



Harald Hagn
Referat Sonderaufgaben und statistische Analysen

Telefon: 0361 37-84 110

E-Mail: Harald.Hagn@statistik.thueringen.de

Europa der Regionen: Verkehr

Der vorliegende Aufsatz beschäftigt sich mit dem Verkehr in der Europäischen Union (EU) auf der Ebene der NUTS-2-Regionen. Zunächst wird die regionale Verteilung der Autobahnen und Eisenbahnstrecken einer näheren Betrachtung unterzogen. Es folgen Ausführungen zum Motorisierungsgrad auf regionaler Ebene sowie zum Fluggast- und Frachtaufkommen im EU-weiten Luft- und Seeverkehr. Abgerundet wird das Bild durch eine Untersuchung der regionalen Verteilung der Verkehrstoten in der Europäischen Union.

Vorbemerkung

**EU-Verkehrsstatistik
sowohl für Verkehrs-
politik als auch für
Regionalpolitik von
großer Bedeutung**

Der Verkehrsstatistik der Europäischen Union kommt eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung der EU-weiten Verkehrspolitik zu und ist auch für die Regionalpolitik von großer Bedeutung. Die immer enger verflochtene Wirtschaft der Europäischen Union ist zunehmend abhängig von einer gut funktionierenden Verkehrsinfrastruktur. Güter und Personen werden mit steigender Mobilität und einem liberalisierten Binnenmarkt in immer stärkerem Maße innerhalb der Europäischen Union befördert. Die hierzu benötigte Infrastruktur steht jedoch nicht in der gesamten Europäischen Union auf einem einheitlichen Niveau zur Verfügung. Vielmehr spiegeln sich Unterschiede in Angebot und Nachfrage sowie in der Infrastrukturkapazität wider. Das Ziel der regionalen Verkehrsstatistik besteht daher in der Beschreibung von Regionen anhand einer Reihe von Verkehrsindikatoren sowie in der mengenmäßigen Erfassung der Ströme von Gütern und Personen.

Der vorliegende Aufsatz ist in fünf Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt hat die regionale Verteilung von Autobahnen und Eisenbahnstrecken in Europa zum Gegenstand. Auf diese Weise soll ergründet werden, in welchen Regionen vergleichsweise hohe bzw. niedrige Infrastrukturdichten bestehen. Im zweiten Abschnitt wird der Bestand an Personenkraftwagen in der Europäischen Union auf regionaler Ebene untersucht. Dieser Mobilitätsindikator – der vielfach auch als Motorisierungsgrad bezeichnet wird – steht häufig in einem engen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region. Der dritte und vierte Abschnitt geben einen Überblick über das Fluggast- und Frachtaufkommen im EU-weiten Luft- und Seeverkehr. Abgerundet wird das Bild in einem fünften Abschnitt durch eine Untersuchung der regionalen Verteilung der Verkehrstoten in der Europäischen Union.

Verkehrsinfrastruktur

Autobahnnetz

Ein ausgedehntes Autobahnnetz ist aus einem regionalen Blickwinkel eine wesentliche Vorbedingung für die wirtschaftliche Entwicklung und die interregionale Wettbewerbsfähigkeit einer Region. Im Jahr 2010 erstreckte sich das Autobahnnetz in der Europäischen Union (EU-27)¹⁾ auf einer Länge von mehr als 69 000 km. Das entspricht einer Autobahndichte von rund 16,4 km je 1 000 km² Landfläche. Absolut betrachtet verfügte Spanien mit 14 262 km über das längste Autobahnnetz, gefolgt von Deutschland mit 12 819 km und Frankreich mit 11 392 km. Auch auf NUTS-2-Ebene wiesen – absolut betrachtet – drei spanische Regionen die längsten Autobahnnetze auf: Andalucía mit 2 391 km, Castilla y León mit 2 194 km und Castilla-la Mancha mit 1 775 km.

Spanien mit längstem Autobahnnetz in der EU

Die beigefügte Karte 1 gibt einen Einblick in die Dichte des Autobahnnetzes der NUTS-2-Regionen der Europäischen Union (EU-27) im Jahr 2010, ausgedrückt in Autobahnkilometern je 1 000 km². Zwischen der Dichte des Autobahnnetzes und der Bevölkerungsdichte besteht im Allgemeinen ein enger statistischer Zusammenhang. Aus diesem Grunde sind europaweit die dichtesten Autobahnnetze auf Malta und in den BENELUX-Staaten zu finden. Auf der Ebene der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU-27) weist Malta mit 289 Autobahnkilometer je 1 000 km² die höchste Autobahndichte auf. Es folgen die Niederlande (78 je 1 000 km²), Luxemburg (59 je 1 000 km²) und Belgien (58 je 1 000 km²). Zu den Ländern mit der geringsten Autobahndichte zählen Rumänien (1 Autobahnkilometer je 1 000 km²), Estland und Finnland (jeweils 3 je 1 000 km²) sowie Bulgarien (4 je 1 000 km²). Deutschland nimmt im Hinblick auf die Autobahndichte EU-weit einen mittleren Platz ein (35 Autobahnkilometer je 1 000 km²)²⁾.

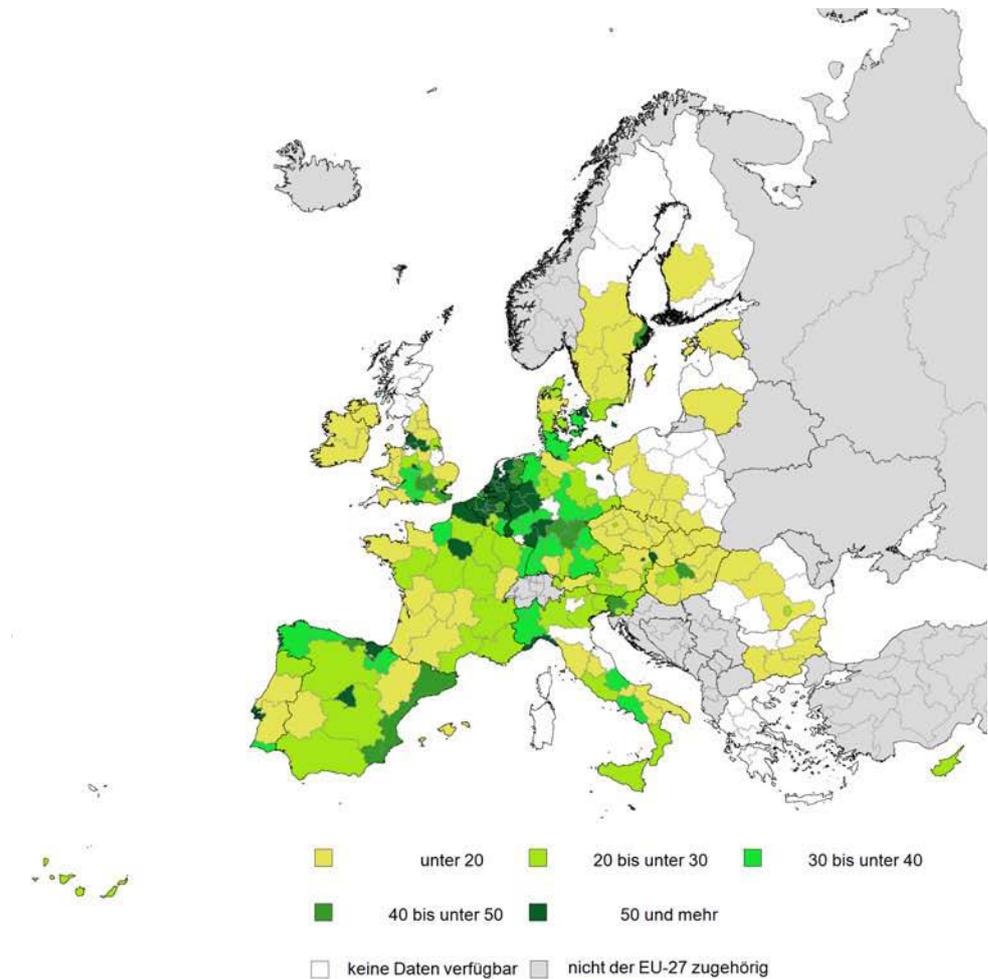
Auf regionaler Ebene sind die dichtesten Autobahnnetze rund um Hauptstädte und andere Großstädte, größere Seehäfen und industriellen Ballungsräumen zu finden: Neben dem bereits erwähnten Malta weist auf NUTS-2-Ebene das portugiesische Lisbõa mit 222 Autobahnkilometern je 1 000 km² die höchste Autobahndichte auf. Es folgen das deutsche Bremen (186 je 1 000 km²), das britische Greater Manchester (137 je 1 000 km²) sowie die niederländischen NUTS-2-Regionen Zuid-Holland und Utrecht (jeweils 128 je 1 000 km²). Zu den NUTS-2-Regionen mit über 100 Autobahnkilometern je 1 000 km² zählen darüber hinaus die deutschen Großstädte Düsseldorf und Hamburg (121 bzw. 107 je 1 000 km²), die österreichische Hauptstadt Wien (109 je 1 000 km²) sowie die niederländischen NUTS-2-Regionen Noord-Holland (106 je 1 000 km²), Limburg und Noord-Brabant (jeweils 100 je 1 000 km²).

Hauptstädte und andere Großstädte sowie größere Seehäfen und industrielle Ballungsräume mit dichtesten Autobahnnetzen

1) Dänemark 2008, Irland, Luxemburg, Niederlande, Schweden und Ungarn 2009 sowie ohne Griechenland

2) Die Zahlenangaben zur Autobahndichte in Deutschland beziehen sich sowohl auf nationaler, wie auch auf NUTS-2-Ebene auf das Jahr 2008.

Karte 1: Dichte des Autobahnnetzes in der EU-27 nach NUTS-2-Regionen, 2010^{*)} (in Autobahnkilometer je 1 000 km²)



*) Portugal 2004, Polen 2006, Dänemark, Deutschland, Frankreich und Ungarn 2008, Italien und Luxemburg 2009
Quelle: Eurostat (Online Datencode: tran r net), zugegriffen am 16.08.2013

Thüringen mit 30 Autobahnkilometern je 1 000 km² auf mittlerem Platz in Deutschland

Neben den bereits genannten deutschen Großstädten war die Autobahndichte in der Bundesrepublik vergleichsweise groß in den NUTS-2-Gebieten Darmstadt, Köln und Berlin (64, 76 bzw. 86 Autobahnkilometer je 1 000 km²). Am anderen Ende der Skala rangieren Tübingen, Lüneburg und Sachsen-Anhalt (12, 19 bzw. 20 Autobahnkilometer je 1 000 km²). Der Freistaat Thüringen nimmt mit einer Dichte von 30 Autobahnkilometern je 1 000 km² einen mittleren Platz unter den 38 deutschen NUTS-2-Regionen ein.

Eisenbahnnetz

Die Dichte des Eisenbahnnetzes, d.h. das Netz/Gebiet-Verhältnis bei Eisenbahnstrecken³⁾, ist auf der Ebene der EU-Mitgliedstaaten in Mitteleuropa vergleichsweise hoch und in den Randstaaten im Allgemeinen geringer. Die größte Netzdichte der Eisenbahnstrecken ist in der Tschechischen Republik, Belgien, Luxemburg und Deutschland (jeweils über 100 km je 1 000 km²) zu finden. Es folgen die Niederlande, Ungarn, die Slowakei, das Vereinigte Königreich, Österreich und Polen (65 bis 89 km je 1 000 km²). Am anderen Ende der Skala mit einem Netz/Gebiet-Verhältnis von 28 km je 1 000 km² und darunter finden sich Litauen, Irland, Schweden, Estland, Griechenland und Finnland.

Dichte des Eisenbahnnetzes in Mitteleuropa vergleichsweise hoch

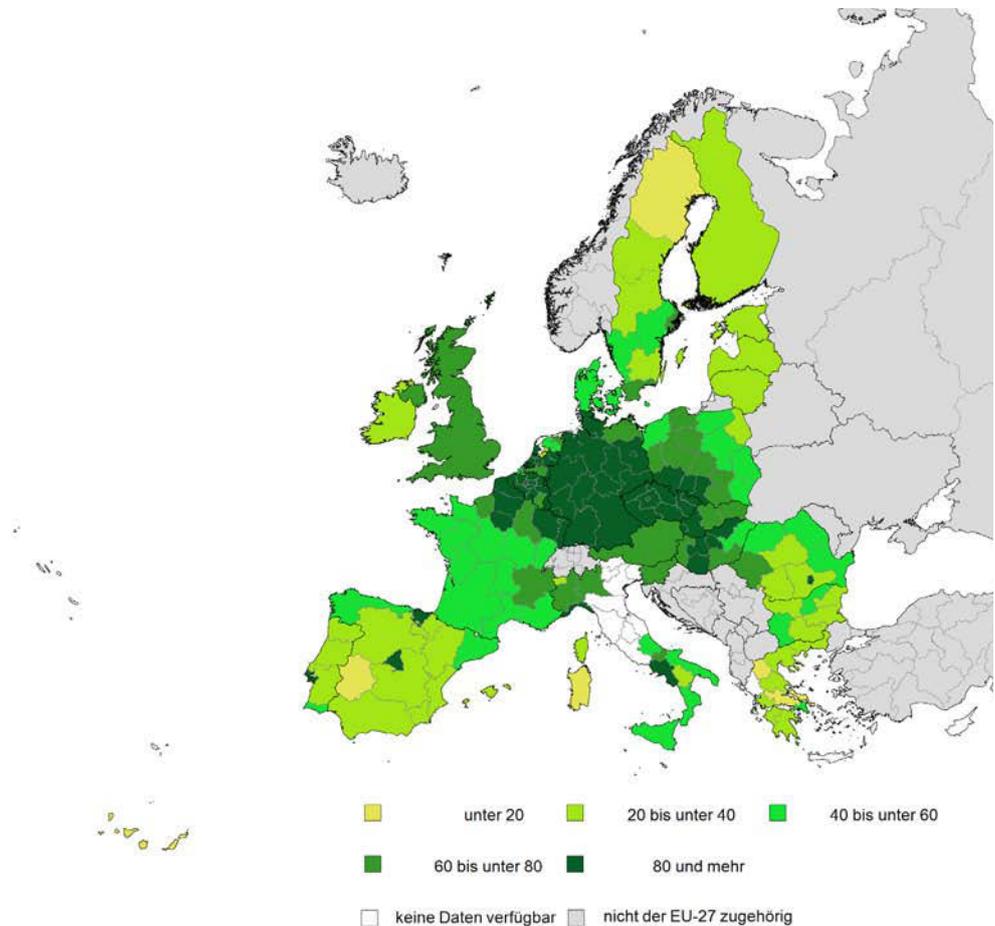
Wirft man einen Blick auf die regionale Ebene, so findet man die dichtesten Eisenbahnnetze in der deutschen Hauptstadtregion Berlin (708 km je 1 000 km²), der belgischen Hauptstadtregion Région de Bruxelles-Capitale/Brussels Hoofdstedelijk (616 km je 1 000 km²) und der tschechischen Hauptstadtregion Praha (511 km je 1 000 km²). Diese in Mitteleuropa gelegenen Hauptstädte weisen bereits seit geraumer Zeit eine gut ausgebaute Eisenbahninfrastruktur auf. Gleichwohl ist das hohe Netz/Gebiet-Verhältnis auch auf die geringe Fläche dieser Regionen zurückzuführen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Dichte urbaner Eisenbahninfrastruktur für gewöhnlich wesentlich höher ist als die Schienendichte auf dem Land bzw. zwischen Städten.

Netz/Gebiet-Verhältnis in Berlin europaweit am höchsten

In der Rangfolge der europäischen Regionen mit der höchsten Dichte des Eisenbahnnetzes folgen die deutschen Hansestädte Bremen (423 km je 1 000 km²) und Hamburg (373 km je 1 000 km²). Hierbei handelt es sich um Hochseehäfen, bei denen gut ausgebaute Frachstrecken zu einem hohen Netz/Gebiet-Verhältnis beitragen. Hinzu kommt, dass diese beiden deutschen NUTS-2-Regionen – die zugleich Bundesländer und damit NUTS-1-Regionen sind – von der Fläche her viel kleiner ausfallen als etwa ihre konkurrierenden Nordseehäfen Rotterdam (niederländische NUTS-2-Region Zuid-Holland; 155 km je 1 000 km²) und Antwerpen (belgische NUTS-2-Region Prov. Antwerpen; 88 km je 1 000 km²).

3) Rechtsgrundlage für die Erhebung der Eisenbahnstrecken auf europäischer Ebene ist die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs. Befragt werden die „Eisenbahnunternehmen“. Ein „Eisenbahnunternehmen“ ist jedes öffentliche oder private Unternehmen, das Dienstleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen mit der Eisenbahn erbringt. Unternehmen, deren einzige Tätigkeit darin besteht, Dienstleistungen zur Beförderung von Personen mit der Untergrundbahn, mit Stadt- und/oder Straßenbahnsystemen zu erbringen, sind nicht eingeschlossen

Karte 2: Dichte des Eisenbahnnetzes in der EU-27, nach NUTS-2-Regionen, 2011^{*)} (in Eisenbahnkilometer je 1 000 km²)



*) Polen 2006, Portugal 2007, Belgien, Frankreich und Ungarn 2008, Deutschland auf NUTS-1-Ebene 2008, Dänemark auf nationaler Ebene 2008, Italien und Luxemburg 2009, Vereinigtes Königreich auf nationaler Ebene 2009, Griechenland 2010, Finnland und Österreich auf nationaler Ebene 2011.

Quelle: Eurostat (Online Datencode: tran_r_net), zugegriffen am 19.08.2013

Thüringen auch bei der Eisenbahndichte deutschlandweit auf mittlerem Platz

Für Deutschland liegen regionale Angaben zur Dichte des Eisenbahnnetzes auf der Ebene der Bundesländer vor. Neben den bereits genannten Bundesländern Berlin, Bremen und Hamburg war das Netz/Gebiet-Verhältnis im Jahr 2008 deutschlandweit noch in Nordrhein-Westfalen (172 km je 1 000 km²), dem Saarland (135 km je 1 000 km²), Hessen (124 km je 1 000 km²) und Sachsen (123 km je 1 000 km²) vergleichsweise hoch. Einen Wert von unter 90 km je 1 000 km² wiesen hingegen die Eisenbahndichten in Mecklenburg-Vorpommern (66 km), Schleswig-Holstein (82 km), Niedersachsen (87 km) und Bayern (89 km) auf. Mit einer Dichte des Eisenbahnnetzes von 95 km je 1 000 km² nahm der Freistaat Thüringen einen mittleren Platz unter den deutschen Bundesländern ein.

Einen guten Einblick in das bestehende Autobahn- und Eisenbahnnetz des Freistaates Thüringen vermittelt die nachfolgende Karte:

Karte 3: Das Autobahn- und Eisenbahnnetz in Thüringen, 2010



Bestand an Personenkraftwagen

Die Karte 4 gibt Aufschluss über den Bestand an Personenkraftwagen in der Europäischen Union (EU-27) nach NUTS-2-Regionen. Der Bestand an Personenkraftwagen ist ein Mobilitätsindikator, der in der Anzahl von Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner seinen Ausdruck findet. Dieser Mobilitäts-indikator – der vielfach als Motorisierungsgrad bezeichnet wird – steht häufig in einem engen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung (gemessen am Bruttoinlandsprodukt je Einwohner) einer Region⁴⁾. Als Beispiel hierfür lassen sich zahlreiche deutsche NUTS-2-Regionen anführen, die sowohl ein hohes Bruttoinlandsprodukt je Einwohner als auch eine hohe Anzahl an Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner aufweisen. Umgekehrt weist etwa die Mehrheit der griechischen NUTS-2-Regionen für beide Indikatoren niedrige Werte auf.

**Bestand an PKW
als Indikator für die
Mobilität**

Wirft man einen Blick auf die Karte 4, so zeigt sich, dass es allerdings auch NUTS-2-Regionen in der EU-27 gibt, die von diesem Trend deutlich abweichen:

NUTS-2-Regionen, welche größere städtische Ballungsräume umfassen – wie beispielsweise Inner London (232 PKW je 1 000 Einwohner), Berlin (319 PKW je 1 000 Einwohner) und Wien (390 PKW je 1 000 Einwohner) – weisen häufig einen vergleichsweise niedrigen Bestand an Personenkraftwagen auf. Ursache hierfür mögen Faktoren wie etwa ein gut ausgebautes öffentliches Nahverkehrsnetz, Mangel an Parkplätzen oder auch die Konzentration von Bevölkerungsgruppen mit überwiegend niedrigen Einkommen (z.B. Studenten, Immigranten) sein.

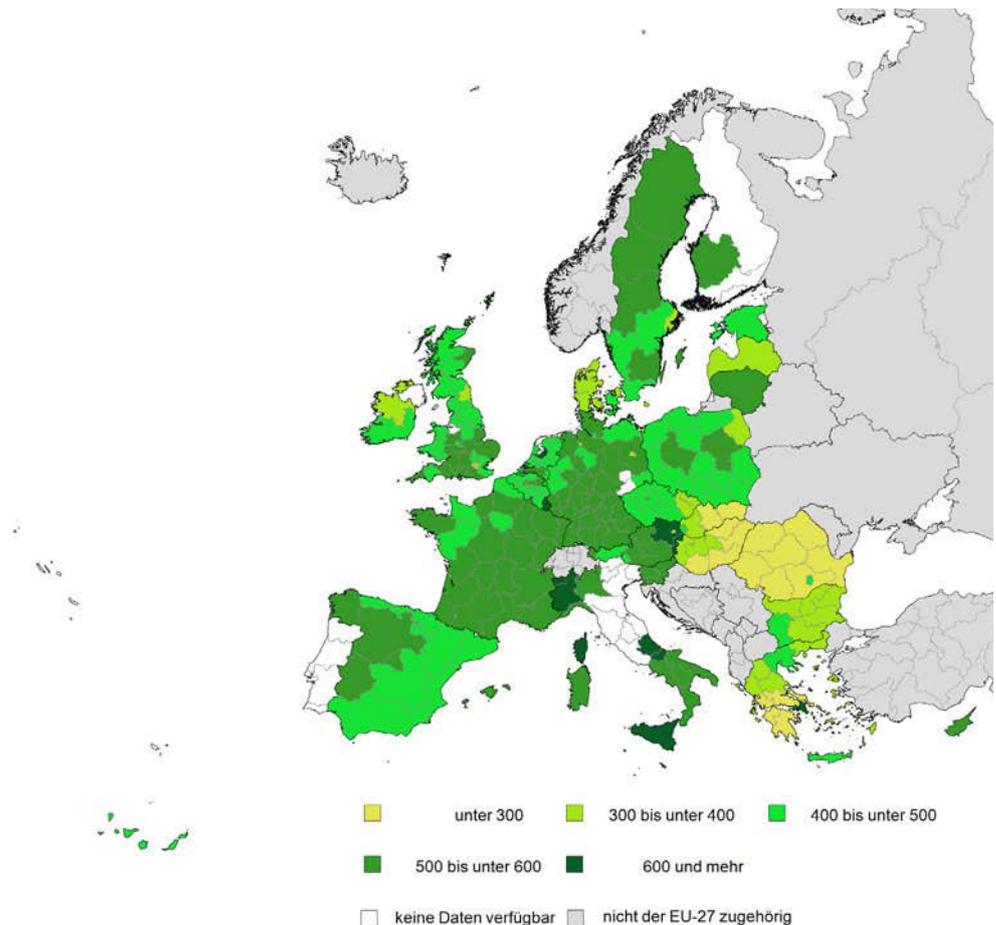
**Größere städtische
Ballungsräume häufig
mit vergleichsweise
niedrigem Bestand an
PKW**

Häufig weisen NUTS-2-Regionen in der Umgebung von Großstädten einen relativ hohen Bestand an Personenkraftwagen auf. Dies spiegelt das Ausmaß des

4) Zum regionalen Bruttosozialprodukt vgl. „Europa der Regionen: Das regionale Bruttosozialprodukt“, in: Statistische Monatshefte Thüringen, Juni 2013, S. 67 -76.

Pendlerverkehrs und die Abhängigkeit vom Personenkraftwagen für den Weg zur Arbeit in diesen Städten wider. In besonderem Maße ist dies der Fall in der österreichische Hauptstadt Wien umgebenden NUTS-2-Region Niederösterreich (602 PKW je 1 000 Einwohner). Demgegenüber weist ein relativ geringer Bestand an Personenkraftwagen in einer NUTS-2-Region um eine Großstadt herum verschiedentlich auf eine intensive Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Pendler hin. Dies trifft beispielsweise auf die NUTS-2-Region Outer London (385 PKW je 1 000 Einwohner) im Vereinigten Königreich zu.

Karte 4: Anzahl der Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner nach NUTS-2-Regionen im Jahr 2010^{*)}



^{*)} Dänemark 2008 und Frankreich 2009

Quelle: Eurostat (Online Datencode: tran r vehst), zugegriffen am 19.08.2013

EU mit West-Ost-Gefälle bei Motorisierungsgrad

Allgemein betrachtet, lässt sich im Hinblick auf den PKW-Bestand in der Europäischen Union (EU-27) ein West-Ost-Gefälle feststellen. In den NUTS-2-Regionen des westlichen Europas sind vielfach mehr Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner zugelassen als in den Regionen des östlichen Europas. Insgesamt waren im Jahr 2010 in der Europäischen Union etwa 467 Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner zugelassen. Unter den 15 NUTS-2-Regionen mit dem EU-weit niedrigsten Motorisierungsgrad befanden sich sieben rumänische und drei griechische, jeweils zwei slowakische und ungarische NUTS-2-Regionen sowie eine weitere aus dem Vereinigten Königreich (Inner London). Der Bestand an Personenkraftwagen bewegte sich in diesen 15 NUTS-2-Regionen zwischen 127 PKW je 1 000 Einwohner im rumänischen Nord-Est und 279 PKW je 1 000 Einwohner im slowakischen Stredné Slovensko.

Den höchsten Bestand an Personenkraftwagen in der Europäischen Union (EU-27) hatte im Jahr 2010 die italienische NUTS-2-Region Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste mit 1 053 PKW je 1 000 Einwohner. Das war mehr als das Achtfache des Motorisierungsgrades der rumänischen NUTS-2-Region Nord-Est. Sieben von fünfzehn jener NUTS-2-Regionen die im Jahr 2010 den EU-weit höchsten Bestand an Personenkraftwagen aufwiesen, befanden sich in Italien.⁵⁾ Verschiedene, in der Nähe größerer Ballungszentren gelegene Regionen verzeichneten gleichfalls einen hohen relativen Bestand an Personenkraftwagen. Dieser Umstand lässt auf eine große Anzahl von Pendlern schließen. Beispiele hierfür sind die NUTS-2-Regionen Niederösterreich und Burgenland in Österreich (602 bzw. 607 PKW je 1 000 Einwohner), Attiki in Griechenland (670 PKW je 1 000 Einwohner) und Flevoland in den Niederlanden (779 PKW je 1 000 Einwohner). Auch verschiedene Inselregionen weisen einen hohen Motorisierungsgrad auf. So zählen etwa das spanische Illes Balears (598 PKW je 1 000 Einwohner), das französische Corse (607 PKW je 1 000 Einwohner), das italienische Sicilia (616 PKW je Einwohner) und das finnische Åland (686 PKW je 1 000 Einwohner) zu jenen 15 NUTS-2-Regionen, die EU-weit den höchsten Bestand an Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner aufweisen. Der hohe Motorisierungsgrad in diesen Inselregionen deutet auf das Fehlen von Alternativen für die Beförderung (Eisenbahn, Schienenersatzverkehr) hin.

Höchster PKW-Bestand EU-weit im italienischen Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste

In Deutschland insgesamt belief sich der Motorisierungsgrad im Jahr 2010 auf 511 PKW je 1 000 Einwohner. Regional waren jedoch auch hier große Unterschiede zu verzeichnen: Am geringsten war der Bestand an Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner in den Stadtstaaten Berlin (319), Bremen (395) und Hamburg (401). Am anderen Ende der Skala rangierten die NUTS-2-Gebiete Koblenz (567), Oberpfalz und Saarland (571 bzw. 572 PKW je 1 000 Einwohner). Der Freistaat Thüringen lag mit einem Motorisierungsgrad von 515 PKW je 1 000 Einwohner knapp über dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Motorisierungsgrad in Thüringen knapp über dem bundesdeutschen Durchschnitt

Luftverkehr

Die regionalen Daten für den Luftverkehr werden von EUROSTAT auf der Grundlage der Daten berechnet, die gemäß der Verordnung 1358/2003/EG der Kommission an den Flughäfen erhoben werden. Die Daten geben Aufschluss über den Personen- und den Frachtverkehr auf NUTS-2-Ebene gemessen in 1 000 Fluggästen bzw. 1 000 Tonnen. Bei den Fluggästen werden die Daten aufgeschlüsselt nach an Bord gegangene Passagiere und von Bord gegangene Passagiere. Die Frachtkategorie unterscheidet zwischen geladene Güter und entladene Güter.

EU-weit wurde im Jahr 2011 das höchste Passagieraufkommen überwiegend in westeuropäischen Regionen verbucht, in denen sich auch die jeweiligen nationalen Hauptstädte befinden. Es handelte sich hierbei um die NUTS-2-Regionen Île-de-France (Paris/Charles de Gaulle und Paris/Orly) mit insgesamt 87 842 000 Fluggästen und Outer London (London/Heathrow) mit 69 388 000 Fluggästen. Es folgen die deutsche NUTS-2-Region Darmstadt (Flughafen Frankfurt/Main) mit 56 275 000 Fluggästen, die niederländische NUTS-2-Region Noord-Holland (Amsterdam/Schiphol) mit 49 690 000 Fluggästen und die spanische NUTS-2-Region Comunidad de Madrid (Madrid/Barajas) mit 49 532 000 Fluggästen. Zu den NUTS-2-Regionen mit dem höchsten Fluggastaufkommen zählen desweiteren das italienische Lazio (Roma/Fiumicino und Roma/Ciampino) mit insgesamt 42 146 000 Fluggästen, das spanische Cataluña (Barcelona/El Prat, Girona/Aeropuerto Costa Brava u. a. m.) mit 38 653 000 Fluggästen, das deutsche Oberbayern (München/Franz-Joseph-Strauß-Flughafen) mit 37 593 000 Fluggästen, das italienische Lombardia (Milano/Malpensa, Bergamo/Orio al Serio, Brescia/Montichiari u. a. m.) mit

Höchstes Passagieraufkommen in westeuropäischen Hauptstadtregionen

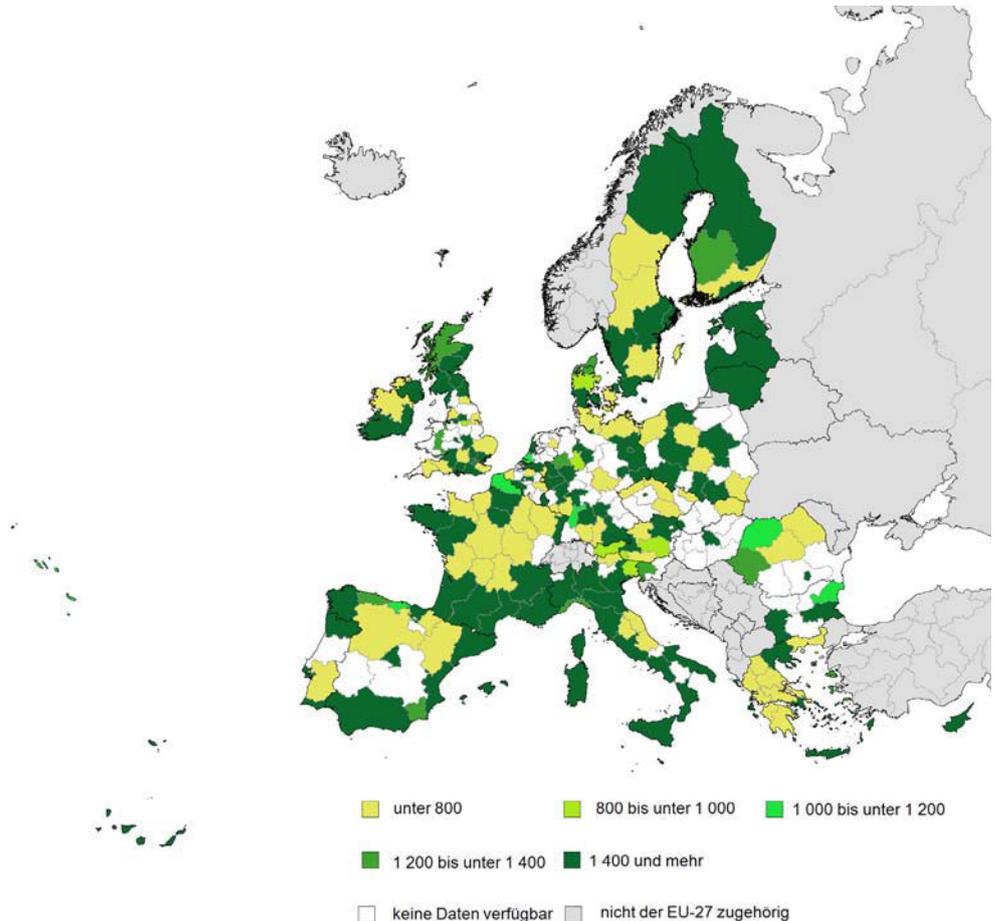
5) Hierbei ist zu berücksichtigen, dass zum Stichtag (19.08.2013) für neun von insgesamt 21 italienischen NUTS-2-Regionen gar keine Ergebnisse vorlagen.

36 587 000 Fluggästen sowie die NUTS-2-Region Surrey, East and West Sussex im Vereinigten Königreich (London/Gatwick) mit 33 638 000 Fluggästen. Die großen Flughäfen in der Europäischen Union sind häufig auch zentrale Drehscheiben des internationalen Flugverkehrs. Dies gilt im Besonderen für die Flughäfen London Heathrow Airport, Aéroport Paris-Charles de Gaulle, Flughafen Frankfurt am Main, Luchthaven Schiphol sowie Aeropuerto de Madrid Barajas.

In Thüringen wurden 2011 rund 265 000 Fluggäste gezählt

In Deutschland wurden im Jahr 2011 insgesamt 175 306 000 Fluggäste gezählt. Über zehn Millionen Fluggäste verbuchten neben den bereits aufgeführten NUTS-2-Regionen Darmstadt und Oberbayern noch Düsseldorf (22 707 000 Fluggäste), Berlin (16 892 000 Fluggäste) und Hamburg (13 527 000 Fluggäste). Von den insgesamt 38 deutschen NUTS-2-Regionen meldeten im Jahr 2011 lediglich 25 überhaupt Fluggastzahlen. Unter ihnen befand sich auch die NUTS-2-Region Thüringen (265 000 Fluggäste). Von jenen 25 deutschen NUTS-2-Regionen, die überhaupt Personenluftverkehr aufwiesen, verzeichneten nur Mecklenburg-Vorpommern (164 000 Fluggäste) und Rhein Hessen-Pfalz (208 000 Fluggäste) geringere Fluggastzahlen als Thüringen.

Karte 5: Personenluftverkehr in der EU-27 nach NUTS-2-Regionen 2011 (1 000 Passagiere)



Quelle: Eurostat (Online Datencode: tran_r_aupanm), zugegriffen am 20.08.2013

Auch der Luftfracht- und Postverkehr ist von großer und ständig wachsender Bedeutung. Dies gilt insbesondere für Güter mit hohem Wertschöpfungsanteil, verderbliche Güter (vor allem Nahrungsmittel) sowie Expresssendungen. Gemessen an der Gesamtfrachtmenge führte hier im Jahr 2011 in der Europäischen Union (EU-27) die NUTS-2-Region Darmstadt mit 2 215 000 Tonnen deutlich vor den NUTS-2-Regionen Île-de-France mit 1 592 000 Tonnen, Outer London mit 1 569 000 Tonnen und Noord Holland mit 1 549 000 Tonnen. Dies bestätigt die Bedeutung der größten Flughäfen in Deutschland, Frankreich, dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden. Die dominierende Position dieser vier Flughäfen lässt sich damit erklären, dass sie in der Lage sind, auf vielen von ihnen geflogenen Strecken auch Fracht zu befördern. Die Menge der Frachtein- und -ausladung ist in diesen vier Regionen jeweils in etwa gleich groß.

Die Region Darmstadt mit europaweit größter Luftfrachtmenge

Die anderen NUTS-2-Regionen in der Europäischen Union (EU-27) verbuchten ein deutlich geringeres Aufkommen an Luftfracht- und Postverkehr. Erst mit großem Abstand folgen die NUTS-2-Regionen Leipzig mit 744 000 Tonnen, Köln mit 727 000 Tonnen und Luxemburg mit 666 000 Tonnen. Ein Frachtvolumen von mehr als einer halben Million Tonnen verzeichneten ansonsten nur noch die NUTS-2-Regionen Lombardia in Italien (612 000 Tonnen) und Prov. Liège in Belgien (544 000 Tonnen).

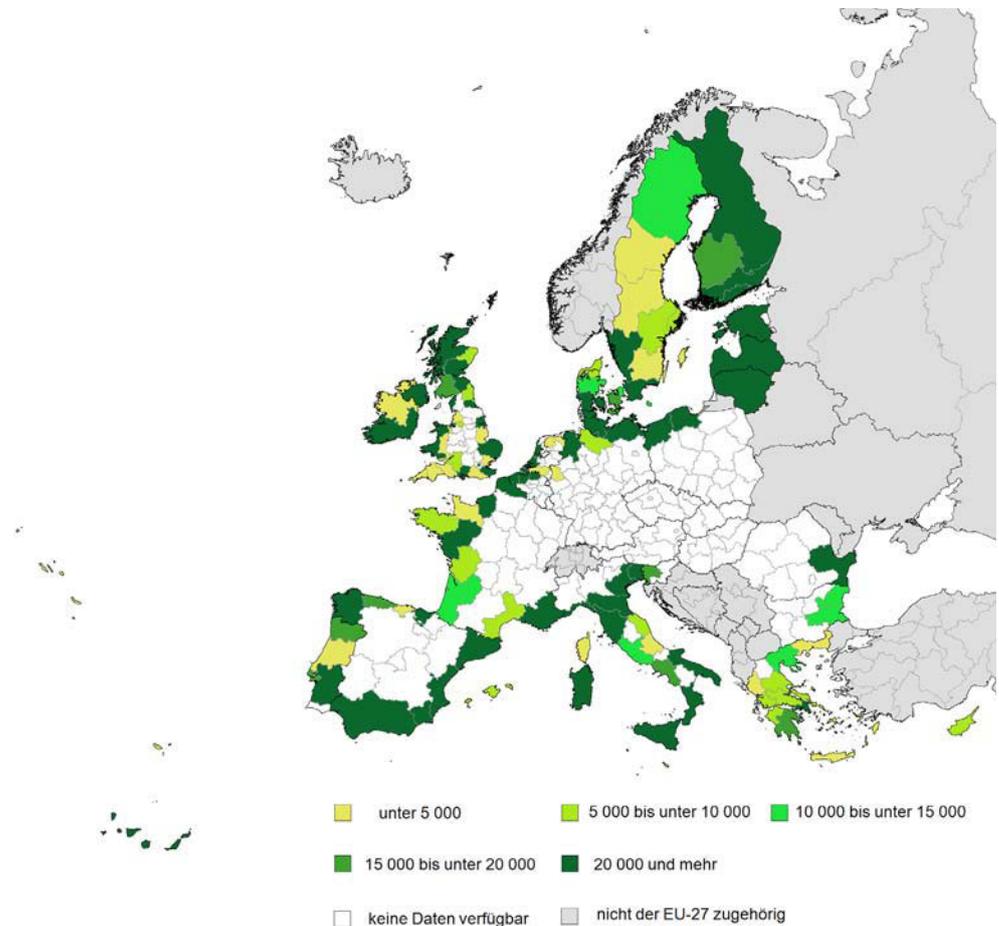
Neben den bereits genannten NUTS-2-Regionen verbuchten in Deutschland noch Oberbayern (304 000 Tonnen), Koblenz (222 000 Tonnen) und Düsseldorf (81 000 Tonnen) größere Frachtvolumen. Luftfracht- und Postverkehr verzeichneten in Deutschland lediglich 15 von 38 NUTS-2-Regionen, darunter auch die NUTS-2-Regionen Karlsruhe, Bremen und Thüringen (jeweils 1 000 Tonnen) am anderen Ende der Skala.

Thüringen mit 1 000 Tonnen Gesamtluftfrachtmenge

Seeverkehr

Statistische Angaben über den Seeverkehr werden gegenwärtig nach Maßgabe der Richtlinie 2009/42/EC (06.05.2009) des Rates erhoben. Sie entstammen nationalen Erhebungen bei den Seehafenbehörden. Die Richtlinie sieht vor, dass für jene Häfen, über die mehr als eine Million Tonnen Fracht und/oder mehr als 200 000 Passagiere pro Jahr abgewickelt werden, eine breitgefächerte Anzahl detaillierter Daten zu erheben ist. Dagegen werden für kleinere Häfen lediglich aggregierte jährliche Daten gesammelt.

Karte 6: Seefrachtverkehr in der EU-27 nach NUTS-2-Regionen, 2011 (1 000 Tonnen)



Quelle: Eurostat (Online Datencode: tan r mago nm), zugegriffen am 21.08.2012

Die meisten Güter wurden im Hafen von Rotterdam gelöscht

Die niederländische NUTS-2-Region Zuid-Holland, in der der Hafen von Rotterdam liegt, ist EU-weit die wichtigste Region für den Seefrachtverkehr. Hier wurden im Jahr 2011 rund 377 884 000 Tonnen Güter gelöscht. Damit wurden in Zuid-Holland mehr als doppelt so viele Güter gelöscht als in der belgischen NUTS-2-Region Prov. Antwerpen (168 547 000 Tonnen), die an zweiter Stelle steht. Es folgen die deutsche NUTS-2-Region Hamburg (114 368 000 Tonnen) sowie die französischen NUTS-2-Regionen Haute-Normandie (87 247 000 Tonnen) und Provence-Alpes-Côte d'Azur (84 643 000 Tonnen).

Das griechische Attiki mit Spitzenposition beim Seepersonenverkehr

Im Hinblick auf den Seepersonenverkehr nimmt EU-weit die griechische NUTS-2-Region Attiki eine Spitzenposition ein. Insgesamt rund 26 946 000 an Bord und von Bord gegangene Passagiere wurden für das Jahr 2011 von dort gemeldet. Dies war mehr als doppelt so viel wie bei den nachfolgenden NUTS-2-Regionen: dem britischen Kent (12 879 000 Passagiere), dem französischen Nord-Pas-de-Calais (12 664 000 Passagiere), dem schwedischen Sydsverige (12 484 000 Passagiere) und dem italienischen Campania (12 180 000 Passagiere) und Sicilia (11 678 000 Passagiere). Über zehn Millionen Passagiere verbuchten des weiterem die deutsche NUTS-2-Region Schleswig-Holstein (11 133 000 Passagiere), das schwedische Stockholm (10 792 000 Passagiere), die dänischen NUTS-2-Regionen Hovedstaden und Sjælland (10 791 000 bzw. 10 605 000 Passagiere), das finnische Helsinki-Uusimaa (10 295 000 Passagiere) und Estland (10 108 000 Passagiere).

Sicherheit im Straßenverkehr

Sicherheit im Straßenverkehr lässt sich auf regionaler Ebene anhand der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten thematisieren. Die Karte 7 zeigt den Indikator „Unfalltote im Straßenverkehr im Jahr 2011“, ausgedrückt in Getöteten je 1 Million Einwohner. Durch den Bezug zur Bevölkerung sollen die regionalen Abweichungen aufgrund unterschiedlicher Bevölkerungszahlen der NUTS-2-Regionen ausgeglichen werden. Keine Berücksichtigung finden andere, gleichfalls relevante Faktoren, wie etwa die Anzahl der Kraftfahrzeuge oder die zurückgelegten Entfernungen.

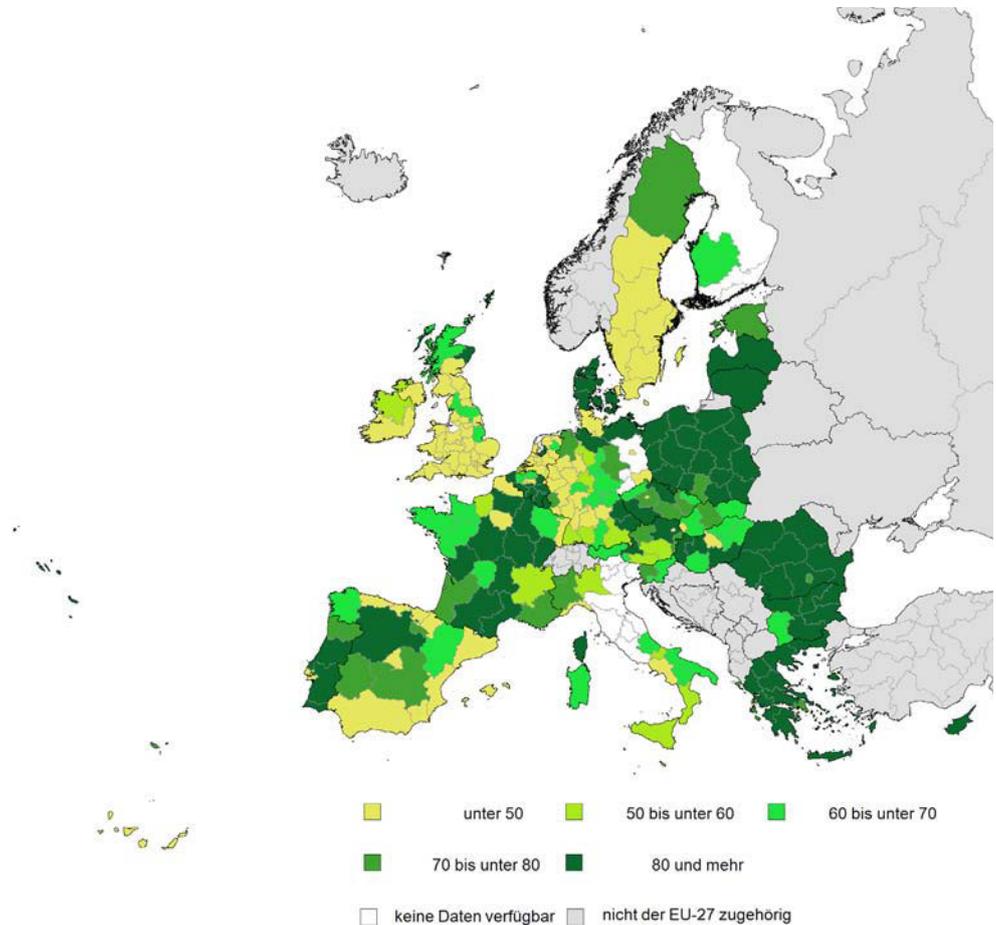
Die Anzahl der Unfalltoten weist in der Europäischen Union (EU-27) auf regionaler Ebene eine erhebliche Spannweite auf. Am geringsten war die Anzahl der Unfalltoten je 1 Million Einwohner in der niederländischen NUTS-2-Region Gelderland (7 je 1 Million Einwohner), im britischen East Scotland (9 je 1 Million Einwohner), im österreichischen Wien (13 je 1 Million Einwohner) sowie in den spanischen Exklaven Ciudad Autónoma de Melilla und Ciudad Autónoma de Ceuta (ebenfalls jeweils 13 je 1 Million Einwohner). Am anderen Ende der Skala finden sich das niederländische Flevoland (217 je 1 Million Einwohner), die griechischen NUTS-2-Regionen Peloponnisos und Sterea Ellada (210 bzw. 193 je 1 Million Einwohner) sowie das portugiesische Alentejo (192 je 1 Million Einwohner).

Die wenigsten Menschen starben 2011 im niederländischen Gelderland aufgrund von Straßenverkehrsunfällen

In Deutschland variierte die Anzahl der Unfalltoten deutlich geringer als zwischen den Regionen Europas. Deutschlandweit starb relativ die geringste Anzahl an Menschen in Berlin (16 je 1 Million Einwohner), Hamburg (19 je 1 Million Einwohner) und Bremen (23 je 1 Million Einwohner) bei Straßenverkehrsunfällen. NUTS-2-Regionen, die größere Ballungsräume umfassen – wie die oben angeführten Stadtstaaten – verzeichnen im Allgemeinen relativ weniger Unfalltote, was möglicherweise auf den stärkeren Rückgriff auf öffentliche Verkehrsmittel, niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeiten oder ein größeres Autobahnangebot zurückzuführen ist. Ganz anders dagegen in eher dünn besiedelten NUTS-2-Regionen: Die größte Anzahl an Verkehrstoten je 1 Million Einwohner wurde im Jahr 2011 deutschlandweit in den NUTS-2-Regionen Niederbayern, Lüneburg (jeweils 90 je 1 Million Einwohner) sowie Mecklenburg-Vorpommern (87 je 1 Million Einwohner) registriert. Die ebenfalls vergleichsweise dünn besiedelte NUTS-2-Region Thüringen fand sich mit 67 Unfalltoten je 1 Million Einwohnern im hinteren Mittelfeld der deutschen NUTS-2-Regionen wider.

Karte 7: Unfalltote im Straßenverkehr je 1 Million Einwohner in der EU-27 nach NUTS-2-Regionen im Jahr 2011^{*)}

Thüringen bei Unfalltoten im hinteren Mittelfeld der deutschen NUTS-2-Regionen



^{*)} Dänemark 2008, Griechenland und Luxemburg 2010
 Quelle: Eurostat (Online Datencode: tan r acci), zugegriffen am 20.08.2013

Schlussbemerkung

Ausweitung der verfügbaren Verkehrsindikatoren von großer Bedeutung

Die Verkehrspolitik ist von großer Bedeutung, wenn es darum geht, regionale Ungleichgewichte abzubauen und den Zusammenhalt zwischen den einzelnen europäischen Regionen zu verbessern. In der während der letzten Jahre stark gewachsenen Europäischen Union treten wirtschaftliche und infrastrukturbedingte Ungleichgewichte deutlich stärker zu Tage als je zuvor. Von großer Bedeutung ist daher die Ausweitung der gegenwärtig verfügbaren Verkehrsindikatoren, um dergestalt zu einem besseren Verständnis der Auswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen auf das Wirtschaftswachstum, die Verkehrsnachfrage und die Umwelt beizutragen.