

# Durchschnittliche Ladungsgewichte, Entfernungen und Leerfahrten im Güterkraftverkehr - 2005

## Das Wichtigste in Kürze

Das durchschnittliche Ladungsgewicht in der EU betrug im Jahr 2005 13,1 Tonnen. Dabei wurden etwas über 12 Tonnen Ladungsgewicht im innerstaatlichen und knapp 16 Tonnen Ladungsgewicht im grenzüberschreitenden Verkehr registriert. Finnland verzeichnete mit 20 Tonnen die höchsten Werte im grenzüberschreitenden Verkehr, Schweden dagegen mit 19 Tonnen die höchsten Werte im innerstaatlichen Verkehr (Abbildung 1).

Seit 2000 ist das durchschnittliche Ladungsgewicht in der EU von 12,3 auf 13,1 Tonnen gestiegen. Diese Tatsache spiegelt die Entwicklung in den neuen Mitgliedstaaten wider, in denen das durchschnittliche Ladungsgewicht seit ihrem Beitritt beträchtlich gestiegen ist.

Im Allgemeinen wurden bei längeren Strecken höhere Ladungsgewichte registriert. Hierzu gab es einige Ausnahmen, insbesondere Schweden. Hier sind im innerstaatlichen Verkehr höhere Ladungsgewichte als bei den grenzüberschreitenden Strecken gestattet. Dementsprechend war das durchschnittliche Ladungsgewicht in Schweden über 40 % höher als der Durchschnitt, während dieser Wert im Vereinigten Königreich 30 % unterhalb des Durchschnitts lag.

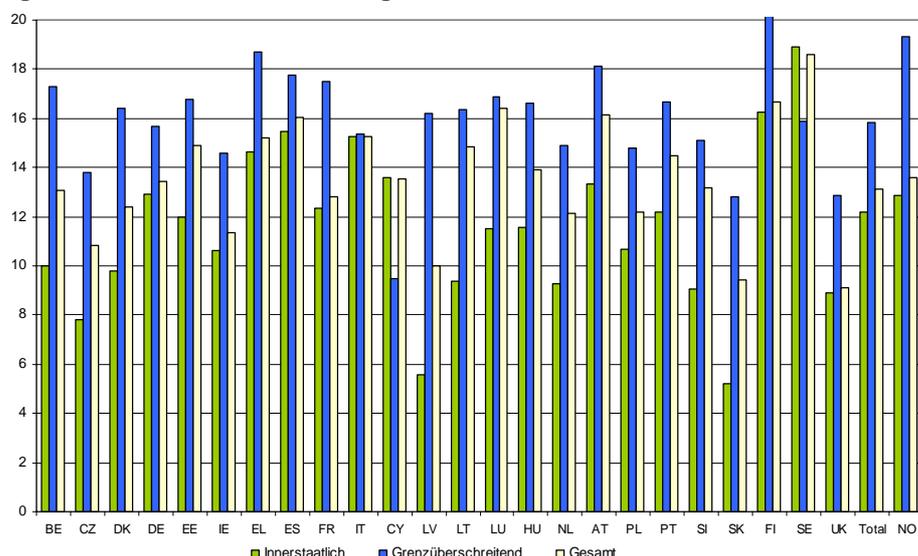
Auf der regionalen Ebene scheint sich ein „Hauptstadteffekt“ abzuzeichnen, wobei die in den Hauptstädten entladenen Güter über längere Strecken transportiert werden als die vor Ort verladenen Güter. Die höchsten Werte für durchschnittliche Fahrtstrecken auf der regionalen Ebene wurden in Italien registriert, was die geografischen Besonderheiten des Landes widerspiegelt, die kürzesten Fahrtstrecken entfielen dagegen auf die kleine Insel Zypern. Auch bei größeren Hafenstädten wurden sowohl bei entladenen als auch bei verladenen Gütern längere Strecken registriert.

Bei den Prozentanteilen der Leerfahrten waren beträchtliche Unterschiede zu verzeichnen, so betrug der Leerfahrtanteil für Zypern über 45 %, für Dänemark dagegen nur 17 %.

Eine Aufschlüsselung der Gesamtwerte für Leerfahrten nach den Kategorien „Werkverkehr“ und „gewerblicher Verkehr“ zeigt mit einigen Ausnahmen eine höhere Anzahl der Leerfahrten für Unternehmen in der Kategorie Werkverkehr. Ausnahmen sind bspw. Schweden und das Vereinigte Königreich.

Der Vergleich von Leerfahrtanteilen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr zeigt niedrigere Werte im grenzüberschreitenden Verkehr. Bei allen Ländern wurden allerdings höhere Leerfahrtanteile im grenzüberschreitenden Verkehr in der Kategorie Werkverkehr registriert. Dies ist durch die Tatsache bedingt, dass es für die für eigene Zwecke arbeitenden Unternehmen schwieriger ist, bei grenzüberschreitenden Strecken die Rückfracht sicherzustellen.

**Abbildung 1: Durchschnittliche Ladungsgewichte im innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und gesamten Güterverkehr, 2005 – in Tonnen**



Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

117/2007

Autor  
Simo PASI

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze ..... 1  
 Durchschnittliche  
 Ladungsgewichte..... 2  
 Leerfahrten ..... 5



## Durchschnittliche Ladungsgewichte

**Tabelle 1: Durchschnittliche Ladungsgewichte im Gesamtverkehr – in Tonnen**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Änderung in Prozent 2004-2005
BE	12,7	12,3	12,6	13,1	12,8	13,1	2,5
CZ	7,9	9,9	10,0	9,7	10,9	10,8	-0,4
DK	11,6	11,0	11,3	11,5	11,8	12,4	5,4
DE	13,0	13,1	13,2	13,4	13,4	13,4	0,5
EE	:	:	:	10,4	12,0	14,9	24,4
IE	11,8	11,9	11,8	11,9	11,8	11,3	-4,1
EL	:	:	:	15,5	17,1	15,2	-11,4
ES	15,8	15,7	15,7	15,7	15,9	16,1	0,7
FR	12,9	13,1	12,8	13,1	13,0	12,8	-1,6
IT	16,2	16,4	17,0	15,7	14,7	15,3	4,1
CY	:	:	11,2	12,2	14,3	13,5	-5,7
LV	:	:	9,6	8,6	10,0	10,0	0,3
LT	:	:	:	13,5	14,0	14,9	5,8
LU	17,0	16,0	16,3	16,6	16,6	16,4	-1,0
HU	:	5,8	8,1	12,7	13,1	13,9	6,2
NL	9,1	8,6	7,8	11,7	12,1	12,1	0,1
AT	15,9	16,1	16,3	16,3	16,3	16,2	-0,8
PL	:	:	:	:	11,4	12,2	7,3
PT	12,8	13,3	13,5	13,1	14,7	14,5	-1,4
SI	:	12,3	11,9	12,0	12,8	13,2	3,1
SK	:	:	:	8,1	8,7	9,4	7,6
FI	17,5	16,8	17,3	16,7	17,1	16,6	-2,7
SE	18,0	17,4	18,3	18,5	18,8	18,6	-1,0
UK	8,2	8,4	8,4	8,6	9,0	9,1	1,4
Gesamt	12,3	12,3	12,4	12,8	13,0	13,1	1,2
NO	13,4	13,6	13,9	13,3	13,2	13,6	3,3

In dieser Veröffentlichung wurde das durchschnittliche Ladungsgewicht berechnet indem die jährlichen Frachttransporte in Tonnenkilometer durch die entsprechenden Fahrzeugkilometer geteilt wurden.

In Tabelle 1 wird die Entwicklung der durchschnittlichen Ladungsgewichte für die EU-Mitgliedstaaten (außer Malta) und Norwegen im Zeitraum 2000 bis 2005 dargestellt. Das durchschnittliche Ladungsgewicht in der EU stieg in diesem Zeitraum von 12,3 Tonnen im Jahr 2000 auf 13,1 Tonnen im Jahr 2005 an. Es ist jedoch zu beachten, dass der Erfassungsgrad für das Jahr 2005 durch die Berücksichtigung der neuen Mitgliedstaaten, von denen 2000 größtenteils noch keine Angaben vorlagen, höher ausfällt. Auf der Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten stellt sich die Situation komplexer dar. Die meisten Länder verzeichneten einen Anstieg der Ladungsgewichte, Ausnahmen stellen dagegen Frankreich, mit einer nur geringen Änderung des durchschnittlichen Ladungsgewichtes, sowie Italien und Finnland dar, die in dem Zeitraum zwischen 2000 und 2005 jeweils einen Rückgang des registrierten durchschnittlichen Ladungsgewichts um ca. eine Tonne verzeichneten.

Bei allen 10 neuen Mitgliedstaaten wurde ein Anstieg des durchschnittlichen Ladungsgewichts für die Jahre gemeldet, für die ein Bericht vorgelegt werden konnte. Bei folgenden Ländern war der Anstieg besonders deutlich: Tschechische Republik (Anstieg von 7,9 Tonnen im Jahr 2000 auf 10,8 Tonnen im Jahr 2005), Estland (von 10,4 Tonnen im Jahr 2003 auf 14,9 Tonnen im Jahr 2005), Litauen (von 13,5 Tonnen im Jahr 2003 auf 14,9 Tonnen im Jahr 2005) und Ungarn (von 5,8 Tonnen im Jahr 2001 auf 13,9 Tonnen im Jahr 2005). Diese beträchtlichen Änderungen der Anteile spiegeln möglicherweise die fortschreitende Integration dieser Mitgliedstaaten in die EU und die Investitionen in die Modernisierung des gewerblichen Fahrzeugparks wider.

Bei den übrigen Mitgliedstaaten wurde ein erheblicher Anstieg des durchschnittlichen Ladungsgewichtes für Portugal, die

Niederlande, das Vereinigte Königreich und Dänemark gemeldet. In den Niederlanden gab es einen besonders starken Anstieg von 7,8 Tonnen im Jahr 2002 bis auf 11,7 Tonnen im Jahr 2003, sowie einen weiteren Anstieg auf 12,1 Tonnen im Jahr 2005 zu verzeichnen.

In Tabelle 2 wird die Verteilung des durchschnittlichen Ladungsgewichtes nach Mitgliedstaaten und Entfernungsklassen für das Jahr 2005 auf der Grundlage der Streckenangaben dargestellt. Bei der Interpretation dieser Zahlenangaben ist wegen der Unterschiede in Bezug auf die Erfassung kleinerer Lastkraftwagen in den einzelnen Mitgliedstaaten Vorsicht angebracht. Diese Unterschiede fallen vor allem bei kürzeren Strecken ins Gewicht. Mit einigen Ausnahmen war das durchschnittliche Ladungsgewicht bei den längsten Strecken über 500 km höher, als bei den kürzeren Strecken. Für einige Länder, bspw. für Belgien, Estland, Griechenland, Lettland, Litauen, Ungarn, Österreich und für die Slowakei, wurden beträchtliche Unterschiede registriert. Im Falle der Angaben für Belgien, Estland, Lettland und für die Slowakei könnte dies durch die Erfassung von Daten für relativ kleine Lastkraftwagen in der Stichprobe verursacht sein. Insbesondere bei kürzeren Strecken zeigt dies möglicherweise Auswirkungen auf das durchschnittliche Ladungsgewicht, da der Einsatz von kleineren Fahrzeugen für längere Strecken nicht wahrscheinlich erscheint.

Ausnahmen von der generellen Verteilung der höchsten Ladungsgewichte auf längere Strecken bilden die Länder Frankreich, Schweden und das Vereinigte Königreich. Bei den Zahlen für Frankreich stellt sich das Bild umgekehrt dar, d.h. die höchsten Ladungsgewichte werden für die kürzesten Strecken gemeldet. In Schweden sind die Ladungsgewichte für die längsten Strecken merklich kleiner als für die kürzeren Strecken. Dies kann auf die Tatsache zurückzuführen sein, dass in Schweden im innerstaatlichen Verkehr größere Ladungsgewichte zulässig sind als bei längeren Strecken im grenzüberschreitenden Verkehr.

**Tabelle 2: Durchschnittliche Ladungsgewichte im gesamten Güterverkehr nach Entfernungsklassen, 2005 - in Tonnen**

	0-50	50-150	150-500	>500	Gesamt
BE	12,5	14,2	13,1	17,5	14,4
CZ	8,5	7,5	7,7	11,5	9,5
DK	10,6	11,1	9,9	12,4	11,2
DE	10,5	11,1	13,2	15,8	13,1
EE	10,6	12,6	13,1	17,2	15,2
IE	12,5	10,7	10,4	13,5	11,3
EL	12,3	12,1	14,4	17,1	14,4
ES	13,7	12,9	13,7	14,4	14,0
FR	13,5	11,1	10,7	11,5	11,3
IT	14,8	15,5	15,6	15,0	15,3
CY	13,7	13,8	10,0	16,0	13,5
LV	6,9	6,8	5,6	15,7	10,0
LT	9,7	9,2	10,0	16,2	14,6
LU	15,0	13,9	16,7	16,9	16,4
HU	9,8	12,4	12,1	16,5	13,8
NL	10,3	9,6	9,4	11,6	10,3
AT	11,9	12,0	13,7	16,7	14,8
PL	8,4	8,3	10,2	12,3	10,6
PT	12,3	10,7	10,7	13,2	12,1
SI	11,1	8,8	9,3	12,9	11,5
SK	6,3	4,8	5,3	11,9	8,5
FI	13,2	14,1	17,9	16,2	16,0
SE	13,6	15,4	14,0	12,2	13,7
UK	9,0	9,6	9,8	8,6	9,5
Gesamt	11,3	11,1	11,8	13,6	12,2
NO	10,0	8,4	10,7	14,6	11,1

**Abbildung 2: Abweichung des durchschnittlichen Ladungsgewichts der einzelnen Länder vom EU-Durchschnitt im Gesamtverkehr, 2005 – % der Tonnage**

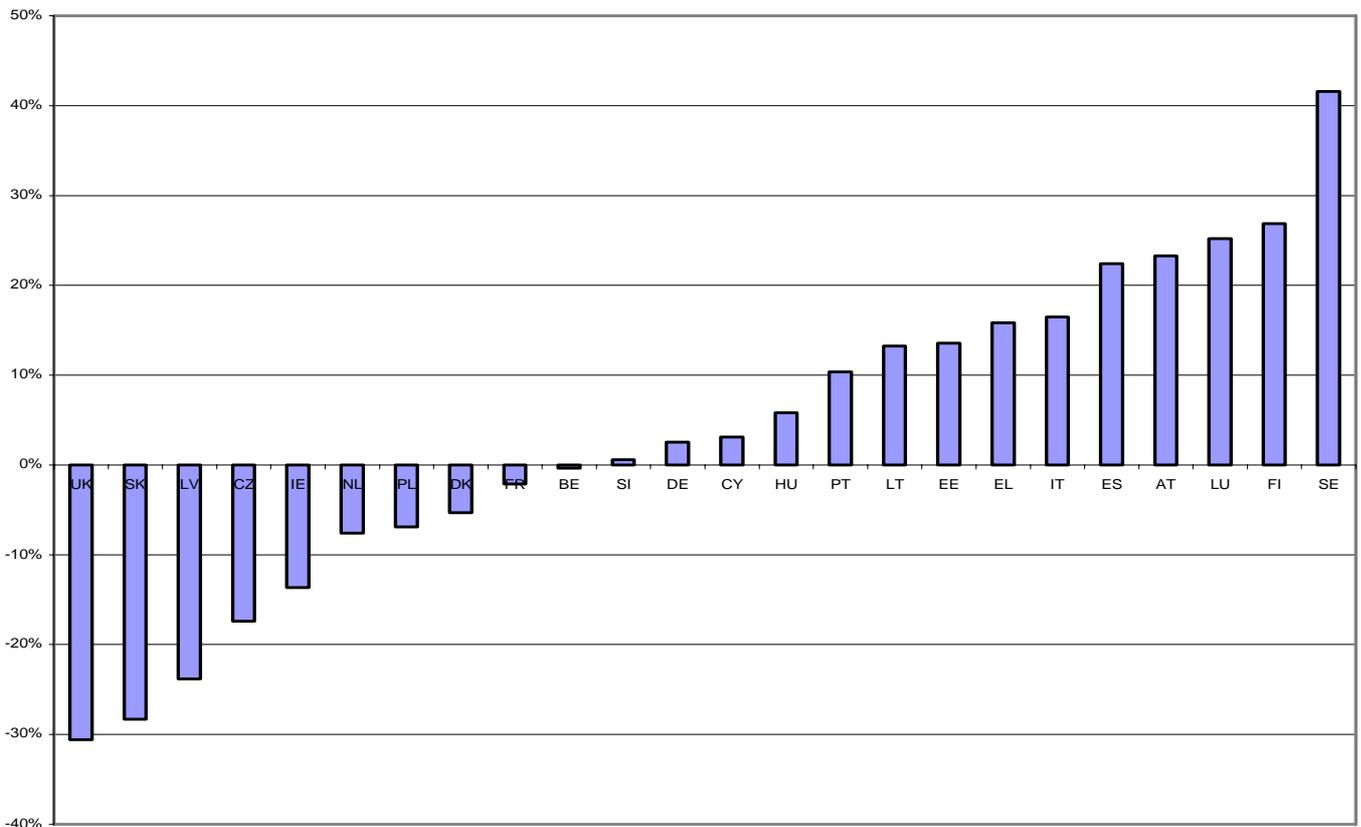


Abbildung 2 gibt Aufschluss über die Abweichung des durchschnittlichen Ladungsgewichtes in den einzelnen Mitgliedstaaten im Vergleich zum EU-Durchschnitt im Jahr 2005. Mit einem weiten Vorsprung vor allen anderen Mitgliedstaaten meldete Schweden Ladungsgewichte von über 40 % über dem EU-Durchschnitt. Auch diese Werte sind zweifelsohne auf die Tatsache zurückzuführen, dass in Schweden im innerstaatlichen Verkehr im Vergleich mit dem Rest der EU höhere Ladungsgewichte zugelassen sind. Vier weitere Länder, nämlich Finnland, Luxemburg, Österreich und Spanien, lagen zwischen 20 und 30 % über dem EU-Durchschnitt. Am anderen Ende der Skala lagen die Werte für das Vereinigte Königreich: über 30 % unterhalb des EU-Durchschnitts. Die in der Slowakei und in Lettland verzeichneten Werte lagen zwischen 20 und 30 % unter dem EU-Durchschnitt. Bei den vier Ländern Frankreich, Belgien, Slowenien und Deutschland dagegen lagen die gemeldeten Ladungsgewichte dicht am EU-Durchschnitt. Erscheint die Erklärung für die Abweichung der schwedischen Werte noch plausibel, so ist es schwer nachvollziehbar, warum die Durchschnittswerte im Vereinigten Königreich so weit unter den in anderen Mitgliedstaaten verzeichneten Ladungsgewichten lagen. Ist der limitierende Faktor beim abweichenden Verteilungsmuster eher das Ladungsvolumen als das Ladungsgewicht? Oder handelt es sich um finanzielle Faktoren, bspw. Kraftfahrzeugsteuer, die höhere Ladungsgewichte im Güterkraftverkehr verhindern? Dies sind einige der interessanten Fragen, die mit den hier vorgestellten Statistiken aufgeworfen werden.

In Tabelle 3 werden die durchschnittlichen Entfernungen im Güterverkehr auf regionaler Ebene dargestellt. Interessant erscheint hier die Tatsache, dass bei den Angaben für Hauptstädte die entladene Güter über längere Strecken transportiert werden als die verladene Güter. Beispielsweise beträgt die durchschnittliche Streckenentfernung für verladene Güter für Berlin 96 km, für entladene Güter dagegen 128 km. Ein ähnliches Muster ist für Brüssel, Madrid, Paris und London feststellbar.

Die in Italien verzeichneten Entfernungen waren höher als bei den meisten anderen Ländern, beispielsweise 183 km für verladene und 200 km für entladene Güter in der Region Sud. Dies ist ohne Zweifel durch die geografische Struktur Italiens bedingt: zahlreiche wichtige Regionen sind auf einer schmalen Halbinsel aufgereiht. Im Gegensatz dazu waren die Streckenentfernungen auf der kleinen Insel Zypern mit 26 km sowohl für entladene als auch für verladene Güter viel geringer. Auch die Entfernungen für Griechenland, Irland und die britische Region Nordirland waren mit ca. 50 km relativ klein. Ein weiterer bemerkenswerter Aspekt sind die relativ langen Streckenentfernungen für verladene und entladene Güter in den deutschen Regionen Bremen und Hamburg (jeweils ca. 150 km). Diese wichtigen Hafenstädte weisen ein Verkehrsmuster mit überwiegend längeren Strecken auf. Dieser Aspekt lässt sich ebenfalls in der belgischen Region Vlaams Gewest mit den Städten Antwerpen and Zeebrügge feststellen. In den Niederlanden ist dieses Muster für die Stadt Rotterdam nicht so offensichtlich, für die französische Region Nord – Pas-de-Calais könnte man jedoch von einem ähnlichen Effekt sprechen.

Tabelle 3: Durchschnittliche Entfernungen im gesamten Güterverkehr nach Verlade- und Entladeregion, 2005 – in Kilometern

Region	Verladen	Entladen	Region	Verladen	Entladen	Region	Verladen	Entladen	Region	Verladen	Entladen
BE1 Région de Bruxelles-capitale - Brussels Hoofdstedelijk gewest	138	183	GR1 Voreia Ellada	50	50	ITF Sud	183	200	PT1 Continente	93	99
BE2 Vlaams gewest	146	132	GR2 Kentriki Ellada	48	50	ITG Isole	127	139	PT2 Região autónoma dos Açores	:	:
BE3 Région wallonne	112	100	GR3 Attiki	61	67	CY0 Kypros	26	26	PT3 Região autónoma da Madeira	:	:
CZ0 Ceska republika	68	65	GR4 Nisia Aigaiou, Kriti	30	31	LV0 Latvija	122	105	SI0 Slovenija	84	82
DK0 Danmark	107	112	ES1 Noroeste	104	89	LT0 Lietuva	140	133	SK0 Slovenska republika	76	65
DE1 Baden-Württemberg	114	118	ES2 Noreste	114	105	LU0 Luxembourg (grand-duché)	105	98	FI1 Manner-Suomi	72	71
DE2 Bayern	112	113	ES3 Comunidad de Madrid	92	124	HU1 Közép-Magyarország	54	50	FI2 Åland	:	:
DE3 Berlin	96	128	ES4 Centro	95	94	HU2 Dunántúl	47	46	SE0 Sverige	122	122
DE4 Brandenburg	114	113	ES5 Este	102	100	HU3 Alföld és Észak	60	63	UKC North East	92	93
DE5 Bremen	165	159	ES6 Sur	95	90	NL1 Noord-Nederland	105	105	UKD North West	102	100
DE6 Hamburg	144	142	ES7 Canarias	24	23	NL2 Oost-Nederland	124	117	UKE Yorkshire & the Humber	99	94
DE7 Hessen	118	123	FR1 Île de France	96	112	NL3 West-Nederland	121	105	UKF East Midlands	101	104
DE8 Mecklenburg-Vorpommern	100	107	FR2 Bassin parisien	122	118	NL4 Zuid-Nederland	125	109	UKG West Midlands	104	105
DE9 Niedersachsen	124	119	FR3 Nord - Pas-de-Calais	131	119	AT1 Ostösterreich	82	89	UKH Eastern	100	100
DEA Nordrhein-Westfalen	112	106	FR4 Est	115	108	AT2 Südösterreich	100	93	UKI London	68	87
DEB Rheinland-Pfalz	113	103	FR5 Ouest	97	101	AT3 Westösterreich	107	106	UKJ South East	86	96
DEC Saarland	105	117	FR6 Sud-ouest	108	109	PL1 Centralny	104	113	UKK South West	88	95
DED Sachsen	83	87	FR7 Centre-est	108	112	PL2 Południowy	96	82	UKL Wales	96	98
DEE Sachsen-Anhalt	107	96	FR8 Méditerranée	101	109	PL3 Wschodni	111	105	UKM Scotland	85	95
DEF Schleswig-Holstein	119	124	FR9 Départements d'outre-mer	:	:	PL4 Północno-Zachodni	103	106	UKN Northern Ireland	54	54
DEG Thüringen	80	85	ITC Nord-ovest	136	135	PL5 Południowo-Zachodni	76	72	LI0 Liechtenstein	308	374
EE0 Eesti	149	134	ITD Nord-est	134	125	PL6 Północny	97	99	NO0 Norge	77	80
IE0 Ireland	56	58	ITE Centro	150	149						

Bemerkung: Daten für Liechtenstein umfassen nur den grenzüberschreitenden Verkehr.

## Leerfahrten

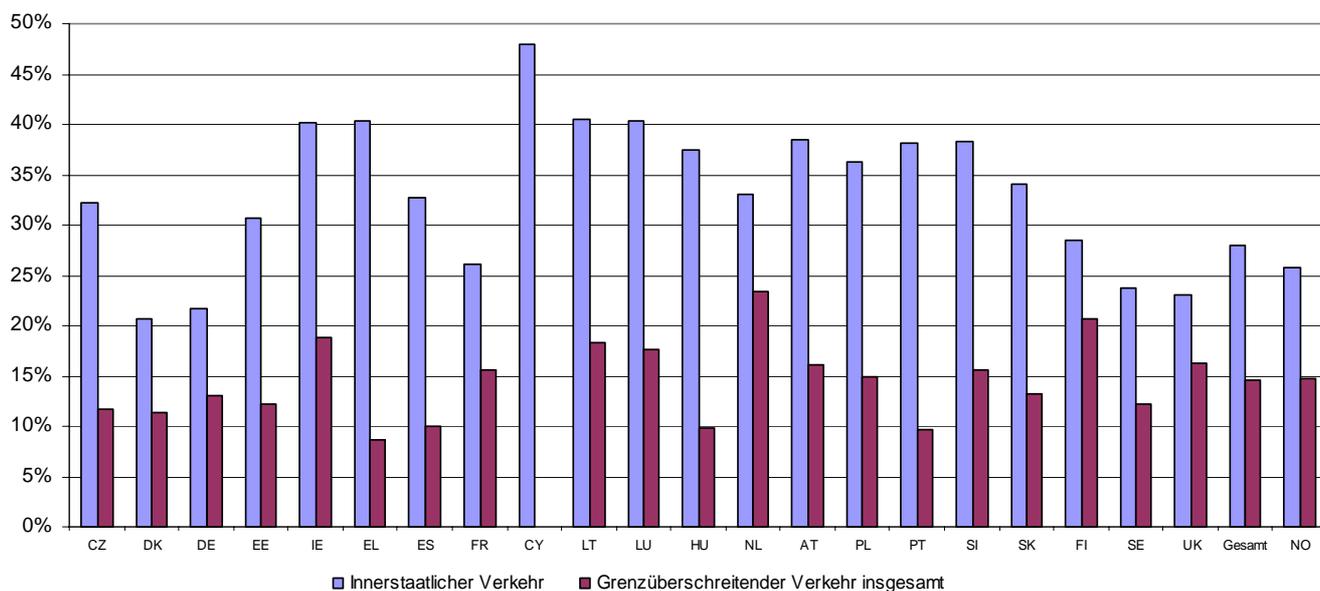
**Tabelle 4: Anteile der Leerfahrt-Fahrzeugkilometer an der gesamten Fahrzeugkilometerzahl nach Verkehrsart und -leistung, 2005 – % in Fzkm**

	Innerstaatlicher Verkehr			Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt			Gesamt		
	Werkverkehr	Gewerblicher Verkehr	Gesamt	Werkverkehr	Gewerblicher Verkehr	Gesamt	Werkverkehr	Gewerblicher Verkehr	Gesamt
CZ	32	32	32	25	11	12	31	20	23
DK	18	21	21	18	11	11	18	17	17
DE	27	19	22	27	12	13	27	18	20
IE	41	39	40	40	15	19	41	35	37
EL	44	36	40	50	8	9	44	31	37
ES	41	30	33	37	10	10	41	25	28
FR	34	23	26	26	15	16	34	22	25
CY	46	51	48	:	0	0	46	49	47
LT	38	43	40	42	16	18	39	20	24
LU	41	41	40	26	17	18	34	17	20
HU	36	38	37	31	9	10	35	25	27
NL	32	34	33	26	23	23	30	28	28
AT	40	37	38	24	15	16	37	23	27
PL	37	36	36	28	14	15	36	27	30
PT	41	35	38	33	8	10	40	19	26
SI	38	38	38	32	15	16	38	22	24
SK	33	35	34	28	12	13	33	21	24
FI	36	26	29	:	21	21	36	25	28
SE	21	24	24	17	12	12	21	23	23
UK	21	24	23	26	15	16	21	24	23
Gesamt	31	26	28	28	14	15	31	23	25
NO	28	25	26	33	14	15	29	23	25

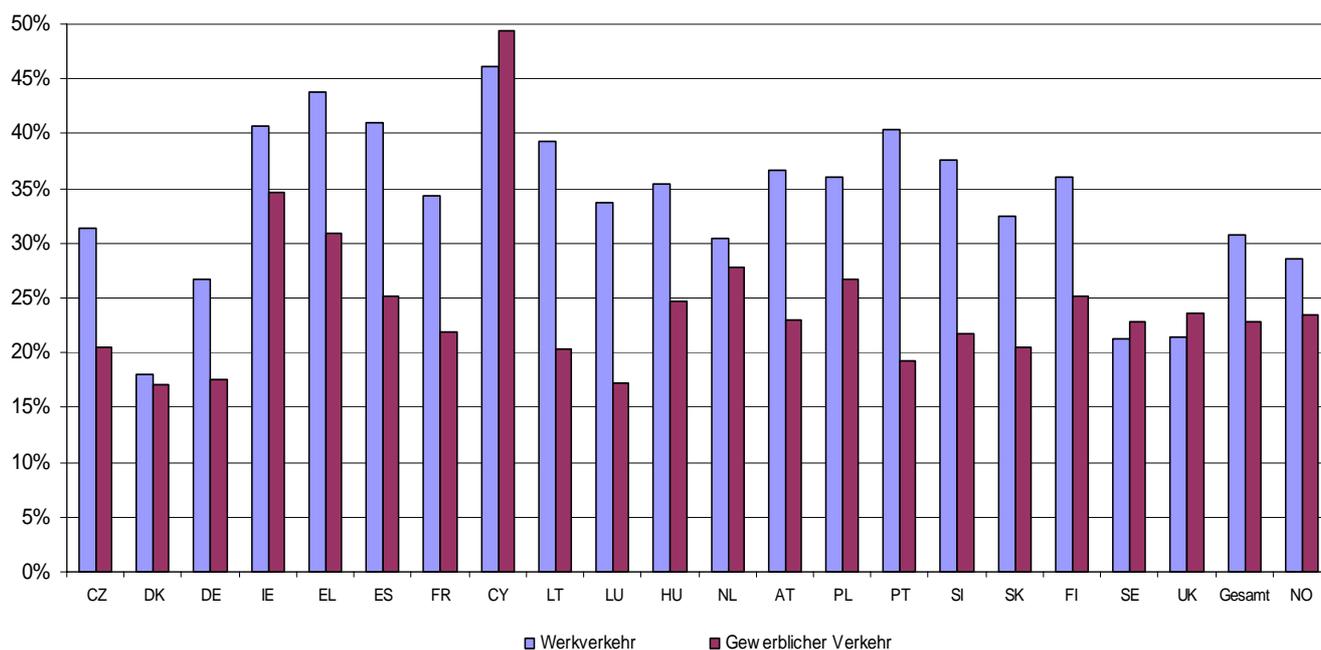
In Tabelle 4 werden die Prozentanteile der als Leerfahrten erfassten Fahrzeugkilometer dargestellt. Insgesamt betragen die Anteile für die meisten Mitgliedstaaten zwischen 20 % und 30 %. Die für Zypern verzeichneten 47 % sind sicherlich auf den Transport von Waren, die über Häfen verladen werden, sowie auf Baustellenverkehr zurückzuführen, der größtenteils in eine Richtung abgewickelt wird. Für Irland und Griechenland werden jeweils 37 % Leerfahrten-Fahrzeugkilometer registriert, auch hier lassen sich die Anteile wahrscheinlich auf Hafen- und Baustellenverkehr zurückführen. Die niedrigsten Werte werden mit 17 % Leerfahrt-Fahrzeugkilometern für

Dänemark verzeichnet. Für Deutschland und Luxemburg betragen die Anteile der Leerfahrt-Fahrzeugkilometer jeweils 20 %. Für Irland, Griechenland, Zypern, Litauen und Luxemburg geben die Gesamtwerte größtenteils die Leistungen im innerstaatlichen Verkehr wieder. Für diese Länder wurden Anteile von Leerfahrt-Fahrzeugkilometern von 40 % oder höher registriert. Im Gegensatz dazu werden für alle Mitgliedstaaten in der Kategorie grenzüberschreitender Verkehr bedeutend geringere Anteile der Leerfahrten gemeldet. So betragen die Anteile für Griechenland, Spanien, Ungarn und Portugal jeweils 10 % oder weniger.

**Abbildung 3: Anteile der Leerfahrt-Fahrzeugkilometer an der gesamten Fahrzeugkilometerzahl nach Verkehrsart, 2005 – % in Fzkm**



**Abbildung 4: Anteile der Leerfahrt-Fahrzeugkilometer an der gesamten Fahrzeugkilometerzahl nach Verkehrsleistung, 2005 – % in Fzkm**



Bei der Aufschlüsselung der Zahlen nach den Kategorien „Werkverkehr“ und „gewerblicher Verkehr“ ergeben sich für die große Mehrheit der Mitgliedstaaten höhere Anteile der Leerfahrt-Fahrzeugkilometer in der Kategorie Werkverkehr. Diese Tatsache ist wahrscheinlich auf einen stärkeren Wettbewerbsdruck im gewerblichen Verkehr zurückzuführen, wo Leerfahrten als Wettbewerbsfaktor gelten. Für drei Länder, nämlich für Zypern, Schweden und für das Vereinigte Königreich gilt das Gegenteil, hier werden in der Kategorie Werkverkehr geringfügig niedrigere Anteile der Leerfahrt-Fahrzeugkilometer verzeichnet. Für Schweden und für das Vereinigte Königreich kann dies wiederum auf den effizienten Aufbau der Logistik der großen Supermarktketten zurückgeführt werden. Für viele Mitgliedstaaten sind zwischen den Leerfahrtanteilen in den Kategorien Werkverkehr und gewerblicher Verkehr Unterschiede von über 10 Prozentpunkten zu verzeichnen. So kann beispielsweise der Gesamtdurchschnittswert von 25 % für Portugal in 19 % für den gewerblichen und 40 % für den Werkverkehr aufgeschlüsselt werden. Die als Gesamtwert erfassten Anteile von 20 % für Luxemburg lassen sich analog in 17 % für den gewerblichen und 34 % für den Werkverkehr, der für Spanien erfasste Gesamtwert von 28 % dagegen in 25 % für den gewerblichen und 41 % für den Werkverkehr aufschlüsseln.

Im Allgemeinen waren bei grenzüberschreitendem Verkehr niedrigere Anteile von Leerfahrt-Fahrzeugkilometern als bei innerstaatlichem Verkehr zu verzeichnen. Ausnahmen stellten Griechenland, Litauen, das Vereinigte Königreich und Norwegen dar. Bei diesen Ländern waren die Anteile für den grenzüberschreitenden Werkverkehr höher als die Gesamtverkehrswerte. In der Kategorie innerstaatlicher Verkehr fielen die Anteile der Leerfahrt-Fahrzeugkilometer für Dänemark, Litauen, die Niederlande, die Slowakei sowie für Schweden und das Vereinigte Königreich niedriger als in der Kategorie gewerblicher Verkehr aus. Dies scheint darauf hinzudeuten, dass es für die Unternehmen in der Kategorie Werkverkehr schwieriger ist, bei grenzüberschreitenden Strecken Rückfracht sicherzustellen, als für die Unternehmen im gewerblichen Verkehr.

Klar ist auf jeden Fall, dass angesichts der beträchtlichen Unterschiede in der Leistung der Verkehrsunternehmen, insbesondere in der Kategorie Werkverkehr, erheblicher Verbesserungsbedarf besteht. Entsprechende Verbesserungen, die beispielsweise durch die Verbreitung vorbildlicher Praktiken gefördert werden können, wären enorm vorteilhaft für die Wirtschaft der EU.

## WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten wurden nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhoben. Sie beruhen auf Stichprobenerhebungen in den Meldeländern, d. h. den EU-Mitgliedstaaten, Liechtenstein und Norwegen, und erfassen die Güterkraftverkehrsleistung von in diesen Ländern zugelassenen Fahrzeugen.

Jeder Mitgliedstaat kann von dem Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1172/98 des Rates Güterkraftfahrzeuge ausnehmen, deren Nutzlast 3,5 Tonnen bzw. deren zulässiges Gesamtgewicht bei Einzelkraftfahrzeugen 6 Tonnen nicht überschreitet. Aus diesem Grund kann der Erfassungsbereich der von den einzelnen Meldeländern durchgeführten Erhebungen unterschiedlich ausfallen.

### Durchschnittliches Ladungsgewicht

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

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

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

Bei der Interpretation dieser Zahlenangaben ist wegen der Unterschiede in Bezug auf die Erfassung kleinerer Lastkraftwagen in einigen Mitgliedstaaten Vorsicht angebracht. Die Beförderungsleistung (gemessen in Tonnenkilometern) von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 6 Tonnen beträgt weniger als 3% in allen meldenden Ländern (2,8% in SK, 1,8% in LV und 1,6% in CZ). Jedoch beträgt die zurückgelegte Entfernung dieser Kleintransporter 30% in LV, bzw. 26% in SK, etwa 10% in CZ, FI und HU und sowie 2% in PL, SI, BE und UK. Deshalb sind die durchschnittlichen Ladungsgewichte aller Fahrzeuge in diesen Mitgliedstaaten kleiner als in Staaten die kleine Lastkraftwagen nicht in ihre Stichprobenerhebungen einbeziehen.

### Leerfahrten

Leerfahrten werden definiert als „Fahrten mit Lastkraftwagen, mit denen keine Waren oder Transportgüter befördert werden, die an einem bestimmten Bestimmungsort entladen werden müssen“. Diese Angaben beziehen sich jeweils auf die zur Fahrt gehörenden Daten. Dabei handelt es sich weiterhin um eine optionale Variable, die folglich von Belgien, Italien und Lettland nicht gemeldet wird.

### Durchschnittliche Strecke für den Güterverkehr

Die in dieser Veröffentlichung verwendete durchschnittliche Strecke für den Güterverkehr wurde berechnet, indem die Zahl der Tonnenkilometer durch die der Tonnen nur für Lastfahrten dividiert wurde.

### Verkehr insgesamt

Die Kategorie „Verkehr insgesamt“ umfasst den innerstaatlichen Verkehr, den grenzüberschreitenden Verkehr von in den Meldeländern verladenen Gütern, den grenzüberschreitenden Verkehr von in den Meldeländern entladenen Gütern, den Dreiländerverkehr und die Kabotagefahrten.

### Grenzüberschreitender Verkehr

Die Kategorie „Grenzüberschreitender Verkehr“ umfasst den grenzüberschreitenden Verkehr von in den Meldeländern verladenen Gütern, den grenzüberschreitenden Verkehr von in den Meldeländern entladenen Gütern, den Dreiländerverkehr und die Kabotagefahrten. Doppelzählungen werden dadurch vermieden, dass nur Verkehrsunternehmen, die in den jeweiligen Meldeländern ansässig sind, gemeldet werden.

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

### Bulgarien

Bulgarien war nicht verpflichtet, für die Zeit vor dem EU-Beitritt des Landes im Jahr 2007 Daten zu melden. Die Berichterstattung begann mit dem Bezugsjahr 2006.

### Lettland

Die Meldung von Leerfahrten begann mit dem Berichtsjahr 2006.

### Malta

Malta übermittelte für die Jahre 2004 und 2005 keine Daten zum Güterkraftverkehr.

### Rumänien

Rumänien war nicht verpflichtet, für die Zeit vor dem EU-Beitritt des Landes im Jahr 2007 Daten zu melden. Die Berichterstattung begann mit dem Bezugsjahr 2006.

### Tabelle 2

Die in dieser Tabelle dargestellten Zahlen beruhen auf Daten über beförderte Güter und nicht auf den in der Tabelle 1 sowie in den Abbildungen 1 und 3 verwendeten Angaben über die Fahrtstrecken. Daher kommt es in der Tabelle 2 und den anderen Tabellen und Abbildungen dieses Kapitels zu einigen Abweichungen bei der Kategorie „Gesamtwert“ nach Ländern.

### Tabelle 3

Bei den in dieser Tabelle dargestellten Zahlen handelt es sich um Aggregate aller Meldeländer (EU-Mitgliedstaaten sowie Liechtenstein und Norwegen).

### Tabelle 4 und Abbildung 4

Die von Estland für das Jahr 2005 übermittelten, nach Verkehrsleistung (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) aufgeschlüsselten Daten werden überprüft und sind folglich nicht in dieser Veröffentlichung enthalten.

### Datenverfügbarkeit

Die in dieser Veröffentlichung verwendeten Zahlen stammen aus der kostenlosen Verbreitungsdatenbank von Eurostat und spiegeln die Verfügbarkeit der Daten am 19. Juni 2007 wider.

### Zeichenerklärung:

- : nicht verfügbar
- entfällt
- 0 weniger als die Hälfte der Maßeinheit
- 1 Milliarde = 1 000 000 000

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

# Weitere Informationsquellen:

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

 **Verkehr**

 **Strassenverkehr**

---

## Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408  
Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

## European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:

<http://ec.europa.eu/eurostat/>

---

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

## Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>

E-mail: [info@publications.europa.eu](mailto:info@publications.europa.eu)

---