



Harald Hagn
 Referat Veröffentlichungen, Auskunftsdienst, Analysen,
 Bibliothek, Archiv
 Telefon: 03 61 5 73 31-91 10
 E-Mail: Harald.Hagn@statistik.thueringen.de

Verkehr in Europa

Der vorliegende Aufsatz beschäftigt sich mit dem Verkehr in der Europäischen Union (EU) auf der Ebene der NUTS-2-Regionen.¹⁾ 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

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.

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

Der vorliegende Aufsatz ist in 5 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.

Bei den Karten wurde abweichend von der Angabe in der jeweiligen Überschrift für einzelne Regionen der jeweils letzte verfügbare Wert verwendet. Details können in der Originalquelle nachgeschlagen werden.

1) Die Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (Nomenclature des Unités statistiques – NUTS) ist eine geographische Systematik, nach der das Gebiet der Europäischen Union in 3 Hierarchiestufen eingeteilt wird: NUTS-1, NUTS-2 und NUTS-3. Diese Einteilung ermöglicht den grenzüberschreitenden statistischen Vergleich von EU-Regionen. Die aktuelle NUTS-Systematik, gültig seit dem 1. Januar 2015, umfasst EU-weit 276 Regionen auf NUTS-2-Ebene. Die Bevölkerung einer NUTS-2-Region liegt in aller Regel zwischen 800 000 und 3 Millionen Einwohnern.

Verkehrsinfrastruktur

Autobahnnetz

Spanien mit längstem Autobahnnetz in der EU

Ein ausgedehntes Autobahnnetz ist aus einem regionalen Blickwinkel eine wesentliche Vorbedingung für die wirtschaftliche Entwicklung und die interregionale Wettbewerbsfähigkeit einer Region. Im Jahr 2015 erstreckte sich das Autobahnnetz in der Europäischen Union (EU-28)²⁾ auf einer Länge von knapp 74 000 km. Das entspricht einer Autobahndichte von rund 16,8 km je 1 000 km² Landfläche. Absolut betrachtet verfügte Spanien mit 15 336 km über das längste Autobahnnetz, gefolgt von Deutschland mit 12 993 km und Frankreich mit 11 599 km. Auch auf NUTS-2-Ebene wiesen - absolut betrachtet - 3 spanische Regionen die längsten Autobahnnetze auf: Andalucía mit 2 585 km, Castilla y León mit 2 350 km und Castilla-la Mancha mit 1 812 km.

Die beigefügte Karte 1 gibt einen Einblick in die Dichte des Autobahnnetzes der NUTS-2-Regionen der Europäischen Union (EU-28) im Jahr 2015, 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 in den BENELUX-Staaten zu finden. Auf der Ebene der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU-28) weisen die Niederlande mit 81 Autobahnkilometer je 1 000 km² die höchste Autobahndichte auf. Es folgen Luxemburg (62 km je 1 000 km²) und Belgien (58 km je 1 000 km²). Zu den Ländern mit der geringsten Autobahndichte zählen Lettland (0 km je 1 000 km²), sowie Finnland, Rumänien und Estland (jeweils 3 km je 1 000 km²). Deutschland nimmt im Hinblick auf die Autobahndichte EU-weit einen Platz im vorderen Mittelfeld ein (36 km je 1 000 km²)³⁾.

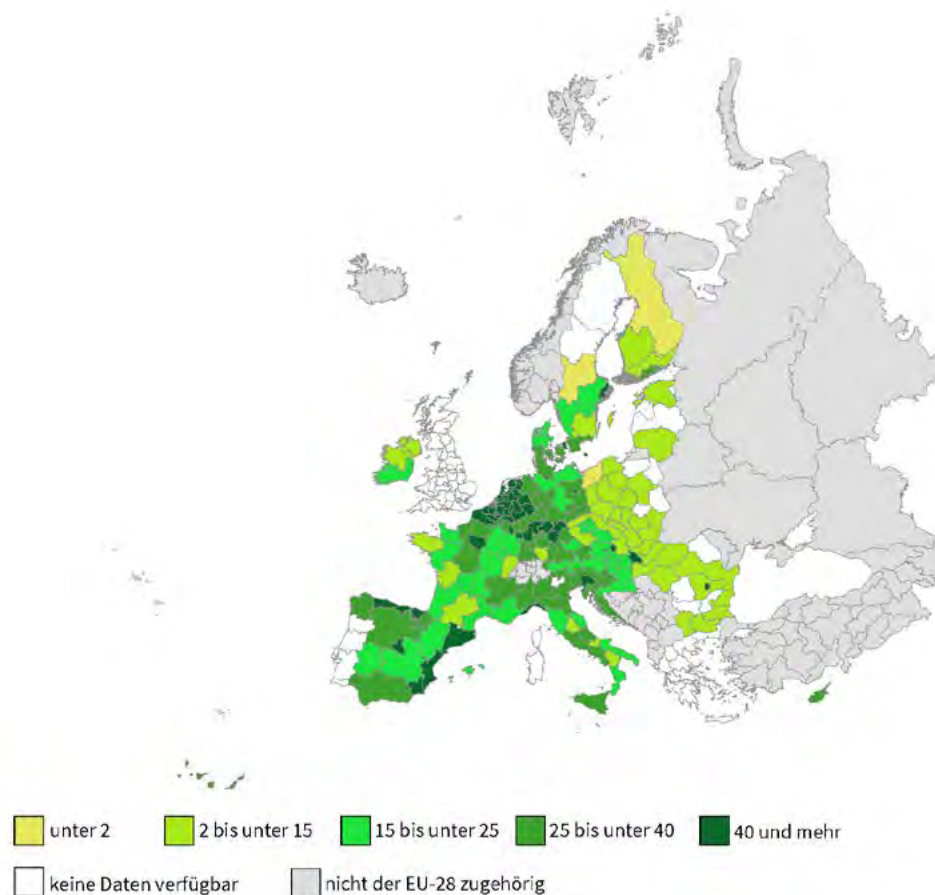
Hauptstädte und andere Großstädte sowie größere Seehäfen und industrielle Ballungsräume mit dichtesten Autobahnnetzen

Auf regionaler Ebene sind die dichtesten Autobahnnetze in der Nähe von Hauptstädten und anderen Großstädten, größeren Seehäfen und industriellen Ballungsräumen zu finden: Im Jahr 2015 wies auf NUTS-2-Ebene die Hansestadt Bremen mit 191 Autobahnkilometern je 1 000 km² die höchste Autobahndichte auf. Es folgen die niederländischen NUTS-2-Regionen Zuid-Holland (129 km je 1 000 km²), Utrecht (127 km je 1 000 km²) und Noord-Holland (111 km je 1 000 km²). Zu den NUTS-2-Regionen mit über 100 Autobahnkilometern je 1 000 km² zählen darüber hinaus das österreichische Wien (109 km je 1 000 km²), das deutsche Hamburg (107 km je 1 000 km²) sowie das niederländische Noord-Brabant (103 km je 1 000 km²).

2) Dänemark 2008, Belgien 2010, Bulgarien, Niederlande, Österreich, Portugal und Zypern 2014 sowie ohne Griechenland und Malta

3) Die Zahlenangaben zur Autobahndichte in Belgien beziehen sich auf das Jahr 2010 und jene in den Niederlanden auf das Jahr 2014. Bei allen anderen Ländern beziehen sich die Zahlenangaben auf das Jahr 2015.

Karte 1: Dichte des Autobahnnetzes in der EU-28, nach NUTS-2-Regionen 2015 in Autobahnkilometer je 1 000 km²



Datenquelle: Eurostat

Download am: 19 Jun 2017 10:23:09 MESZ

Hyperlink zur Tabelle: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=tgs00114>

Neben den bereits genannten deutschen Großstädten war die Autobahndichte in der Bundesrepublik vergleichsweise groß in den NUTS-2-Gebieten im Saarland und in Berlin (93 bzw. 86 km je 1 000 km²). Am anderen Ende der Skala rangieren in Deutschland die NUTS-2-Gebiete Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg (20, 24 bzw. 27 km je 1 000 km²). Der Freistaat Thüringen nimmt mit einer Dichte von 32 Autobahnkilometern je 1 000 km² einen mittleren Platz unter den deutschen Bundesländern ein.

Thüringen mit 32 Autobahnkilometern je 1 000 km² auf einen mittleren Platz in Deutschland

Eisenbahnnetz

Dichte des Eisenbahnnetzes in Mitteleuropa vergleichsweise hoch

Die Dichte des Eisenbahnnetzes, d. h. das Netz/Gebiet-Verhältnis bei Eisenbahnstrecken, ist auf der Ebene der EU-Mitgliedstaaten in Mitteleuropa vergleichsweise hoch und in den am Rande der Europäischen Union gelegenen Mitgliedsstaaten im Allgemeinen geringer. Die größte Netzdichte der Eisenbahnstrecken ist in der Tschechischen Republik, Belgien⁴⁾, Deutschland und Luxemburg (jeweils über 100 km je 1 000 km²) zu finden. Es folgen die Niederlande, Ungarn und die Slowakei (70 bis 100 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 Portugal, Schweden, Estland, Finnland und Griechenland⁵⁾.

Netz/Gebiet-Verhältnis in Berlin europaweit am höchsten

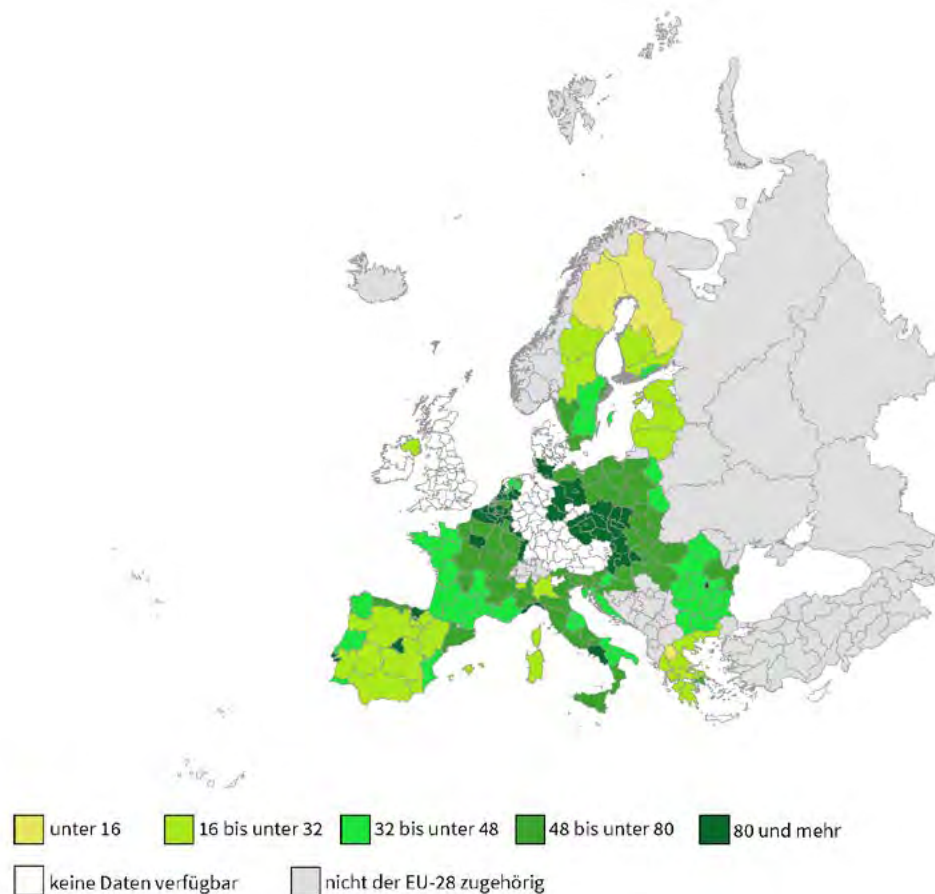
Wirft man einen Blick auf die regionale Ebene, so findet man die dichtesten Eisenbahnnetze in der deutschen Hauptstadtregion Berlin (702 km je 1 000 km²), der belgischen Hauptstadtregion Région de Bruxelles-Capitale/Brussels Hoofdstedelijk (616 km je 1 000 km² im Jahr 2008) und der tschechischen Hauptstadtregion Praha (497 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.

In der Rangfolge der europäischen Regionen mit der höchsten Dichte des Eisenbahnnetzes folgen die deutschen Hansestädte Bremen (332 km je 1 000 km²) und Hamburg (397 km je 1 000 km²). Hierbei handelt es sich um Hochseehäfen, bei denen gut ausgebaute Frachtstrecken 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; 154 km je 1 000 km²) und Antwerpen (belgische NUTS-2-Region Prov. Antwerpen; 88 km je 1 000 km² im Jahr 2008).

4) Belgien im Jahr 2010

5) Griechenland im Jahr 2012

Karte 2: Dichte des Eisenbahnnetzes in der EU-28, nach NUTS-2-Regionen 2015 in Eisenbahnkilometer je 1000 km²



Datenquelle: Eurostat

Download am: 19 Jun 2017 10:26:34 MESZ

Hyperlink zur Tabelle: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=tgs00113>

Für Deutschland liegen regionale Angaben zur Dichte des Eisenbahnnetzes lediglich auf der Ebene der Bundesländer vor. Neben den bereits genannten Bundesländern Berlin (702 km je 1000 km²), Hamburg (397 km je 1000 km²) und Bremen (332 km je 1000 km²) war das Netz/Gebiet-Verhältnis im Jahr 2015 deutschlandweit noch in Nordrhein-Westfalen (159 km je 1000 km²), Sachsen (138 km je 1000 km²), dem Saarland (136 km je 1000 km²) sowie Hessen und Baden-Württemberg (jeweils 121 km je 1000 km²) vergleichsweise hoch. Einen Wert von unter 100 km je 1000 km² wies hingegen die Eisenbahndichte in Mecklenburg-Vorpommern (71 km), Schleswig-Holstein (81 km), Bayern (91 km), Thüringen (92 km), Niedersachsen und Brandenburg (jeweils 93 km) auf. Damit nahm der Freistaat Thüringen einen der hinteren Plätze unter den deutschen Bundesländern ein.

Eisenbahndichte in Thüringen vergleichsweise gering

Bestand an Personenkraftwagen

Bestand an PKW als Indikator für die Mobilität

Die nachfolgende Karte 3 gibt Aufschluss über den Bestand an Personenkraftwagen in der Europäischen Union (EU-28) nach NUTS-2-Regionen. Der Bestand an Personenkraftwagen ist ein Mobilitätsindikator, der in der Anzahl von Personenkraftwagen je 1000 Einwohner seinen Ausdruck findet. Dieser Mobilitätsindikator – der vielfach als Motorisierungsgrad bezeichnet wird – steht häufig in einem engen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung (gemessen am Bruttoinlandsprodukt je Einwohner) einer Region. 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 1000 Einwohner aufweisen. Umgekehrt weist etwa die Mehrheit der rumänischen NUTS-2-Regionen für beide Indikatoren niedrige Werte auf.

Wirft man einen Blick auf die Karte 3, so zeigt sich, dass es allerdings auch NUTS-2-Regionen in der EU-28 gibt, die von diesem Trend deutlich abweichen:

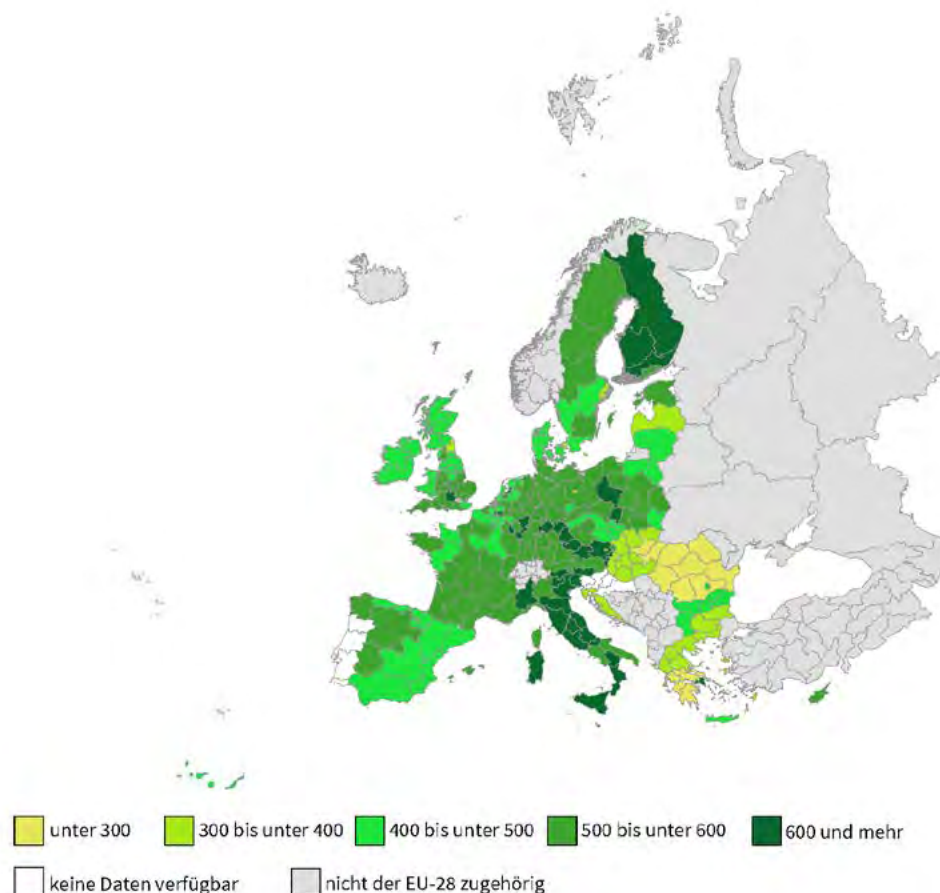
Größere städtische Ballungsräume häufig mit vergleichsweise niedrigem Bestand an PKW

Europäische Regionen, welche größere städtische Ballungsräume umfassen – wie beispielsweise London⁶⁾ (301 PKW je 1000 Einwohner), Berlin (331 PKW je 1000 Einwohner) und Wien (373 PKW je 1000 Einwohner) – weisen häufig einen vergleichsweise niedrigen Bestand an Personenkraftwagen auf. Ursache hierfür mögen Faktoren wie etwa ein gut ausgebauten öffentliches Nahverkehrsnetz, das Vorhandensein von Fahrradwegen, der Mangel an Parkplätzen oder auch die Konzentration von Bevölkerungsgruppen mit überwiegend niedrigen Einkommen (z. B. Studenten, Immigranten) sein.

Häufig weisen NUTS-2-Regionen in der Umgebung von Großstädten einen relativ hohen Bestand an Personenkraftwagen auf. Dies spiegelt das Ausmaß des Pendlerverkehrs und die Abhängigkeit vom Personenkraftwagen für den Weg zur Arbeit in diesen Städten wider. In besonderem Maße ist dies der Fall in der die österreichische Hauptstadt Wien umgebenden NUTS-2-Region Niederösterreich (628 PKW je 1000 Einwohner) oder der westlich von London sich befindenden NUTS-2-Region Berkshire, Buckinghamshire and Oxfordshire (644 PKW je 1000 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 östlich von London angrenzende NUTS-2-Region Kent (491 PKW je 1000 Einwohner) im Vereinigten Königreich zu.

6) Bei London handelt es sich um eine NUTS-1-Region.

Karte 3: Anzahl der Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner nach NUTS-2-Regionen 2015



Datenquelle: Eurostat

Download am: 19.6.17 11:13

Hyperlink zur Tabelle: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_r_vehst&lang=de

Allgemein betrachtet, lässt sich im Hinblick auf den PKW-Bestand in der Europäischen Union (EU-28) 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. Unter den 15 NUTS-2-Regionen mit dem EU-weit niedrigsten Motorisierungsgrad befanden sich 7 rumänische, 4 ungarische und 2 slowakische NUTS-2-Regionen sowie jeweils eine weitere aus Deutschland und aus Kroatien. Der Bestand an Personenkraftwagen bewegte sich in diesen 15 NUTS-2-Regionen zwischen 189 PKW je 1 000 Einwohner im rumänischen Nord-Est und 340 PKW je 1 000 Einwohner im slowakischen Stredné Slovensko.

EU mit West-Ost-Gefälle bei Motorisierungsgrad

Den höchsten Bestand an Personenkraftwagen in der Europäischen Union (EU-28) hatte im Jahr 2015 die italienische NUTS-2-Region Valle d`Aosta / Vallée d`Aoste mit 1 141 PKW je 1 000 Einwohner. Das war mehr als das Sechsfache des Motorisierungsgrades der rumänischen NUTS-2-Region Nord-Est. 9 von 15 jener NUTS-2-Regionen die im Jahr 2015 den EU-weit höchsten Bestand an Personenkraftwagen aufwiesen, befanden sich in Italien. 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 (628 bzw. 642 PKW je 1 000 Einwohner), Attiki in Griechenland (724 PKW je 1 000 Einwohner im Jahr 2014) und

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

Flevoland in den Niederlanden (831 PKW je 1000 Einwohner). Auch verschiedene Inselregionen weisen einen hohen Motorisierungsgrad auf. So zählen etwa das italienische Sardegn (610 PKW je 1000 Einwohner), das ebenfalls italienische Sicilia (625 PKW je 1000 Einwohner), der Inselstaat Malta (634 PKW je Einwohner) und das finnische Åland (783 PKW je 1000 Einwohner) zu jenen NUTS-2-Regionen, die EU-weit den höchsten Bestand an Personenkraftwagen je 1000 Einwohner aufweisen. Der hohe Motorisierungsgrad in diesen Inselregionen deutet auf das Fehlen von Alternativen für die Beförderung (Eisenbahn, Personennahverkehr) hin.

Motorisierungsgrad in Thüringen knapp unter dem bundesdeutschen Durchschnitt

In Deutschland insgesamt belief sich der Motorisierungsgrad im Jahr 2015 auf 548 PKW je 1000 Einwohner. Regional waren jedoch auch hier große Unterschiede zu verzeichnen: Am geringsten war der Bestand an Personenkraftwagen je 1000 Einwohner in den Stadtstaaten Berlin (331), Bremen (417) und Hamburg (420). Am anderen Ende der Skala rangierten die NUTS-2-Gebiete Oberfranken und Unterfranken (jeweils 609) und das Saarland (611 PKW je 1000 Einwohner). Der Freistaat Thüringen lag mit einem Motorisierungsgrad von 536 PKW je 1000 Einwohner knapp unter 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 1000 Fluggästen bzw. 1000 Tonnen. Bei den Fluggästen werden die Daten aufgeschlüsselt nach an Bord gegangenen Passagieren und von Bord gegangenen Passagieren. Die Frachtstatistik unterscheidet zwischen geladenen Gütern und entladenen Gütern.

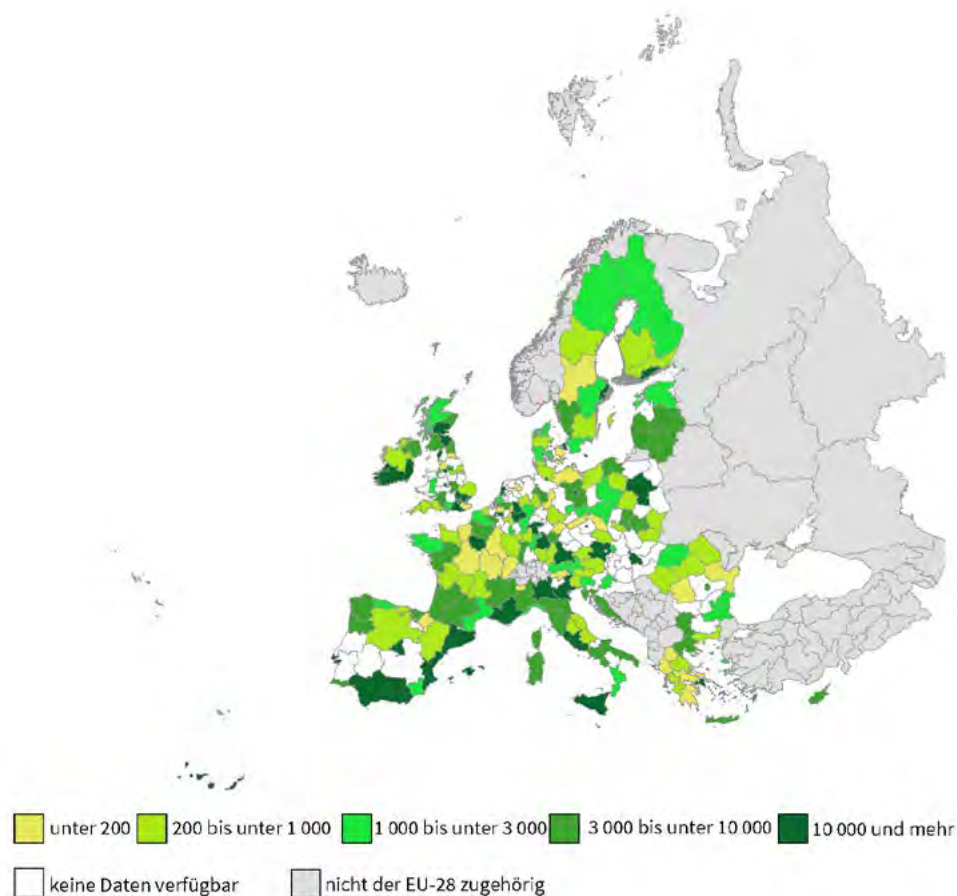
Höchstes Passagieraufkommen in westeuropäischen Hauptstadtreigionen

EU-weit wurde im Jahr 2015 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 95,4 Millionen Fluggästen und Outer London (London/Heathrow) mit 75,0 Millionen Fluggästen. Es folgen die deutsche NUTS-2-Region Darmstadt (Flughafen Frankfurt/Main) mit 60,9 Millionen Fluggästen, die niederländische NUTS-2-Region Noord-Holland (Amsterdam/Schiphol) mit 58,2 Millionen Fluggästen und die spanische NUTS-2-Region Comunidad de Madrid (Madrid/Barajas) mit 46,3 Millionen Fluggästen. Zu den NUTS-2-Regionen mit dem höchsten Fluggastaufkommen zählen ferner das italienische Lazio (Roma/Fiumicino und Roma/Ciampino) mit insgesamt 46,0 Millionen Fluggästen, das spanische Cataluña (Barcelona/El Prat, Girona/Aeropuerto Costa Brava u. a. m.) mit 41,9 Millionen Fluggästen, das deutsche Oberbayern (München/Franz-Joseph-Strauß-Flughafen) mit 40,9 Millionen Fluggästen, die NUTS-2-Region Surrey, East and West Sussex im Vereinigten Königreich (London/Gatwick) mit 40,3 Millionen Fluggästen und das italienische Lombardia (Milano/Malpensa, Bergamo/Orio al Serio, Brescia/Montichiari u.a.m.) mit 38,5 Millionen 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 2015 rund 224 Tausend Fluggäste gezählt

In Deutschland wurden im Jahr 2015 insgesamt 193,9 Millionen Fluggäste gezählt. Über 10 Millionen Fluggäste verbuchten neben den bereits aufgeführten NUTS-2-Regionen Darmstadt und Oberbayern noch Düsseldorf (24,4 Millionen Fluggäste), Berlin (21,0 Millionen Fluggäste) und Hamburg (15,6 Millionen Fluggäste). Von den insgesamt 38 deutschen NUTS-2-Regionen meldeten im Jahr 2015 lediglich 23 überhaupt Fluggastzahlen. Unter ihnen befand sich auch die NUTS-2-Region Thüringen (224 Tausend Fluggäste).

Karte 4: Personenluftverkehr in der EU-28 nach NUTS-2-Regionen 2015



Datenquelle: Eurostat

Download am: 19 Jun 2017 10:35:17 MESZ

Hyperlink zur Tabelle: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=tdgs00077>

Auch der Luftfrachtverkehr 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 2015 in der Europäischen Union (EU-28) die NUTS-2-Region Île-de-France mit 2,3 Millionen Tonnen deutlich vor den NUTS-2-Regionen Darmstadt mit 2,1 Millionen Tonnen, Noord Holland mit 1,7 Millionen Tonnen und Outer London mit 1,6 Millionen Tonnen. Dies bestätigt die Bedeutung der größten Flughäfen in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich. Die dominierende Position dieser 4 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 4 Regionen jeweils in etwa gleich groß.

Die Region Île-de-France mit europaweit größter Luftfrachtmenge

Die anderen NUTS-2-Regionen in der Europäischen Union (EU-28) verbuchten ein deutlich geringeres Aufkommen an Luftfrachtverkehr. Erst mit großem Abstand folgen die NUTS-2-Regionen Leipzig mit 983 Tausend Tonnen, Köln mit 739 Tausend Tonnen und Luxemburg mit 737 Tausend Tonnen. Ein Frachtvolumen von mehr als einer halben Million Tonnen verzeichneten ansonsten nur noch die NUTS-2-Regionen Lombardia in Italien (648 Tausend Tonnen) und Prov. Liège in Belgien (625 Tausend Tonnen).

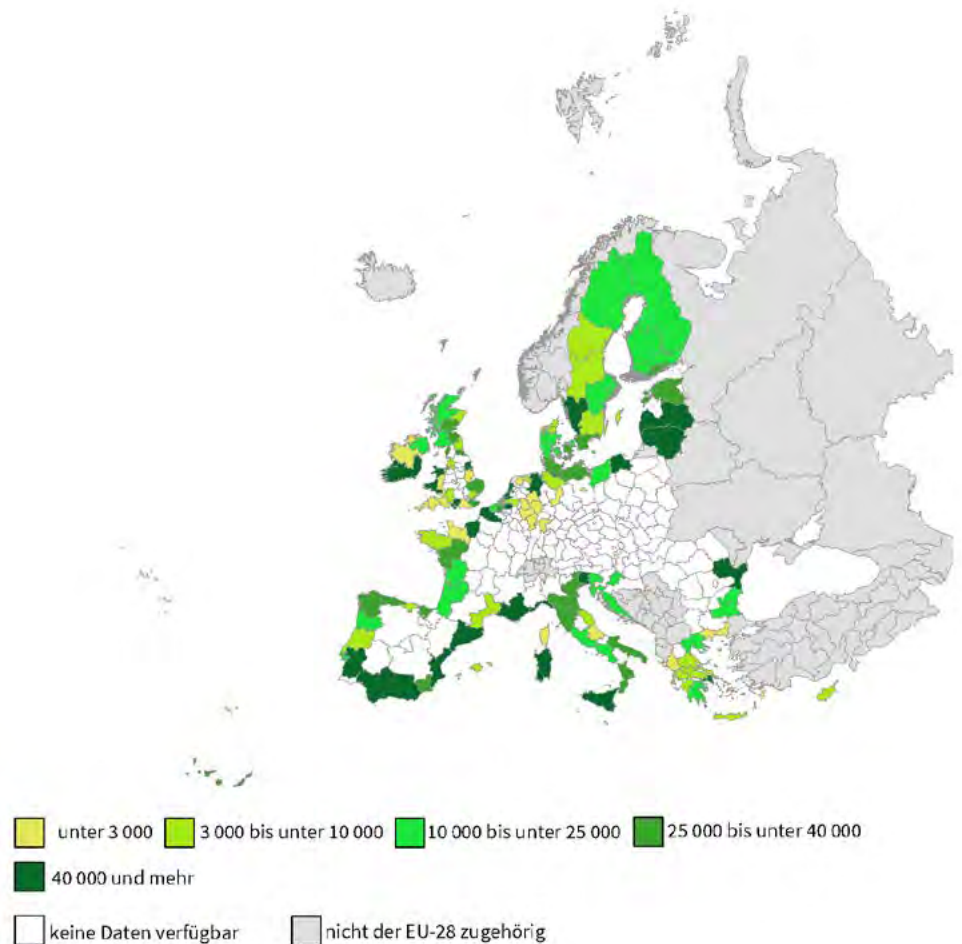
Thüringen mit 2 Tausend Tonnen Gesamtfrachtmenge

Neben den bereits genannten NUTS-2-Regionen verbuchten in Deutschland noch Oberbayern (336 Tausend Tonnen), Düsseldorf (90 Tausend Tonnen) und Koblenz (73 000 Tausend Tonnen) größere Frachtvolumen. Luftfracht- und Postverkehr verzeichneten in Deutschland lediglich 15 von 38 NUTS-2-Regionen. Darunter auch die NUTS-2-Regionen Thüringen (2 Tausend Tonnen), Karlsruhe und Bremen (jeweils 1 Tausend Tonnen) am anderen Ende der Skala.

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 Tausend Passagiere pro Jahr abgewickelt werden, eine breitgefächerte Anzahl detaillierter Daten zu erheben ist. Dagegen werden für kleinere Häfen lediglich aggregierte jährliche Daten gesammelt.

Karte 5: Seefrachtverkehr in EU-28, nach NUTS-2-Regionen 2015 in 1 000 Tonnen



Datenquelle: Eurostat

Download am: 19 Jun 2017 10:37:35 MESZ

Hyperlink zur Tabelle: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=tgs00076>

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 2015 rund 448,6 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Damit wurden in Zuid-Holland mehr als doppelt so viele Güter be- und entladen als in der belgischen NUTS-2-Region Prov. Antwerpen (190,1 Millionen Tonnen), die an zweiter Stelle steht. Es folgen das spanische Andalusía (125,9 Millionen), die deutsche NUTS-2-Region Hamburg (120,2 Millionen Tonnen) sowie das niederländische Noord-Holland (99,1 Millionen Tonnen).

Die meisten Güter wurden im Hafen von Rotterdam umgeschlagen

Im Hinblick auf den Personenseeverkehr nimmt EU-weit die griechische NUTS-2-Region Attiki eine Spitzenposition ein. Insgesamt rund 18,4 Millionen an Bord und von Bord gegangene Passagiere wurden von dort gemeldet. Dies war deutlich mehr als bei den nachfolgenden NUTS-2-Regionen: dem kroatischen Jadranska Hrvatska (13,3 Millionen Passagiere), dem schwedischen Sydservige (12,4 Millionen Passagiere) sowie dem britischen Kent und dem französischen Nord-Pas-de-Calais (jeweils 13,0 Millionen Passagiere). Über 10 Millionen Passagiere verbuchten ferner das schwedische Stockholm (11,7 Millionen Passagiere), Estland (11,6 Millionen Passagiere), die dänische NUTS-2-Region Sjælland (11,5 Millionen Passagiere), das finnische Helsinki-Uusimaa (11,2 Millionen Passagiere), das deutsche Schleswig-Holstein (11,0 Millionen Passagiere), das italienische Campania (10,4 Millionen Passagiere), das dänische Hovedstaden (10,2 Millionen Passagiere) und das italienische Sicilia (10,0 Millionen Passagiere).

Das griechische Attiki mit Spitzenposition beim Seepersonenverkehr

Sicherheit im Straßenverkehr

Sicherheit im Straßenverkehr lässt sich auf regionaler Ebene anhand der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten thematisieren. Die Karte 6 zeigt den Indikator „Unfalltote im Straßenverkehr im Jahr 2015“, ausgedrückt in Getöteten je eine 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-28) auf regionaler Ebene eine erhebliche Spannweite auf. Am geringsten war die Anzahl der Unfalltoten je eine Million Einwohner in der schwedischen NUTS-2-Region Stockholm (6 je eine Million Einwohner), im österreichischen Wien (7 je eine Million Einwohner) sowie in den deutschen Stadtstaaten Hamburg (11 je eine Million Einwohner) und Berlin (14 je eine Million Einwohner). Am anderen Ende der Skala finden sich die belgische Provinz Luxemburg (210 je eine Million Einwohner), die griechische NUTS-2-Region Peloponnisos (147 je eine Million Einwohner) sowie das portugiesische Alentejo (142 je eine Million Einwohner).

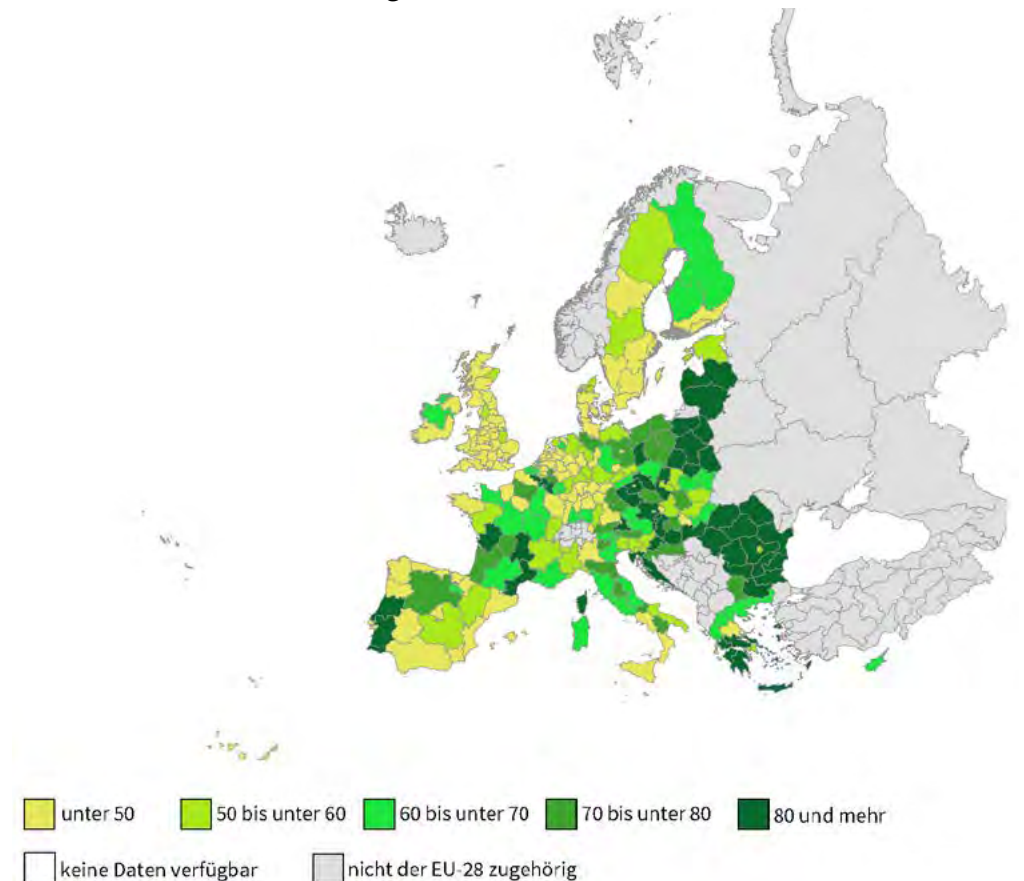
Die wenigsten Menschen starben 2015 im schwedischen Stockholm aufgrund von Straßenverkehrsunfällen

In Deutschland variierte die Anzahl der Unfalltoten deutlich geringer als zwischen den Regionen Europas. Deutschlandweit starben neben den bereits genannten Stadtstaaten Hamburg und Berlin relativ die wenigsten Menschen in Arnshagen (24 je eine Million Einwohner), Düsseldorf (26 je eine Million Einwohner) und Bremen (26 je eine Million Einwohner) bei Straßenverkehrsunfällen. NUTS-2-Regionen, die größere Ballungsräume umfassen - wie hier die angeführten Stadtstaaten - verzeichnen im Allgemeinen weniger Unfalltote, was möglicherweise auf den stärkeren Rückgriff auf öffentliche Verkehrsmittel, niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeiten oder ein größeres Autobahnangebot zurückzuführen ist.

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

Ganz anders dagegen in eher dünn besiedelten NUTS-2-Regionen: Die größte Anzahl an Verkehrstoten je einer Million Einwohner wurde im Jahr 2015 deutschlandweit in den NUTS-2-Regionen Oberpfalz (77 je eine Million Einwohner), Brandenburg (73 je eine Million Einwohner) und Niederbayern (71 je eine Million Einwohner) registriert. Die ebenfalls vergleichsweise dünn besiedelte NUTS-2-Region Thüringen fand sich mit 53 Unfalltoten je eine Million Einwohnern im hinteren Mittelfeld der deutschen NUTS-2-Regionen wieder.

Karte 6: Unfalltote im Straßenverkehr je eine Million Einwohner in der EU-28 nach NUTS-2-Regionen im Jahr 2015



Datenquelle: Eurostat

Download am: 19.6.17 10:46

Hyperlink zur Tabelle: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_r_acci&lang=de

Ausweitung der verfügbaren Verkehrsindikatoren von großer Bedeutung

Schlussbemerkung

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 auf diese Weise zu einem besseren Verständnis der Auswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen auf das Wirtschaftswachstum, die Verkehrsnachfrage und die Umwelt beizutragen.