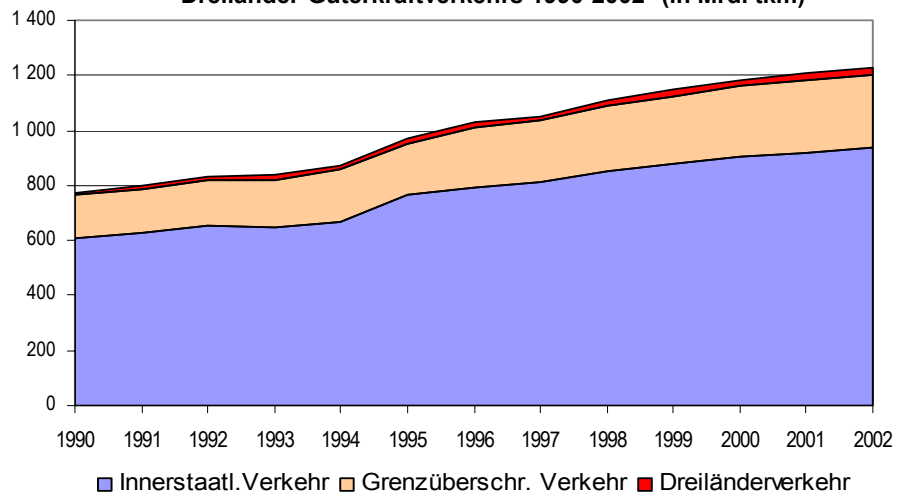


# Entwicklung des Güterkraftverkehrs 1990-2002

*Für Transporteure aus den Beneluxländern und Österreich werden Auslandsmärkte immer wichtiger*

Abbildung 1: Entwicklung des innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Dreiländer-Güterkraftverkehrs 1990-2002\* (in Mrd. tkm)



\* Daten für BE, DK, DE, ES, FR, IT, NL, PT, UK – siehe auch „Wissenswertes zur Methodik“.

## Die Entwicklung im Wesentlichen

Im Jahr 2002 kam der Güterkraftverkehr in der Europäischen Union auf ein Gesamtvolumen von 1 347 Milliarden Tonnenkilometer - ein Anstieg von 2,2 % gegenüber dem Vorjahr. 74 % davon entfielen auf den innerstaatlichen Verkehr, 22 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr, 3 % auf den Dreiländerverkehr und 1 % auf den Kabotageverkehr.

Sowohl Spanien als auch Portugal verzeichneten im Zeitraum von 1995 bis 2002 einen beträchtlichen Anstieg ihres innerstaatlichen Verkehrs (64 % bzw. 55 %), während dieser im Vereinigten Königreich nahezu unverändert blieb. Der Anteil des innerstaatlichen Verkehrs am gesamten Güterkraftverkehr unterschied sich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat erheblich: Er reichte von 40 % bis 50 % in Belgien, Dänemark und den Niederlanden bis 90 % in Finnland, Schweden und im Vereinigten Königreich.

In den vergangenen Jahren zeigten sich bei der Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs deutliche Unterschiede. In Spanien, Irland und Schweden nahm dieser kräftig zu, während Dänemark, die Niederlande, Frankreich und das Vereinigte Königreich einen Rückgang verzeichneten, der in den beiden letztgenannten Ländern deutlich ausfiel. Bei weitem der größte Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs der Mitgliedstaaten entfällt auf den innergemeinschaftlichen Verkehr. Der Verkehr mit den neuen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten und Beitrittsländern wurde weitgehend in diesen Ländern registrierten Güterkraftverkehrsunternehmen abgewickelt. Lediglich in Finnland und Schweden spielte der Transport in Länder und aus Ländern außerhalb der EU, der neuen Mitgliedstaaten oder der Beitrittskandidaten eine wichtige Rolle.

Der Dreiländerverkehr und der Kabotageverkehr waren im Jahr 2002 besonders wichtig für Transportunternehmen aus den Benelux-Ländern, die zusammen mit deutschen Unternehmen weiterhin diesen Markt beherrschen. Eine Sonderstellung hatte hier Luxemburg inne, wo der Dreiländer- und Kabotageverkehr 68 % des Gesamtverkehrs ausmachten; in Belgien und den Niederlanden lag der Anteil mit 14 % bzw. 13 % niedriger. Auch für österreichische Transporteure sind die Auslandsmärkte wichtig (mit einem Anteil von 18 %, der vorwiegend im Dreiländerverkehr, weniger jedoch im Kabotageverkehr erzielt wurde).

Anmerkung: Die Daten in dieser Veröffentlichung beziehen sich auf die Europäische Union vor dem 1. Mai 2004, d.h. lediglich die vorherigen 15 Mitgliedstaaten.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

7/2004

Autoren in Eurostat

Josefine Oberhausen,  
Maria Smihily

## Inhalt

Die Entwicklung im Wesentlichen	1
Allgemeine Entwicklung .....	2
Innerstaatlicher Verkehr .....	2
Grenzüberschreitender Verkehr....	4
Dreiländerverkehr.....	5
Kabotageverkehr .....	6



Manuskript abgeschlossen: 7.06.2004  
ISSN 1562-1332  
Katalognummer: KS-NZ-04-007-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2004

## Allgemeine Entwicklung

**Tabelle 1: Anteil des innerstaatlichen, grenzüberschreitenden, Dreiländerverkehrs und der Kabotage am gesamten Güterkraftverkehr 1990, 1995 und 2002 (in Mio. tkm)**

	1990			1995			2002				Gesamt
	innerstaatl.	grenzüberschr.	Dreiländerv.	innerstaatl.	grenzüberschr.	Dreiländerv.	innerstaatl.	grenzüberschr.	Dreiländerv.	Kabotage	
Belgien	12 616	19 433	2 298	18 616	22 833	3 799	20 392	25 160	5 109	2 226	52 887
Dänemark	9 354	5 145	:	9 327	12 421	<b>543</b>	11 057	10 895	433	132	22 517
Deutschland	:	:	:	201 299	33 664	2 762	225 474	52 174	5 963	1 602	285 213
Griechenland	12 485	2 119	4	12 357	867	:	:	:	:	:	:
Spanien	69 924	12 271	:	78 744	22 513	373	129 510	52 353	2 101	586	184 550
Frankreich	118 200	34 064	2 174	135 300	40 041	2 694	169 742	32 673	1 414	530	204 359
Irland	3 878	1 008	184	:	:	:	10 731	2 680	445	420	14 276
Italien	115 786	20 498	:	150 301	12 497	186	160 082	31 400	528	671	192 681
Luxemburg	:	:	:	531	<b>3 341</b>	:	583	2 358	4 254	1 984	9 179
Niederlande	22 581	30 896	4 396	26 683	33 901	5 972	30 257	36 782	8 570	1 810	77 419
Österreich	:	:	:	11 069	12 474	<b>2 930</b>	12 663	19 002	6 394	440	38 499
Portugal*	10 978	5 152	133	11 119	<b>7 199</b>	468	17 321	13 021	1 868	188	32 398
Finnland	:	:	:	21 804	:	:	28 071	3 708	159	30	31 968
Schweden	:	:	:	28 357	3 057	64	31 836	4 080	571	165	36 652
Ver. Königreich	132 968	10 651	361	146 714	14 415	291	150 920	12 816	213	85	164 034
Gesamt	:	:	:	:	:	:	<b>998 639</b>	<b>299 102</b>	<b>38 022</b>	<b>10 869</b>	<b>1 346 632</b>

\* Portugal und Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“. Schätzungen in Kursivdruck. Daten zur Kabotage im Jahre 1990 und 1995 nicht verfügbar

Das von den Verkehrsunternehmen der EU-Länder (ohne Griechenland) im Jahr 2002 abgewickelte Gesamtvolumen des Güterkraftverkehrs wird auf 1 347 Milliarden tkm veranschlagt, ein Anstieg von rund 2 % gegenüber 2001. Fast drei Viertel davon (74 %) entfielen auf den innerstaatlichen, 22 % auf den grenzüberschreitenden und 3 % auf den Dreiländerverkehr. Die Kabotage spielt mit ihren knapp 11 Milliarden tkm auf EU-Ebene nur eine geringe Rolle (weniger als 1 % des Gesamtaufkommens). Die Daten zur Kabotage für die Zeit vor 1999 gelten als

unzuverlässig, weshalb sie nicht zusammen mit den anderen Informationen in Tabelle 1 dargestellt werden (Kabotagedaten für den Zeitraum 1999-2002 werden in Tabelle 5 vorgestellt).

Unter den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr fallen auch Transportleistungen, die von EU-Spediteuren außerhalb der Gemeinschaft erbracht werden. Dagegen ist die Transportleistung von Verkehrsunternehmen aus Drittländern im Gebiet der EU nicht berücksichtigt.

## Innerstaatlicher Verkehr

Mit seinen beinahe 1 000 Milliarden tkm blieb der Anteil des innerstaatlichen Güterverkehrs im Jahr 2002 sehr hoch: Er macht 75 % der gesamten Beförderungsleistung im Güterkraftverkehr der EU aus. Das relative Gewicht des innerstaatlichen Verkehrs variiert jedoch von Land zu Land erheblich: Wenn man die Kabotage unberücksichtigt lässt, beträgt sein Anteil in Ländern wie Finnland, Schweden und dem Vereinigten Königreich etwa 90 %, in Belgien, Dänemark und den Niederlanden jedoch nur 40 % bis 50 %. Am geringsten ist sein Anteil in Luxemburg: Dort erbringen - aufgrund der geringen Größe des Landes - die einheimischen Transportunternehmen nur 6 % ihrer Wirtschaftsleistung im eigenen Land. Die höchsten

absoluten Werte beim innerstaatlichen Güterverkehr entfielen selbstverständlich auf die größeren und zugleich dicht besiedelten Mitgliedstaaten. So verzeichnete Deutschland einen Wert von 225 Milliarden tkm, zwar ein Rückgang von 2 % gegenüber dem Vorjahr, doch eine Zunahme um 12 % gegenüber 1995. Sowohl Spanien als auch Portugal zeigen einen deutlichen Aufwärtstrend mit einem Anstieg der Verkehrsleistung von 64 % bzw. 56 % zwischen 1995 und 2002. Die Wirtschaftsleistung der Transportunternehmen aus dem Vereinigten Königreich blieb während des Beobachtungszeitraums beinahe unverändert.

**Tabelle 2: Innerstaatlicher Verkehr (in Mio. tkm)**

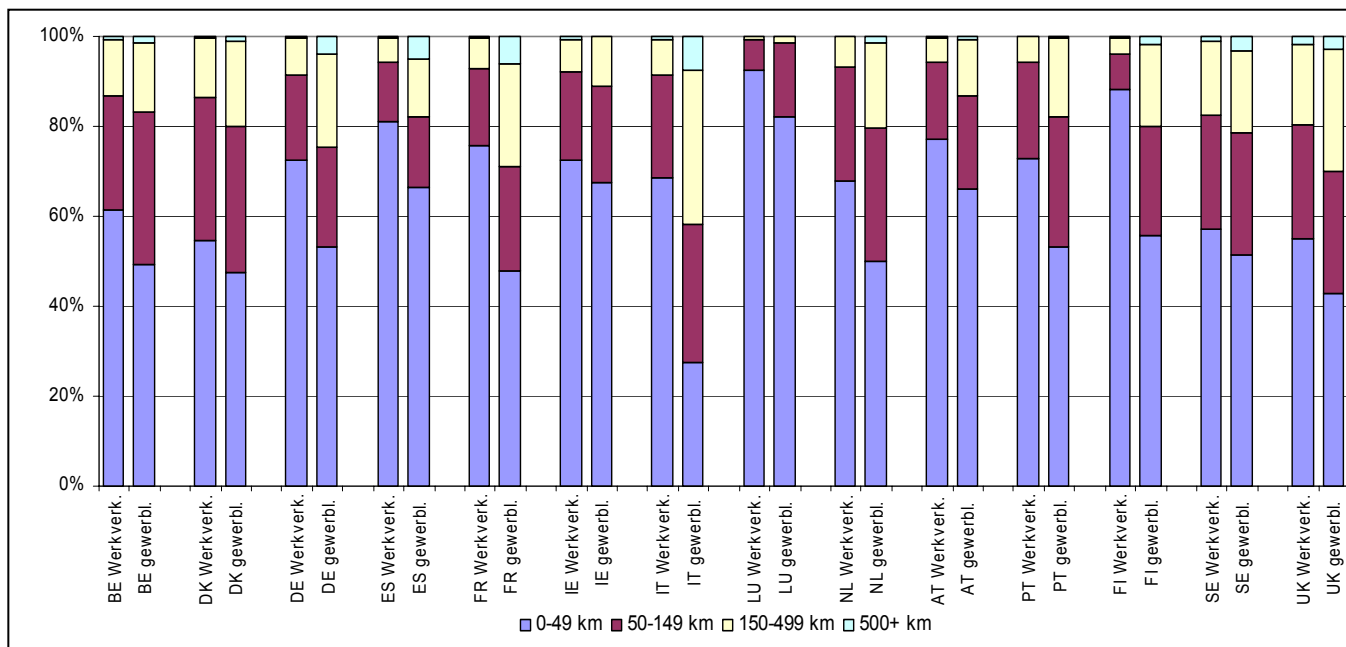
	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Belgien	12 616	18 616	16 615	18 426	16 693	15 758	19 754	20 565	20 392
Dänemark	9 354	9 327	9 432	9 712	10 108	10 421	11 000	10 887	11 057
Deutschland	:	201 299	199 195	203 119	210 402	226 887	226 529	230 016	225 474
Griechenland	12 485	12 357	15 056	16 394	19 322	:	:	:	:
Spanien	69 924	78 744	76 257	80 634	91 329	98 134	106 936	114 004	129 510
Frankreich	118 200	135 300	136 502	138 960	145 459	159 026	163 163	168 572	169 742
Irland	3 878	:	:	:	:	7 737	8 337	9 122	10 731
Italien	115 786	150 301	151 025	153 600	<b>164 151</b>	151 967	158 250	154 749	160 082
Luxemburg	:	531	392	<b>394</b>	<b>395</b>	377	415	487	583
Niederlande	22 581	26 683	27 303	27 384	28 240	32 682	31 538	31 000	30 257
Österreich	:	11 069	11 444	11 559	11 715	12 280	12 389	12 454	12 663
Portugal*	10 978	11 119	13 994	14 443	14 693	14 309	<i>15 356</i>	<i>20 045</i>	<i>17 321</i>
Finnland	:	21 804	22 185	23 508	25 611	25 806	27 717	26 678	28 071
Schweden	:	28 357	30 288	32 176	30 369	30 422	31 451	29 967	31 836
Ver. Königreich	132 968	146 714	150 195	152 502	155 431	149 019	150 337	149 760	150 920
Gesamt	:	:	:	:	:	<b>934 825</b>	<b>963 172</b>	<b>978 306</b>	<b>998 639</b>

\* Portugal: siehe „Wissenswertes zur Methodik“. Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“. Schätzungen in Kursivdruck.

Betrachtet man nur die kurzfristige Entwicklung (2001-2002), so zeigte sich ein deutlicher Zuwachs in Spanien (+14 %), Irland (+18 %) und Luxemburg (+20 %), während Portugal – nach kräftigem Anstieg in den vorhergehenden Jahren – einen Rückgang um 14 % verzeichnete.

Zu einem mäßigen Rückgang kam es in Deutschland (-2,0 %), den Niederlanden (-2,4 %) und Belgien (-0,8 %). In den übrigen Ländern erhöhte sich das Verkehrsvolumen leicht, und zwar zwischen 0,7 % (Frankreich) und 6,2 % (Schweden).

**Abbildung 2: Innerstaatlicher Verkehr nach Entfernungsabschnitten und Verkehrsart auf Grundlage der beförderten Tonnen - 2002\***



\* Portugal: 1999.

Abbildung 2 zeigt den relativen Anteil der Länge der Fahrten, eingeteilt in vier verschiedene Entfernungsabschnitte, aufgegliedert nach Werkverkehr und gewerblichem Verkehr. Es wurden nur innerstaatliche Fahrten berücksichtigt. Infolgedessen ist der Anteil von Fahrten von über 500 km Länge in geografisch kleinen Ländern wie Belgien, Dänemark, Irland, Luxemburg oder den Niederlanden verschwindend gering oder fehlt ganz.

Der Anteil der Entfernungskategorie „0-49 km“ überwiegt 2002 in fast allen Ländern, und zwar sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr. Dies verdeutlicht, wie flexibel und schnell der Straßengüterverkehr auf kurzen Strecken ist. Im Eisenbahngüterverkehr dominieren hingegen in der Regel die beiden größten Entfernungskategorien. Nur in Italien war der Anteil der Kategorie „150-499 km“ am größten, allerdings nur beim gewerblichen Verkehr.

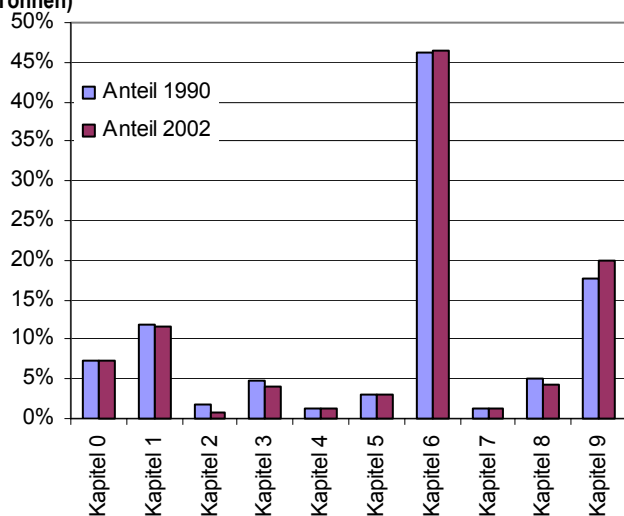
Die Beförderung über große Entfernungen wird meist von gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen vorgenommen: Der gewerbliche Güterkraftverkehr hat an den Entfernungsabschnitten „150-499 km“ und „500+ km“ einen höheren Anteil als der Werkverkehr.

Abbildung 3 auf der folgenden Seite veranschaulicht den relativen Anteil der verschiedenen Warengruppen (nach den einzelnen NST/R-Kapiteln – zur Erläuterung siehe separaten Überblick) am innerstaatlichen Verkehr. Es handelt sich um Angaben in Tonnen, also nicht um „Gewicht-Entfernungsanteile“ (tkm). Bei Betrachtung der beförderten Tonnen sind bei den verschiedenen Warengruppen in den letzten zehn Jahren keine größeren Veränderungen der Prozentsätze festzustellen.

Steine, Erden und Baustoffe (Kapitel 6) sind weiterhin mit Abstand die wichtigste Kategorie; ihr Anteil ist von 1990 bis 2002 sogar leicht von 46 % auf 46,5 % gestiegen.

Der Anteil der Warengruppe aus Kapitel 9 (Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter) ist von 17,5 % auf 20 % gestiegen. Dieser Anstieg ist vermutlich zum Teil auf den Transport von Gütern in Containern zurückzuführen, deren Inhalt nicht immer genau bekannt ist. Die Meldebehörden rechnen solche Güter häufig dem Kapitel 9 zu, da dieses auch die Gruppe „Besondere Transportgüter“ umfasst.

**Abbildung 3: Anteil der Warengruppen am innerstaatlichen Verkehr nach NST/R-Kapitel - 2002 im Vergleich zu 1990 (in beförderten Tonnen)**



Hinweis: Daten für BE, DK, DE, ES, FR, IE, IT, NL, PT, UK.

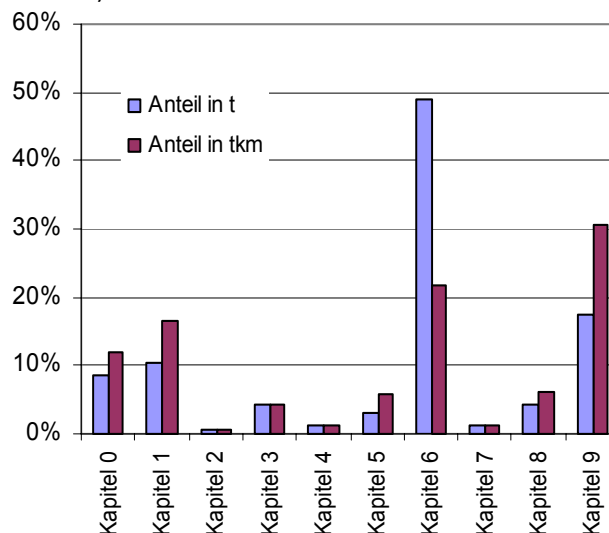
NST/R Kapitel	
0	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere
1	Andere Nahrungs- und Futtermittel
2	Feste mineralische Brennstoffe
3	Erdöl, Mineralölerzeugnisse
4	Erze und Metallabfälle
5	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)
6	Steine und Erden und Baustoffe
7	Düngemittel
8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

Nähere Angaben über die NST/R-Klassifikation finden Sie auf "Ramon", dem Klassifikationsserver von Eurostat ([www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon)).

Abbildung 4 zeigt für das Jahr 2002 einen Vergleich des relativen Anteils der verschiedenen Warengruppen an der gesamten beförderten Gütermenge (beförderte Tonnen) und des relativen Anteils der Warengruppen unter

Berücksichtigung der bei der Beförderung der Güter zurückgelegten Entfernung (Tonnenkilometer). Der Anteil von Kapitel 6 liegt in Tonnen ausgedrückt bei 49 %, in Tonnenkilometern jedoch nur bei 22 %. Somit sind Mineralien und Baustoffe zwar nach dem Gewicht die vorherrschende Warengruppe, doch werden diese Waren nur über relativ kurze Distanzen transportiert. Das Gegenteil (wenn auch in geringerem Umfang) trifft auf Kapitel 9 mit einem Gewichtsanteil (in Tonnen) von 17 % gegenüber einem „Gewichts-Entfernungsanteil“ (in Tonnenkilometern) von 31 % zu. Waren der Gruppe 9 („Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter“) werden also über wesentlich größere Entfernungen befördert. Ähnliches gilt für die Kapitel 0, 1 und 5. Anzumerken ist, dass sich der in Abbildung 4 dargestellte Anteil in Tonnen im Jahr 2002 nicht mit dem in Abbildung 3 dargestellten Anteil in Tonnen deckt, da aus Gründen der Datenverfügbarkeit für das Jahr 1990 unterschiedliche Länder berücksichtigt wurden.

**Abbildung 4: Anteil der Warengruppen am innerstaatlichen Verkehr im Jahr 2002 nach NST/R-Kapitel (in Tonnen und Tonnenkilometern)**



Hinweis: Daten für alle Mitgliedstaaten außer Griechenland und dem Vereinigten Königreich.

## Grenzüberschreitender Verkehr

Im Jahr 2002 hatte der „reguläre“ grenzüberschreitende Verkehr (d. h. ohne Dreiländerverkehr und Kabotage) mit 299 Milliarden tkm einen Anteil von 22 % am gesamten Straßengüterverkehr in der EU (ohne Griechenland).

Diese Angaben entsprechen der kumulierten Leistung aller in der EU zugelassenen Güterkraftverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr und enthalten somit keine mit Fahrzeugen aus Drittländern im Gebiet der EU erbrachten Leistungen.

Zwischen 1999 und 2002 hat der „reguläre“ grenzüberschreitende Verkehr in der EU (ohne Griechenland) um 10,4 % zugenommen. Vor allem Spanien, Luxemburg, Irland und Schweden zeigen eine dynamische Entwicklung: In diesen Ländern nahm die Verkehrsleistung um 50 % bis 60 % zu.

In Dänemark und den Niederlanden zugelassene Güterkraftverkehrsunternehmen hatten jedoch im selben Zeitraum einen Rückgang der Beförderungsleistung in tkm um rund 10 % zu verzeichnen. Die Einbußen der Verkehrsunternehmen aus Frankreich (-22%) und aus dem Vereinigten Königreich (-24%) fielen noch drastischer aus. Betrachtet man nur den Zeitraum 2001-2002, so setzen sich die Trends fort, außer dass es in Dänemark zu einer leichten Zunahme (+3,7 %) kam.

Zum allergrößten Teil spielt sich der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr zwischen den Ländern der EU ab. In 12 von 14 Mitgliedstaaten (für Griechenland liegen keine Daten vor) beträgt der Anteil des Intra-EU-Verkehrs rund 90 % oder mehr (in fünf Ländern liegt er bei über 97 %).

**Tabelle 3: Grenzüberschreitender Verkehr (ohne Transitverkehr und Kabotagebeförderungen) – Be- und Entladungen (in Mio. tkm)**

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002 - Anteil insgesamt		
										Intra-EU	Neue MS und KL	Sonstige
Belgien	19,433	22,833	21,084	21,920	19,900	17,250	25,320	26,501	25,160	97.7%	0.7%	1.6%
Dänemark	5,145	12,421	11,344	11,226	10,796	12,276	12,166	10,510	10,895	89.6%	1.9%	8.5%
Deutschland	:	33,664	33,887	38,751	42,173	45,652	48,684	52,150	52,174	89.0%	5.7%	5.3%
Griechenland	2,119	867	841	1,734	1,272	:	:	:	:	:	:	:
Spanien	12,271	22,513	25,250	28,348	32,814	35,066	40,472	45,323	52,353	97.7%	1.0%	1.3%
Frankreich	34,064	40,041	40,333	39,439	40,291	41,975	37,863	35,917	32,673	95.9%	0.7%	3.4%
Irland	1,008	:	:	:	:	1,699	2,650	2,295	2,680	98.6%	1.0%	0.4%
Italien	20,498	12,497	23,940	19,754	:	24,465	25,742	30,553	31,400	91.3%	4.3%	4.4%
Luxemburg	:	<b>3,341</b>	:	1,213	<b>1,245</b>	1,461	1,529	2,009	2,358	97.5%	0.4%	2.1%
Niederlande	30,896	33,901	35,147	35,999	36,809	41,005	37,876	37,470	36,782	94.8%	2.3%	2.9%
Österreich	:	12,474	13,103	13,613	14,610	15,653	16,712	18,623	19,002	91.2%	5.7%	3.1%
Portugal*	5,152	<b>7,199</b>	8,846	10,046	<b>10,188</b>	10,990	<i>11,855</i>	<i>12,228</i>	<i>13,021</i>	97.7%	0.4%	2.0%
Finnland	:	:	2,570	2,122	2,413	3,712	3,977	3,671	3,708	66.9%	1.1%	32.0%
Schweden	:	3,057	2,827	2,662	2,916	2,721	3,732	3,681	4,080	67.0%	2.2%	30.9%
Ver. Königreich	10,651	14,415	15,523	16,263	16,122	16,905	14,951	13,208	12,816	94.1%	1.0%	4.9%
<b>Gesamt</b>	:	:	:	:	:	<b>270,830</b>	<b>283,529</b>	<b>294,139</b>	<b>299,102</b>	<b>93.3%</b>	<b>2.6%</b>	<b>4.1%</b>

\* Portugal: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“. Schätzungen in Kursivdruck.

EU-Verkehrsunternehmen transportieren kaum Güter in die bzw. aus den neuen Mitgliedstaaten und den Kandidatenländern: Die einzigen Länder, in denen diese eine gewisse Rolle spielen sind Deutschland und Österreich (jeweils 5,7 %) sowie Italien (4,3 %). In den

skandinavischen Ländern, insbesondere in Finnland und Schweden, ist der Anteil der „sonstigen Länder“ besonders hoch. Bei Dänemark und vor allem bei Schweden liegt dies in erster Linie an Fahrten nach bzw. aus Norwegen.

### Dreiländerverkehr

Wie aus Tabelle 1 ersichtlich, macht der Dreiländerverkehr (Beförderung von Land A nach Land B durch ein in Land C ansässiges Güterkraftverkehrsunternehmen) nur einen geringen Teil des gesamten Güterkraftverkehrs aus (unter 3 % der gesamten Beförderungsleistung in der EU im Jahr 2002 einschließlich der Kabotage). Gegenüber dem Vorjahr hat der Dreiländerverkehr 2002 um 9 %

zugenommen (21 % gegenüber 1999). Interessanter ist die relative Bedeutung dieser Verkehrsart für bestimmte Mitgliedstaaten. Kleinere Mitgliedstaaten in geografisch zentraler Lage weisen wegen der begrenzten Größe ihrer Inlandsmärkte und der Nähe zum Ausland einen lebhaften Dreiländerverkehr auf; Ähnliches gilt für die Kabotage (siehe nächster Abschnitt).

**Tabelle 4: Dreiländerverkehr durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Meldeländern (in Mio. tkm)**

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Belgien	2 298	3 799	3 746	2 933	3 848	3 339	4 606	4 481	5 109
Dänemark	:	<b>543</b>	432	478	390	436	606	573	433
Deutschland	:	2 762	2 656	3 293	3 855	4 354	4 086	5 109	5 963
Griechenland	4	:	:	:	:	:	:	:	:
Spanien	:	373	454	495	703	791	1 064	1 369	2 101
Frankreich	2 174	2 694	2 911	2 795	2 811	2 957	2 157	1 775	1 414
Irland	184	:	:	:	:	354	563	371	445
Italien	:	186	237	:	:	509	411	610	528
Luxemburg	:	:	1 767	2 594	<b>2 710</b>	3 436	4 436	4 647	4 254
Niederlande	4 396	5 972	6 269	6 493	7 014	8 246	8 455	8 020	8 570
Österreich	:	<b>2 930</b>	<b>3 202</b>	<b>3 390</b>	<b>3 798</b>	5 827	5 676	6 006	6 394
Portugal*	133	468	361	332	352	688	830	1 393	1 868
Finnland	:	:	153	21	<b>74</b>	102	231	83	159
Schweden	:	64	50	70	26	17	318	347	571
Ver. Königreich	361	291	401	392	403	292	223	238	213
<b>Gesamt</b>	:	:	:	:	:	<b>31 348</b>	<b>33 662</b>	<b>35 022</b>	<b>38 022</b>

\* Portugal: siehe „Wissenswertes zur Methodik“. Zahlen in Fettdruck: siehe „Wissenswertes zur Methodik“. Schätzungen in Kursivdruck.

Am höchsten ist der relative Anteil des Dreiländerverkehrs in Luxemburg mit knapp 46 % der gesamten Beförderungsleistung der in dem Land zugelassenen Transportunternehmen. Der entsprechende Wert für Österreich liegt bei knapp 17 %, es folgen die Niederlande und Belgien (mit 11 % bzw. 10 %).

Im gesamten Berichtszeitraum weisen die niederländischen Transporteure die mit Abstand höchsten absoluten Werte auf. Bei den Zahlen für 2002 liegen die Niederlande vorn,

gefolgt von Österreich, Deutschland und Belgien. In den letzten Jahren sind auch schwedische, portugiesische und spanische Kraftverkehrsunternehmen zunehmend im Dreiländerverkehr aktiv geworden.

Im Gegensatz dazu scheinen in Frankreich zugelassene Transportunternehmen im Dreiländerverkehr an Boden verloren zu haben, denn sie weisen seit 1999 rückläufige Tonnenkilometerzahlen auf.

## Kabotageverkehr

Bei der Kabotage meldet ein Mitgliedstaat die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen, die zwar im Meldeland zugelassen sind, ihre Verkehrsleistung aber in einem anderen Land erbracht haben. Aus der Sicht des Meldelandes wird die Kabotage somit als grenzüberschreitender Verkehr angesehen, aus der Sicht der Warenströme könnte sie jedoch dem innerstaatlichen Verkehr zugerechnet werden.

Der kumulierte Kabotageverkehr (d. h. durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus allen Mitgliedstaaten außer Griechenland, für das keine Daten vorliegen) belief sich 2002 auf beinahe 11 Milliarden tkm, ein Anstieg um 8,4 % gegenüber dem Vorjahr und um beachtliche 25,3 % gegenüber 2000 (siehe Tabelle 5).

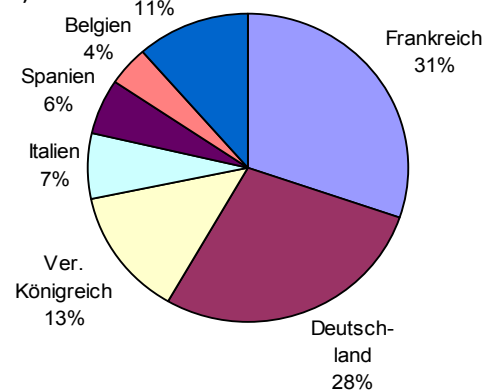
**Tabelle 5: Kabotagebeförderungen durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Meldeländern (in Mio. tkm)**

	1999	2000	2001	2002
Belgien	938	1 366	1 635	2 226
Dänemark	102	248	187	132
Deutschland	1 533	1 408	1 688	1 602
Spanien	271	246	350	586
Frankreich	756	815	607	530
Irland	416	725	537	420
Italien	350	273	599	671
Luxemburg	1 039	1 230	1 556	1 984
Niederlande	1 632	1 697	2 002	1 810
Österreich	222	345	449	440
Portugal*	99	39	149	188
Finnland	35	49	46	30
Schweden	:	119	164	165
Ver. Königreich	44	110	59	85
Gesamt	:	8 671	10 030	10 869

\* Portugal: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Gleichwohl ist der Anteil der Kabotage an der gesamten Beförderungsleistung noch immer sehr gering: In EU-14 betrug er im Jahr 2002 lediglich 0,8 %. Für Verkehrsunternehmen aus kleineren Mitgliedstaaten mit begrenzten Inlandsmärkten bzw. nahen Auslandsmärkten kann die Kabotage allerdings eine große Rolle spielen: 2002 entfielen 22 % der gesamten Beförderungsleistungen luxemburgischer Unternehmen auf die Kabotage. 4 % des belgischen und 3 % des irischen Güterkraftverkehrs entfielen auf Kabotagebeförderungen. Absolut betrachtet sind Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Benelux-Ländern nach wie vor im Kabotagegeschäft führend: 55 % der gesamten Kabotageleistungen entfallen allein auf diese drei Länder (2002). Auch für deutsche Expeditionen spielt die Kabotagebeförderung mit 15 % Anteil eine recht große Rolle.

**Abbildung 5: Kabotage nach Land, in dem sie durchgeführt wird, 2002 (in tkm)**



Aus Abbildung 5 geht hervor, dass Kabotagebeförderungen hauptsächlich in Frankreich, Deutschland und dem Vereinigten Königreich durchgeführt wurden. Der Anteil von Mitgliedstaaten am geografischen Rande der Union ist allgemein sehr niedrig.

Die eigentliche Bedeutung der Kabotage kann anhand der so genannten Durchdringungsrate gemessen werden: So schienen die belgischen Transportunternehmen 2002 zwar „führend“ in der Kabotage zu sein, doch „verloren“ sie 2,1 % des nationalen Verkehrsmarkts an ausländische Unternehmen. Frankreich und Deutschland als die Länder, in denen die meisten Kabotagefahrten durchgeführt wurden, verfügen über bedeutende innerstaatliche Märkte und geben weniger ab. EU-weit wird nur gut 1 % der gesamten innerstaatlichen Beförderungsleistung von Verkehrsunternehmen aus Drittländern erbracht.

**Abbildung 6: Kabotage-Durchdringungsrate\* nach Land – auf Grundlage der Tonnenkilometer**

	1999	2000	2001	2002
Belgien	2.59	2.31	2.89	2.10
Dänemark	0.39	0.47	0.92	0.98
Deutschland	1.11	1.12	1.14	1.33
Spanien	0.54	0.38	0.52	0.49
Frankreich	0.93	1.26	1.55	1.91
Irland	0.06	0.29	0.11	0.13
Italien	0.61	0.45	0.57	0.47
Luxemburg	2.90	2.20	3.23	3.96
Niederlande	0.52	0.71	0.85	0.97
Österreich	1.15	1.72	2.29	1.69
Portugal**	0.21	0.27	0.15	0.20
Finnland	0.00	0.01	0.12	0.01
Schweden	0.84	0.67	0.74	0.67
Ver. Königreich	0.48	0.87	0.86	0.96
Gesamt	0.77	0.86	0.98	1.04

\* Anteil der Kabotage am gesamten innerstaatlichen Güterkraftverkehr (gesamter innerstaatlicher Güterkraftverkehr = innerstaatlicher Güterkraftverkehr und Kabotageverkehr).

\*\* Portugal: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

## ➤ 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 1999-2002 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 teilweise 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 bestimmte methodische Korrekturen in der Zukunft nicht auszuschließen. Die Kommentare in dieser Veröffentlichung betreffen deshalb vor allem die Daten für die Jahre 1999 bis 2002.

Auf europäischer Ebene wurden einheitliche Aggregierungsverfahren angewandt, die möglicherweise nicht mit den Praktiken einzelner Mitgliedstaaten übereinstimmen. 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. Die Beförderung außerhalb der EU ist in diesen Fällen nicht mit eingeschlossen. Hieraus erklären sich mögliche Unterschiede zwischen den hier veröffentlichten Daten und nationalen Daten. Zur Unterscheidung zwischen innerstaatlichem und grenzüberschreitendem Verkehr werden auf EU-Ebene fahrtbezogene Angaben verwendet, was die Ursache für Abweichungen von den entsprechenden Werten derjenigen Länder sein kann, die für diese Definition warenbezogene Angaben verwenden.

### Deutschland

Die Darstellung von Daten aus der Zeit vor 1995 ist aus zweierlei Gründen schwierig: Zum einen tragen die Daten von 1990 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 Verkehrsarten berücksichtigt werden, für die bis dahin eine Ausnahmeregelung galt.

### Griechenland

Griechenland hat seit 1999 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet. Deshalb beziehen sich alle hier veröffentlichten Gesamtzahlen auf die übrigen 14 Mitgliedstaaten der EU-15.

### Spanien

Innerstaatlicher Verkehr enthält seit dem ersten Quartal 2002 auch Zahlen zum innerstädtischen Güterverkehr. Dadurch kam es zu einem sehr starken Anstieg der Tonnenzahlen für den innerstaatlichen Verkehr (hier nicht berücksichtigt). Aufgrund der kurzen Distanzen wirkt sich dies auf die Angaben in tkm weit weniger aus.

### Portugal

Für die Jahre 2000 bis 2002 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. Der gesamte Dreiländerverkehr wurde auf der Grundlage des Anteils des gewerblichen Verkehrs am Gesamtverkehr im vierten Quartal 1999

geschätzt.

### Vereinigtes Königreich

Seit 1999 wird in den Tabellen über die Güterbeförderung die Verkehrsleistung in Tonnenkilometer überschätzt: Die vom Vereinigten Königreich vorgelegten Zahlen zur Berechnung der tkm enthalten leer gefahrene Streckenabschnitte im Sammel- und Verteilerverkehr; ein gemeinsamer Bereinigungsfaktor kann nicht angewendet werden (Abweichungen je nach Art der beförderten Güter). Deshalb werden die Daten aus dem Vereinigten Königreich in Abbildung 4 nicht berücksichtigt.

### Grenzüberschreitender Verkehr (ohne Dreiländerverkehr und Kabotage)

Die Darstellung des grenzüberschreitenden Verkehrs in dieser Veröffentlichung stützt sich auf Güter, die in den meldenden Mitgliedstaaten beladen und entladen wurden. Doppelzählungen werden vermieden, da die Meldungen nur Güterkraftverkehrsunternehmen 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. 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 VN-Wirtschaftskommission für Europa und der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister gemeinsam erstellt wurde).

### Kabotageverkehr

Bei der Kabotage meldet ein Mitgliedstaat die Verkehrsleistung von Güterkraftverkehrsunternehmen, die zwar im Meldeland zugelassen sind, ihre Verkehrsleistung aber in einem anderen Land erbracht haben. Da die Daten zur Kabotage erst ab 1999 als zuverlässig gelten, enthält diese Veröffentlichung keine Kabotagedaten aus der Zeit vor 1999.

### Aufschlüsselung nach Warengruppen

Die Informationen in Abbildung 3 beschränken sich auf Mitgliedstaaten, die für 1992 und 2002 entsprechende Daten übermittelt haben. Die Systematik NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik / revidierte Fassung) umfasst 24 Warengruppen, die auf der Ebene der NST/R-Kapitel aggregiert wurden. ([www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon)).

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen aus der Eurostat-Referenzdatenbank NewCronos, Stand der Verfügbarkeit ist Ende Januar 2004. Demnach bezieht sich die EU nur auf 15 Mitgliedstaaten. Zahlen in **Fett**druck betreffen Korrekturen und Anpassungen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Validierung jüngster Veröffentlichungen vorgenommen wurden. Die zugehörigen Einzelwerte sind nicht immer in der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos enthalten, da einzelne Länder möglicherweise noch keine entsprechenden aktualisierten Daten übermittelt haben.

In dieser Veröffentlichung: 1 Milliarde = 1 000 000 000  
: keine Angaben verfügbar

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Marie-Noëlle Dietsch (Daten) und Jelle Bosch (Kommentare) erstellt.

# Weitere Informationsquellen:

## ➤ Datenbanken

New Cronos, Thema 7, Bereich: 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**:

DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
<b>DANMARKS STATISTIK</b> Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrgade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bib@dst.dk URL: <a href="http://www.dst.dk/bibliotek">http://www.dst.dk/bibliotek</a>	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: <a href="mailto:datashop@destatis.de">datashop@destatis.de</a> URL: <a href="http://www.eu-datashop.de/">http://www.eu-datashop.de/</a>	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Caldeón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: <a href="mailto:datashop.eurostat@ine.es">datashop.eurostat@ine.es</a> URL: <a href="http://www.ine.es/produser/datashop/index.html">http://www.ine.es/produser/datashop/index.html</a> Member of the MIDAS Net	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: <a href="mailto:datashop@insee.fr">datashop@insee.fr</a> Member of the MIDAS Net	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: <a href="mailto:datashop@istat.it">datashop@istat.it</a> URL: <a href="http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html">http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html</a> Member of the MIDAS Net
ITALIA – Milano	NEDERLAND	PORTUGAL	SUOMI/FINLAND	SVERIGE
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: <a href="mailto:mileuro@tin.it">mileuro@tin.it</a> URL: <a href="http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html">http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html</a> Member of the MIDAS Net	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop - Voorburg Postbus 4000 NL-2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31) 70 337 49 00 Fax (31) 70 337 59 84 E-mail: <a href="mailto:datashop@cbs.nl">datashop@cbs.nl</a> URL: <a href="http://www.cbs.nl/eurodatashop">www.cbs.nl/eurodatashop</a>	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: <a href="mailto:data.shop@ine.pt">data.shop@ine.pt</a>	Statistics Finland Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakuu 13 B, 2. Kerros, Helsinki P. (358) 9 17 34 22 21 F. (358) 9 17 34 22 79 Sähköposti: <a href="mailto:datashop@stat.fi">datashop@stat.fi</a> URL: <a href="http://www.tilastokeskus.fi/tk/ki/datashop/">http://www.tilastokeskus.fi/tk/ki/datashop/</a>	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: <a href="mailto:infoservice@scb.se">infoservice@scb.se</a> URL: <a href="http://www.scb.se/templates/Standard_22884.asp">http://www.scb.se/templates/Standard_22884.asp</a>
UNITED KINGDOM	NORGE	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA	UNITED STATES OF AMERICA	
Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport South Wales NP10 8XG United Kingdom Tel. (44) 1633 81 33 69 Fax (44) 1633 81 33 33 E-mail: <a href="mailto:eurostat.datashop@ons.gov.uk">eurostat.datashop@ons.gov.uk</a>	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: <a href="mailto:Datashop@ssb.no">Datashop@ssb.no</a> URL: <a href="http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/">http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/</a>	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: <a href="mailto:datashop@statistik.zh.ch">datashop@statistik.zh.ch</a> URL: <a href="http://www.statistik.zh.ch">http://www.statistik.zh.ch</a>	Harver 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: <a href="mailto:euromdata@haver.com">euromdata@haver.com</a> URL: <a href="http://www.haver.com/">http://www.haver.com/</a>	

### Media Support Eurostat (nur für Journalisten):

Bech Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • e-mail: [eurostat-mediasupport@cec.eu.int](mailto:eurostat-mediasupport@cec.eu.int)

### Auskünfte zur Methodik:

Josefine Oberhausen, Maria Smihily, Eurostat / D4, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 37298, 34666, Fax (352) 4301 32839,

E-mail: [Josefine.Oberhausen@cec.eu.int](mailto:Josefine.Oberhausen@cec.eu.int), [Maria.Smihily@cec.eu.int](mailto:Maria.Smihily@cec.eu.int)

ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: [www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://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.eu.int>

E-mail: [info-info-opoce@cec.eu.int](mailto: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 – BALGARUA – ČESKÁ REPUBLIKA – CYPRUS  
EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÂNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA  
ISRAËL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA