



Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 – 5/2003

Inhalt

Die Entwicklung im Wesentlichen	1
Allgemeine Entwicklung	2
Innerstaatlicher Verkehr	2
Grenzüberschreitender Verkehr	5
Dreiländerverkehr	6



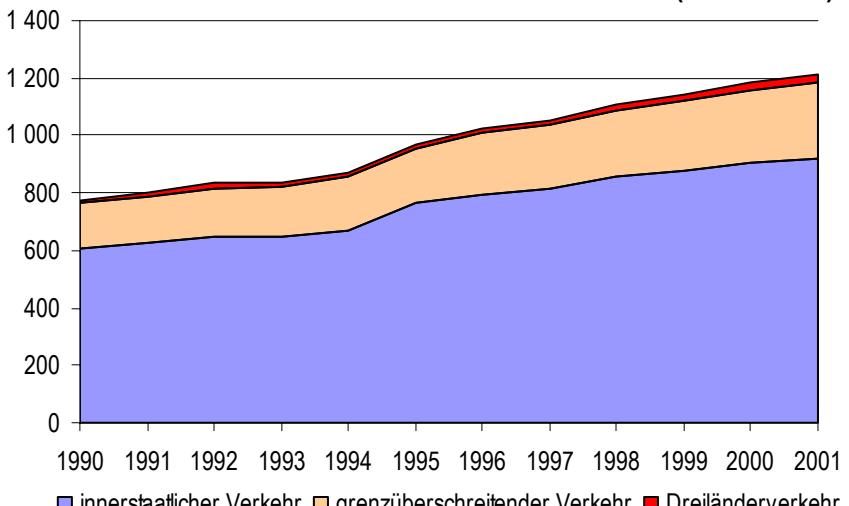
**Manuskript abgeschlossen: 27.02.2003
ISSN 1562-1332
Katalognummer: KS-NZ-03-005-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2003**

Entwicklung des Güterkraftverkehrs 1990-2001

Intra-EU-Verkehr macht 90 % des grenzüberschreitenden Verkehrs aller Mitgliedstaaten aus – mit Ausnahme von Schweden und Finnland

Josefine Oberhausen

Abbildung 1: Entwicklung des innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Dreiländer-Güterkraftverkehrs 1990-2001¹ (in Mrd. tkm)



¹Daten für die folgenden 10 Mitgliedstaaten: B, DK, D, EL, E, F, I, NL, P, UK – siehe auch „Wissenswertes zur Methodik“

Die Entwicklung im Wesentlichen

Im Jahr 2001 kam der Güterkraftverkehr in der EU auf ein Gesamtvolumen von 1 329 Milliarden Tonnenkilometer (tkm). 75 % davon entfielen auf den innerstaatlichen Verkehr, 22 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr und 3 % auf den Dreiländerverkehr.

Im innerstaatlichen Verkehr verzeichneten alle Länder, für die Daten über den gesamten Zeitraum vorliegen, zwischen 1990 und 2001 einen Zuwachs der geleisteten Tonnenkilometer. Irland legte mit 135 % am deutlichsten zu, gefolgt von Belgien und Spanien mit jeweils 63 %.

Der Werkverkehr entwickelte sich über die Jahre hinweg rückläufig; in Portugal (1999) macht er über 50 % aus, in Spanien hingegen weniger als 15 %. Bei der Art der beförderten Waren gab es im Zeitraum 1990 bis 2001 eine Verlagerung bei den geleisteten Tonnenkilometern weg von Mineralien und Baustoffen und hin zu Nahrungsmitteln sowie Fahrzeugen, Maschinen usw. und damit zum Containerverkehr.

Für den grenzüberschreitenden Verkehr ergibt sich ein gemischtes Bild. Während die spanischen Güterkraftverkehrsunternehmen zwischen 1990 und 2001 einen Zuwachs bei der Tonnenkilometerleistung von 269 % verzeichneten und die Unternehmen in Dänemark, Irland und Portugal (Werte für Portugal geschätzt) ihre Leistung mehr als verdoppeln konnten, fiel der Zuwachs in Frankreich mit 5 % eher bescheiden aus. Die Zahlen für Griechenland (verfügbar bis 1998) spiegeln die Problematik auf dem Balkan wider. Mit Ausnahme von Finnland und Schweden handelte es sich bei über 90 % des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs um Intra-EU-Verkehr.

Die Benelux-Länder hatten 2001 das höchste Aufkommen im Dreiländerverkehr, dahinter folgen Österreich und Deutschland. Zusammen erreichten die Unternehmen der Benelux-Länder fast die Hälfte (49 %) der gesamten Beförderungsleistung (in tkm) im Dreiländerverkehr – Grund hierfür sind die relativ kleinen Inlandsmärkte dieser Länder.

Allgemeine Entwicklung

Tabelle 1: Anteil des innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Dreiländerverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr nach Mitgliedstaaten, 1990, 1995 und 2001 (in Mio. tkm)

	1990			1995			2001			Insgesamt
	innerstaatlich	grenzüber-schreitend	Dreiländer	innerstaatlich	grenzüber-schreitend	Dreiländer	innerstaatlich	grenzüber-schreitend	Dreiländer	
Belgien	12 616	19 433	2 298	18 616	22 833	3 799	20 565	26 501	4 481	51 547
Dänemark	9 354	5 145	:	9 327	12 421	499	10 887	10 510	573	21 970
Deutschland	:	:	:	201 299	33 664	2 762	230 016	52 150	5 109	287 275
Griechenland	12 485	2 119	4	12 357	867	:	20 000	1 500	0	21 500
Spanien	69 924	12 271	:	78 744	22 513	373	114 004	45 323	1 369	160 696
Frankreich	118 200	34 064	2 174	135 300	40 041	2 694	168 572	35 917	1 775	206 264
Irland	3 878	1 008	184	:	:	:	9 122	2 295	371	11 788
Italien	115 786	20 498	:	150 301	12 497	186	154 749	30 553	610	185 912
Luxemburg	:	:	:	531	3 341	:	487	2 009	4 647	7 143
Niederlande	22 581	30 896	4 396	26 683	33 901	5 972	31 000	37 470	8 020	76 490
Österreich	:	:	:	11 069	12 474	2 930	12 454	18 623	6 006	37 083
Portugal*	10 978	5 152	133	11 119	7 199	468	19 988	12 228	1 298	33 514
Finnland	:	:	:	21 804	:	:	26 678	3 671	83	30 432
Schweden	:	:	:	28 357	3 057	64	29 967	3 681	347	33 995
Ver. Königreich	132 968	10 651	361	146 714	14 415	291	149 760	13 208	238	163 206

* Für 2001 hat Portugal nur Zahlen über den gewerblichen Verkehr vorgelegt; die Gesamtzahl wurde auf der Grundlage des Anteils des Werkverkehrs aus dem Jahr 1999 geschätzt.

Zahlen in Fettdruck: siehe "Wissenswertes zur Methodik".

Schätzungen in Kursivschrift.

Das von den Verkehrsunternehmen der EU-Länder im Jahr 2001 abgewickelte Gesamtvolumen des Güterkraftverkehrs (allerdings ohne Kabotage) wird auf 1 329 Milliarden tkm veranschlagt.

Drei Viertel dieses Aufkommens entfallen auf den innerstaatlichen und 22 % auf den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass dieser Wert 2001 die Beförderungsleistung von EU-Verkehrsunternehmen außerhalb der EU einschließt. Die Zahlen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Dreiländerverkehr für die Jahre vor 1999 können sich bei

einigen Ländern entsprechend den Richtlinien 78/546 und 89/462 auf EG-12 bzw. EU-15 beziehen. In diesen Fällen ist der grenzüberschreitende und Dreiländerverkehr außerhalb der EU für die betreffenden Bezugsjahre nicht berücksichtigt. Die Verkehrsleistung von Verkehrsunternehmen aus Drittländern im Gebiet der EU ist in den Werten nicht enthalten.

Der Dreiländerverkehr macht lediglich rund 3 % des EU-Gesamtvolumens aus, ist für einzelne Mitgliedstaaten jedoch trotzdem von Bedeutung (Österreich: 16 % des Gesamtvolumens, Luxemburg: 65 % (Werte für 2001)).

Innerstaatlicher Verkehr

Tabelle 2: Innerstaatlicher Verkehr (in Mio. tkm)

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Belgien	12 616	18 616	16 615	18 426	16 693	15 758	19 754	20 565
Dänemark	9 354	9 327	9 432	9 712	10 108	10 421	11 000	10 887
Deutschland	:	201 299	199 195	203 119	210 402	226 887	226 529	230 016
Griechenland	12 485	12 357	15 056	16 394	19 322	:	:	20 000
Spanien	69 924	78 744	76 257	80 634	91 329	98 134	106 936	114 004
Frankreich	118 200	135 300	136 502	138 960	145 459	159 026	163 163	168 572
Irland	3 878	:	:	:	:	7 737	8 337	9 122
Italien	115 786	150 301	151 025	153 600	164 151	151 967	158 250	154 749
Luxemburg	:	531	392	394	395	377	415	487
Niederlande	22 581	26 683	27 303	27 384	28 240	32 682	31 538	31 000
Österreich	:	11 069	11 444	11 559	11 715	12 280	12 389	12 454
Portugal*	10 978	11 119	13 994	14 443	14 693	14 229	15 312	19 988
Finnland**	:	21 804	22 185	23 508	25 611	25 576	27 717	26 678
Schweden	:	28 357	30 288	32 176	30 369	30 422	31 451	29 967
Ver. Königreich	132 968	146 714	150 195	152 502	155 431	149 019	150 337	149 760

* Portugal hat seit 2000 nur Zahlen über den gewerblichen Verkehr vorgelegt; die Gesamtzahl wurde auf der Grundlage des Anteils des Werkverkehrs aus dem Jahr 1999 geschätzt. - ** Die Zahlen für 1999 basieren auf den "Zusatztabellen" (siehe "Wissenswertes zur Methodik"). - Zahlen in Fettdruck: siehe "Wissenswertes zur Methodik".

Schätzungen in Kursivschrift.

Mit einem geschätzten Gesamtvolumen von 998 Mrd. tkm im Jahr 2001 hat der innerstaatliche Verkehr nach wie vor den mit Abstand größten Anteil an der gesamten Beförderungsleistung im Güterkraftverkehr. Offensichtlich

verfügen die großen Mitgliedstaaten über bedeutende innerstaatliche Märkte und weisen somit die höchsten Zahlen auf (siehe Tabelle 2). Deutschland, Frankreich, Italien und das Vereinigte Königreich kommen 2001

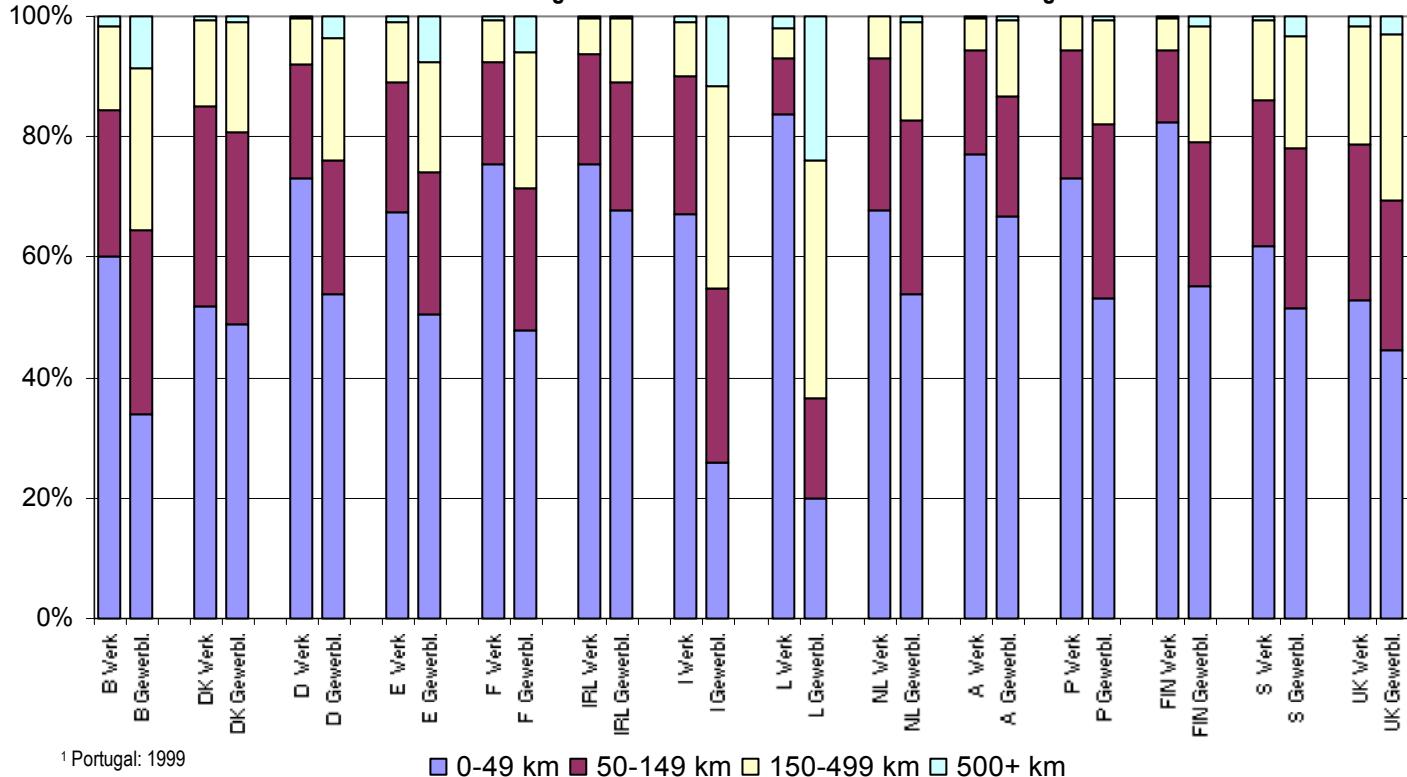
zusammen auf 70 % der gesamten Beförderungsleistung im innerstaatlichen Güterverkehr in der EU.

Berücksichtigt man die Tatsache, dass ab dem Bezugsjahr 1999 Daten nach einer anderen Methodik erhoben wurden (siehe „Wissenswertes zur Methodik“), ergibt sich aus Tabelle 2 für die meisten Länder ein Anstieg der Beförderungsleistung. Die Werte für 2001 weisen gegenüber dem Jahr 1995 (für das weitgehend vollständige Daten vorliegen) für Spanien einen Anstieg um 45 % und für Frankreich um 25 % aus. Relativ stabil blieben die Werte für Italien und das Vereinigte Königreich.

Beschränkt man die Analyse auf Daten ab 1999 (auf der Grundlage vergleichbarer Stichprobenerhebungen in den einzelnen Mitgliedstaaten), so konnten Portugal (geschätzt + 40 %) sowie Belgien und Luxemburg (+ 31 % bzw. + 29 %) offensichtlich bedeutende Zuwächse verzeichnen.

Rückläufig verlief die Entwicklung hingegen für die Niederlande (-5%), in Schweden sank die Beförderungsleistung im innerstaatlichen Güterkraftverkehr geringfügig um 1 %.

Abb.2: Innerstaatlicher Verkehr nach Entfernungsabschnitten und Verkehrsart auf der Grundlage der beförderten Tonnen – 2001¹



¹ Portugal: 1999

■ 0-49 km ■ 50-149 km ■ 150-499 km ■ 500+ km

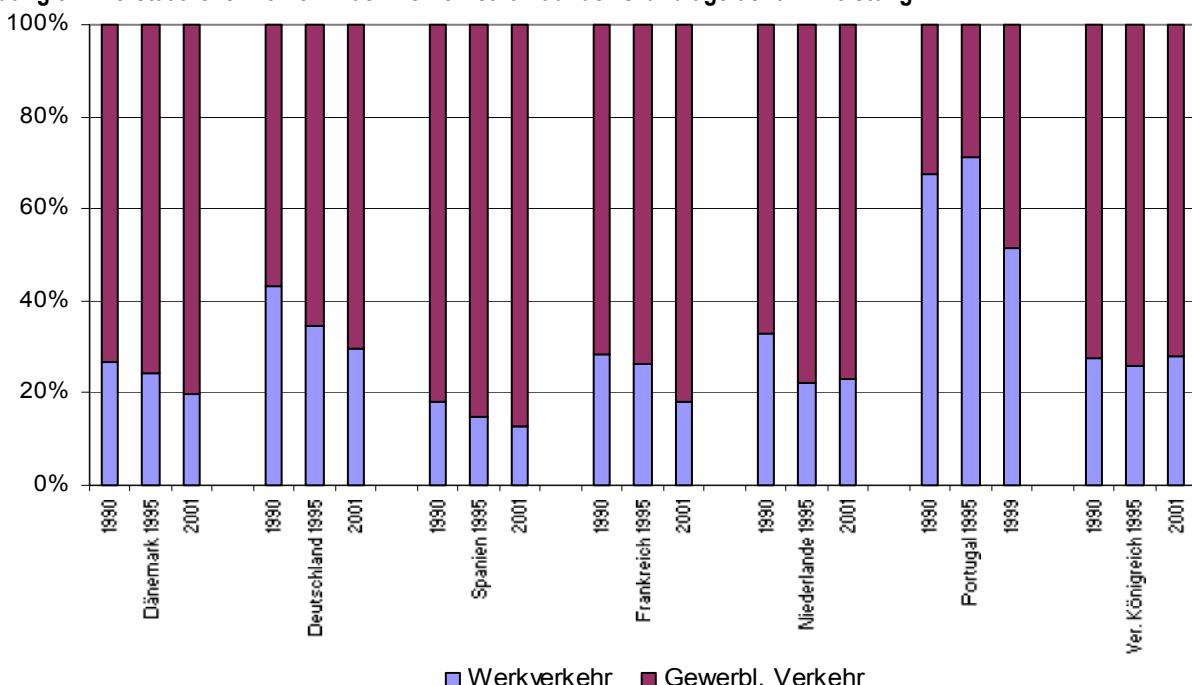
Abbildung 2 zeigt, dass für alle Länder, für die Daten vorliegen, der größte Anteil der Güter (berechnet auf der Grundlage der beförderten Tonnen) über relativ kurze Strecken transportiert wird. Der Anteil der Entfernungskategorie „0-49 km“ überwiegt 2001 in fast allen Ländern, und zwar sowohl im Werkverkehr als auch im gewerblichen Verkehr. Ausnahmen im gewerblichen Verkehr bilden Luxemburg und Italien. In nahezu allen Ländern entfallen mindestens 50 % aller Fahrten auf die kürzeste Entfernungskategorie, was die Flexibilität dieses Verkehrszweigs deutlich macht (im Eisenbahngüterverkehr beispielsweise weisen die beiden größten Entfernungskategorien die höchsten Anteile auf).

Generell entsteht der Eindruck, als ob die Entferungen im Werkverkehr kürzer sind als im gewerblichen Verkehr. Wenngleich in einigen geographisch kleineren Mitgliedstaaten im innerstaatlichen Verkehr keine Fahrten über Entfernungen von mehr als 500 km möglich sind, liegen die Werte in der Kategorie „500+ km“ für den gewerblichen Verkehr deutlich höher als für den Werkverkehr.

Abbildung 3 auf der folgenden Seite veranschaulicht den relativen Anteil des gewerblichen und des Werkverkehrs in den Jahren 1990, 1995 und 2001 (für diejenigen Länder, für die Daten vorliegen). Offensichtlich scheinen immer mehr Unternehmen ihre Beförderungsnebentätigkeit aufzugeben da eine stetige Abnahme des Werkverkehrs zu verzeichnen ist. Eine Sonderstellung nimmt hier offenbar Portugal mit dem mit Abstand höchsten Anteil des Werkverkehrs ein. 1995 war dieser Anteil auf 70 % gegenüber 1990 gestiegen. Da Portugal für 2000 und 2001 keine Daten über den Werkverkehr vorgelegt hat, lässt sich diese Unterscheidung zuletzt für das Jahr 1999 treffen (siehe „Wissenswertes zur Methodik“). Allem Anschein nach ist der Werkverkehr auch in Portugal deutlich zurückgegangen, doch hat er mit 51 % immer noch den höchsten Anteil unter allen erfassten Ländern.

Das einzige Land, in dem sich die relativen Anteile kaum verändert haben, ist das Vereinigte Königreich.

Abbildung 3: Innerstaatlicher Verkehr nach Verkehrsart – auf der Grundlage der tkm-Leistung



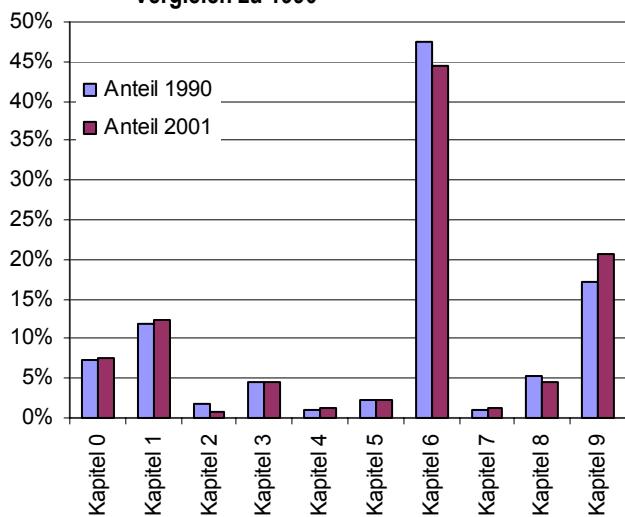
Den relativen Anteil der verschiedenen Warengruppen am innerstaatlichen Verkehr veranschaulicht Abbildung 4. Auf der Grundlage der beförderten Tonnen sind bei den verschiedenen Warengruppen zwischen 1990 und 2001 keine größeren Veränderungen der Prozentsätze festzustellen.

Rohe oder chemische Mineralien und Baustoffe (Kapitel 6) mit einem Anteil von rund 45 % (1990: 48 %) sind 2001 bei weitem die wichtigste Kategorie. Die Warengruppe aus Kapitel 9 (Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter) folgt mit 21 % (1990: 17 %). Die Zahlen in Klammern machen

deutlich, wo die auffälligste Veränderung stattgefunden hat: eine Verlagerung weg von rohen oder chemischen Mineralien und Baustoffen hin zu Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren sowie besonderen Transportgütern.

Diese Verlagerung hat sich schrittweise in den letzten Jahren vollzogen; der Anstieg bei Kapitel 9 ist vermutlich auf den Transport von Gütern in Containern zurückzuführen, deren Inhalt den Meldebehörden häufig nicht genau bekannt ist und daher der Gruppe „Besondere Transportgüter“ von Kapitel 9 zugerechnet wird.

Abbildung 4: Anteil der Warengruppen am innerstaatlichen Verkehr nach NST/R-Kapitel –2001 im Vergleich zu 1990

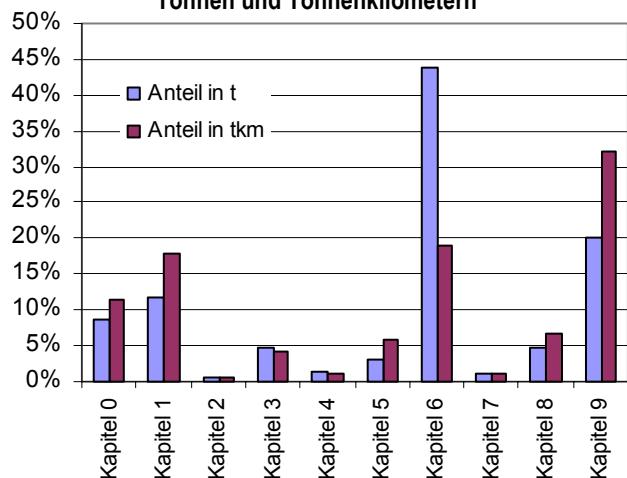


Hinweis: Auf der Grundlage der beförderten Tonnen in den folgenden Mitgliedstaaten: DK, D, E, F, IRL, NL, P, UK.

NST/R-Kapitel

- 0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere
- 1 Andere Nahrungs- und Futtermittel
- 2 Feste mineralische Brennstoffe
- 3 Erdöl, Mineralölprodukte
- 4 Metallerze und Abfälle von Metallen
- 5 Metallprodukte
- 6 Rohe oder chemische Mineralien und Baustoffe
- 7 Düngemittel
- 8 Chemie
- 9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter

Abbildung 5: Anteil der Warengruppen am innerstaatlichen Verkehr im Jahr 2001 nach NST/R-Kapitel – in Tonnen und Tonnenkilometern



Hinweis: Innerstaatlicher Güterverkehr in allen Mitgliedstaaten außer EL.

Abbildung 5 zeigt für das Jahr 2001 einen Vergleich des relativen Anteils der verschiedenen Warengruppen auf der Grundlage der beförderten Tonnen und des Anteils unter Berücksichtigung der bei der Beförderung der Nutzlast zurückgelegten Entfernung (Tonnenkilometer).

Der Anteil von Kapitel 6 liegt in Tonnen ausgedrückt bei 44 %, in Tonnenkilometern dagegen nur bei 19 %. Somit bleiben Mineralien und Baustoffe nach dem Gewicht die vorherrschende Warengruppe, allerdings werden die betreffenden Waren über relativ kurze Distanzen transportiert. Im Eisenbahngüterverkehr und im Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen fällt dieser Unterschied erheblich geringer aus.

Das Gegenteil, wenngleich zu einem geringeren Ausmass, kann von Kapitel 9 mit einem „Gewichtsanteil“ von 20 % und einem „Gewicht-Entfernungsanteil“ von 32 % gesagt werden. Waren der Gruppe 9 werden über wesentlich größere Entfernungen befördert. Gleches gilt für die Kapitel 0, 1 und 5.

Grenzüberschreitender Verkehr

Eine Übersicht über die Beförderungsleistung im „regulären“ grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (d. h. ohne Dreiländerverkehr und Kabotage) zeigt Tabelle 3. Die Daten umfassen Waren, die im Meldeland geladen und ins Ausland transportiert wurden, und (im Ausland geladene) Waren, die im Meldeland entladen wurden. Die Angaben berücksichtigen nur die in den Meldeländern zugelassenen Güterkraftverkehrsunternehmen. Somit beziehen sich die Daten nicht auf das Territorialitätsprinzip und beinhalten nicht den Güterkraftverkehr durch Verkehrsunternehmen aus Drittländern.

2001 betrug die Beförderungsleistung der in der EU zugelassenen Güterkraftverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr 296 Mrd. tkm, wobei die Daten für Griechenland geschätzt wurden. Dies entspricht 22 % der gesamten Beförderungsleistung der EU-

Güterkraftverkehrsunternehmen.

Mit 55 % wurde über die Hälfte dieser Verkehrsleistung von Unternehmen aus Deutschland, Spanien, Frankreich und Italien erbracht. Fasst man die traditionell sehr aktiven Verkehrsunternehmen der Benelux-Länder (mit den wichtigen Umschlagknoten Rotterdam und Antwerpen) zusammen, so kommen diese auf fast ein Viertel (22 %) der gesamten Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die Zahlen des Jahres 2001 für Spanien weisen gegenüber 1990 ein ungewöhnlich hohes Wachstum von 269 % aus, im selben Zeitraum erreichten Irland und Portugal (Werte für Portugal geschätzt) ein Wachstum um 128 % bzw. 137 %. Die dänischen Verkehrsunternehmen konnten ihre Beförderungsleistung verdoppeln.

Tabelle 3: Grenzüberschreitender Verkehr (ohne Dreiländerverkehr und Kabotage) – Be- und Entladungen (in Mio. tkm)

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001 - Anteil (%) am Gesamtwert		
									Grenzüberschr. Intra-EU	Beitrittsländer	Sonstiger grenz- überschr. Verkehr
Belgien	19.433	22.833	21.084	21.920	19.900	17.250	25.320	26.501	97,9	0,5	1,6
Dänemark	5.145	12.421	11.344	11.226	10.796	12.276	12.166	10.510	90,7	2,3	7,0
Deutschland	:	33.664	33.887	38.751	42.173	45.652	48.684	52.150	90,4	4,5	5,0
Griechenland	2.119	867	841	1.734	1.272	:	:	1.500	:	:	:
Spanien	12.271	22.513	25.250	28.348	32.814	35.066	40.472	45.323	97,7	1,1	1,2
Frankreich	34.064	40.041	40.333	39.439	40.291	41.975	37.863	35.917	96,6	0,9	2,5
Irland	1.008	:	:	:	:	1.699	2.650	2.295	96,3	2,5	1,1
Italien	20.498	12.497	23.940	19.754	:	24.465	25.742	30.553	89,8	5,2	4,9
Luxemburg	:	3.341	:	1.213	1.245	1.461	1.529	2.009	98,7	0,1	1,2
Niederlande	30.896	33.901	35.147	35.999	36.809	41.005	37.876	37.470	95,3	2,2	2,5
Österreich	:	12.474	13.103	13.613	14.610	15.653	16.712	18.623	91,6	5,4	3,0
Portugal*	5.152	7.199	8.846	10.046	10.188	10.990	11.855	12.228	97,7	0,2	2,1
Finnland**	:	:	2.570	2.122	2.413	3.716	3.977	3.671	70,1	1,5	28,5
Schweden	:	3.057	2.827	2.662	2.916	2.721	3.732	3.681	68,8	2,1	29,1
Vereinigtes Königr.	10.651	14.415	15.523	16.263	16.122	16.905	14.951	13.208	94,6	1,9	3,5

* Portugal hat seit 2000 nur Zahlen über den gewerblichen Verkehr vorgelegt; die Gesamtzahl wurde auf der Grundlage des Anteils des Werkverkehrs aus dem Jahr 1999 geschätzt.

** Die Zahlen für 1999 basieren auf „Übersichtstabellen“ (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Schätzungen in Kursivschrift.

Wie bereits erwähnt, können diese Darstellungen durch die zwischen 1998 und 1999 vollzogene Änderung der Methodik etwas verzerrt sein.

Betrachtet man nur die Entwicklung der Beförderungsleistung zwischen 1999 und 2001, hat der grenzüberschreitende Verkehr in Belgien um 54 % zugenommen. Auch Spanien, Irland, Luxemburg und Schweden konnten in diesem Zeitraum deutliche Zuwächse zwischen 30 % und 40 % verzeichnen. Im Gegensatz hierzu nahm der grenzüberschreitende Verkehr im Vereinigten Königreich stark ab (-22 %). Hierbei sind allerdings verschiedene Besonderheiten in Bezug auf die Zahlen für das Vereinigte Königreich zu beachten (siehe „Wissenswertes zur Methodik“). Sowohl Dänemark (trotz einer Verdoppelung gegenüber 1990) als auch Frankreich mussten Einbußen um 14 % hinnehmen, bei den niederländischen Verkehrsunternehmen fällt der Rückgang mit 9 % weniger dramatisch aus.

Die letzten drei Spalten von Tabelle 3 vermitteln einen groben Überblick über die wichtigsten Zusammenhänge im

grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im Jahr 2001. Bei fast allen Ländern, für die Daten vorliegen, wurden offensichtlich über 90 % der Verkehrsleistung im Rahmen des Intra-EU-Güterkraftverkehrs erbracht. Im Falle von Spanien und Portugal macht der Intra-EU-Verkehr mit 98 % nahezu die gesamte Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr aus.

Aus dem Rahmen fallen Finnland und Schweden mit einem Anteil des Intra-EU-Verkehrs von „nur“ rund 70 %. Diese beiden Länder erreichen dafür in der Kategorie „sonstiger grenzüberschreitender Verkehr“ die mit Abstand höchsten Anteile aller EU-Mitgliedstaaten.

Wenngleich auf einem – absolut gesehen – niedrigen Niveau erreichen Österreich (5,4 %), Italien (5,2 %) und Deutschland (4,5 %) die höchsten Anteile im Verkehr in die und aus den Beitrittsländern. Offenbar läuft ein Großteil des Güterkraftverkehrs in die und aus den Beitrittsländern über Verkehrsunternehmen, die in diesen Staaten zugelassen sind.

Dreiländerverkehr

Wie aus Abbildung 1 ersichtlich, macht der Dreiländerverkehr nur einen geringen Teil des gesamten Güterkraftverkehrs aus; 2001 erreichte er ein geschätztes Volumen von 35 Mrd. tkm oder 3 %. Die Daten in Tabelle 4 sind zwar nicht vollständig, doch wird deutlich, dass der Dreiländerverkehr allgemein zugenommen hat.

Interessanter ist die relative Bedeutung dieser Verkehrsart für bestimmte Mitgliedstaaten. Gerade kleinere Länder in geografisch zentraler Lage weisen – vor allem wegen der begrenzten Größe ihrer Inlandsmärkte – einen umfangreichen Dreiländerverkehr auf. Im Falle Luxemburgs macht der Dreiländerverkehr einen Anteil von 65 % des gesamten Güterkraftverkehrs aus. Die Beförderungsleistung der in Luxemburg zugelassenen Güterkraftverkehrsunternehmen im Dreiländerverkehr liegt nur geringfügig unter derjenigen der deutschen

Verkehrsunternehmen. In den Niederlanden liegt der Anteil des Dreiländerverkehrs am gesamten grenzüberschreitenden Verkehr (in tkm) bei 10 %, in Belgien bei 9 %.

Während 2001 der Anteil des Dreiländerverkehrs in den meisten übrigen Mitgliedstaaten deutlich unter 4 % liegt (in Spanien, Frankreich, Italien, Finnland und dem Vereinigten Königreich sogar unter 1 %), ist dies bei einem Mitgliedstaat deutlich anders: Mit einer Beförderungsleistung von 6 Mrd. tkm kommt Österreich im Dreiländerverkehr auf einen Anteil von 16 % und wird damit nur noch von Luxemburg übertroffen. Damit erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen im Dreiländerverkehr fast die gleiche Beförderungsleistung wie die Unternehmen der drei skandinavischen Länder und Deutschlands zusammen.

Tabelle 4: Dreiländerverkehr durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Meldeländern – in Mio. tkm

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Belgien	2 298	3 799	3 746	2 933	3 848	3 339	4 606	4 481
Dänemark	:	499	432	478	390	436	606	573
Deutschland	:	2 762	2 656	3 293	3 855	4 354	4 086	5 109
Griechenland	4	:	:	:	:	:	:	:
Spanien	:	373	454	495	703	791	1 064	1 369
Frankreich	2 174	2 694	2 911	2 795	2 811	2 957	2 157	1 775
Irland	184	:	:	:	:	354	563	371
Italien	:	186	237	:	:	509	411	610
Luxemburg	:	:	1 767	2 594	2 710	3 436	4 436	4 647
Niederlande	4 396	5 972	6 269	6 493	7 014	8 246	8 455	8 020
Österreich	:	2 930	3 202	3 390	3 798	5 827	5 676	6 006
Portugal*	133	468	361	332	352	688	774	1 298
Finnland**	:	:	153	21	64	102	231	83
Schweden	:	64	50	70	26	17	318	347
Ver.Königr.	361	291	401	392	403	292	223	238

* Portugal hat seit 2000 nur Zahlen über den gewerblichen Verkehr vorgelegt; die Gesamtzahl wurde auf der Grundlage des Anteils des Werkverkehrs aus dem Jahr 1999 geschätzt.

** Die Zahlen für 1999 basieren auf „Übersichtstabellen“ (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Schätzungen in Kursivschrift.

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Bis einschließlich 1998 wurden die hier veröffentlichten Daten auf der Grundlage der Ratsrichtlinie 78/546/EWG zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik, geändert durch Ratsrichtlinie 89/462/EWG, erhoben.

Die Daten für die Jahre 1999-2001 wurden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhoben, welche die vorgenannten Richtlinien ersetzt.

Diese Veröffentlichung enthält somit statistische Daten, die aus zwei unterschiedlichen Quellen ermittelt wurden. Die nach der Ratsrichtlinie 78/546/EWG erhobenen Daten stützen sich im Wesentlichen auf Zollanmeldungen, während die nach der Ratsverordnung (EG) Nr. 1172/98 erhobenen Daten auf Stichprobenerhebungen zurückgehen, die in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführt wurden. Obwohl erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten und Sprünge in den Reihen (dargestellt durch einen Strich hinter den Zahlen) möglichst zu vermeiden, sind Korrekturen der Methodik in der Zukunft nicht auszuschließen.

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen überwiegend aus der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos. Für Finnland wurden für 1999 allerdings Daten aus den so genannten „Zusatztabellen“ herangezogen, die in Verbindung mit der Ratsverordnung (EG) Nr. 1172/98 auf freiwilliger Basis übermittelt werden.

Auf europäischer Ebene wurden einheitliche Aggregierungsverfahren angewandt, die möglicherweise nicht mit den Praktiken einzelner Mitgliedstaaten übereinstimmen. Hieraus erklären sich mögliche Unterschiede beim Vergleich der hier veröffentlichten Daten mit nationalen Daten.

Zur Unterscheidung zwischen innerstaatlichem und grenzüberschreitendem Verkehr werden auf der EU-Ebene fahrtbezogene Daten verwendet, was die Ursache für Abweichungen von den entsprechenden Werten derjenigen Länder sein kann, die für diese Definition warenbezogene Daten verwenden.

Gegenüber früheren Ausgaben von „Statistik kurz gefasst“ über die Entwicklung des Güterkraftverkehrs fällt auf, dass die aktuelle Veröffentlichung keine Daten über den Kabotageverkehr enthält. Eine im Laufe des Jahres zu veröffentlichte „Statistik kurz gefasst“-Ausgabe wird speziell dem Kabotageverkehr gewidmet sein.

Deutschland

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

Portugal

Für die Jahre 2000 und 2001 hat Portugal nur Daten über den gewerblichen Verkehr vorgelegt. Die gesamte Verkehrsleistung im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr wurde auf der Grundlage des Anteils des gewerblichen Verkehrs an der gesamten Verkehrsleistung des Jahres 1999 berechnet.

Vereinigtes Königreich

Bis einschließlich 1998 wurden die inländischen Streckenabschnitte von grenzüberschreitenden Fahrten sowohl dem innerstaatlichen als auch dem grenzüberschreitenden Verkehr zugerechnet. Bestimmte Fahrten in

die/aus der Republik Irland wurden als innerstaatlicher Verkehr gezählt und vom grenzüberschreitenden Verkehr ausgenommen. Außerdem werden leer gefahrene Streckenabschnitte im Sammel- und Verteilverkehr den innerstaatlichen Lastfahrten zugerechnet, was zu einer Überschätzung der Verkehrsleistung in Tonnenkilometern führt.

Grenzüberschreitender Verkehr (ohne Dreiländerverkehr und Kabotage)

Die Darstellung des grenzüberschreitenden Verkehrs in dieser Veröffentlichung stützt sich auf Waren, die in den meldenden Mitgliedstaaten beladen und entladen wurden. Doppelzählungen werden vermieden, da die Meldungen nur Güterkraftverkehrs-unternehmen betreffen, die in dem Meldeland ansässig sind: Seit 1999 umfassen die Zahlen 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. Er sollte somit als Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs angesehen werden.

Die Zahlen in Tabelle 4 berücksichtigen den Dreiländerverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen der jeweiligen Meldeländer. Die Zahlen geben somit keinen Aufschluss darüber, wo diese Verkehrsleistung erbracht wurde, sondern nur darüber, von wem sie erbracht wurde. Die Daten zum Dreiländerverkehr sind für die Zeit bis einschließlich 1998 nicht vollständig. Zwei Quellen wurden herangezogen: Daten auf der Grundlage der Ratsrichtlinie 78/546/EWG sowie Zahlen aus dem „Gemeinsamen Fragebogen“ (der von Eurostat, der UN-ECE und der EKVM gemeinsam erstellt wurde).

Aufschlüsselung nach Verkehrsart

Die Informationen in Abbildung 3 beschränken sich auf Mitgliedstaaten, die für 1990, 1995 und 2001 entsprechende Daten übermittelt haben. Da Portugal für 2000 und 2001 keine Daten über den Werkverkehr vorgelegt hat, wurde stattdessen das letzte Jahr herangezogen, für das Daten vorliegen (1999).

Aufschlüsselung nach Warengruppen

Die Systematik NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik/revidierte Fassung) umfasst 24 Warengruppen. Aus Platzmangel können diese 24 Warengruppen nicht einzeln aufgeführt werden. Deshalb wurden die einzelnen Warengruppen auf der Ebene der NST/R-Kapitel aggregiert. Als Hilfe für den Leser werden die NST/R-Kapitel im entsprechenden Abschnitt des Kommentars kurz aufgeführt.

Ausführlichere Informationen zur Systematik NST/R sind über den Eurostat-Klassifikationsserver „Ramon“ abrufbar (www.eurostat.eu.int/eurostat/ramon).

Die Daten in dieser Veröffentlichung entsprechen dem **Stand der Verfügbarkeit** in der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos vom Februar 2003.

Zahlen in Fettdruck betreffen Korrekturen und Anpassungen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Validierung dieser Veröffentlichung vorgenommen wurden. Die zugehörigen Einzelwerte sind nicht immer in der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos enthalten, da einzelne Länder noch keine entsprechenden aktualisierten Daten übermittelt haben.

In dieser Veröffentlichung: 1 Milliarde = 1 000 000 000

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Maria Smihly, Lucia D'Auria (Daten) und Jelle Bosch (Kommentare) erstellt.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos, Domain Road

Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen oder an unseren Veröffentlichungen, Datenbanken oder Auszügen daraus interessiert sind, wenden Sie sich bitte an einen unserer **Data Shops**:

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brussel Planistat Belgique Rue du Commerce 124 Handelstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@planistat.be URL: http://www.datasshop.org/	DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrogade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bib@dst.dk URL: http://www.dst.dk/bibliotek	STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888-644 94 27/28 (49) 611 75 94 27 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop.eurostat@destatis.de URL: http://www.eu.datasshop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.ine.es/prodyser/datasshop/index.html	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 32 28 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: datashop@istat.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-eAllegati/Eurostatdatasshop.html
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-eAllegati/Eurostatdatasshop.html	Eurostat Data Shop Luxembourg 46A, avenue J.F. Kennedy BP 1452 L-1014 LUXEMBOURG Tél. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-2221 E-mail: dslux@eurostat.datasshop.lu URL: http://www.datasshop.org/	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl URL: www.cbs.nl/eurodatasshop	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datasshop@ssb.no URL: http://www.ssb.no/biblioteket/datasshop/	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: datashop@ine.pt	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch URL: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA		
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpaikakatu 13 B, 2. kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop@stat.fi URL: http://tilastokeskus.fi/tk/datasshop/	STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se URL: http://www.scb.se/janster/datasshop/p/datasshop.asp	Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport NP10 8XG South Wales United Kingdom Tel. (44-1633) 81 33 69 Fax (44-1633) 81 33 33 E-mail: eurostat.datasshop@ons.gov.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: europa@haver.com URL: http://www.haver.com/		

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):

Bech Gebäude Büro A/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Auskünfte zur Methodik:

Josefine Oberhausen, Eurostat/C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 37298, Fax (352) 4301 32289,

E-mail: josefine.oberhausen@cec.eu.int

ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ Dort finden Sie weitere Informationen.

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim **Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

2 rue Mercier – L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709
URL: <http://publications.ec.eu.int>
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË – DANMARK – DEUTSCHLAND – GREECE/ELLADA – ESPAÑA – FRANCE – IRELAND – ITALIA – LUXEMBOURG – NEDERLAND – ÖSTERREICH
PORTUGAL – SUOMI/FINLAND – SVERIGE – UNITED KINGDOM – ÍSLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARIJA – CESKÁ REPUBLIKA – CYPRUS
ESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÁNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA
ISRAËL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA

Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurz gefasst“ abonnieren (vom 1.1.2003 bis 31.12.2003):
(Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Alle 9 Themenkreise (etwa 200 Ausgaben)

- Papier: 240 EUR
Gewünschte Sprache: DE EN FR

*Statistik kurz gefasst kann von der Eurostat Web-Seite kostenlos als pdf-Datei heruntergeladen werden. Sie müssen sich lediglich dort eintragen.
Für andere Lösungen wenden Sie sich bitte an Ihren Data Shop.*

- Bitte schicken Sie mir ein Gratisexemplar des „Eurostat Minikatalogs“ (er enthält eine Auswahl der Produkte und Dienste von Eurostat)
Gewünschte Sprache: DE EN FR
- Ich möchte das Gratisabonnement von „Statistische Referenzen“ (Kurzinformationen zu den Produkten und Diensten von Eurostat)
Gewünschte Sprache: DE EN FR

Herr Frau
(bitte in Großbuchstaben)

Name: _____ Vorname: _____

Firma: _____ Abteilung: _____

Funktion: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: _____

Tel.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Zahlung nach Erhalt der Rechnung vorzugsweise:

- durch Banküberweisung
 Visa Eurocard

Karten-Nr.: _____ gültig bis: ____ / ____

Ihre MwSt.-Nr. f.d. innergemeinschaftlichen Handel:

Fehlt diese Angabe, wird die MwSt. berechnet. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.