

Besondere Aspekte des Güterkraftverkehrs 1999-2003

*Leerfahrten machen 25 % des innerstaatlichen
Güterkraftverkehrs, aber nur 12 % des
grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs aus.*

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

1/2005

Autoren
Carla SCIULLO
Maria SMIHILY

Inhalt

Wesentliche Entwicklungen.....	1
Einleitung.....	2
Alter der Lastkraftwagen.....	2
Leerfahrten	4
Beförderung nach der Verkehrsart	5

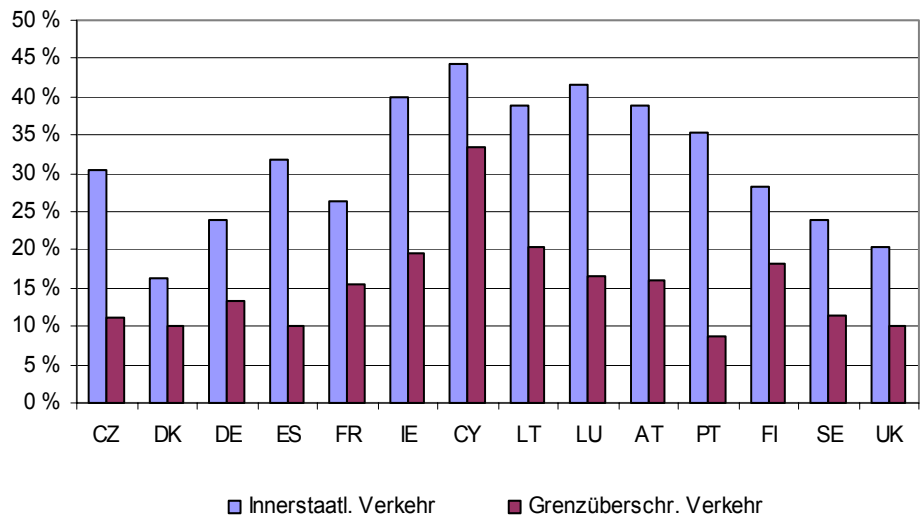


eurostat



Manuskript abgeschlossen: 21.01.2005
ISSN 1562-1332
Katalognummer: KS-NZ-05-001-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2005

Abbildung 1: Leerfahrten nach Meldeland, innerstaatlicher und grenzüberschreitender Verkehr - % in Fzkm, 2003



Wesentliche Entwicklungen

Nach den Zahlen, die von 16 Mitgliedstaaten gemeldet wurden (siehe Tabelle über die Datenverfügbarkeit auf Seite 7), ist der auf mehr als 6 Jahre alte Lastkraftwagen entfallende Anteil der Fahrzeugkilometer seit 1999 von mehr als einem Viertel auf knapp ein Fünftel zurückgegangen. Seit 2001 wurden mehr als die Hälfte aller Kilometer von Fahrzeugen mit einem Alter von 3 Jahren oder weniger zurückgelegt. Allerdings waren zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten deutliche Unterschiede festzustellen. In den neuen Mitgliedstaaten und in einigen alten werden ältere Fahrzeuge anscheinend noch in größerem Umfang eingesetzt.

In den 14 Mitgliedstaaten die Leerfahrten meldeten, entfielen im Jahr 2003 rund 23 % aller Fahrzeugkilometer sowie mehr als 40 % aller Fahrten auf Leerfahrten. Auf das innerstaatliche Verkehrsaufkommen entfiel der weitaus größte Anteil – rund 90 % – der Leerfahrten. 25 % der Fahrzeugkilometer wurden im innerstaatlichen Güterkraftverkehr als Leerfahrten zurückgelegt, allerdings nur 12 % im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr.

Die Aufschlüsselung der Tonnenkilometer nach Verkehrsart ergibt, dass im Jahr 2003 insgesamt 83 % auf „gewerblichen Verkehr“ und nur 17 % auf „Werkverkehr“ entfielen.

Einleitung

In dieser Veröffentlichung werden drei Aspekte des Güterkraftverkehrs anhand der von den EU-Mitgliedstaaten und Norwegen gemeldeten Zahlen beleuchtet. Im ersten Teil werden Daten zum Alter der im Güterkraftverkehr eingesetzten Fahrzeuge dargestellt. Im zweiten Teil werden Leerfahrten anhand der Fahrzeugkilometer und der Zahl der

Fahrten behandelt. Die Analyse der Leerfahrten erstreckt sich dabei sowohl auf das innerstaatliche als auch das grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen. Der dritte Teil dieser Veröffentlichung befasst sich mit der Verkehrsart, die hier nach verschiedenen Variablen untergliedert wird.

Alter der Lastkraftwagen

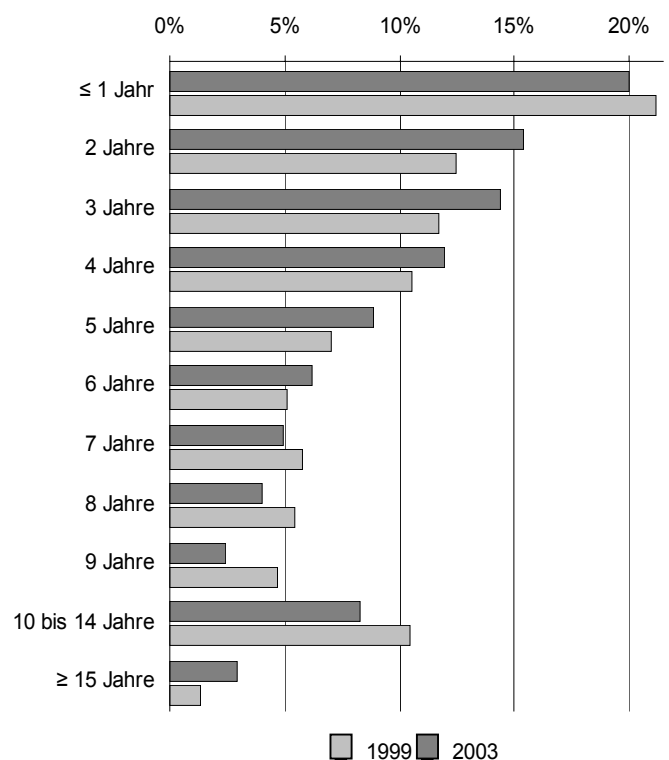
Tabelle 1: Verteilung des Güterkraftverkehrs insgesamt nach Alter des Fahrzeugs in den Meldeländern (*) - %-Anteil in tkm, 1999-2003

Fahrzeugalter	1999	2000	2001	2002	2003
≤ 1 Jahr	21.3	22.2	23.0	20.2	21.1
2 Jahre	13.0	15.3	16.3	17.5	16.3
3 Jahre	12.3	10.6	13.2	14.9	15.1
4 Jahre	11.2	9.2	8.8	10.9	12.6
5 Jahre	6.9	7.8	7.6	7.2	9.3
6 Jahre	4.7	4.6	6.5	6.1	6.0
7 Jahre	5.7	8.3	3.9	5.2	4.6
8 Jahre	5.4	3.9	3.3	2.9	3.7
9 Jahre	4.7	3.5	3.0	1.8	2.2
10 bis 14 Jahre	10.0	9.1	8.9	7.7	6.7
≥ 15 Jahre	1.0	1.1	1.1	1.3	2.2
Unbekannt	3.8	4.4	4.4	4.2	0.5
Insgesamt	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Tabelle 1 zeigt den prozentualen Anteil der von Fahrzeugen unterschiedlicher Altersgruppen geleisteten Tonnenkilometer in den Jahren 1999 bis 2003. Auf bis zu 1 Jahr alte Fahrzeuge entfielen während des gesamten Bezugszeitraums mehr als 20 % der Tonnenkilometer. Der Anteil der mehr als ein und weniger als 7 Jahre alten Fahrzeuge nahm erheblich zu, während sich die Nutzung von Fahrzeugen, die zwischen 7 und 14 Jahren alt sind, rückläufig entwickelte. Der Anteil der eingesetzten Fahrzeuge, die mehr als 14 Jahre alt sind, stieg im gleichen Zeitraum an, wobei ein Vergleich der Zahlen allerdings durch den geänderten Erfassungsbereich der Mitgliedstaaten, die Daten melden, erschwert werden dürfte.

Abbildung 2: Verteilung des Güterkraftverkehrs insgesamt nach Meldeland und Fahrzeugalter (*) - %-Anteil in Fzkm, 1999 und 2003



(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Abbildung 2 zeigt eine entsprechende Auswertung der Fahrzeugkilometer. Im Jahr 2003 entfielen 20 % aller Fahrzeugkilometer auf Fahrzeuge mit einem Alter bis 1 Jahr, was gegenüber den im Jahr 1999 registrierten 21 % einen geringfügigen Rückgang bedeutet. Auf 2 bzw. 3 Jahre alte Fahrzeuge entfielen im Jahr 2003 rund 15 % bzw. 14 %. Der Anteil der Fahrzeuge in der Altersgruppe zwischen mehr als einem und weniger als sieben Jahren ist erheblich gestiegen. Demgegenüber ging der Anteil der Fahrzeuge der Altersgruppe zwischen mehr als sieben und 14 Jahren zurück, während die ältesten Fahrzeuge in der Altersgruppe über 14 Jahren einen steigenden Anteil verzeichneten.

Tabelle 2: Verteilung des Güterkraftverkehrs insgesamt nach Meldeland und Fahrzeualter (*) - %-Anteil in Fzkm beladen, 2003

Meldeland	≤ 1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre	6 Jahre	7 Jahre	8 Jahre	9 Jahre	10 bis 14 Jahre	≥ 15 Jahre	Unbekannt	Insgesamt
BE	18.9	12.3	11.7	10.5	8.6	5.7	5.6	3.2	2.4	11.2	10.0	:	100.0
CZ	10.5	12.0	11.7	9.0	9.9	7.7	6.9	5.0	3.1	12.7	11.3	:	100.0
DK	24.5	15.4	12.9	13.8	8.6	7.7	5.7	3.7	1.6	4.5	1.6	:	100.0
DE	23.9	15.8	15.4	13.1	9.4	5.6	4.0	3.3	1.9	6.6	1.0	:	100.0
ES	12.2	15.7	14.6	12.7	9.0	5.7	4.3	4.8	3.1	13.5	4.5	:	100.0
FR	22.0	18.9	15.7	11.5	8.6	5.4	4.6	3.2	2.2	7.0	0.9	:	100.0
IE	23.2	15.9	14.8	15.1	9.7	5.9	4.6	3.6	2.2	4.3	0.5	c	100.0
CY	6.1	10.4	24.3	2.6	4.3	7.0	1.7	5.2	2.6	15.7	17.4	1.7	100.0
LV	20.0	12.4	5.7	5.2	8.4	4.9	6.1	5.4	2.4	17.4	12.0	:	100.0
LT	4.0	5.0	7.3	3.0	6.8	5.8	3.4	2.7	2.1	23.7	15.7	20.4	100.0
LU	32.1	20.9	17.9	10.3	7.2	2.9	2.4	1.9	1.0	2.6	0.7	:	100.0
AT	24.3	17.7	15.8	12.3	8.2	5.4	3.5	3.1	2.2	5.8	1.8	:	100.0
PT	:	1.3	9.2	20.6	12.2	11.5	7.9	7.5	5.0	18.7	6.0	:	100.0
FI	15.8	9.8	11.2	10.7	10.8	8.4	6.4	6.4	3.6	10.4	6.5	:	100.0
SE	15.1	13.4	15.3	13.6	9.7	7.1	8.5	3.9	2.3	7.1	4.1	:	100.0
UK	23.2	15.4	14.4	11.2	8.0	6.9	5.7	4.5	2.7	5.4	1.1	1.5	100.0
Insgesamt	20.0	15.4	14.4	11.9	8.9	6.2	5.0	4.0	2.5	8.3	2.9	0.5	100.0

(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Bei der Verteilung der Fahrzeugkilometer auf die unterschiedlichen Fahrzeualtersgruppen zeigten sich, wie aus Tabelle 2 hervorgeht, für das Jahr 2003 erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten. In Luxemburg ist der Anteil der weniger als 4 Jahre alten Fahrzeuge am höchsten; auf diese Fahrzeuggruppe entfielen im Jahr 2003 insgesamt 71 % der Fahrzeugkilometer. In den größeren Volkswirtschaften – Deutschland, Frankreich und das Vereinigte Königreich – wurde mehr als die Hälfte des gesamten Güterkraftverkehrs mit Fahrzeugen abgewickelt, die weniger als 4 Jahre alt sind, und weniger als 10 % mit

Fahrzeugen, die 10 Jahre oder älter sind. Spanien bildete dabei insofern eine Ausnahme, als dort weniger als die Hälfte des Güterkraftverkehrs auf Fahrzeuge mit einem Alter von unter 4 Jahren, dafür aber 18 % auf Fahrzeuge mit einem Alter von 10 oder mehr Jahren entfielen. Das gleiche Bild zeichnet sich bei den neuen Mitgliedstaaten ab, wo deutlich weniger als die Hälfte des gesamten Güterkraftverkehrs auf die neueren Fahrzeuge entfällt, ein erheblich höherer Anteil jedoch auf Fahrzeuge, die bereits 10 Jahre oder noch älter sind. In Zypern, Litauen und Lettland beträgt der Anteil der älteren Fahrzeuge 33 %, 39 % bzw. 29 %.

Tabelle 3: Durchschnittliche Fahrstrecke nach Meldeland und Fahrzeualter (*) – in km beladen, 2003

Meldeland	≤ 1 Jahr	2 Jahre	3 Jahre	4 Jahre	5 Jahre	6 Jahre	7 Jahre	8 Jahre	9 Jahre	10 bis 14 Jahre	≥ 15 Jahre	Insgesamt
BE	171	154	152	158	146	138	117	123	97	85	110	133
CZ	194	293	219	202	184	134	142	121	105	48	25	88
DK	177	161	133	131	111	101	89	92	119	62	43	122
DE	148	137	114	112	104	91	74	60	43	36	24	95
ES	155	155	150	127	129	93	76	78	68	47	37	92
FR	156	135	128	117	119	97	91	67	59	46	38	106
IE	82	72	63	65	60	64	56	63	49	38	34	65
CY	22	34	44	51	39	28	26	22	9	23	18	26
LV	232	340	79	76	151	267	136	184	106	92	49	115
LT	472	724	653	124	200	316	468	211	247	99	62	148
LU	255	254	212	185	198	118	99	80	63	35	28	174
AT	200	187	155	128	101	82	67	58	44	34	24	104
PT	:	95	333	324	260	207	192	196	165	113	74	177
FI	107	87	71	104	94	90	99	69	93	34	28	68
SE	122	104	110	103	136	102	94	104	112	57	35	95
UK	130	117	119	118	109	106	98	91	70	65	42	109
Insgesamt	146	136	125	120	116	101	91	78	64	49	36	100

(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Die Nutzung der Lastkraftwagen der unterschiedlichen Altersgruppen kann auch anhand der durchschnittlichen Fahrstrecke nach Mitgliedstaat und Altersgruppe untersucht

werden. Hierüber gibt Tabelle 3 einen Überblick. Insgesamt lag die durchschnittliche Fahrstrecke je Fahrt im Jahr 2003 bei 100 km, bei bis zu einem Jahr alten Fahrzeugen jedoch

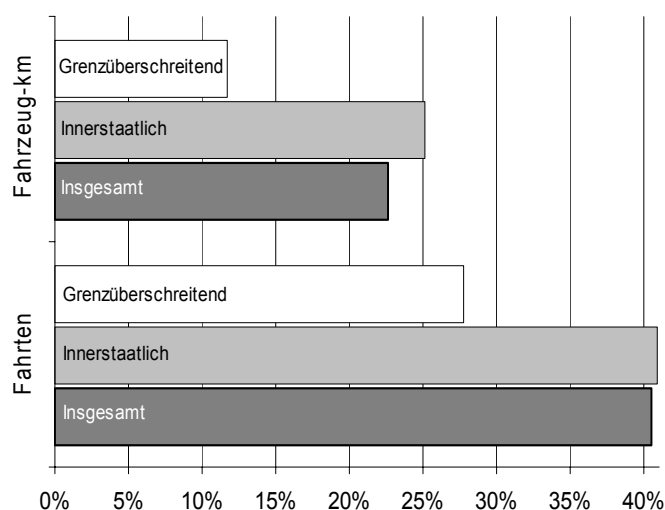
bei 146 km. Die durchschnittliche Fahrstrecke sank bei älteren Fahrzeugen kontinuierlich und betrug bei 2 Jahre alten Fahrzeugen 136 km, bei 3 Jahre alten Fahrzeugen 125 km und bei einem Fahrzeugalter von 15 und mehr Jahren noch 36 km. Offensichtlich werden die Fahrzeuge mit steigendem Alter in zunehmendem Maße für Kurzstrecken, neuere Fahrzeuge dagegen eher für längere Fahrstrecken eingesetzt. Insgesamt bestätigt sich dieses Bild einer mit steigendem Fahrzeugalter rückläufigen Länge der Fahrstrecken, doch zeigen sich bei den einzelnen Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede. In Luxemburg lag die durchschnittliche Fahrstrecke bei 174 km, in Litauen betrug sie 148 km, in Belgien 133 km. Den anderen

Extrempol bildet die Insel Zypern mit einer durchschnittlichen Fahrtlänge von nur 26 km, während auch in Irland ein Durchschnitt von nur 65 km und in Finnland von 68 km erreicht wird. In den meisten Mitgliedstaaten erreichten Fahrzeuge mit einem Alter bis zu einem Jahr die längsten durchschnittlichen Fahrstrecken, allerdings wiesen in vier Ländern – der Tschechischen Republik, Spanien, Lettland und Litauen – Fahrzeuge mit einem Alter von bis zu 2 Jahren die längsten Fahrstrecken auf. Erhebliche Schwankungen waren auch in der Altersgruppe ab 15 Jahren festzustellen. In Belgien lag die Fahrstrecke hier immerhin noch bei 110 km und in Litauen bei 62 km, in Zypern dagegen bei 18 km.

Leerfahrten

Der Anteil der Leerfahrten an der Gesamtzahl aller Fahrten beträgt insgesamt mehr als 40 % und erreicht auch bei grenzüberschreitenden Fahrten noch 28 %. Betrachtet man jedoch die Fahrzeugkilometer, machen Leerfahrten nur 23 % des Gesamtverkehrsaufkommens aus, wobei der Anteil am grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen sogar nur halb so hoch ist (Abbildung 3). Wie Tabelle 4 zeigt, bestehen allerdings unter den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede. Im Jahr 2003 legten Güterkraftverkehrsunternehmen aus Dänemark, Luxemburg und dem Vereinigten Königreich weniger als 20 % der Fahrzeugkilometer als Leerfahrten zurück, während Zypern und Irland dagegen Anteile über 35 % verzeichneten. In sämtlichen Mitgliedstaaten war der Anteil der Leerfahrten am grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen wesentlich geringer als am innerstaatlichen Verkehrsaufkommen. Portugal und Dänemark verzeichneten weniger als 10 % grenzüberschreitender Leerfahrten. Demgegenüber lag der entsprechende Anteil in Zypern und Litauen bei über 20 %. Aufgrund der im Laufe der Jahre schwankenden Datenverfügbarkeit lassen sich Entwicklungstrends nur schwer ablesen, allerdings verharrte dieser Anteil im gesamten Zeitraum seit 1999 bei rund 20 %.

Abbildung 3: Leerfahrten im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und Verkehr insgesamt (*) - %-Anteil der Zahl der Fahrten und Fzkm, 2003



(*)Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Tabelle 4: Leerfahrten nach Meldeland im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und Verkehr insgesamt (*) - %-Anteil in Fzkm, 1999-2003

Meldeland	Innerstaatlich					Grenzüberschreitend					Insgesamt				
	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003
CZ	:	29.3	32.5	31.2	30.3	:	15.4	14.6	14.3	11.1	:	24.5	25.2	24.1	22.1
DK	15.3	15.8	16.2	15.7	16.4	8.6	9.2	11.3	10.7	9.9	12.8	13.3	14.5	14.0	14.1
DE	27.7	26.6	25.5	24.6	24.0	16.0	15.3	14.8	14.5	13.4	26.1	25.0	23.8	23.0	22.2
ES	31.7	31.5	31.9	31.9	31.9	10.7	10.7	11.0	10.5	10.1	27.7	27.2	27.5	27.3	27.5
FR	26.7	26.3	26.8	26.3	26.5	13.8	13.9	14.3	15.4	15.4	24.8	24.7	25.2	25.1	25.3
IE	40.3	40.2	40.6	40.6	40.0	17.8	20.8	22.3	19.0	19.6	37.0	36.5	37.5	37.3	36.8
CY	:	:	:	42.0	44.3	:	:	:	33.3	33.3	:	:	:	42.0	44.2
LT	:	:	:	:	38.9	:	:	:	:	20.4	:	:	:	:	27.2
LU	40.7	38.7	39.4	39.8	41.5	17.6	15.3	16.0	16.9	16.6	20.5	18.1	18.3	19.6	19.4
AT	39.3	39.3	39.3	38.8	39.0	18.0	17.1	16.6	15.8	16.1	29.0	28.4	27.7	27.0	27.2
PT	40.5	40.0	40.1	40.1	35.4	9.4	8.9	10.1	9.0	8.6	32.5	31.4	31.8	30.7	23.0
FI	30.1	29.6	30.1	29.1	28.3	17.7	18.2	19.9	17.4	18.1	29.0	28.6	29.2	28.0	27.3
SE	:	24.4	23.7	24.3	23.9	:	11.6	11.7	11.8	11.5	:	22.9	22.3	22.7	22.2
UK	20.1	20.4	20.5	20.2	20.5	4.3	4.7	9.2	10.0	10.1	18.9	19.3	19.7	19.5	19.8
NO	27.5	27.4	26.3	26.4	:	12.0	11.7	12.1	13.5	:	25.4	25.5	24.6	25.0	:
Insgesamt	22.6	22.1	22.1	21.7	25.1	9.3	9.5	9.8	9.6	11.6	20.3	19.8	19.7	19.4	22.6

(*)Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Tabelle 5 zeigt das Gesamtverkehrsaufkommen und die Leerfahrten nach Mitgliedstaaten für das Jahr 2003. In absoluten Zahlen dominieren hier vier Länder: Deutschland, Frankreich, Spanien und das Vereinigte Königreich, sowohl beim Gesamtverkehrsaufkommen als auch bei den Leerfahrten. Berücksichtigt man den überdurchschnittlich hohen Anteil der Leerfahrten, rangiert Spanien bei den Leerfahrten noch vor dem Vereinigten Königreich, nicht aber bei den Fahrzeugkilometern.

Im Allgemeinen war der prozentuale Anteil der Leerfahrten deutlich höher (40 %) als der Anteil der leer gefahrenen Fahrzeugkilometer (23 %). Hierin dürfte der Kurzstreckencharakter des Güterkraftverkehrs zum Ausdruck kommen, bei dem Leerfahrten anfallen. So muss bei Bauarbeiten zuerst der Aushub abgefahren werden, wobei Schwerlastwagen den Aushub über kürzere Strecken zu Deponien transportieren und anschließend in einer Leerfahrt zur Baustelle zurückfahren und dort weiteren Aushub laden. Ähnlich laufen die Fahrten auch beim Antransport von Baustoffen in der Bauphase ab.

Tabelle 5: Verkehrsaufkommen insgesamt und Leerfahrten nach Meldeland (*) – Absolutwerte und %-Anteil in Mio. Fzkm und 1000 Fahrten, 2003.

Meldeland	in Mio. Fahrzeug-km			in 1000 Fahrten		
	Ins-gesamt	Leerfahrten	Anteil Leerfahrten	Ins-gesamt	Leerfahrten	Anteil Leerfahrten
CZ	6 137	1 356	22.1%	98 002	43 519	44.4%
DK	2 339	330	14.1%	22 353	5 906	26.4%
DE	27 912	6 204	22.2%	382 989	153 621	40.1%
ES	16 908	4 649	27.5%	249 696	117 141	46.9%
FR	20 821	5 267	25.3%	262 166	115 822	44.2%
IE	2 080	766	36.8%	38 128	17 904	47.0%
CY	206	91	44.2%	8 245	3 904	47.3%
LT	1 164	317	27.2%	10 907	5 186	47.5%
LU	720	140	19.4%	5 081	1 757	34.6%
AT	3 328	905	27.2%	38 800	15 533	40.0%
PT	1 761	405	23.0%	14 024	6 357	45.3%
FI	2 548	696	27.3%	48 030	20 835	43.4%
SE	2 550	566	22.2%	34 583	13 697	39.6%
UK	24 220	4 796	19.8%	274 163	95 263	34.7%
Insgesamt	116 563	26 488	22.6%	1 516 342	616 445	40.5%

(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Beförderung nach der Verkehrsart

Tabelle 6: Verkehr insgesamt nach Meldeland (*) und Verkehrsart – Absolutwerte und %-Anteil in Mio. tkm, 2003

Meldeland	Werk-verkehr	Gewerb-licher Verkehr	Insgesamt	Anteil des Werk-verkehrs
BE	8 565	41 977	50 542	16.9%
CZ	7 429	39 106	46 535	16.0%
DK	1 955	21 055	23 009	8.5%
DE	65 072	225 678	290 750	22.4%
ES	17 296	175 298	192 595	9.0%
FR	33 155	170 441	203 595	16.3%
IE	4 255	11 395	15 650	27.2%
CY	603	798	1 401	43.0%
LV	1 289	5 519	6 808	18.9%
LT	1 619	9 844	11 462	14.1%
LU	779	8 866	9 645	8.1%
AT	8 197	31 360	39 557	20.7%
FI	2 322	28 604	30 926	7.5%
SE	2 759	33 878	36 638	7.5%
UK	39 616	127 527	167 143	23.7%
Insgesamt	194 911	931 346	1 126 256	17.3%

(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Im Jahr 2003 entfielen lediglich 17 % der Tonnenkilometer auf „Werkverkehr“ (Tabelle 6), 83 % dagegen auf „gewerblichen Verkehr“. Diese Sachlage variierte zwischen den Mitgliedstaaten allerdings erheblich. In Zypern lag der Anteil des „Werkverkehrs“ bei 43 %, in Irland bei 27%, im Vereinigten Königreich bei 24 %, in Deutschland bei 22 % und in Österreich bei 21 %. Demgegenüber bewegte sich dieser Anteil in Finnland, Schweden, Luxemburg, Dänemark und Spanien bei unter 10 %. Nimmt man sämtliche Arten des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens,

Tabelle 7: „Gewerblicher Verkehr“ nach Meldeland (*) im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden, Dreiländer- und Kabotageverkehr - %-Anteil in Tonnen, 2003

Meldeland	Inner-staatlich	Grenz-überschrei-tend	Drei-länder-verkehr	Kabotage	Ins-gesamt
BE	68.0	87.3	91.7	85.2	72.4
CZ	56.4	89.4	99.5	:	59.1
DK	79.5	99.1	100.0	98.2	81.0
DE	54.6	87.5	95.0	88.2	56.2
ES	72.5	97.3	100.0	99.4	73.1
FR	58.3	89.1	98.1	97.6	59.4
IE	60.7	59.9	98.6	56.4	60.6
CY	44.7	100.0	:	:	44.8
LV	45.8	91.5	99.3	100.0	49.2
LT	39.6	92.2	100.0	97.6	46.0
LU	26.6	82.4	95.5	91.9	58.0
AT	52.5	81.6	90.2	88.2	56.8
FI	73.6	100.0	100.0	100.0	74.0
SE	89.2	97.8	93.8	94.6	89.4
UK	63.1	85.7	97.6	99.2	63.3
Insgesamt	62.7	88.6	94.8	86.6	64.0

(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

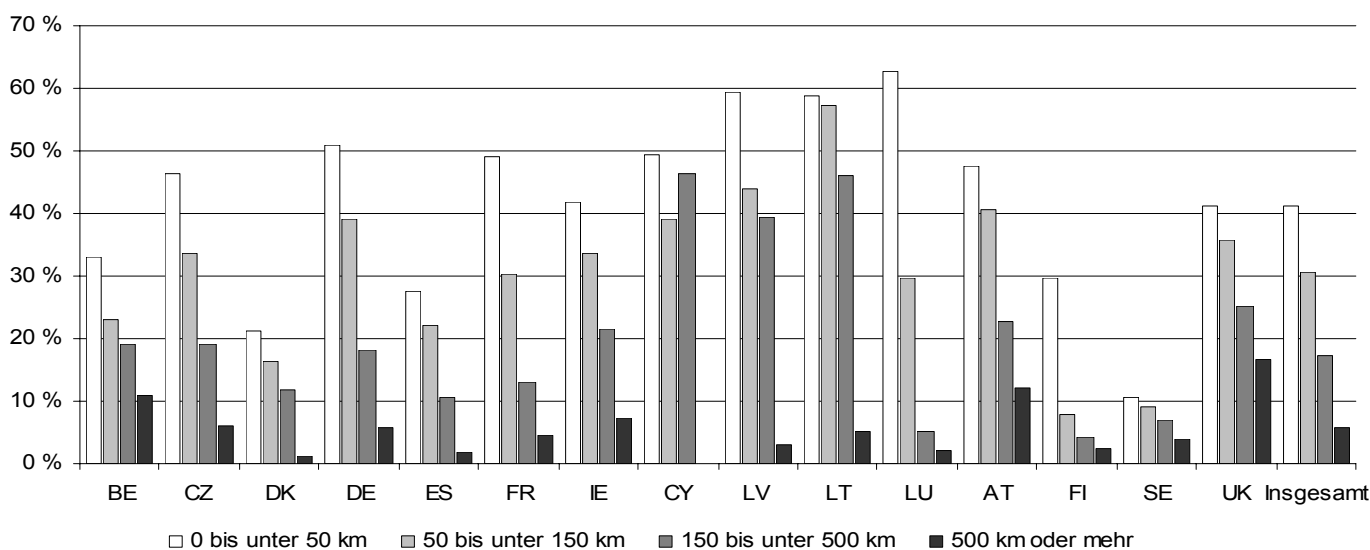
zusammen bewegte sich der Anteil des „gewerblichen Verkehrs“ in nahezu allen Meldeländern bei über 80 %. Irland bildete mit weniger als 60 % im grenzüberschreitenden (im Meldeland verladen und entladen) und im Kabotageverkehr hier allerdings eine Ausnahme. Beim innerstaatlichen Verkehrsaufkommen war der Anteil des „gewerblichen Verkehrs“ wesentlich geringer. Besonders niedrige Anteile erreichten im innerstaatlichen Verkehr tätige Güterkraftverkehrsunternehmen beim „gewerblichen Verkehr“

in Luxemburg (27 %) und Litauen (40 %). Schweden wies dagegen mit 89 % den höchsten Anteil des „gewerblichen Verkehrs“ am innerstaatlichen Güterkraftverkehr auf. Abbildung 4 vermittelt einen Überblick über den Anteil des „Werkverkehrs“ am gesamten Verkehrsaufkommen nach Entfernungskategorien für das Jahr 2003. Nimmt man sämtliche Meldeländer zusammen, so entfallen auf den „Werkverkehr“ 41 % des gesamten Verkehrs auf Entfernungen bis 50 Kilometern, 31 % auf 50 bis 150 Kilometer, 17 % auf Entfernungen zwischen 150 und 500 Kilometer und 6 % auf noch längere Strecken. In den meisten Meldeländern ging der Anteil der Werkverkehrsfahrten mit zunehmender Entfernung in ähnlicher Weise zurück, doch waren auch einige auffällige Abweichungen festzustellen.

63 % der Fahrten Luxemburger Verkehrsunternehmen über Entfernungen von weniger als 50 Kilometer entfielen auf „Werkverkehr“, in Lettland und Litauen sogar 60 % bzw. 59 %, in Schweden dagegen nur 11 %.

Verkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich erbrachten Werkverkehrsfahrten von 500 Kilometer oder mehr in Höhe von 17% des Verkehrsaufkommens, wogegen der entsprechende Anteil dänischer und finnischer Güterkraftverkehrsunternehmen bei nur 1% bzw. 2% lag. Verkehrsunternehmen aus Zypern weisen im „Werkverkehr“ einen höheren Anteil in den Entfernungen von 150 bis 500 Kilometer auf als in den Entfernungen von 50 bis 150 Kilometer.

Abbildung 4: „Werkverkehr“ nach Meldeland und Entfernungskategorie (*) - %-Anteil des Verkehrs insgesamt in tkm, 2003

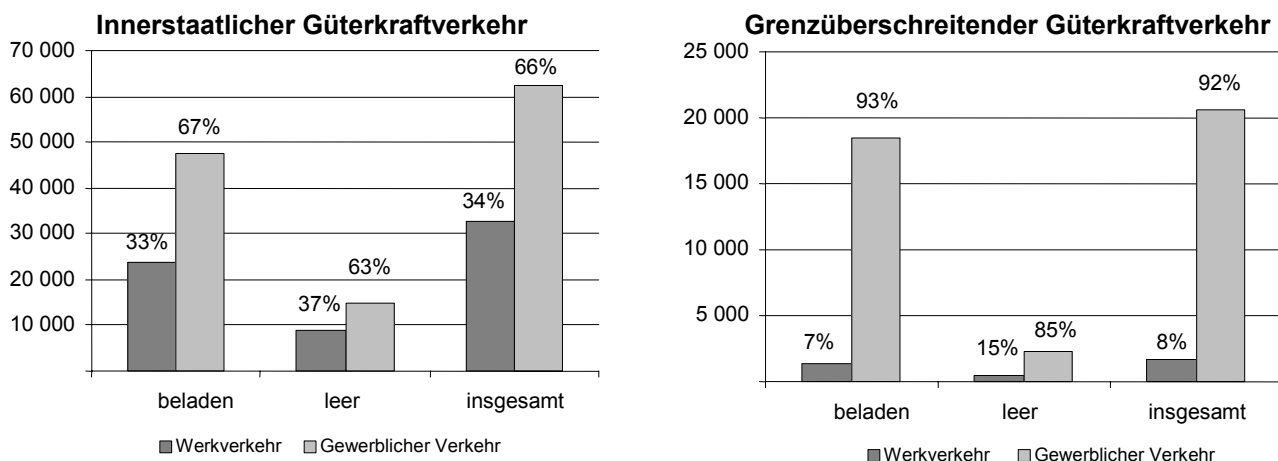


(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

Abbildung 5 zeigt die Werkverkehrsfahrten als Anteil am gesamten innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen. Beim innerstaatlichen Verkehrsaufkommen entfiel rund ein Drittel der Fahrzeugkilometer auf

„Werkverkehr“, während der Anteil der Leerfahrten noch etwas höher war. 8 % des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens entfielen auf den „Werkverkehr“, allerdings auch 15 % der grenzüberschreitenden Leerfahrten.

Abbildung 5: Aufschlüsselung des Güterkraftverkehrs nach Verkehrsart für Last- und Leerfahrten und Fahrten insgesamt im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr (*) - Absolutwerte und %-Anteil in Mio. Fzkm



(*) Datenverfügbarkeit: siehe "Wissenswertes zur Methodik"

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die in dieser Veröffentlichung dargestellten Daten wurden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates zur Erfassung des Güterkraftverkehrs erhoben. Diese Daten basieren auf Stichprobenerhebungen in den Meldeländern, d. h. in den EU-Mitgliedstaaten und in Norwegen, und vermitteln einen Überblick über den Güterkraftverkehr mit in diesem Ländern zugelassenen Lastkraftwagen.

Leerfahrten werden definiert als Fahrten mit Lastkraftwagen, mit denen keine Waren oder Transportgüter befördert werden, die an einem bestimmten Zielort entladen werden müssen. Diese Angaben beziehen sich jeweils auf die zur Fahrt gehörenden Daten. Dabei handelt es sich allerdings um eine optionale Variable, die folglich nicht von allen Meldeländern gemeldet wird (siehe Datenverfügbarkeit unten).

Verkehr insgesamt

Der Verkehr insgesamt umfasst den innerstaatlichen Verkehr, den grenzüberschreitenden Verkehr – im Meldeland verladene Güter, den grenzüberschreitenden Verkehr – im Meldeland entladene Güter, den Dreiländerverkehr und die Kabotage.

Grenzüberschreitender Verkehr

Grenzüberschreitender Verkehr setzt sich zusammen aus dem grenzüberschreitenden Verkehr - im Meldeland verladene Güter, dem grenzüberschreitenden Verkehr - im Meldeland entladene Güter, dem Dreiländerverkehr und dem Kabotageverkehr. Doppelzählungen werden dadurch vermieden, dass Meldeländer nur über Verkehrsunternehmen berichten, die in ihrem Land ansässig sind.

Der Begriff „Verkehrsunternehmen“ bezieht sich auf Verkehrsunternehmen, die Beförderungsleistungen im Straßengüterkraftverkehr als „gewerblichen Verkehr“ erbringen (d.h. die entgeltliche Beförderung von Gütern für Dritte), sowie auf Unternehmen, die Beförderungen als „Werkverkehr“ durchführen.

Belgien

Belgien gab für die Variable „Fahrzeugalter“ bis zum Jahr 2002 nur „unbekannt“ an.

Datenverfügbarkeit:

Meldeland	Fahrzeugalter					Leerfahrten					Verkehrsart 2003
	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003	
BE	Belgien										
CZ	Tschechische Rep.										
DK	Dänemark										
DE	Deutschland										
EE	Estland										
EL	Griechenland										
ES	Spanien										
FR	Frankreich										
IE	Irland										
IT	Italien										
CY	Zypern										
LV	Lettland										
LT	Litauen										
LU	Luxemburg										
HU	Ungarn										
MT	Malta										
NL	Niederlande										
AT	Österreich										
PL	Polen										
PT	Portugal										
SI	Slowenien										
SK	Slowakei										
FI	Finnland										
SE	Schweden										
UK	Vereinigtes Königr.										
NO	Norwegen										

Legende:  Daten verfügbar  Keine Daten verfügbar

Griechenland

Griechenland hat seit 1999 keine Daten zum Güterkraftverkehr gemeldet.

Portugal

Zum Stichtag der Extraktion der Daten für diese Veröffentlichung meldete Portugal für das Jahr nur Beförderungsdaten für den „gewerblichen Verkehr“.

Schweden

Schweden meldete die Daten für das Jahr nur nach den Leitlinien der früheren Richtlinien.

Die Mitgliedstaaten führen die Erhebung von Güterkraftverkehrsdaten selbst durch, wobei sie sich auf Angaben der Güterkraftverkehrsunternehmen stützen. Das Ergebnis sind Mikrodaten zu Fahrzeugen und ihren Fahrten. Wie bereits erwähnt gehen die Ergebnisse auf Erhebungen zurück. Außerdem beruhen einige Zellen auf einer geringen Zahl von Beobachtungen. Daher kann die statistische Genauigkeit gering sein. Ferner können die auf der EU-Ebene angewandten Validierungen und gemeinsamen Aggregierungsverfahren von den nationalen Vorgehensweisen abweichen. Somit können sich beim Vergleich der hier veröffentlichten und der nationalen Werte Unterschiede ergeben.

Die in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen sämtlich aus der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos, **Stand der Verfügbarkeit** ist Juli 2004.

In dieser Veröffentlichung:

MS Mitgliedstaat der Europäischen Union

: keine Angaben verfügbar

c vertrauliche Daten, beruhend auf weniger als 10 Fahrzeugdatensätzen.

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

Weitere Informationsquellen:

➤ **Datenbanken**

[EUROSTAT Webseite/Verkehr/Strassenverkehr/Verkehrsleistung - Güter](#)

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.

Ausführliche Informationen über 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

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

ORIGINALTEXT: Englisch