mitgliedstaat registriert sind, und dass der Anteil der im grenzüberschreitenden Verkehr beförderten Gefahrgüter äußerst gering ist (Einzelheiten zu den Zahlen sind auf der Eurostat-Website zu finden).

Der Anteil der gefährlichen Güter am gesamten Güterkraftverkehr (derjenigen Länder, die Daten über Gefahrguttransporte liefern) lag EU-weit bei 4,5 %. Bei den meisten Ländern hat sich dieser Anteil zwischen

3 % und 6 % verringert. Einige Länder wichen jedoch erheblich von diesem Durchschnittswert ab. Dabei spielt das Vorhandensein von Rohrfernleitungen für den Transport von Mineralölerzeugnissen möglicherweise zum Teil eine Rolle. Estland und Lettland verbuchten mit 0,5 % bzw. 1,3 % die niedrigsten Werte. Die Niederlande und die Slowakei mit jeweils 2,3 % und Österreich mit 2,5 % lagen ebenfalls deutlich unter dem EU-Durchschnitt. Zu den Ländern, in denen der Anteil mehr als doppelt so hoch war wie der EU-Durchschnitt, gehören Zypern mit 14,2 % (nahezu ausschließlich Mineralölerzeugnisse), gefolgt von Litauen mit 9,3 % und Irland mit 8,6 %.

**Abbildung 4: Anteil der Gefahrguttransporte am Gesamtverkehr nach Meldeländern, 2004, in % in tkm**



**Abbildung 5: Beförderung gefährlicher Güter nach Art des Gefahrgutes, 2004, in % in tkm**

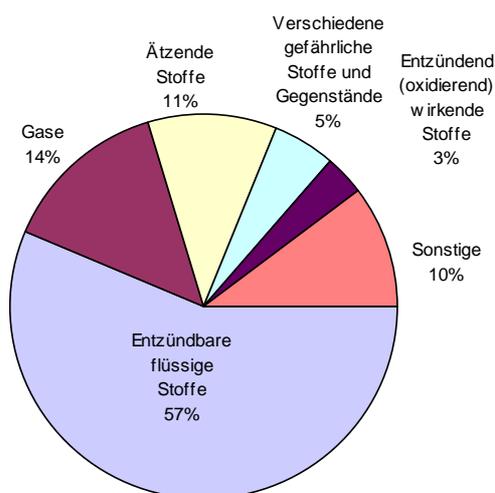


Abbildung 5 veranschaulicht, welche Arten von gefährlichen Gütern 2004 befördert wurden. Über die Hälfte aller Gefahrguttransporte (57 %) sind der Kategorie „Entzündbare flüssige Stoffe“ zuzurechnen. Lediglich zwei andere Kategorien verbuchten Werte von über 10 %, nämlich an zweiter Position die Kategorie „Gase“ mit 14 %, gefolgt von der Kategorie „Ätzende Stoffe“ mit 11 %. Innerhalb der Kategorie „Sonstige“ in Abbildung 5 entfielen auf die „Selbstentzündlichen Stoffe“ 3 % des Gesamtwertes aller Gefahrguttransporte, gefolgt von den „Entzündbaren festen Stoffen“ (3 %) und den „Giftigen Stoffen“ (2 %). Die übrigen 5 Kategorien machten nur 2 % des Gesamtwertes aus.

Tabelle 5 gibt Aufschluss über die Veränderungen, die bei den verschiedenen Gefahrgutkategorien zwischen 1999 und 2004 zu beobachten waren. Da für einige Länder für einige Jahre keine Daten vorliegen, waren Vergleiche im Zeitablauf nicht immer möglich. Ausführliche Informationen über die Datenverfügbarkeit für diese Tabelle enthält der Abschnitt „Wissenswertes zur Methodik“. Um einen Vergleich über die Jahre zu ermöglichen, wurde die Tabelle in zwei Teile untergliedert.

Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Die letzten beiden Spalten lassen den Vergleich der Werte für die 25 EU-Mitgliedstaaten und Norwegen zwischen 2003 und 2004 zu. Polen hat 2004 mit der Berichterstattung begonnen, daher sind die polnischen

Daten in Tabelle 4 aufgeführt, nicht jedoch in Tabelle 5, um einen Vergleich zwischen den beiden Jahren zu ermöglichen.

**Tabelle 5: Beförderung gefährlicher Güter nach Art des Gefahrgutes (in Mio. tkm)**

		EU-15* + NO						EU-25* + NO	
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2003	2004
1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	303	538	451	756	521	411	557	444
2	Gase	7 992	8 766	8 675	9 075	9 215	9 020	9 664	9 412
3	Entzündbare flüssige Stoffe	36 723	38 534	41 220	40 248	40 457	38 975	41 959	40 604
4.1	Entzündbare feste Stoffe	1 018	1 281	1 092	1 207	1 032	1 030	2 330	2 076
4.2	Selbstentzündliche Stoffe	2 063	2 470	2 150	2 658	2 287	2 263	2 303	2 281
4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln	228	161	270	123	242	240	280	314
5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	1 371	1 987	1 593	1 626	1 944	2 336	2 121	2 392
5.2	Organische Peroxide	170	152	161	247	290	330	293	337
6.1	Giftige Stoffe	1 231	1 601	1 574	1 425	1 431	1 578	1 492	1 617
6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe	198	206	324	185	204	260	252	278
7	Radioaktive Stoffe	65	103	36	62	68	116	69	116
8	Ätzende Stoffe	7 447	8 003	8 086	7 817	7 800	7 721	8 010	7 904
9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	3 337	3 300	4 091	3 491	3 274	3 370	3 901	3 713
99	Unbekannte gefährliche Güter	70	107	115	97	164	180	164	180
	Insgesamt	62 217	67 211	69 839	69 015	68 929	67 829	73 395	71 666

\* Datenverfügbarkeit: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Die längeren Zeitreihen der Tabelle 5 lassen die Entwicklung in den EU-15-Mitgliedstaaten und Norwegen über einen längeren Zeitraum erkennen. Für Schweden sind für 1999 keine Daten über gefährliche Güter verfügbar. Die Tabelle macht deutlich, dass es in diesen Ländern in allen Jahren zwischen 2000 und 2004 nur geringfügige Veränderungen in der Gesamtmenge der beförderten Gefahrgüter gegeben hat, die sich zwischen gut 67 Mrd. tkm im Jahr 2000 und knapp 70 Mrd. tkm im Jahr 2001 bewegt hat.

Auch für die meisten Einzelkategorien von gefährlichen Gütern war während des Beobachtungszeitraums kein ausgeprägter Trend erkennbar. Die beiden letzten Spalten von Tabelle 5 lassen einen leichten Rückgang von 2,4 % der Gesamtzahl der Tonnenkilometer im Gefahrguttransport der EU-25-Mitgliedstaaten und Norwegens zwischen 2003 und 2004 erkennen. Dieser leichte Rückgang spiegelt sich in den drei Hauptkategorien von Gefahrgütern – „Entzündbare flüssige Stoffe“ (-3 %), „Gase“ (-3 %) und „Ätzende Stoffe“ (-1 %) – wider. Die meisten anderen Kategorien verbuchten Zunahmen um mehr als 10 %, wenngleich die absoluten Tonnenkilometerzahlen dieser Kategorien im Vergleich zum Gesamtwert klein waren. Die prozentualen Veränderungen zwischen 2003 und 2004

für die EU-15-Länder entsprachen – mit Ausnahme von 4 Kategorien – denjenigen für die EU-25.

Die EU-15-Länder verbuchten keinen Rückgang für die Kategorie „Entzündbare feste Stoffe“ und keinen Anstieg für „Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln“. Die Kategorie „Ansteckungsgefährliche Stoffe“ wies für die EU-15-Länder eine Zunahme um 27 % aus, verglichen mit einem Anstieg von nur 10 % für die EU-25, allerdings schwankt die Beförderung dieser Art von Gütern erheblich von Jahr zu Jahr, so dass eine derartige Abweichung typisch ist (Angaben zur Zuverlässigkeit der Daten über die Beförderung gefährlicher Güter sind im Abschnitt „Wissenswertes zur Methodik“ zu finden).

Vergleicht man die Daten aus dem Jahr 2004 für die EU-25- und die EU-15-Mitgliedstaaten, so wird deutlich, dass die neuen Mitgliedstaaten nur einen geringen prozentualen Beitrag (5,7 %) zur den insgesamt erbrachten Tonnenkilometern geleistet haben. In zwei Kategorien jedoch spielten die neuen Mitgliedstaaten eine wichtige Rolle für den Gefahrguttransport; sie beförderten die Hälfte der „Entzündbaren festen Stoffe“ und ein Viertel der „Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln“.

## ➤ 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.

### Untergliederung nach Gütergruppen

Wie in Anhang D der Verordnung Nr. 1172/98 des Rates festgelegt, erfolgt die Klassifikation der Güter gemäß der NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik / revidierte Fassung), die 24 Gütergruppen umfasst. Ausführliche Informationen zur Systematik NST/R sind über den Eurostat-Klassifikationsserver „Ramon“ abrufbar ([www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon)).

Gruppe	Kapitel	Beschreibung
1	0	Getreide
2		Kartoffeln, sonstiges frisches und gefrorenes Gemüse, frische Früchte
3		Lebende Tiere, Zuckerrüben
4		Holz und Kork
5		Spinnstoffe und Textilabfälle, andere pflanzliche, tierische und verwandte Rohstoffe
6	1	Andere Nahrungs- und Futtermittel
7		Ölsaaten, Ölfrüchte und Fette
8	2	Feste mineralische Brennstoffe
9	3	Rohes Erdöl
10		Mineralölerzeugnisse
11	4	Eisenerze, Eisen- und Stahlabfälle und -schrott, Hochofenstaub, Schwefelkiesabbrände
12		NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen
13	5	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)
14	6	Zement, Kalk, verarbeitete Baustoffe
15		Steine und Erden
16	7	Natürliche oder chemische Düngemittel
17	8	Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie, Teere
18		Chemische Erzeugnisse, ausgenommen Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie sowie Teere
19		Zellstoff, Altpapier
20	9	Fahrzeuge und Beförderungsmittel, Maschinen, Motoren, auch zerlegt und Einzelteile
21		Metallwaren, einschließlich EBM-Waren
22		Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse
23		Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren
24		Sonstige Waren

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.

Die Tabellen mit einer Aufschlüsselung nach Gütergruppen werden seit 1999 auf europäischer Ebene anhand von Beförderungsvorgängen (güterbezogene Daten) erstellt.

### Verkehr insgesamt

Der Verkehr insgesamt umfasst den innerstaatlichen Verkehr, den grenzüberschreitenden Verkehr (im Meldeland verladene und entladene Güter), den Dreiländerverkehr und die Kobotage.

### Gefährliche Güter

Seit 1999 werden Güterkraftverkehrsstatistiken auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates erstellt. Diese Verordnung sieht die Erhebung von Daten über verschiedene Kategorien von gefährlichen Gütern vor. Falls zutreffend, ist die Erhebung dieser Variablen obligatorisch. Die zu verwendenden Kategorien sind in

Anhang E der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates aufgeführt.

Da die Beförderung von gefährlichen Gütern im Straßenverkehr nur einen geringen Prozentsatz des gesamten Güterkraftverkehrs ausmacht und die Daten anhand von Stichprobenerhebungen gesammelt werden, ist der Umfang dieser Beförderungen bisweilen möglicherweise zu hoch oder zu niedrig angesetzt. Die Leser dieser Veröffentlichung werden gebeten, dies zu berücksichtigen.

**Der Begriff „Güterkraftverkehrsunternehmen“** bezieht sich in dieser Veröffentlichung sowohl auf Verkehrsunternehmen, die Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr als „gewerblichen Verkehr“ erbringen, als auch auf Unternehmen, die Beförderung als „Werkverkehr“ durchführen.

**Deutschland:** Die einzelstaatlichen Daten über die Beförderung gefährlicher Güter weichen möglicherweise von den in dieser Veröffentlichung angegebenen Daten ab, da verschiedene Methoden zur Berechnung der Tonnenkilometer bei Fahrten mit mehreren Beförderungsvorgängen verwendet werden. Zudem wird das gesamte Gütergewicht den gefährlichen Gütern zugerechnet, wenn gefährliche Güter zusammen mit anderer Ladung befördert werden.

**Griechenland:** Griechenland hat seit 1999 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

**Italien:** Aufgrund einer Änderung der Methodik gibt es zwischen 2003 und 2004 einen Bruch in den Zeitreihen.

**Malta:** Malta hat seit 2004 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

**Ungarn:** Ungarn hat für den Zeitraum 1999-2004 keine Daten über die Beförderung gefährlicher Güter gemeldet.

**Niederlande:** Zwischen 2002 und 2003 wurde die Methodik geändert.

**Portugal:** Seit 2004 hat sich die Antwortquote verbessert, so dass die Zahl der Güterverkehrsfahrzeuge um rund 25 % zugenommen hat. Dies hat zu einem enormen Anstieg des Güterkraftverkehrs zwischen 2003 und 2004 geführt und damit zu einem Bruch in den Zeitreihen.

**Schweden:** Schweden hat für 1999 Daten gemäß der früheren Richtlinie gemeldet, so dass für das Jahr keine Daten über gefährliche Güter vorliegen.

**Vereinigtes Königreich:** Die Daten für 2004 sind vorläufig und werden noch überarbeitet.

Detailliertere Daten und Metadaten können von der Eurostat-Verbreitungsdatenbank und von CIRCA heruntergeladen werden:

[http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/transport/library?l=/03\\_road/data\\_monitoring&vm=detailed&sb=Title](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/transport/library?l=/03_road/data_monitoring&vm=detailed&sb=Title)

[http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/transport/library?l=/03\\_road/5\\_methodology/precision\\_calculations&vm=detailed&sb=Title](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/transport/library?l=/03_road/5_methodology/precision_calculations&vm=detailed&sb=Title)

### Abbildung 1, Tabelle 2, Tabelle 3, Abbildung 2 und Abbildung 3

Die Daten für das Jahr 2004 bilden den gesamten Güterkraftverkehr der EU-25-Mitgliedstaaten (ohne Griechenland und Malta) und Norwegens ab.

**Tabelle 1:** Die Daten für den Zeitraum 1999-2004 bilden den gesamten Güterkraftverkehr der EU-25-Mitgliedstaaten (ohne Griechenland) und Norwegens ab.

**Abbildung 5:** Die Daten für das Jahr 2004 bilden die Beförderung gefährlicher Güter der EU-25-Mitgliedstaaten (ohne Griechenland, Malta und Ungarn) und Norwegens ab.

### Tabelle 5

Die Daten für den Zeitraum 1999-2004 für die EU-15 + NO bilden die Beförderung gefährlicher Güter durch folgende Länder ab:

1999: EU-15-Mitgliedstaaten (ohne Griechenland und Schweden) und Norwegen.

2000-2004: EU-15-Mitgliedstaaten (ohne Griechenland) und Norwegen.

**Verfügbarkeit von Daten:** Die Daten für die Jahre 2003 und 2004 für EU-25 + NO bilden die Beförderung gefährlicher Güter durch die EU-25-Mitgliedstaaten (ohne Griechenland, Ungarn, Malta und Polen) sowie Norwegen ab. Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen sämtlich aus der kostenfrei zugänglichen Eurostat-Verbreitungsdatenbank; Stand der Verfügbarkeit ist der 7. April 2006.

### In dieser Veröffentlichung bedeuten:

1 Milliarde = 1 000 000 000

: keine Angaben verfügbar

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Howard Collings und Marie-Noëlle Dietsch erstellt.

# Weitere Informationsquellen:

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

## Verkehr

 Verkehr - horizontale Ansicht

 Eisenbahnverkehr

### Strassenverkehr

#### Straßengüterverkehrsleistung - Güter

 Gesamter Straßengüterverkehr

 Innerstaatlicher Straßengüterverkehr

 Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr

 Straßenkobotage

---

## 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](mailto: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.

Kontakt Informationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:  
<http://ec.europa.eu/eurostat/>

---

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

## Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>  
E-mail: [info-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---