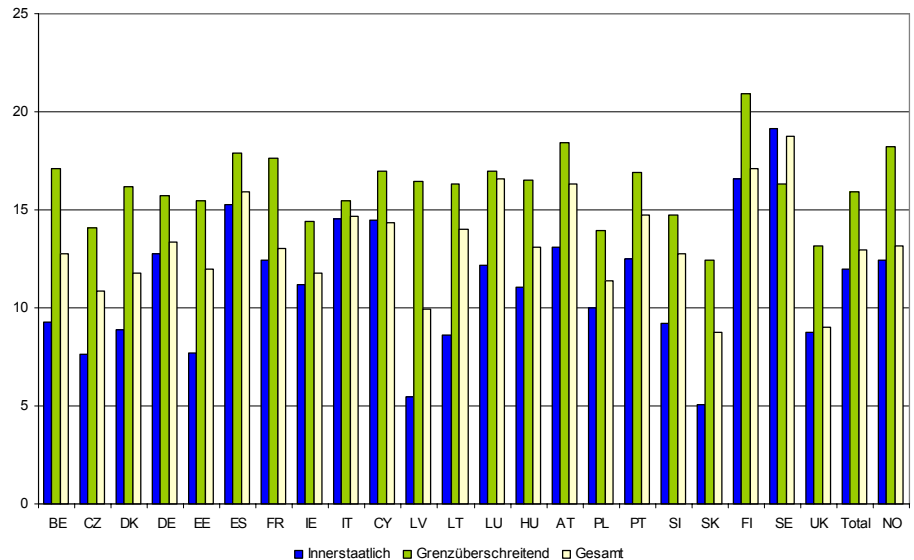


Güterkraftverkehr 2000-2004: Durchschnittliche Ladungsgewichte und regionale Aspekte

*Europäische Güterkraftfahrzeuge befördern im Durchschnitt
rund 13 Tonnen.*

Abbildung 1: Durchschnittliche Ladungsgewichte der Fahrzeuge im innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und gesamten Güterverkehr, 2004 - Tonnen



Durchschnittliches Ladungsgewicht: ermittelt aus durchschnittlicher Beförderungsleistung je Kilometer. Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘ Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘

Das Wichtigste in Kürze

Das durchschnittliche Ladungsgewicht der Güterkraftfahrzeuge lag 2004 auf EU-Ebene bei 12,9 Tonnen. Im grenzüberschreitenden Verkehr belief sich das Durchschnittsgewicht der Ladung im gleichen Jahr auf 15,9 Tonnen, im innerstaatlichen Verkehr dagegen nur auf 12,0 Tonnen (siehe vorstehende Abbildung 1). Auf der Ebene der einzelnen Länder war lediglich in Schweden ein umgekehrtes Muster zu beobachten: Hier wurden im innerstaatlichen Verkehr höhere Ladungsgewichte als im grenzüberschreitenden Verkehr gemeldet.

Hinter dem Gesamtwert des Jahres 2004 verbarg sich eine Vielfalt unterschiedlicher durchschnittlicher Ladungsgewichte in den einzelnen Ländern. In Schweden, Finnland, Luxemburg, Österreich und Spanien lag das durchschnittliche Gewicht der Ladung um mehr als 20 % über dem EU-Durchschnitt, während es in der Slowakischen Republik, im Vereinigten Königreich und in Lettland um mehr als 20 % unter diesem Durchschnitt lag.

Auf EU-Ebene erhöhten sich die durchschnittlichen Ladungsgewichte mit der zulässigen Nutzlast der Fahrzeuge. Auf Länderebene fielen nur Deutschland und Österreich aus diesem Schema heraus.

Auf EU-Ebene war das durchschnittliche Gewicht der Ladung auch umso größer, je länger die Fahrstrecke war, jedoch mit wesentlich stärkeren Unterschieden auf der Ebene der einzelnen Länder. In einigen Ländern waren die durchschnittlichen Ladungsgewichte umso geringer, je länger die Fahrstrecke war.

Von den zehn wichtigsten NUTS-3-Regionen, was das Verladen und Entladen der Güter anbelangt, waren 2004 sechs in Spanien zu finden. Auf der Ebene NUTS 1 gab es in jeder Region eine deutliche Übereinstimmung zwischen verladenen und entladenen Gütern.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

5/2006

Autoren

Carla SCIULLO
Maria SMIHILY

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze.....1

Durchschnittliches
Ladungsgewicht der Fahrzeuge
..... 2

Regionaler Güterkraftverkehr.. 4



eurostat



Manuskript abgeschlossen: 28.11.2005
Datenextraktion am: 28.11.2005
ISSN 1562-1332
Katalognummer: KS-NZ-06-005-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2006

Durchschnittliches Ladungsgewicht der Fahrzeuge

Tabelle 1: Durchschnittliche Ladungsgewichte der Fahrzeuge im Gesamtverkehr - Tonnen

	2000	2001	2002	2003	2004	% Veränderung 2000-2004
BE	12,7	12,3	12,6	13,1	12,8	0,8%
CZ	7,9	9,9	10,0	9,7	10,9	36,9%
DK	11,6	11,0	11,3	11,5	11,8	1,5%
DE	13,0	13,1	13,2	13,4	13,4	2,8%
EE	:	:	:	10,4	12,0	:
ES	15,8	15,7	15,7	15,7	15,9	1,2%
FR	12,9	13,1	12,8	13,1	13,0	1,5%
IE	11,8	11,9	11,8	11,9	11,8	0,2%
IT	16,2	16,4	17,0	15,7	14,7	-9,2%
CY	:	:	11,2	12,2	14,3	:
LV	:	:	9,6	8,6	10,0	:
LT	:	:	:	13,5	14,0	:
LU	17,0	16,0	16,3	16,6	16,6	-2,5%
HU	:	5,8	8,1	12,7	13,1	:
NL	9,1	8,6	7,8	11,7	:	:
AT	15,9	16,1	16,3	16,3	16,3	2,6%
PL	:	:	:	:	11,4	:
PT	12,8	13,3	13,5	13,1	14,8	15,3%
SI	:	:	:	:	12,8	:
SK	:	:	:	8,1	8,7	:
FI	17,5	16,8	17,3	16,7	17,1	-2,1%
SE	18,0	17,4	18,3	18,5	18,8	4,1%
UK	8,2	8,4	8,4	8,6	9,0	9,6%
Insgesamt	12,3	12,3	12,4	12,8	12,9	:
NO	13,4	13,6	13,9	13,3	13,2	-1,8%

Durchschnittliches Ladungsgewicht: ermittelt aus durchschnittlicher Beförderungsleistung je Kilometer. Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘. Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘.

Aus Tabelle 1 ist zu erkennen, dass das durchschnittliche Ladungsgewicht der von EU-Spediteuren transportierten Güter im Jahr 2004 bei 12,9 Tonnen lag. Innerhalb des Gesamtwertes von 2004 variierte das durchschnittliche Ladungsgewicht zwischen 18,8 Tonnen für Schweden und 17,1 Tonnen für Finnland und 8,7 Tonnen für die Slowakische Republik und 9 Tonnen für das Vereinigte Königreich.

In Tabelle 2 wird das durchschnittliche Ladungsgewicht nach innerstaatlichem und grenzüberschreitendem Verkehr aufgeschlüsselt. Auf EU-Ebene wurden 2004 mit 15,9 Tonnen im grenzüberschreitenden Verkehr höhere durchschnittliche Ladungsgewichte gemeldet als im innerstaatlichen Verkehr, wo dieser Wert bei 12,0 Tonnen lag. In allen Ländern mit Ausnahme von Schweden waren die durchschnittlichen Ladungsgewichte im grenzüberschreitenden Verkehr höher. Im Falle einiger nordischer Länder erklären sich die hohen Werte im innerstaatlichen Verkehr teilweise vielleicht durch die hohen Gewichte, die im innerstaatlichen Verkehr für die Beförderung beispielsweise von forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Erzen zulässig sind. Dies gilt insbesondere für Schweden, wo das durchschnittliche Ladungsgewicht im innerstaatlichen Verkehr deutlich höher war als im grenzüberschreitenden Verkehr. Aus Tabelle 2 wird außerdem ersichtlich, dass die Unterschiede zwischen den Durchschnittsgewichten im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr seit 2000 auf der Ebene der einzelnen Länder mehr oder weniger konstant geblieben sind. Sogar in Schweden setzte sich das umgekehrte Muster, d. h. höhere Ladungsgewichte im innerstaatlichen Verkehr, über den gesamten Zeitraum 2000-2004 hinweg fort.

Tabelle 2: Durchschnittliche Ladungsgewichte der Fahrzeuge im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr - Tonnen

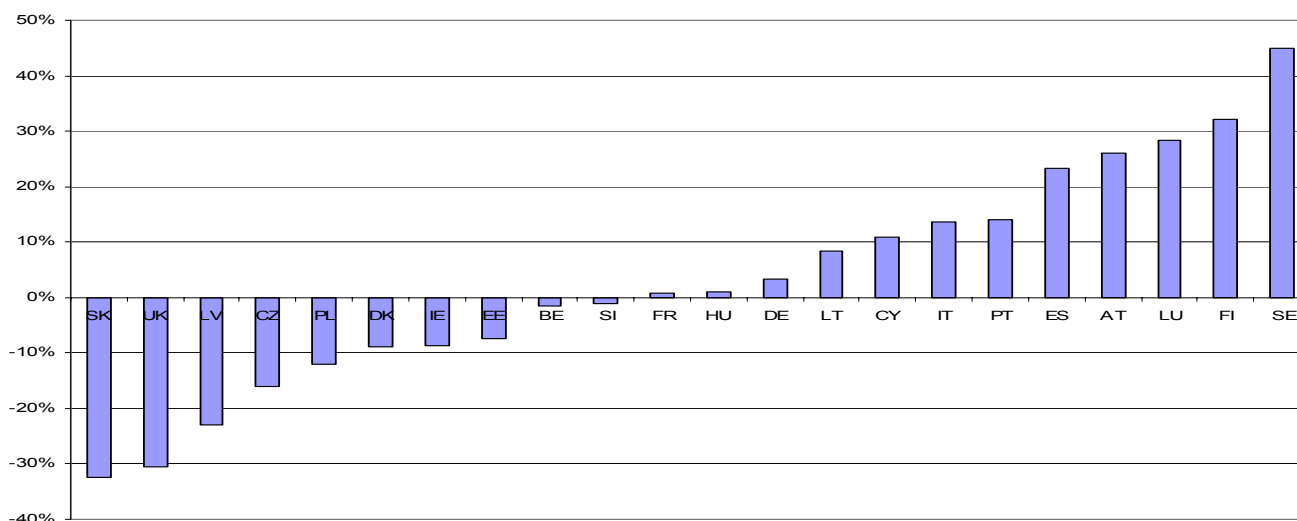
	innerstaatlich					grenzüberschreitend				
	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
BE	10,0	9,5	9,3	9,7	9,3	15,2	15,1	16,1	16,8	17,1
CZ	4,9	7,1	7,1	7,1	7,6	12,7	13,1	13,4	12,5	14,1
DK	8,7	8,4	8,7	8,7	8,9	16,1	15,7	15,8	16,1	16,2
DE	12,5	12,5	12,7	12,9	12,8	15,5	15,6	15,6	15,5	15,7
EE	:	:	:	6,9	7,7	:	:	:	15,7	15,5
ES	15,2	15,0	15,0	15,1	15,2	17,4	17,5	17,7	17,6	17,9
FR	12,1	12,4	12,2	12,5	12,5	16,9	17,1	17,4	17,7	17,7
IE	10,4	11,2	11,0	11,3	11,2	16,1	14,6	14,8	14,3	14,4
IT	16,0	16,2	16,8	15,5	14,5	17,3	17,1	17,7	16,5	15,5
CY	:	:	11,2	12,1	14,5	:	:	18,5	15,5	17,0
LV	:	:	4,9	4,6	5,4	:	:	17,4	16,0	16,4
LT	:	:	:	7,5	8,6	:	:	:	16,2	16,3
LU	11,2	11,3	11,7	12,0	12,2	17,5	16,4	16,8	17,0	17,0
HU	:	4,7	6,5	11,0	11,1	:	10,4	13,1	16,2	16,5
NL	5,6	5,2	4,6	8,7	:	15,3	15,0	14,3	15,2	:
AT	12,9	13,0	13,2	13,2	13,1	18,1	18,3	18,5	18,4	18,4
PL	:	:	:	:	10,0	:	:	:	:	13,9
PT	10,8	11,4	11,2	10,8	12,5	16,3	16,5	17,0	17,0	16,9
SI	:	:	:	:	9,2	:	:	:	:	14,7
SK	:	:	:	4,8	5,1	:	:	:	11,7	12,4
FI	17,0	16,3	16,9	16,2	16,6	21,5	21,5	20,1	20,8	20,9
SE	18,3	17,6	18,6	18,9	19,1	16,0	15,9	16,2	16,4	16,3
UK	8,1	8,4	8,4	8,6	8,7	8,9	8,8	8,8	9,1	13,2*
Insg.	11,5	11,4	11,5	11,9	12,0	15,5	15,4	15,7	15,6	15,9
NO	12,6	12,9	13,2	12,5	12,4	18,3	18,3	18,4	18,7	18,2

* Ziffer mit vorigen Jahren nicht vergleichbar: Daten vorläufig.

Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘

Durchschnittliches Ladungsgewicht: Ermittelt aus durchschnittlicher Beförderungsleistung je Kilometer. Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘

Abbildung 2: Abweichung der durchschnittlichen Ladungsgewichte der einzelnen Länder vom EU-Durchschnitt im Gesamtverkehr, 2004 - % in Tonnen



Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘

Abbildung 2 gibt Aufschluss darüber, wie das durchschnittliche Ladungsgewicht der einzelnen Mitgliedstaaten in 2004 im Vergleich zum EU-Durchschnitt war. In fünf Ländern, nämlich Schweden, Finnland, Luxemburg, Österreich und Spanien, lag das Ladungsgewicht um mehr als 20 % über dem EU-Durchschnitt. In Schweden war der Wert sogar um 45 % und in Finnland um 32 % höher als das EU-Mittel. Auf der

anderen Seite der Skala stehen drei Länder, in denen die Ladungsgewichte um mehr als 20 % unter dem EU-Durchschnitt lagen: die Slowakische Republik, das Vereinigte Königreich und Lettland. Deutschland, Ungarn, Frankreich, Slowenien und Belgien lagen nahe am EU-Durchschnitt.

Tabelle 3: Durchschnittliche Ladungsgewichte im gesamten Güterverkehr nach Meldeländern und Nutzlasten, 2004 - Tonnen

Tonnen	0 - 9,5	9,6 - 20,5	20,6 - 30,5	> 30,5	Insgesamt
BE	2,1	7,4	17,4	19,8	12,8
CZ	2,5	10,8	17,1	19,5	10,9
DK	2,5	6,2	15,1	17,2	11,8
DE	3,6	8,6	16,5	13,4	13,4
EE	1,8	12,2	19,5	21,3	12,0
ES	3,7	9,6	19,2	21,4	15,9
FR	0,9	2,1	14,2	-	13,0
IE	1,6	8,3	16,6	18,2	11,8
IT	4,4	16,9	27,9	51,5	14,7
CY	4,4	11,4	21,6	-	14,3
LV	1,0	11,3	18,4	20,6	10,0
LT	4,9	14,2	18,3	22,7	14,0
LU	8,1	13,7	16,0	17,9	16,6
HU	3,8	9,2	17,8	18,5	13,1
AT	3,9	10,9	18,9	17,1	16,3
PL	2,9	9,9	18,0	21,5	11,4
PT	2,6	10,4	18,3	19,1	14,8
SI	3,0	9,8	17,3	18,2	12,8
SK	2,0	10,5	17,9	21,2	8,7
FI	1,6	8,6	15,5	26,9	17,1
SE	3,3	6,8	14,4	24,5	18,8
UK	1,7	7,1	15,7	18,3	9,0
Insg.	2,7	11,4	16,6	19,6	12,9
NO	3,8	7,8	16,6	20,7	13,2

Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘. Durchschnittliches Ladungsgewicht: Durchschnittliche Beförderungsleistung je Kilometer. Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘

In Tabelle 3 wird dargestellt, wie das durchschnittliche Ladungsgewicht 2004 nach Maßgabe der Gewichtsklasse des Fahrzeugs variierte. Auf EU-Ebene sind im Durchschnitt von 12,9 Tonnen unterschiedliche Einzelwerte enthalten: 2,7 Tonnen für Fahrzeuge mit einer Nutzlast bis 9,5 Tonnen, 11,4 Tonnen für Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 9,6 bis 20,5 Tonnen, 16,6 Tonnen für die Klasse von 20,6 bis 30,5 Tonnen und 19,6 Tonnen für die Klasse über 30,5 Tonnen Nutzlast. Dadurch ergibt sich ein Bild höherer

Ladungsgewichte bei zunehmender Nutzlast. Dieses Muster findet sich mit Ausnahme von Deutschland und Österreich auch auf der Ebene der einzelnen Länder wieder. Im Falle der deutschen und österreichischen Güterkraftverkehrsunternehmen wurde das schwerste Durchschnittsgewicht von 16,5 bzw. 18,9 Tonnen von Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 20,6 bis 30,5 Tonnen befördert. Französische Spediteure, die Fahrzeuge mit einer Nutzlast von bis zu 9,5 Tonnen einsetzten, beförderten im Durchschnitt weniger als 1 Tonne.

Tabelle 4: Durchschnittliche Ladungsgewichte im gesamten Güterverkehr nach Meldeländern und Entfernungsabschnitten, 2004 - Tonnen

km	< 500	500 - 2000	> 2000	Insgesamt
BE	13,0	15,9	16,9	13,9
CZ	7,5	11,9	14,8	9,7
DK	9,6	12,3	13,1	10,7
DE	12,1	15,7	15,5	13,0
EE	8,5	15,3	16,1	12,0
ES	13,3	14,3	15,3	13,9
FR	11,3	11,9	5,9*	11,5
IE	11,4	13,3	15,0	11,7
IT	14,8	14,5	13,9	14,7
CY	14,5	-	12,0	14,3
LV	5,8	15,5	17,8	10,0
LT	8,7	15,4	16,4	13,6
LU	16,2	17,1	18,8	16,6
HU	11,2	16,0	16,7	13,0
AT	12,6	17,0	17,6	14,9
PL	8,7	11,3	14,9	9,9
PT	12,0	15,3	12,9	13,1
SI	9,5	12,9	14,9	11,5
SK	5,0	11,1	14,0	7,9
FI	16,3	16,0	13,5	16,2
SE	16,0	17,9	17,8	16,6
UK	9,5	10,2	9,1	9,6
Insg.	11,4	13,7	14,5	12,2
NO	9,2	14,5	16,9	10,8

*Dieser Wert beruht auf einer geringen Anzahl von Beobachtungen.

Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘. Durchschnittliches Ladungsgewicht: ermittelt aus durchschnittliche Beförderungsleistung je Kilometer. Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘.

Tabelle 4 zeigt, wie das durchschnittliche Ladungsgewicht 2004 je nach Entfernungsabschnitten variierte. In den drei Streckenkategorien (weniger als 500 km, 500-2 000 km und mehr als 2 000 km) waren die durchschnittlichen Ladungsgewichte der Fahrzeuge auf EU-Ebene jeweils höher, sie stiegen von 11,4 Tonnen auf 13,7 und auf 14,5 Tonnen, woraus sich schließen lässt, dass die Spediteure bemüht waren, sicherzustellen, dass ihre Fahrzeuge für längere

Strecken möglichst voll beladen waren. Während diese Feststellung auf die Gesamtebene zutrifft, waren bei den einzelnen Ländern deutlich mehr Abweichungen festzustellen. Portugal und das Vereinigte Königreich wiesen einen Rückgang des durchschnittlichen Ladungsgewichts auf Strecken von über 2 000 km aus. Sowohl in Italien als auch in Finnland verringerte sich das durchschnittliche Ladungsgewicht mit zunehmender Fahrstreckenlänge.

Regionaler Güterkraftverkehr

Tabelle 5 : Die wichtigste Region* eines jeden Meldelandes, gemessen am Gewicht der im innerstaatlichen Verkehr verladenen und entladenen Güter, 2004 – 1 000 Tonnen

	Verladeregion	Verladene Güter	% innerstaatl. Verkehr	Entladeregion	Entladene Güter	% innerstaatl. Verkehr
BE	be211 Arr. Antwerpen	32 492	12,2%	be211 Arr. Antwerpen	28 958	10,8%
CZ	cz020 Stredoceský	67 811	15,8%	cz020 Stredoceský	69 254	16,2%
DK	dk00d Århus Amt	20 914	12,0%	dk00f Nordjyllands Amt	20 770	11,9%
DE	de600 Hamburg	54 400	1,9%	de600 Hamburg	53 107	1,9%
EE	ee001 Põhja-Eesti	8 245	36,1%	ee001 Põhja-Eesti	8 318	36,4%
ES	es511 Barcelona	177 410	9,1%	es511 Barcelona	179 028	9,2%
FR	fr301 Nord	71 302	3,6%	fr301 Nord	66 285	3,3%
IE	ie021 Dublin	50 682	19,3%	ie021 Dublin	52 464	19,9%
IT	itc45 Milano	71 372	5,2%	itc45 Milano	78 698	5,7%
CY	cy000 Kypros	43 135	100,0%	cy000 Kypros	43 135	100,0%
LV	lv001 Riga (SRE 2001)*	14 435	33,7%	lv001 Riga (SRE 2001)*	17 925	41,8%
LT	lt002 Kauno (Apskritis)	11 025	24,6%	lt002 Kauno (Apskritis)	10 556	23,6%
LU	lu000 Luxembourg (Grand-Duché)	25 936	100,0%	lu000 Luxembourg (Grand-Duché)	25 936	100,0%
HU	hu102 Pest	34 271	16,5%	hu102 Pest	29 812	14,4%
AT	at312 Linz-Wels	22 546	9,3%	at312 Linz-Wels	21 490	8,9%
PL	pl226 Centralny slaski	82 428	12,0%	pl226 Centralny slaski	74 044	10,7%
PT	pt171 Grande Lisboa	39 725	13,6%	pt171 Grande Lisboa	47 291	16,2%
SI	si00e Osrednjeslovenska	14 778	23,1%	si00e Osrednjeslovenska	14 842	23,2%
SK	sk042 Kosický kraj	24 718	15,2%	sk042 Kosický kraj	24 498	15,1%
FI	fi181 Uusimaa	77 532	19,8%	fi181 Uusimaa	77 762	19,8%
SE	se0a2 Västra Götalands län	52 493	15,5%	se0a2 Västra Götalands län	51 638	15,2%
UK	ukj42 Kent CC	47 708	2,6%	ukj42 Kent CC	46 450	2,6%
NO	no012 Akershus	24 666	10,3%	no012 Akershus	24 999	10,4%

* Regionen: NUTS 3 für EU-25 (außer LV – statistische Region 2001) und statistische Region der Ebene 3 für Norwegen.

Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘.

Tabelle 5 zeigt die für den innerstaatlichen Verkehr wichtigste NUTS-3-Region eines jeden Landes im Jahr 2004. Mit einer einzigen Ausnahme spielte in allen Ländern die gleiche Region sowohl beim Verladen als auch beim Entladen der Güter die vorherrschende Rolle. Die Ausnahme war Dänemark, wo Århus Amt beim Verladen an erster Stelle stand, Nordjyllands Amt dagegen beim Entladen. Barcelona in Spanien verzeichnete mit 177 Millionen verladenen und 179 Millionen entladenen Tonnen die bei weitem höchste Gütermenge. Auf Põhja-Eesti in Estland und auf Riga in Lettland entfiel jeweils mehr als ein Drittel der gesamten im innerstaatlichen Verkehr beförderten Gütermenge. In Kauno (Apskritis) in Litauen und in Osrednjeslovenska in Slowenien wurde etwa ein Viertel, in Dublin in Irland und in Uusimaa in Finnland rund ein Fünftel des innerstaatlichen Güterkraftverkehrs abgewickelt. Am anderen Ende der Skala standen Hamburg in Deutschland, Kent CC im Vereinigten Königreich und Nord in Frankreich, auf die jeweils weniger

als 5 % der im innerstaatlichen Verkehr beförderten Gütermenge entfielen.

In Tabelle 6 sind die zehn wichtigsten NUTS-3-Regionen in den Jahren 2004 und 2003 dargestellt, getrennt für verladene und entladene Güter im innerstaatlichen Verkehr. Die Liste der Regionen ist in beiden Fällen identisch, mit Ausnahme der Region auf dem 10. Platz: Bei den verladenen Gütern lag die Region Nord in Frankreich auf dem 10. Platz, bei den entladenen war es Stredoceský in der Tschechischen Republik. Drei spanische Regionen, Barcelona, Madrid und Valencia, führten die Liste an; sie verzeichneten allesamt wesentlich höhere Gütervolumen als die übrigen Regionen und behaupteten ihre bereits 2003 eingenommene Position. Auf dem vierten Platz auf der Liste der „verladenen Güter“ lag ein Neuling, nämlich Centralny Slaski (Polen) - die gleiche Region belegte bei den „entladenen Gütern“ den 9. Rang. Die in Tabelle 6 dargestellten Rangfolgen sind mit Sicherheit

durch die Größe der Regionen, gemessen in Bevölkerung oder Fläche, beeinflusst.

Die Tabellen 7 und 8 zeigen daher, wie sich die Rangfolge für „Verladene Güter“ im Jahr 2004 darstellt, wenn die Daten um Größeneffekte bereinigt werden. In Tabelle 7 wird die Rangfolge für „Verladene Güter“ je km² und in Tabelle 8 je Einwohner abgebildet. In Tabelle 7 rücken relativ kleine Regionen in den Vordergrund, in denen sich wichtige intermodale Umladepunkte befinden wie Seehäfen, z. B. Southampton im Vereinigten Königreich, Binnenhäfen, z. B. Ludwigshafen am Rhein in Deutschland, oder Eisenbahnterminals, z. B. Inner London West. Bei dieser Art der Messung liegen sieben der zehn führenden Regionen im Vereinigten Königreich.

Betrachtet man hingegen die Rangfolge für „Verladene Güter“ je Einwohner (Tabelle 8), so ergibt sich ein Bild von größerer Ausgewogenheit zwischen den Meldeländern, bei dem eher Regionen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte eine Rolle

spielen. Auch hier ist das Vorhandensein von intermodalen oder sonstigen Umladepunkten ein wichtiger Faktor. Seehäfen waren auch hier von Bedeutung, z. B. Tilbury in Thurrock. Eine weitere mögliche Erklärung für einen führenden Platz in der Rangfolge könnte das Vorhandensein eines größeren Bergwerks oder Steinbruchs mit den dazugehörigen verarbeitenden Betrieben wie etwa Zementwerken sein, die alle einen erheblichen Bedarf an der Beförderung schwerer Lasten haben. Die Region Etelä-Karjala in Finnland ist vom Transport von Holz, Steinen und Erden abhängig. In Spanien gehören die drei Regionen Teruel, Segovia und Castellón de la Plana bei dieser Messart zu den zehn führenden Regionen. Alle drei verdanken ihren Platz auf der Liste zu einem großen Teil dem Vorhandensein eines Bergwerks oder Steinbruchs. Eine einzelne norwegische Region, Sogn og Fjordane, zählt ebenfalls zu den zehn Spitzenreitern, auch dies bedingt durch ein Bergwerk und die dazugehörige Metallhütte.

Tabelle 6: Die 10 wichtigsten Regionen* für den innerstaatlichen Verkehr, 2004 – 1 000 Tonnen

Rang 2004	Region	Verladene Güter	Rang 2003
1	es511 Barcelona	177 410	1
2	es300 Madrid	139 259	2
3	es523 Valencia	127 912	3
4	pl226 Centralny Slaski	82 428	-
5	es620 Murcia	81 346	4
6	es618 Sevilla	78 530	20
7	fi181 Uusimaa	77 532	7
8	es521 Alicante	75 173	6
9	itc45 Milano	71 372	18
10	fr301 Nord	71 302	8

Rang 2004	Region	Entladene Güter	Rang 2003
1	es511 Barcelona	179 028	1
2	es300 Madrid	152 814	2
3	es523 Valencia	125 252	3
4	es521 Alicante	83 221	5
5	itc45 Milano	78 698	9
6	es618 Sevilla	78 160	17
7	fi181 Uusimaa	77 762	7
8	es620 Murcia	77 711	6
9	pl226 Centralny Slaski	74 044	-
10	cz020 Stredoceský	69 254	11

* Regionen: NUTS 3 für EU-25 und statistische Region der Ebene 3 für Norwegen.

Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘.

Tabelle 7: Die 10 wichtigsten Regionen* für den innerstaatlichen Verkehr, gemessen auf der Grundlage von 1 000 Tonnen verladener Güter je km², 2004

Rang 2004	Region	Verladene Güter
1	ukj32 Southampton	254,2
2	ukh32 Thurrock	155,0
3	deb34 Ludwigshafen am Rhein, Kreisfreie Stadt	149,5
4	uke11 City of Kingston upon Hull	143,9
5	ukf14 Nottingham	134,0
6	dea12 Duisburg, Kreisfreie Stadt	114,0
7	ukk11 City of Bristol	109,1
8	ukj31 Portsmouth	107,7
9	uki11 Inner London - West	106,0
10	fr105 Hauts-de-Seine	105,6

* Regionen: NUTS 3 für EU-25 und statistische Region der Ebene 3 für Norwegen.

Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘.

Tabelle 8: Die 10 wichtigsten Regionen* für den innerstaatlichen Verkehr, gemessen auf der Grundlage der verladenen Güter je Einwohner, 2004

Rang 2004	Region	Verladene Güter
1	ukh32 Thurrock	175,0
2	ukm46 Shetland Islands	139,7
3	fi187 Etelä-Karjala	132,7
4	es242 Teruel	128,6
5	fi182 Itä-Uusimaa	126,7
6	no052 Sogn og Fjordane	126,1
7	es416 Segovia	121,4
8	uke13 North and North East Lincolnshire	115,5
9	dee22 Burgenlandkreis	108,4
10	es522 Castellón de la Plana	107,0

* Regionen: NUTS 3 für EU-25 und statistische Region der Ebene 3 für Norwegen.

Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘.

Tabelle 9: Innerstaatlicher Verkehr nach Regionen*, 2004 – 1 000 Tonnen

Region	Verladene Güter	Entladene Güter	Region	Verladene Güter	Entladene Güter	Region	Verladene Güter	Entladene Güter	Region	Verladene Güter	Entladene Güter
BE1 Région de Bruxelles-capitale - Brussels Hoofdstedelijk gewest	6 810	7 468	EE0 Eesti	22 846	22 846	ITC Nord-ovest	482 638	474 943	PT1 Continente	292 341	292 343
BE2 Vlaams gewest	182 977	185 272	ES1 Noroeste	213 486	210 006	ITD Nord-est	454 755	462 779	PT2 Região autónoma dos Açores	-	-
BE3 Région wallonne	77 388	74 430	ES2 Noreste	224 551	223 277	ITE Centro	249 180	247 350	PT3 Região autónoma da Madeira	-	-
CZ0 Ceska republika	428 239	428 244	ES3 Comunidad de Madrid	139 259	152 814	ITF Sud	133 352	133 895	SI0 Slovenija	63 858	63 858
DK0 Danmark	174 485	174 486	ES4 Centro	328 252	316 237	ITG Isole	56 917	57 847	SK0 Slovenska republika	162 763	162 764
DE1 Baden-Württemberg	322 361	324 564	ES5 Este	578 776	581 542	CY0 Kypros	43 135	43 135	FI1 Manner-Suomi	392 345	392 347
DE2 Bayern	453 919	458 006	ES6 Sur	426 101	426 509	LV0 Latvija	42 847	42 847	FI2 Åland	-	-
DE3 Berlin	32 545	36 738	ES7 Canarias	41 775	41 799	LT0 Lietuva	44 741	44 742	SE0 Sverige	339 110	339 115
DE4 Brandenburg	116 312	119 217	FR1 Île de France	192 935	202 336	LU0 Luxembourg (grand-duché)	25 936	25 936	UKC North East	75 825	74 500
DE5 Bremen	30 035	29 252	FR2 Bassin parisien	423 978	420 522	HU1 Közép-Magyarország	55 890	53 731	UKD North West	200 537	209 557
DE6 Hamburg	54 400	53 107	FR3 Nord - Pas-de-Calais	128 687	123 260	HU2 Dunantul	76 633	76 782	UKE Yorkshire & the Humber	219 837	207 683
DE7 Hessen	167 096	169 262	FR4 Est	207 685	206 086	HU3 Alföld es Eszak	74 951	76 960	UKF East Midlands	171 330	156 820
DE8 Mecklenburg-Vorpommern	72 866	72 535	FR5 Ouest	355 302	351 445	AT1 Ostösterreich	91 477	89 914	UKG West Midlands	167 766	171 980
DE9 Niedersachsen	272 151	271 330	FR6 Sud-ouest	228 128	233 227	AT2 Südösterreich	52 526	53 895	UKH East of England	196 203	188 268
DEA Nordrhein-Westfalen	582 293	573 739	FR7 Centre-est	250 996	249 911	AT3 Westösterreich	97 725	97 915	UKI London	100 567	113 102
DEB Rheinland-Pfalz	155 416	150 232	FR8 Méditerranée	218 968	219 833	PL1 Centralny	118 441	124 641	UKJ South East	191 381	198 971
DEC Saarland	32 513	35 502	FR9 Départements d'outre-mer	-	-	PL2 Poludniowy	172 269	168 086	UKK South West	157 165	156 820
DED Sachsen	175 500	175 237	IE0 Ireland	263 039	263 040	PL3 Wschodni	99 051	96 780	UKL Wales	86 147	85 474
DEE Sachsen-Anhalt	133 480	127 762				PL4 Polnocno-Zachodni	129 275	135 183	UKM Scotland	172 880	176 440
DEF Schleswig-Holstein	82 996	84 865				PL5 Poludniowo-Zachodni	77 729	75 283	UKN Northern Ireland	62 401	62 429
DEG Thüringen	104 938	107 004				PL6 Polnocny	92 770	89 537	NO0 Norge	240 310	240 309

* Regionen: NUTS 1 für EU-25 und statistische Region der Ebene 1 für Norwegen.

Hinweis: Geringfügige Unterschiede zwischen dem Tonnengewicht der verladenen und der entladenen Güter auf nationaler Ebene können durch die Rundungsverfahren bedingt sein.

Datenverfügbarkeit: Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘.

Tabelle 9 gibt Aufschluss über die verladenen und entladenen Güter im innerstaatlichen Verkehr nach NUTS-1-Regionen. Hauptmerkmal dieser Tabelle ist die bemerkenswerte Übereinstimmung zwischen den Zahlen für verladene und entladene Güter auf dieser Ebene. In Regionen mit sehr großen Städten, einschließlich der Landeshauptstädte, besteht eine gewisse Tendenz, höhere Mengen zu entladen als zu verladen. In der Region Comunidad de Madrid zum Beispiel standen einer Menge

von 153 Millionen Tonnen entladener Güter nur 139 Millionen Tonnen verladener Güter gegenüber. Das gleiche Muster war auch für Ile de France, London und Brüssel zu erkennen. Nordrhein-Westfalen verzeichnete die umfangreichsten Warenbewegungen mit mehr als 500 Millionen Tonnen verladener und entladener Güter. Am anderen Ende der Skala lag Brüssel mit weniger als 10 Millionen Tonnen ver- und entladener Güter.

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 erfassen die Güterkraftverkehrsleistung von in diesen Ländern zugelassenen Fahrzeugen. Bezüglich spezifischer Erhebungsmethoden und Umfang der Stichproben in den Mitgliedstaaten siehe "Volume 2 Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate countries", das auf der Internetseite von Eurostat unter Veröffentlichungen verfügbar ist.

Auf europäischer Ebene werden einheitliche Aggregierungsverfahren angewandt, die möglicherweise nicht mit Praktiken einzelner Mitgliedstaaten übereinstimmen. Hieraus können sich Unterschiede zu nationalen Daten ergeben.

Die hier veröffentlichten Ergebnisse beruhen auf Stichproben-Erhebungen. Es ist daher möglich, dass einigen Zellen insbesondere in den Tabellen 3 und 4 eine geringe Anzahl von Beobachtungen zugrunde liegt. Daher kann die statistische Genauigkeit gering sein.

Durchschnittliches Ladungsgewicht der Fahrzeuge

Das in dieser Veröffentlichung verwendete durchschnittliche Ladungsgewicht der Fahrzeuge wurde berechnet, indem die Zahl der Tonnenkilometer durch die der Fahrzeugkilometer nur für Lastfahrten dividiert wurde. Die folgende Tabelle gibt ein Beispiel für die Berechnung des Durchschnitts:

Fahrt	Ladung	Fzkm (Fahrstrecke)	tkm	tkm/Fzkm
1	30	10	300	30
2	10	1 000	10 000	10
Summe		1 010	10 300	10,2

Wie man sieht, liegt der sich ergebende Durchschnitt, nämlich 10,2 Tonnen, näher an dem Ladungsgewicht für die längere als für die kürzere Strecke. Da die Wahrscheinlichkeit, das Fahrzeug mit der 10-Tonnen-Ladung anzutreffen, in Anbetracht der auf dem Straßennetz verbrachten Zeit weitaus größer ist als im Falle des Fahrzeugs, das die kürzere Strecke zurücklegt, stellt der so errechnete Durchschnitt das durchschnittliche Ladungsgewicht der auf europäischen Straßen beförderten Güter dar.

Regionale Daten

Die regionale Codierung erfolgt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) und der Verordnung (EG) Nr. 1888/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) aufgrund des Beitritts der Tschechischen Republik, Estlands, Zyperns, Lettlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloweniens und der Slowakei zur Europäischen Union. Für Norwegen wurden

die auf RAMON (<http://europa.eu.int/comm/eurostat/ramon>) veröffentlichten statistischen Regionen verwendet. Daten zum innerstaatlichen Güterkraftverkehr werden auf der Ebene 3 der NUTS seit 1999 gemeldet.

„Güterkraftverkehrsunternehmen“

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

Tschechische Republik

Bis 2000 enthielt die Stichprobe alle Fahrzeuge mit einer Nutzlast über 1 Tonne; seit 2001 werden nur noch Fahrzeuge mit einer Nutzlast über 2 Tonnen in die Stichprobenerhebung einbezogen.

Griechenland

Griechenland hat seit 1999 keine Daten gemeldet.

Malta

Malta hat seit 2004 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

Niederlande

Daten für 2004 konnten in dieser Veröffentlichung nicht verwendet werden, da sie von den Niederlanden noch überarbeitet wurden.

Portugal

Die Daten für 2004 sind vorläufig.

Tabelle 1 und Tabelle 2

Die neuen Mitgliedstaaten waren nicht verpflichtet, für die Jahre vor ihrem Beitritt 2004 Daten vorzulegen. Folglich sind prozentuale Veränderungen zwischen 2000 und 2004 in Tabelle 1 nur angegeben, wenn aus beiden Jahren Daten zur Verfügung standen.

Tabelle 4

Die in dieser Tabelle dargestellten Durchschnittswerte beruhen auf Daten über beförderte Güter und nicht auf den in den vorhergehenden Tabellen verwendeten Angaben über die Fahrten. Daher kann es zu einigen Abweichungen beim Gesamtwert nach Ländern kommen.

Tabelle 6

Polen hat erst 2004 mit der Berichterstattung begonnen, daher konnte keine Rangfolge für die polnischen Regionen 2003 erstellt werden.

Datenverfügbarkeit

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

In dieser Veröffentlichung bedeuten:

- entfällt
- : keine Angaben verfügbar

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

Weitere Informationsquellen:

Daten:

Eurostat Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten/Verkehrsleistung - Güter/Strassenverkehr/Gesamter Verkehr/Zusammengefasste Verkehrstätigkeit jährlich nach der Art des Einsatzes und der Verkehrsart (1000 T, Mio Veh-km)

Eurostat Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten/Verkehrsleistung - Güter/Strassenverkehr/Gesamter Verkehr/Jährlicher Verkehr nach der Nutzlast des Fahrzeugs (Mio Tkm, Mio Veh-km, 1000 Jrnys)

Eurostat Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten/Verkehrsleistung - Güter/Strassenverkehr/Gesamter Verkehr/Jährlicher Verkehr nach Entfernungsabschnitten, untergliedert nach Güterarten (1000T, Mio Tkm, Mio Veh-km, 1000 BTO)

Eurostat Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten/Verkehrsleistung - Güter/Strassenverkehr/Innerstaatlicher Verkehr/Innerstaatlicher jährlicher Verkehr nach Beladeregionen (NUTS3) und nach Gütergruppen (1000 T) - ab 1999

Eurostat Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten/Verkehrsleistung - Güter/Strassenverkehr/Innerstaatlicher Verkehr/Innerstaatlicher jährlicher Verkehr nach Entladeregionen (NUTS3) und nach Gütergruppen (1000 T) - ab 1999

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
