

Eurostat Jahrbuch der Regionen 2007



Eurostat Jahrbuch der Regionen 2007

Europe Direct soll Ihnen helfen, Antworten auf Ihre Fragen zur Europäischen Union zu finden

Gebührenfreie Telefonnummer (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Einige Mobilfunkanbieter gewähren keinen Zugang zu 00 800-Nummern oder berechnen eine Gebühr.

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet, Server Europa (<http://europa.eu>).

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2007

ISBN 978-92-79-05076-3

ISSN 1681-9292

Katalognummer: KS-AF-07-001-DE-N

(Gedruckte Veröffentlichung: KS-AF-07-001-DE-C)

Themenkreis: Allgemeine und Regionalstatistiken

Reihe: Statistische Bücher

© Europäische Gemeinschaften, 2007

© Copyright der folgenden Fotos: Einband und die Kapitel Einleitung, Haushaltskonten, Arbeitsproduktivität, Städtestatistik, Tourismus und Bildung: © die Zentrale Bibliothek für audiovisuelle Medien der Europäischen Kommission; die Kapitel Bevölkerung und Landwirtschaft: © Jean-Jacques Patricola; die Kapitel Bruttoinlandsprodukt, Arbeitsmarkt, Wissenschaft, Technologie und Innovation, Strukturelle Unternehmensstatistik und Verkehr: © die Digitalfoto-Bibliothek der Generaldirektion Regionalpolitik der Europäischen Kommission.

Für Reproduktion oder sonstige Verwendung dieser Fotos muss die Genehmigung direkt beim Inhaber des Urheberrechts erfragt werden.



Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

wieder einmal möchte Eurostat Ihnen einen Überblick über die jüngsten Entwicklungen in den Regionen der Europäischen Union geben, und dies soweit wie möglich für die 27 Mitgliedstaaten sowie für die EFTA-Länder. Die ausgewählten Themen zeigen unserer Meinung nach interessante Facetten der wirtschaftlichen, sozialen und demografischen Entwicklung quer durch die Regionen Europas. Zum ersten Mal haben wir auch einen Beitrag zum BIP einbezogen, der in Zusammenarbeit mit der GD Regionalpolitik erstellt wurde, unserer wichtigsten Kundin für Regionaldaten.

Dies ist ein sehr bedeutungsvoller Augenblick für die Regionalpolitik, denn wir befinden uns im ersten Jahr der Durchführung der neuen Kohäsionspolitik der Union, die bis 2013 laufen wird und in deren Rahmen die Gemeinschaft mit etwa 347 Milliarden Euro so viel in die regionale Entwicklung investieren wird wie nie zuvor. Die vorliegende Regionalstatistik wird Teil der Messlatte sein, an der die Entwicklung der EU-Regionen gemessen werden wird. In dieser Veröffentlichung finden Sie auch ein Kapitel über Städtestatistik, das das Ergebnis unserer Zusammenarbeit mit der GD Regionalpolitik auf dem Gebiet des Urban Audit ist. Es handelt sich hierbei um eine zunehmend an Bedeutung gewinnende Komponente der Initiative der regionalen Entwicklungspolitik.

In Zusammenarbeit mit unseren Partnern im ESS verfolgen wir weiterhin eine schrittweise Ausweitung der regionalen Informationen, und zwar sowohl was die Ausführlichkeit der Daten als auch den Erfassungsbereich betrifft, um so ein immer genaueres Bild von der Vielschichtigkeit der regionalen Entwicklung in der gesamten EU zu zeichnen.

Ich wünsche Ihnen angenehme und interessante Lektüre.



Hervé Carré
Generaldirektor, Eurostat



Danksagung

Die Herausgeber des Eurostat Jahrbuchs der Regionen 2007 möchten all jenen danken, die an seiner Erstellung beteiligt waren. Die diesjährige Ausgabe konnte mit Hilfe der folgenden Autoren veröffentlicht werden:

- **Bevölkerung:** Gregor Kyi (Eurostat, Referat F1: Bevölkerungs- und Wanderungsstatistik)
- **Bruttoinlandsprodukt:** Lewis Dijkstra (Generaldirektion Regionalpolitik, Referat B2: Entwicklung der Kohäsionspolitik, Beitrittsverhandlungen)
- **Haushaltskonten:** Andreas Krüger (Eurostat, Referat C2: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen – Produktion)
- **Arbeitsmarkt:** Pedro Ferreira (Eurostat, Referat D2: Regionalindikatoren und geografische Informationen)
- **Arbeitsproduktivität:** Berthold Feldmann (Eurostat, Referat D2: Regionalindikatoren und geografische Informationen)
- **Städtestatistik:** Teodóra Brandmüller (Eurostat, Referat D2: Regionalindikatoren und geografische Informationen)
- **Wissenschaft, Technologie und Innovation:** Bernard Felix, Tomas Meri und Håkan Wilén (Eurostat, Referat F4: Bildungs-, Wissenschafts- und Kulturstatistik)
- **Strukturelle Unternehmensstatistik:** Ulf Johansson (Eurostat, Referat G1: Unternehmensstrukturstatistik)
- **Verkehr:** Anna Bialas-Motyl (Eurostat, Referat G5: Verkehrsstatistik) und An Heirman
- **Tourismus:** Ulrich Spörel (Eurostat, Referat F6: Statistik der Informationsgesellschaft und Tourismusstatistik)
- **Bildung:** Lene Mejer (Eurostat, Referat F4: Bildungs-, Wissenschafts- und Kulturstatistik)
- **Landwirtschaft:** Peter Szabo (Eurostat, Referat E1: Landwirtschaftsstatistik – Methodik)

Für die Bearbeitung und Koordinierung dieser Veröffentlichung war Åsa Önnersfors zuständig (Eurostat, Referat D2: Regionalindikatoren und geografische Informationen), und sie wurde unterstützt durch Pavel Bořkovec (Eurostat, Referat B6: Verbreitung). Baudouin Quennery (Eurostat, Referat D2: Regionalindikatoren und geografische Informationen) erstellte sämtliche statistischen Karten.

Unser Dank richtet sich auch an:

die **Europäische Freihandelszone (EFTA)** und hier vor allem an Richard Ragnarsøn,

die **Generaldirektion Übersetzung der Europäischen Kommission**, vor allem die deutschen, englischen und französischen Übersetzungsreferate,

das **Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**, vor allem an Peter Johansson vom Referat B1, Cross-Media Publishing, und an die Korrektoren des Referats B2, Redaktionelle Dienste.



Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	9
Nur Regionalstatistiken vermitteln einen vollständigen Eindruck	10
Die Systematik NUTS	10
Berücksichtigte Länder	10
Weitere regionale Informationen.....	11
Datenextraktion.....	11
1 BEVÖLKERUNG	13
Die regionale Struktur der Bevölkerungsentwicklung	14
Wodurch wird die Bevölkerungsentwicklung beeinflusst?	14
Alterung der Bevölkerung: die gegenwärtige Situation	19
... und ihre Auswirkungen in der Zukunft.....	19
<i>Methodische Anmerkungen</i>	24
2 BRUTTOINLANDSPRODUKT	27
Große regionale Unterschiede im BIP je Einwohner	28
Kohäsionspolitik 2007-2013	28
Rascheres BIP-Wachstum außerhalb des Zentrums der EU	31
Konvergenz auf EU-Ebene, aber was geschieht in den Mitgliedstaaten?	33
Fazit	36
<i>Methodische Anmerkungen</i>	37
3 HAUSHALTSKONTEN	39
Einführung: Wohstandsmessung	40
Einkommen der privaten Haushalte	40
Ergebnisse für das Jahr 2004	41
Primäreinkommen	41
Verfügbares Einkommen	41
Dynamik an der Peripherie der Union	45
Zusammenfassung	48
<i>Datenverfügbarkeit</i>	49
4 ARBEITSMARKT	51
Beschäftigungsziele der EU	52
Ziel 1: Gesamtbeschäftigungsquote über 67 %	52
Ziel 2: Beschäftigungsquote der Frauen über 57 %	55
Ziel 3: Ältere Arbeitnehmer über 50 %	55
Verringerung der geschlechtsspezifischen Unterschiede	59
Erwerbslosigkeit	59
Schlussfolgerungen	62
<i>Methodische Anmerkungen</i>	64
<i>Definitionen</i>	64



5 ARBEITSPRODUKTIVITÄT	67
Einführung.....	68
Weiterhin große Unterschiede der regionalen Arbeitsproduktivität	68
Unterschiedliche Wachstumsraten der Produktivität führen zu erhöhter Konvergenz	68
Die Arbeitsproduktivität im Verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor	71
Fazit	73
<i>Methodische Anmerkungen</i>	76
6 STÄDTESTATISTIK	79
Einführung.....	80
Messung der Lebensqualität in den Städten	80
Räumliche Einheiten	80
Zeit	80
Indikatoren	80
Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur.....	82
Einschätzung der Lebensqualität.....	87
Was aus den Wachstumsraten nicht hervorgeht.....	87
7 WISSENSCHAFT, TECHNOLOGIE UND INNOVATION	91
Einführung.....	92
Forschung und Entwicklung	92
Humanressourcen in Wissenschaft und Technik.....	95
Spitzentechnologie-Sektoren des Verarbeitenden Gewerbes und wissensintensive Dienstleistungen.....	95
Patente	97
Patstat.....	99
Patentanmeldungen in den Regionen.....	99
Schlussfolgerungen	99
<i>Methodische Anmerkungen</i>	101
8 STRUKTURELLE UNTERNEHMENSSTATISTIK	103
Einführung.....	104
Die Spezialisierung der Regionen auf bestimmte Branchen	104
Spezialisierung auf unternehmensbezogene Dienstleistungen	106
Beschäftigungswachstum im Bereich „unternehmensbezogene Dienstleistungen“	110
Merkmale der 30 Regionen, die am stärksten auf unternehmensbezogene Dienstleistungen spezialisiert sind ...	113
Fazit	114
<i>Methodische Anmerkungen</i>	116
9 VERKEHR	119
Einführung.....	120
Verkehrsinfrastruktur	120
Verkehrsmittel	122
Seeverkehr.....	122
Güterkraftverkehr	124



Luftverkehr	126
Fazit	128
<i>Methodische Anmerkungen</i>	130
10 TOURISMUS.....	133
Einführung.....	134
Beherbergungskapazitäten	134
Auslastungsdaten	135
Die Tourismusintensität.....	137
Die Entwicklung des Tourismus 2000-2005	137
Der Anteil des touristischen Einreiseverkehrs	140
Ausblick	140
<i>Methodische Anmerkungen</i>	143
11 BILDUNG	145
Einführung.....	146
Teilnahme von 4-Jährigen an Bildungsgängen	146
Studierende im Sekundarbereich II oder im postsekundären, nicht tertiären Bereich	148
Studierende im Tertiärbereich	148
Personen mit Hochschulabschluss	150
Beteiligung am lebenslangen Lernen.....	150
Schlussfolgerungen	153
<i>Methodische Anmerkungen</i>	155
12 LANDWIRTSCHAFT	157
Einführung.....	158
Beitrag der Landwirtschaft zum BIP.....	158
Arbeitsproduktivität in der Landwirtschaft	158
Einkommensdiversifizierung in der Landwirtschaft.....	161
Einsatz von Chemikalien in der Landwirtschaft.....	161
Landwirtschaftliche Produktivität	163
Schlussfolgerungen	163
<i>Methodische Anmerkungen</i>	167
ANHANG	169
EUROPÄISCHE UNION: Regionen auf NUTS-2-Ebene	169
EFTA-LÄNDER: Statistische Regionen auf Ebene 2	172

Einleitung



Nur Regionalstatistiken vermitteln einen vollständigen Eindruck

Ohne Regionalstatistiken können wir die wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen in der Europäischen Union nicht verstehen. Die Tatsache, dass die Strukturfonds in den Jahren 2007-2013 mit dem enormen Betrag von 347 Mrd. EUR ausgestattet wurden, zeigt, wie wichtig es für die EU ist, dass der wirtschaftliche und soziale Entwicklungsstand der Regionen einheitlicher wird.

Sie möchten die Entwicklung der europäischen Regionen näher untersuchen und dazu Daten aus einer Vielzahl statistischer Bereiche verwenden? Dann halten Sie die richtige Veröffentlichung in den Händen! Im Text und in den statistischen Karten finden Sie eine Fülle von Informationen über das Leben in den europäischen Regionen. Kapitel 2 (Bruttoinlandsprodukt) dieser Ausgabe des Jahrbuchs der Regionen gibt zum ersten Mal einen Überblick über die Kohäsionspolitik der EU, verfasst von einem Fachmann aus der Generaldirektion „Regionalpolitik“, die zu den Hauptnutzern regionaler Daten gehört.

Die diesjährige Ausgabe des Jahrbuchs enthält erneut Statistiken über Tourismus und Bildung, d. h. über zwei sehr interessante Themenbereiche, die wir gerne wieder aufgenommen haben. Das Kapitel über die Arbeitsproduktivität, die im letzten Jahr zum ersten Mal im Jahrbuch der Regionen behandelt wurde, beschäftigt sich diesmal schwerpunktmäßig mit der Produktivität einzelner Branchen. Und bei einer Analyse der regionalen Entwicklungen in Europa darf natürlich eine Betrachtung der Situation in den europäischen Städten nicht fehlen; ihr widmet sich das Kapitel zur Städtestatistik, in dessen Mittelpunkt diesmal die demografischen Trends in den Städten stehen.

Die Systematik NUTS

Sämtliche Regionalstatistiken der EU basieren auf der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik, der sogenannten NUTS. Die NUTS wird seit vielen Jahrzehnten für die Regionalstatistik verwendet und war immer die Grundlage für die regionalen Finanzhilfen. Eine Rechtsgrundlage in Form einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates erhielt die NUTS jedoch erst 2003 ⁽¹⁾.

Bei jedem EU-Beitritt neuer Mitgliedstaaten wird die Verordnung über die NUTS natürlich geändert, damit sie auch die Regionen dieser Länder

einschließt. Dies geschah z. B. 2004, als die EU zehn neue Mitgliedstaaten bekam. Am 1. Januar 2007 sind Bulgarien und Rumänien der EU beigetreten. In beiden Ländern gibt es seit 1998 mit den NUTS-Regionen vergleichbare statistische Gebietseinheiten. Für die Zwecke der NUTS erhielten diese Gebietseinheiten jedoch neue Codes, die seit dem 1. Januar 2007 gelten.

Die NUTS-Verordnung sieht vor, dass alle drei Jahre eine Überprüfung durchgeführt wird, damit die regionale Systematik gegebenenfalls geändert und an neue Verwaltungsgrenzen oder wirtschaftliche Gegebenheiten angepasst werden kann. Die erste derartige Überprüfung fand 2006 statt; da die daraus resultierenden Änderungen der NUTS jedoch erst Anfang 2008 umgesetzt werden, wurde für diese Ausgabe des Jahrbuchs die NUTS von 2003 verwendet. Die nächstjährige Ausgabe wird daher einige Änderungen der regionalen Ländersystematik berücksichtigen müssen.

Zu dieser Ausgabe gehört eine ausklappbare Karte, in der alle zur NUTS-Ebene 2 gehörenden Regionen der 27 EU-Mitgliedstaaten (EU-27) und der EFTA-Länder dargestellt sind; die komplette Liste der Codes und der Bezeichnungen dieser Regionen enthält Anhang 1.

Berücksichtigte Länder

Dieses Jahrbuch der Regionen enthält Statistiken für alle 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union, und damit auch für die beiden neuen Mitgliedstaaten Bulgarien und Rumänien. In diesem Jahr wurden auch die EFTA-Länder in das Jahrbuch einbezogen, d. h. es informiert jetzt auch über die Entwicklung in den Regionen Islands, Liechtensteins, Norwegens und der Schweiz.

Für die Systematik der als statistische Regionen bezeichneten Regionen der EFTA-Länder gelten die gleichen Regeln wie für die NUTS-Regionen in der EU, allerdings hat sie keine Rechtsgrundlage. In einigen statistischen Bereichen liegen noch keine Daten der EFTA-Länder vor; die Datenverfügbarkeit wird jedoch besser, und wir hoffen, dass der Abdeckungsgrad des Jahrbuchs der Regionen im nächsten Jahr noch größer ist. Es ist oft interessant, Daten über die Regionen der EFTA-Länder mit Regionaldaten der benachbarten EU-Mitgliedstaaten zu vergleichen, d. h. z. B. Regionaldaten über Norwegen mit entsprechenden Daten über Schweden oder Daten über die Schweiz mit Daten über Österreich. Natürlich gibt es zwischen Nachbarregionen in verschiedenen Ländern viele Ähnlichkeiten; manchmal sind die Unterschiede jedoch genauso interessant.

⁽¹⁾ Weitere Informationen zur NUTS unter: http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nuts/splash_regions.html



Da derzeit noch zu wenige entsprechende Daten auf regionaler Ebene vorliegen, enthält die diesjährige Ausgabe des Jahrbuchs der Regionen keine Informationen über die drei Kandidatenländer Kroatien, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien und Türkei.

Weitere regionale Informationen

Unter dem Thema „Allgemeine und Regionalstatistiken“ sind auf der Eurostat-Website unter den Stichworten „Regionen“ und „Urban Audit“ detailliertere Statistiken zu finden als in diesem Jahrbuch (u. a. Zeitreihen, die z. T. bis 1970 zurückreichen) sowie verschiedene Indikatoren für die NUTS-Ebene 3 (etwa Fläche, demografische Daten, Bruttoinlandsprodukt und Arbeitsmarktstatistiken). Dies ist insofern wichtig, als in acht Mitgliedstaaten (Dänemark, Estland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Slowenien und Zypern) derzeit keine Regionen der NUTS-Ebene 2 unterschieden werden. Im nächsten Jahr, wenn die geänderte NUTS verwendet wird, wird es in Dänemark ebenfalls Regionen der NUTS-Ebene 2 geben.

Ausführlichere Informationen über den Inhalt der Datenbanken zur Regional- und zur Städtestatistik enthält die Eurostat-Veröffentlichung „Europäische Regional- und Städtestatistik – Leitfaden – Ausgabe 2007“, die Sie von der Eurostat-Website herunterladen können.

In früheren Jahren gehörte zum Jahrbuch der Regionen immer eine CD-ROM. Dies ist jetzt nicht mehr der Fall, denn alle früher auf der CD-ROM enthaltenen Daten sind jetzt über die Eurostat-Website zugänglich. Dazu gehören auch die speziell für die Karten des Jahrbuchs verwendeten Daten, die als Excel-Tabellen auf der Website vorliegen.

Datenextraktion

Die Daten des Jahrbuchs der Regionen 2007 wurden in den ersten Monaten des Jahres 2007 extrahiert. Redaktionsschluss war am 15. Mai 2007, so dass die Daten die zu diesem Zeitpunkt aktuellsten verfügbaren Zahlen darstellen. Die allerneuesten Daten zu den einzelnen Themen finden Sie auf der Eurostat-Website: <http://ec.europa.eu/eurostat>.

Verkehr

9



Einführung

Verkehrsverbindungen gelten vielfach als einer der wichtigsten Faktoren für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region, und ein beachtlicher Teil der regionalpolitischen Budgets der Gemeinschaft fließt in die Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Trans-europäischen Verkehrsnetze.

Ziel der regionalen Verkehrsstatistik ist die Beschreibung von Regionen anhand einer Reihe von Verkehrsindikatoren und die mengenmäßige Erfassung der Ströme von Gütern und Personen zwischen, innerhalb von und durch Regionen. Solche Daten sind zur Analyse der Rolle, die der Verkehr für die Wirtschaft einer Region spielt, und zur Begründung neuer Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur von Nutzen. Mit ihrer Hilfe lassen sich ferner die Verkehrsüberlastung sowie die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt messen und letztendlich sogar reduzieren.

In den folgenden beiden Abschnitten dieses Kapitels geht es um die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittel in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, insbesondere die Straßendichte (ohne Autobahnen) und die Zahl der Pkw. Im darauffolgenden Abschnitt wird der Personenseeverkehr analysiert, anschließend der Güterkraftverkehr anhand von Fahrten im Straßenverkehr. Im letzten Abschnitt geht es um die Güterbeförderung im Luftverkehr.

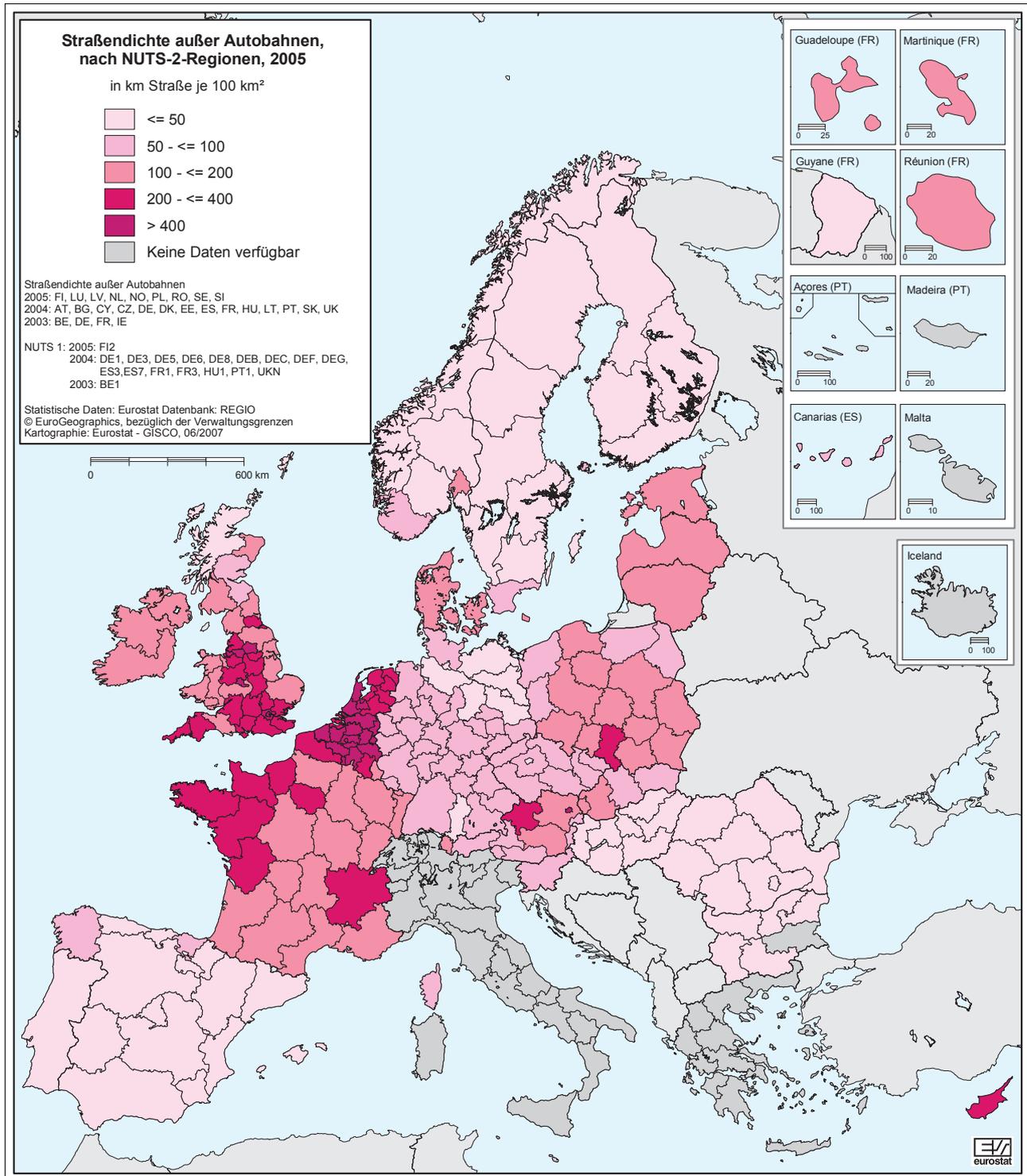
Verkehrsinfrastruktur

In den Statistikdatenbanken von Eurostat finden sich Daten über die Straßen-, Eisenbahn- und Binnenwasserstraßennetze auf der Ebene NUTS 2. Das Straßennetz ist in zwei Kategorien unterteilt: Autobahnen und sonstige Straßen. Eisenbahnstrecken werden nach zwei Kriterien unterschieden: zwei- oder mehrgleisige Strecken oder elektrifizierte und nicht elektrifizierte Strecken. Die Daten über den Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen (schiffbare Kanäle, Flüsse und Seen) sind von unterschiedlicher Qualität, da viele Mitgliedstaaten nicht zwischen breiten Kanälen mit großer Kapazität und schmalen Kanälen mit niedrigerer Kapazität unterscheiden.

Ein ausgedehntes Netz von Hauptstraßen und Autobahnen bietet den Regionen in der Regel einen Wettbewerbs- und Entwicklungsvorteil. Karte 9.1 gibt Aufschluss über den Umfang des Straßennetzes (ohne Autobahnen) in den NUTS-2-Regionen im Jahr 2005, ausgedrückt in Straßenkilometern je 100 km².

- Die Dichte des Straßennetzes steht in engem Zusammenhang mit dem Verstädterungsgrad. Deutlich zu erkennen ist dies in Belgien sowie den Regionen Noord-Holland und Zuid-Holland in den Niederlanden mehr als 400 km Straße je 100 km².
- Regionen mit größeren städtischen Ballungsräumen weisen im Allgemeinen eine größere Straßendichte auf. Dabei handelt es sich häufig um Regionen mit einem erheblichen Pendleraufkommen. Beispiele hierfür sind u. a. Inner London im Vereinigten Königreich, Wien in Österreich und Île-de-France (mit Paris) in Frankreich.
- Auch einige Regionen mit umfangreichen Industriegebieten weisen ein sehr dichtes Straßennetz auf, z. B. West Midlands (mit Birmingham), Merseyside (mit Liverpool) und Greater Manchester (mit Manchester) im Vereinigten Königreich.
- Regionen mit größeren Häfen verfügen ebenfalls über ein ausgedehntes Straßennetz für die Beförderung von Gütern hin zur Küste und ins Hinterland. Dies gilt z. B. für Nord-Pas-de-Calais in Frankreich, Antwerpen und West Vlaanderen in Belgien und Zuid-Holland und Noord-Holland in den Niederlanden.
- Die Randregionen der Europäischen Union, z. B. einige Inselregionen, weisen im Allgemeinen eine geringe Straßendichte aus (weniger als 30 km je 100 km²). Beispiele hierfür sind die Regionen Pohjois-Suomi in Finnland, Islands and Highlands im Vereinigten Königreich und Nord-Norge in Norwegen.
- Einige Inselregionen wie Martinique (Frankreich) und Zypern verbuchen eine hohe Straßendichte, was die Bedeutung einer modernen Verkehrsinfrastruktur für Fremdenverkehrsgebiete widerspiegelt.
- Die Straßendichte in den bulgarischen und rumänischen Regionen, für die Daten vorliegen, ist vergleichbar mit der der weniger stark verstädterten Regionen in der EU, z. B. der meisten spanischen und portugiesischen Regionen (unter 50 km Straße je 100 km²).
- Die Untersuchung der Autobahndichte lässt die gleichen übergeordneten Trends erkennen wie für die übrigen Straßen. Lediglich Deutschland weist eine niedrige Straßen- und eine hohe Autobahndichte aus. Einige hellrosa Flächen in Deutschland wie die Landesmitte verfügen über ein ausgedehntes Netz sonstiger

Karte 9.1: Straßendichte außer Autobahnen, nach NUTS-2-Regionen, 2005
In km Straße je 100 km²





Straßen, allerdings zählen Nebenstraßen und Straßen unter kommunaler Aufsicht nicht zu den „sonstigen Straßen“.

Verkehrsmittel

Verkehrsmittel sind alle Fahrzeuge, die Güter und/oder Personen befördern, d. h. Kraftfahrzeuge, Eisenbahnfahrzeuge, See- und Binnenschiffe und Flugzeuge. Die Fahrzeugdaten auf der NUTS-2-Ebene sind nach folgenden Fahrzeugkategorien untergliedert: Pkw, Busse, Lkw, Zugmaschinen und Motorräder. In diesem Abschnitt wird jedoch nur einer dieser Indikatoren untersucht, und zwar Pkw.

Die Karte 9.2 gibt Aufschluss über den Pkw-Bestand nach NUTS-2-Regionen, ausgedrückt als Zahl der Pkw je 1 000 Einwohner.

- Regionen, die größere städtische Ballungsgebiete umfassen – z. B. Wien in Österreich, Berlin in Deutschland und Inner London im Vereinigten Königreich – verzeichnen einen relativ niedrigen Pkw-Bestand (weniger als 420 Pkw je 1 000 Einwohner), was möglicherweise auf solche Faktoren wie ein ausgedehntes öffentliches Nahverkehrsnetz, Parkplatzprobleme oder die Konzentration von Studenten, Einwanderern und anderen Angehörigen niedriger Einkommensgruppen zurückzuführen ist.
- In einigen Ländern ist die eigentliche städtische Kernregion möglicherweise von einer Region mit hoher Pkw-Dichte umgeben, was ein Indikator für viele Pendler sein könnte, die auf das Auto angewiesen sind, um in der Stadt arbeiten zu können. Dies ist der Fall in der belgischen Region Vlaams Brabant (570 Pkw je 1000 Einwohner) und in Brandenburg in Deutschland (556 Pkw je 1000 Einwohner). Demgegenüber weist eine geringe Pkw-Dichte in den Regionen um die Großstadt herum möglicherweise auf eine intensive Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch die Pendler hin, wie beispielsweise in Outer London. In den größeren NUTS-2-Regionen, die über eine Kernstadt und ein ausgedehntes Hinterland verfügen, ist die Pkw-Dichte tendenziell gleichmäßiger verteilt. Dies gilt für die Comunidad de Madrid in Spanien und die Île-de-France (einschließlich Paris) in Frankreich, wo sich die genannten Faktoren eher die Waage halten.
- Da die Pkw-Dichte häufig als Indikator der wirtschaftlichen Entwicklung in einer Region (gemessen am Pro-Kopf-BIP) angesehen wird,

ist davon auszugehen, dass Regionen mit einem höheren Pro-Kopf-BIP auch über eine höhere Pkw-Dichte verfügen. Dies gilt auch für das Großherzogtum Luxemburg und zahlreiche Regionen in Deutschland, während die meisten griechischen, rumänischen und bulgarischen Regionen niedrige Werte für beide Indikatoren ausweisen. Die Karte 9.2 lässt jedoch erkennen, dass es auch einige Regionen gibt, auf die dieses Muster nicht zutrifft, nämlich Highlands and Islands im Vereinigten Königreich und Molise in Italien, die eine hohe Pkw-Dichte, jedoch niedrige BIP-Werte verzeichnen.

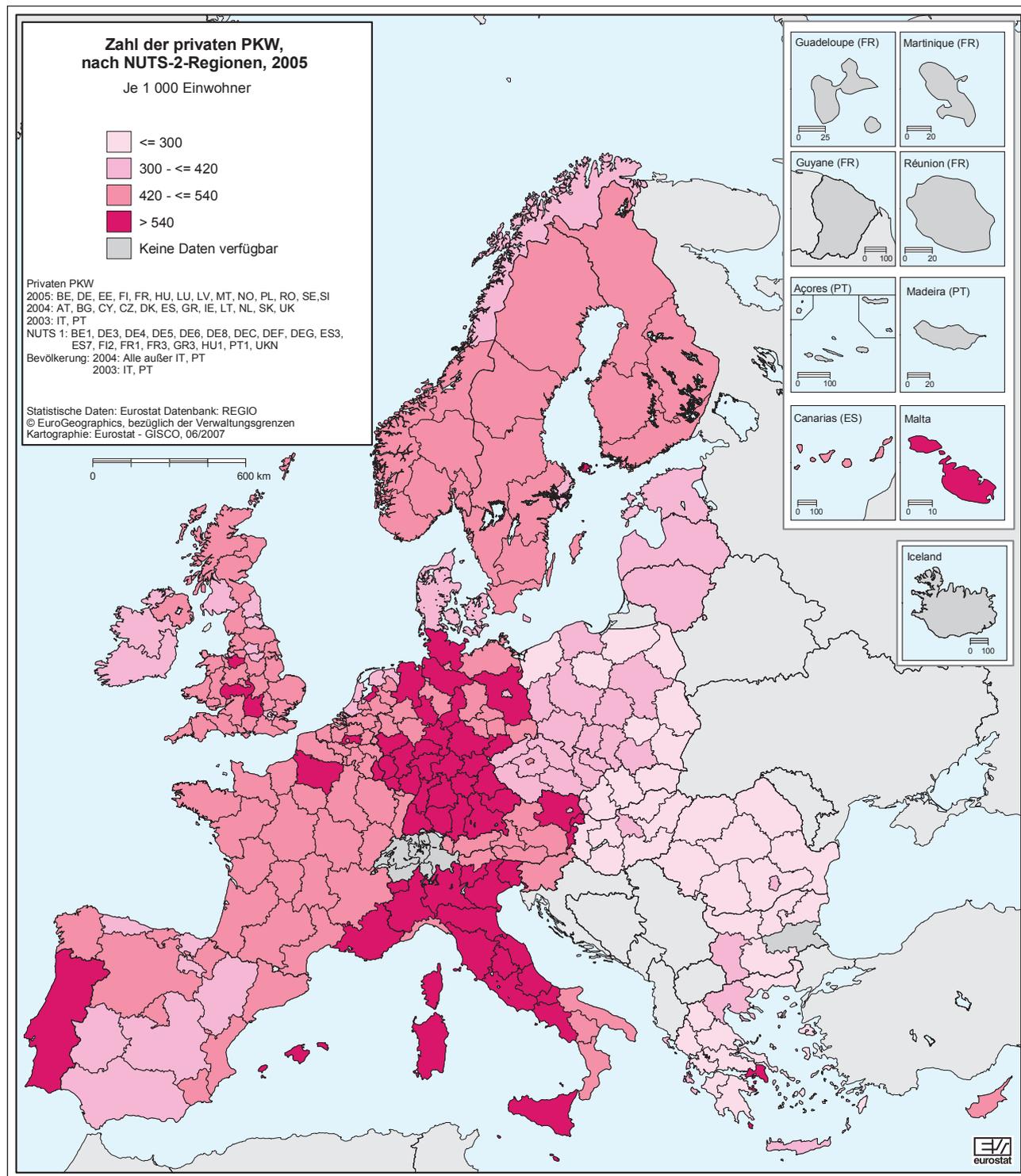
- In einigen dünn besiedelten Regionen ist ein Auto möglicherweise unverzichtbar, um zur Arbeit zu kommen. Zu diesen Regionen zählen evtl. Midi-Pyrénées in Frankreich und die finnischen und schwedischen Regionen, die weit entfernt von den Hauptstädten liegen.
- In den beiden neuen Mitgliedstaaten Rumänien und Bulgarien liegt die Pkw-Dichte bei unter 300 Fahrzeugen je 1 000 Einwohner, ein Wert, der sonst in der EU nur in Griechenland, der Slowakei, Polen und Ungarn (mit Ausnahme der Hauptstadtregion dieser Länder) anzutreffen ist. Abgesehen von den nördlichsten Regionen des Landes weist Norwegen ähnliche Werte wie Schweden und Finnland auf (zwischen 400 und 500 Pkw je 1 000 Einwohner).
- Regionen, deren Wirtschaft stark vom Tourismus geprägt ist, scheinen auch über einen hohen Pkw-Bestand zu verfügen. Insbesondere die spanischen, französischen und italienischen Mittelmeerregionen (einschließlich der Inselregionen), von denen einige eine große Zahl von ausländischen Rentnern beherbergen, weisen eine relativ hohe Pkw-Dichte aus.

Seeverkehr

Seeverkehrsdaten liegen auf der NUTS-2-Ebene sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr vor. Sie geben Aufschluss über die Mengen, die über die Regionengrenzen hinweg befördert werden, in 1 000 Fahrgästen und 1 000 Tonnen. Es gibt zwei Zeitreihen mit diesen Indikatoren. Eine reicht zurück bis zum Jahr 1978 und endet mit dem Bezugsjahr 1998. Seit 1999 wenden die Mitgliedstaaten zur Ermittlung dieser Regionalstatistiken, die in der Datenbank auch in separaten Tabellen geführt werden, eine neue Methodik an. Aufgrund methodischer Unterschiede sind die beiden Zeitreihen nicht mehr direkt vergleichbar.



Karte 9.2: Zahl der privaten PKW, nach NUTS-2-Regionen, 2005
Je 1 000 Einwohner





Gemäß der Richtlinie 95/64/EG des Rates werden regionale Daten nur für die Häfen erhoben, deren Personen- und Güterverkehr über der Schwelle von 200 000 Passagieren bzw. 1 Mio. Tonnen pro Jahr liegt. Demzufolge weichen die Daten in den nachstehenden Karten möglicherweise von den nationalen Gesamtwerten ab, da der Verkehr in kleineren Häfen nicht berücksichtigt wurde. Die regionale Verteilung der Verkehrsmengen lässt sich jedoch recht genau darstellen, da man davon ausgeht, dass die kleineren Häfen nur einen kleinen Beitrag zum Gesamtvolumen leisten.

Die derzeitigen Indikatoren für den Seeverkehr umfassen den Güterumschlag unterteilt in verladene und gelöschte Güter sowie die Zahl der eingeschifften und der ausgeschifften Fahrgäste, jeweils auf der NUTS-2-Ebene. In diesem Abschnitt werden die Personenverkehrsdaten behandelt.

In der Karte 9.3 werden die Regionen nach der Zahl der Seeverkehrspassagiere im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl (gekennzeichnet durch die Farbe der Regionen) und nach der Gesamtzahl der in den Häfen der Region abgefertigten Passagiere (gekennzeichnet durch die Kreise) klassifiziert. Angegeben ist die Zahl der Seeverkehrspassagiere je Einwohner, um die Variation der absoluten Zahlen aufgrund der unterschiedlichen Bevölkerungszahlen der Regionen auszuschalten. Angegeben sind Daten für den innerstaatlichen, den Intra-EU-25- und den Extra-EU-Personenseeverkehr. Beim innerstaatlichen und Intra-EU-Personenverkehr ist allerdings zu beachten, dass die Fahrgäste doppelt gezählt werden, nämlich einmal wenn sie an Bord und einmal wenn sie von Bord gehen. Dadurch wird die Zahl der tatsächlich angetretenen Fahrten zu hoch angesetzt. Die Angaben in der Karte 9.3 beziehen sich nur auf Küstenregionen mit Fahrgasthäfen.

- Zu erkennen sind verschiedene „Regionenpaare“ mit ähnlichen Fahrgastzahlen. Diese Paare markieren die Hauptfährverbindungen in Europa: Helsingborg und Helsingør als Verbindung zwischen Sydsverige in Schweden und Dänemark, Calais-Dover als Verbindung zwischen Nord-Pas-de-Calais in Frankreich und Kent im Vereinigten Königreich sowie Reggio di Calabria und Messina als Verbindung zwischen Calabria und Sicilia in Italien.
- Dänemark ist aufgrund zahlreicher Fährverbindungen zwischen seinen verschiedenen Inseln und nach Deutschland, Schweden und Norwegen mit mehr als 35 Millionen

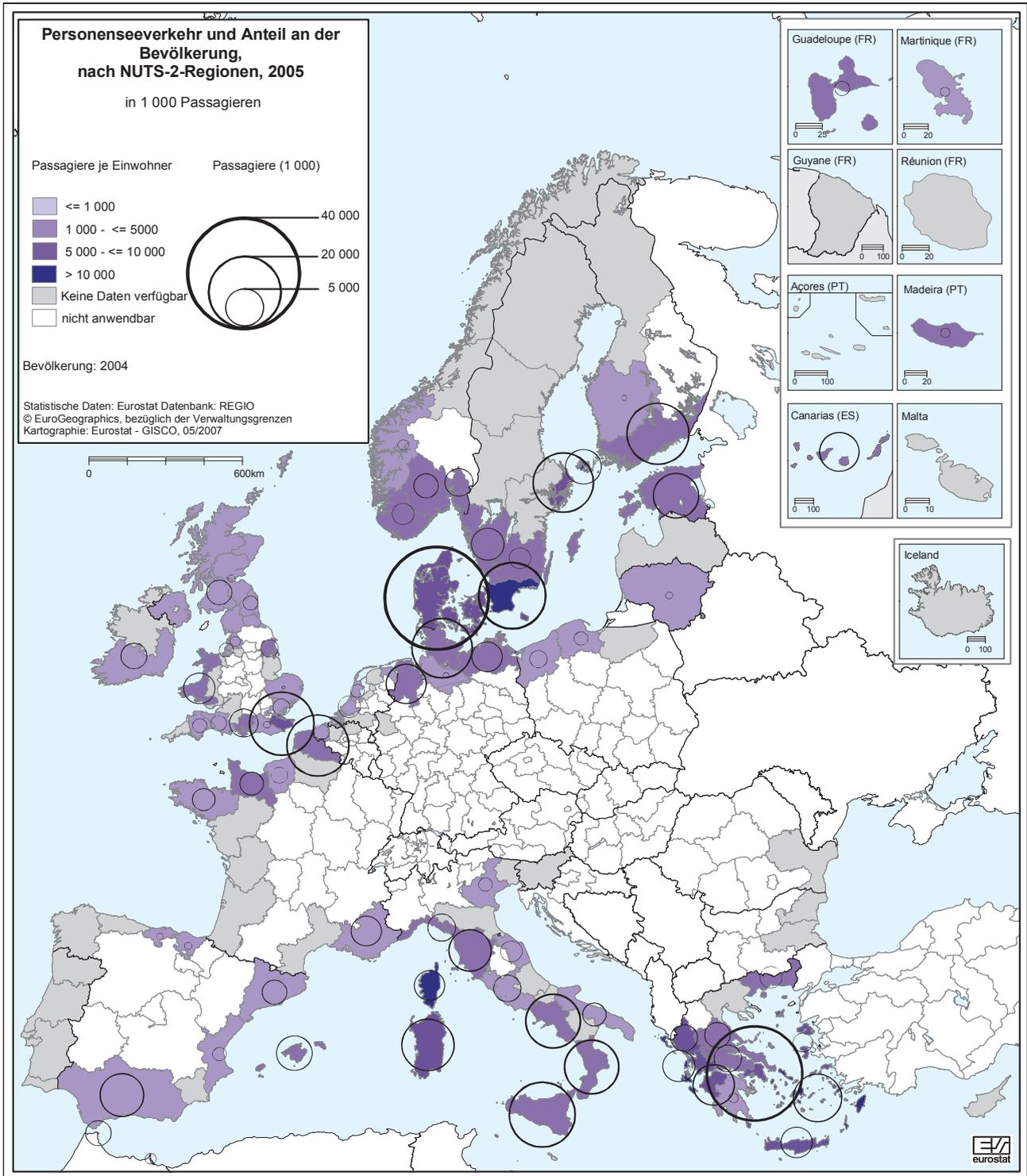
Passagieren die Region mit dem umfangreichsten Personenseeverkehr. Die Region Attiki in Griechenland weist ähnlich hohe Fahrgastzahlen insgesamt im Seeverkehr aus – nahezu doppelt so viele Passagiere wie Sydsverige in Schweden und Sicilia in Italien, die in der Rangliste die folgenden Plätze einnehmen.

- Die Regionen entlang der griechischen und der italienischen Mittelmeerküste verbuchen generell hohe Fahrgastzahlen insgesamt. Vor allem bei den genannten italienischen und griechischen Häfen kommt es zu der bereits erwähnten Doppelzählung von Fahrgästen, da sie alle Teil von innerstaatlichen Fährverbindungen sind.
- Stark vom Tourismus geprägte Regionen, wie einige Regionen in Griechenland und die französischen und spanischen Inseln, verbuchen ebenfalls hohe Fahrgastzahlen. Noch eindrucksvoller werden die Zahlen, setzt man sie in Beziehung zur Einwohnerzahl der Region. Dies gilt beispielsweise für Ciudad Autónoma de Ceuta in Spanien (2 Millionen Passagiere oder 29 819 Passagiere je Einwohner) und Corse in Frankreich (3 Millionen Passagiere oder 11 138 Passagiere je Einwohner).

Güterkraftverkehr

Daten über den Güterkraftverkehr werden nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhoben, die an die Stelle der Vorläufer-Richtlinien getreten ist. In der derzeitigen Verordnung ist die Übermittlung einer ganzen Reihe von Variablen an Eurostat vorgesehen, und zwar in Form einzelner Datensätze über Fahrzeuge, Fahrten und Beförderungsvorgänge. Diese Daten werden mittels Stichprobenerhebungen von Güterkraftfahrzeugen in den Mitgliedstaaten gesammelt. Seit dem Bezugsjahr 1999 werden fünf Monate nach Ablauf des Bezugszeitraums vierteljährliche Mikrodaten vorgelegt. Die einzelnen Meldeländer erheben Daten über die Beförderungstätigkeit mit Kraftfahrzeugen, die in ihrem Land zugelassen sind, innerhalb und außerhalb ihres Hoheitsgebiets, so dass auf EU-Ebene Doppelzählungen vermieden werden. Daten über die Beförderungstätigkeit von Nicht-EU-Spediteuren im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten werden nicht erhoben. Die Verordnung sieht vor, dass Fahrzeuge mit einer Nutzlast von weniger als 3,5 Tonnen von der Erhebung ausgenommen werden können.

Karte 9.3: Personenseeverkehr und Anteil an der Bevölkerung, nach NUTS-2-Regionen, 2005
In 1 000 Passagieren





Eine wichtige Verbesserung, die die Ratsverordnung gebracht hat, besteht in der Angabe der Herkunfts- und Zielregion von innergemeinschaftlichen Beförderungsvorgängen im Güterkraftverkehr. Der innerstaatliche Verkehr wird derzeit auf der Ebene NUTS 3 gemeldet. Für den grenzüberschreitenden Verkehr sieht die Verordnung eine Übergangsphase vor, in der Herkunft und Ziel mit Ländercodes gemeldet werden können. Ziel ist jedoch, dass auch der grenzüberschreitende Verkehr irgendwann auf der NUTS-3-Ebene gemeldet wird.

Die Karte 9.4 zeigt die Gesamtzahl der Fahrten im Güterkraftverkehr nach Regionen geteilt durch die Fläche der Region in km² sowie den Anteil der Lastfahrten. Die Daten aus allen Meldeländern sind auf der Ebene der Regionen aggregiert. Die Gesamtzahl der Fahrten im Güterkraftverkehr für eine Region umfasst Leer- und Lastfahrten, Intra- und Extra-EU-Fahrten sowie Fahrten mit Be- oder Entladevorgang. Der Anteil der Lastfahrten ist definiert als der Anteil an der Gesamtzahl der Fahrten für eine Region. Fahrten innerhalb einer Region werden einmal gezählt.

- Die Karte 9.4 gibt – gemessen an den Fahrten im Güterkraftverkehr – Aufschluss über die Bedeutung der Regionen in der Nähe der wichtigsten Häfen an der Nordsee und der Kanalküste. Beispiele sind u. a. die Häfen von Rotterdam (in der niederländischen Region Zuid-Holland) und von Antwerpen (in der belgischen Region Antwerpen) mit über 2 500 Fahrten je km². Der Karte sind ferner die beiden wichtigsten Verkehrsachsen durch Europa zu entnehmen: Die eine führt von Norditalien über Deutschland bis in die Niederlande und von da aus weiter ins Vereinigte Königreich; die zweite verläuft fast parallel dazu von der Slowakei über die Tschechische Republik und Polen nach Norddeutschland.
- Regionen, in denen Hauptstädte liegen – z. B. Inner London im Vereinigten Königreich, Praha in der Tschechischen Republik und Lissabon in Portugal – verbuchen sehr viele Fahrten im Güterkraftverkehr. Dies ist wohl auf die kleine Fläche dieser Regionen zurückzuführen, andererseits benötigen städtische Gebiete mit einer hohen Bevölkerungsdichte umfangreiche Versorgungslieferungen.
- Regionen mit einer starken Industriekonzentration sind das Ziel zahlreicher Fahrten im Güterkraftverkehr. Dies gilt für die Regionen West and South Yorkshire im Vereinigten Königreich, Moravskoslezsko

in der Tschechischen Republik und Śląskie in Polen, in denen in großem Umfang Stahlindustrie angesiedelt ist.

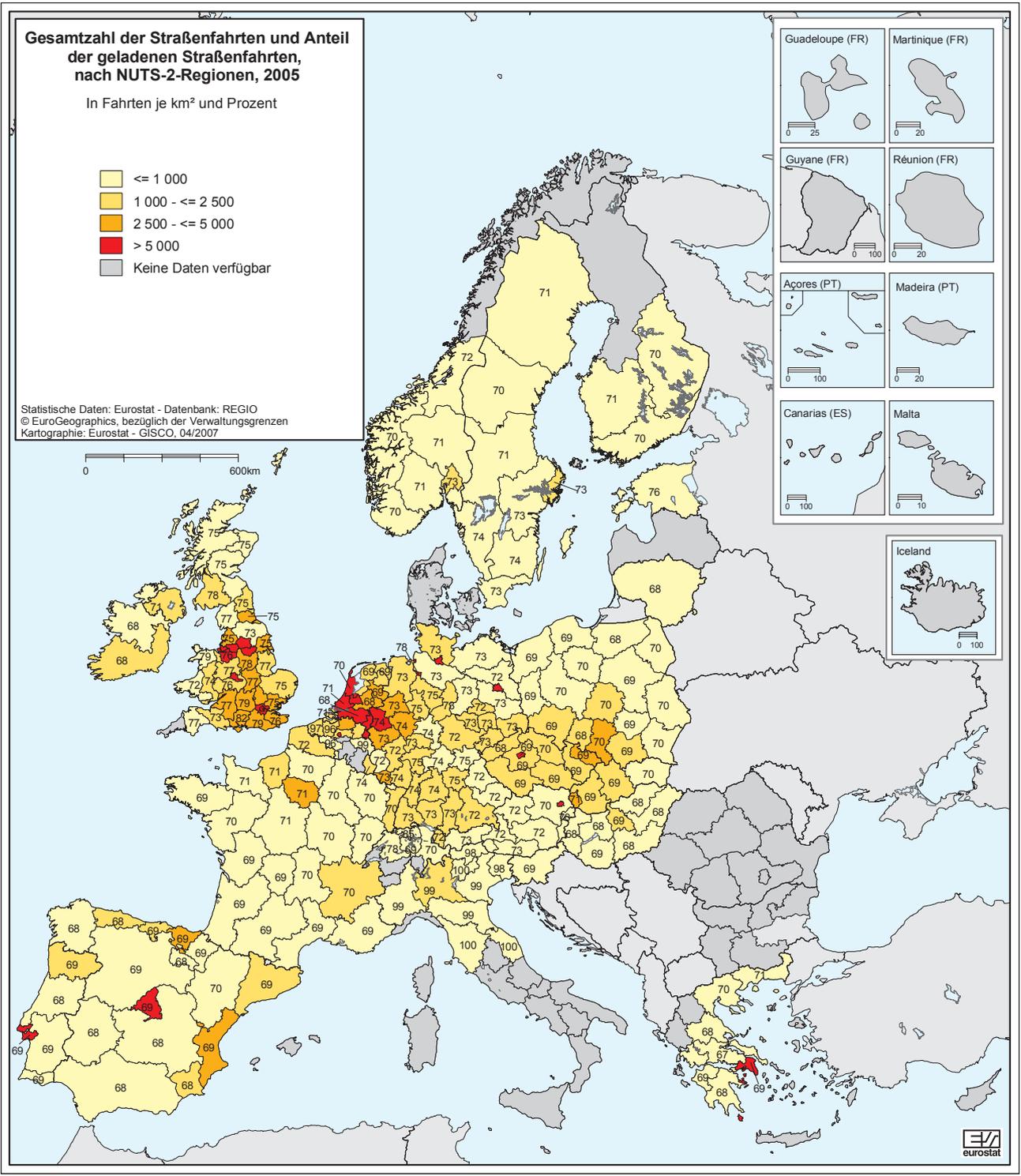
- Betrachtet man den Anteil der Lastfahrten an allen Fahrten, so weisen die norditalienischen Regionen (Veneto, Lombardia und Piemonte) und die Region Hampshire and Isle of Wight im Vereinigten Königreich – möglicherweise aufgrund ihrer Industrieansiedlung – die höchsten Werte aus. In den belgischen Regionen lag der Anteil ebenfalls über 80 %. Relativ niedrig (unter 70 %) war der Anteil der Lastfahrten in Spanien, Portugal und Südfrankreich. Das gleiche gilt für die Tschechische Republik, Ungarn, Polen und Slowenien. EU-weit lag der Anteil der Lastfahrten an allen Fahrten bei 73,7 %.

Luftverkehr

Die Statistikdatenbanken von Eurostat enthalten nach Regionen untergliederte Daten über die Beförderung von Passagieren und Fracht im Luftverkehr. Diese Datenreihe gibt 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 Einsteigern, Aussteigern und Transitfluggästen. Die Luftfrachtstatistik unterscheidet zwischen Frachtein- und -ausladung, jeweils in Tonnen. Auch hier sind zwei Zeitreihen verfügbar, die jeweils auf einer anderen Methodik beruhen. Die Zeitreihe, die bis 1978 zurückreicht und mit dem Bezugsjahr 1998 endet, wurde von 1999 an durch eine neue Zeitreihe mit anderen Definitionen ersetzt.

Luftverkehrsdaten werden derzeit nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr erhoben. Sie stammen aus nationalen Erhebungen bei den Flughäfen. Laut Verordnung sind für Flughäfen, auf denen pro Jahr mehr als 150 000 Fluggäste abgefertigt werden, detaillierte monatliche Daten zu erheben. Flughäfen, deren jährliches Fluggastaufkommen zwischen 15 000 und 150 000 liegt, müssen nur aggregierte jährliche Daten liefern, während für kleine Flughäfen überhaupt keine Meldepflicht besteht. Demzufolge können die Daten in der Karte 9.5 von den nationalen Gesamtzahlen abweichen, da die Werte für kleine Flughäfen und für Flughäfen, die nur aggregierte Daten melden, nicht berücksichtigt sind. Aber auch ohne die Daten für kleine Flughäfen ist die regionale Verteilung als repräsentativ anzusehen.

Karte 9.4: Gesamtzahl der Straßenfahrten und Anteil der geladenen Straßenfahrten, nach NUTS-2-Regionen, 2005
In Fahrten je km² und Prozent





Dieser Abschnitt über den Luftverkehr hat den Frachtverkehr zum Schwerpunkt. Es liegen Daten für alle Mitgliedstaaten außer Schweden und Bulgarien vor, ebenso für die EFTA-Länder Island, Norwegen und die Schweiz. Zu Dänemark ist anzumerken, dass für den Flughafen Kopenhagen keine Frachtdaten verfügbar sind.

Die Karte 9.5 enthält zwei Indikatoren: die Gesamtmenge der im Luftverkehr beförderten Fracht nach Regionen in Tonnen, gekennzeichnet durch die Farbe der Regionen, sowie der Anteil von Frachtein- und -ausladung nach Regionen, gekennzeichnet durch die Tortendiagramme.

- Gemessen an der Gesamtfrachtmenge führen die Regionen Darmstadt (Frankfurt), Noord-Holland (Amsterdam), Outer London und Île-de-France (Paris) mit über 1 Million Tonnen Fracht die Liste an. Dies bestätigt die Bedeutung der größten Flughäfen in Deutschland, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich und Frankreich. Die vorherrschende Stellung dieser vier Flughäfen erklärt sich dadurch, dass sie in der Lage sind, auf den vielen von Ihnen geflogenen Fluggaststrecken auch Fracht zu befördern. Die Menge der Frachtein- und -ausladung dieser vier Regionen ist in etwa gleich groß. Die Regionen Vlaams-Brabant in Belgien, Köln in Deutschland, das Großherzogtum Luxemburg und Lombardia in Italien verbuchten Frachtvolumen (Einladung) von rund einer halben Million Tonnen.
- In den meisten Regionen liegt die Frachteinladung über der Frachtausladung, was die Importabhängigkeit der Europäischen Union widerspiegelt (Gesamtwert für die EU: 44 % Einladung und 56 % Ausladung). Ausnahmen mit einem höheren Wert für die Einladung als für die Ausladung bildeten Lancashire und Hampshire and Isle of Wight im Vereinigten Königreich (mehr als 75 % Einladung), was auf die dortige Industrieproduktion zurückzuführen sein dürfte.

- In Inselregionen mit dem Tourismus als Hauptwirtschaftszweig ist die Quote Ausladung/Einladung besonders hoch, d. h. mehr Güter werden ausgeladen als eingeladen. Beispielhaft sind hier Notio Agaio in Griechenland und Região Autónoma da Madeira in Portugal. Niedrig ist der Anteil ausgeladener Güter in Lettland, aber auch in Zypern.
- Rumänien weist im Vergleich zu den meisten anderen EU-Ländern ein niedriges Luftfrachtvolumen aus [17 000 Tonnen verglichen mit dem Durchschnittswert von 78 189 Tonnen für die Europäische Union (EU-26)]. Für Bulgarien liegen keine Daten vor.

Fazit

Die in den fünf Karten aufgeführten Daten sind nur ein Teil einer ganzen Reihe von regionalen Verkehrsstatistiken, die in der Eurostat-Statistikdatenbank verfügbar sind. Regionale verkehrsstatische Daten weisen bestimmte Variationsmuster zwischen den Regionen auf, da die verkehrsspezifischen Variablen häufig eng mit der Wirtschaftstätigkeit verknüpft sind. Wie bereits erwähnt, spielt die Verkehrspolitik eine zentrale Rolle, wenn es darum geht, das regionale Ungleichgewicht abzubauen und den Zusammenhalt zwischen Regionen zu verbessern. In einem erweiterten Europa treten wirtschaftliche und infrastrukturbedingte Ungleichgewichte heute deutlicher zu Tage als früher. Eines der langfristigen Ziele Eurostats ist die Ausweitung der derzeit verfügbaren regionalen Verkehrsindikatoren, um zu einem besseren Verständnis der Auswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen auf das Wirtschaftswachstum, die Verkehrsnachfrage und die Umwelt beizutragen.

Die neuen Mitgliedstaaten Bulgarien und Rumänien lassen eine ganz ähnliche Variation der Verkehrsindikatoren zwischen den Regionen erkennen wie die übrige EU. Die Beförderungsmengen sind mit denen der südlichen EU-Länder vergleichbar.



Methodische Anmerkungen

Eurostat erhebt, ermittelt und verbreitet eine breite Palette von regionalen Indikatoren. Daten über Verkehrsinfrastrukturen des Eisenbahn- und des Straßenverkehrs, Binnenwasserstraßen, Fahrzeugbestände und Straßenverkehrsunfälle werden derzeit in den Mitgliedstaaten und Kandidatenländern auf freiwilliger Basis über jährliche Fragebogen erhoben, während die Daten über die Beförderung von Fahrgästen und Fracht im Straßen-, See- und Luftverkehr direkt aus den entsprechenden Datenerhebungen auf der Grundlage von Rechtsakten stammen. Ferner liegen Daten über Fahrten mit Kraftfahrzeugen vor, die aus einer spezifischen Analyse von Straßenverkehrsdaten stammen.

Regionale Verkehrsindikatoren sind gratis von der Eurostat-Website, Thema „Verkehr“, abrufbar und erscheinen auch unter dem Thema „Allgemeine und Regionalstatistik“. Die Daten sind in 18 Tabellen für die Verkehrsstatistik zusammengestellt und decken die Verkehrsinfrastruktur, den Fahrzeugbestand, Fahrten im Straßen-, See- und Luftverkehr (jeweils mit separaten Tabellen für Güter und Personen) und die Straßenverkehrssicherheit (abzulesen an der Zahl der Todesopfer und Verletzten im Straßenverkehr) ab. Es handelt sich durchweg um jährliche Daten, wobei die Zeitreihen über Verkehrsinfrastrukturen, Luftverkehr und Seeverkehr bis zum Bezugsjahr 1978 zurückreichen, während die Reihen über die Sicherheit im Straßenverkehr mit dem Jahr 1988 beginnen.

Aufgrund des spezifischen Charakters des Verkehrssektors enthalten die meisten Rechtsakte, in denen es um die statistische Erhebung der Verkehrsströme geht, eine geografische Untergliederung, die es uns, wie bereits erwähnt, ermöglicht, Indikatoren über den See- und den Luftverkehr direkt abzuleiten. Andere Indikatoren über Verkehrsströme können zudem in folgenden spezifischen Bereichen des Themas „Verkehr“ konsultiert werden: Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt. Nähere Angaben über die Verkehrsströme zwischen Flughäfen und Häfen sind auch in den Bereichen „Seeverkehr“ und „Luftverkehr“ zu finden.

Um aufzuzeigen, inwieweit die Verkehrsstatistik zur Analyse regionaler Muster dienen kann, liegt das Schwergewicht des diesjährigen Beitrags auf Daten zu den regionalen Verkehrsströmen, die aus den in den einschlägigen Rechtsakten vorgesehenen Datenerhebungen zum See, Luft-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr stammen. Die Daten in den Karten wurden aus den Datenbanken für die einzelnen Verkehrszweige extrahiert und zusammengestellt und sind so nicht direkt auf der Eurostat-Website zu finden. Dies soll der Öffentlichkeit einen zusätzlichen Nutzen gegenüber den bereits auf der Eurostat-Website verfügbaren Daten bieten.



Anhang

EUROPÄISCHE UNION: Regionen auf NUTS-2-Ebene

Belgien

BE10 Région de Bruxelles-Capitale/
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
BE21 Prov. Antwerpen
BE22 Prov. Limburg (B)
BE23 Prov. Oost-Vlaanderen
BE24 Prov. Vlaams-Brabant
BE25 Prov. West-Vlaanderen
BE31 Prov. Brabant Wallon
BE32 Prov. Hainaut
BE33 Prov. Liège
BE34 Prov. Luxembourg (B)
BE35 Prov. Namur

Bulgarien

BG31 Severozapaden
BG32 Severen tsentralen
BG33 Severoiztochen
BG34 Yugoiztochen
BG41 Yugozapaden
BG42 Yuzhen tsentralen

Tschechische Republik

CZ01 Praha
CZ02 Střední Čechy
CZ03 Jihozápad
CZ04 Severozápad
CZ05 Severovýchod
CZ06 Jihovýchod
CZ07 Střední Morava
CZ08 Moravskoslezsko

Dänemark

DK00 Danmark

Deutschland

DE11 Stuttgart
DE12 Karlsruhe

DE13 Freiburg

DE14 Tübingen

DE21 Oberbayern

DE22 Niederbayern

DE23 Oberpfalz

DE24 Oberfranken

DE25 Mittelfranken

DE26 Unterfranken

DE27 Schwaben

DE30 Berlin

DE41 Brandenburg — Nordost

DE42 Brandenburg — Südwest

DE50 Bremen

DE60 Hamburg

DE71 Darmstadt

DE72 Gießen

DE73 Kassel

DE80 Mecklenburg-Vorpommern

DE91 Braunschweig

DE92 Hannover

DE93 Lüneburg

DE94 Weser-Ems

DEA1 Düsseldorf

DEA2 Köln

DEA3 Münster

DEA4 Detmold

DEA5 Arnsherg

DEB1 Koblenz

DEB2 Trier

DEB3 Rheinhessen-Pfalz

DEC0 Saarland

DED1 Chemnitz

DED2 Dresden

DED3 Leipzig

DEE1 Dessau

DEE2 Halle

DEE3 Magdeburg

DEF0 Schleswig-Holstein

DEG0 Thüringen

Estland

EE00 Eesti

Irland

IE01 Border, Midland and Western

IE02 Southern and Eastern

Griechenland

GR11 Anatoliki Makedonia,Thraki

GR12 Kentriki Makedonia

GR13 Dytiki Makedonia

GR14 Thessalia

GR21 Ipeiros

GR22 Ionia Nisia

GR23 Dytiki Ellada

GR24 Sterea Ellada

GR25 Peloponnisos

GR30 Attiki

GR41 Voreio Aigaio

GR42 Notio Aigaio

GR43 Kriti

Spanien

ES11 Galicia

ES12 Principado de Asturias

ES13 Cantabria

ES21 País Vasco

ES22 Comunidad Foral de Navarra

ES23 La Rioja

ES24 Aragón

ES30 Comunidad de Madrid

ES41 Castilla y León

ES42 Castilla-La Mancha

ES43 Extremadura

ES51 Cataluña

ES52 Comunidad Valenciana

ES53 Illes Balears

ES61 Andalucía



ES62 Región de Murcia
ES63 Ciudad Autónoma de Ceuta
ES64 Ciudad Autónoma de Melilla
ES70 Canarias

Frankreich

FR10 Île-de-France
FR21 Champagne-Ardenne
FR22 Picardie
FR23 Haute-Normandie
FR24 Centre
FR25 Basse-Normandie
FR26 Bourgogne
FR30 Nord - Pas-de-Calais
FR41 Lorraine
FR42 Alsace
FR43 Franche-Comté
FR51 Pays de la Loire
FR52 Bretagne
FR53 Poitou-Charentes
FR61 Aquitaine
FR62 Midi-Pyrénées
FR63 Limousin
FR71 Rhône-Alpes
FR72 Auvergne
FR81 Languedoc-Roussillon
FR82 Provence-Alpes-Côte d'Azur
FR83 Corse
FR91 Guadeloupe
FR92 Martinique
FR93 Guyane
FR94 Réunion

Italien

ITC1 Piemonte
ITC2 Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste
ITC3 Liguria
ITC4 Lombardia
ITD1 Provincia Autonoma Bolzano/
Bozen
ITD2 Provincia Autonoma Trento
ITD3 Veneto
ITD4 Friuli-Venezia Giulia
ITD5 Emilia-Romagna

ITE1 Toscana
ITE2 Umbria
ITE3 Marche
ITE4 Lazio
ITF1 Abruzzo
ITF2 Molise
ITF3 Campania
ITF4 Puglia
ITF5 Basilicata
ITF6 Calabria
ITG1 Sicilia
ITG2 Sardegna

Zypern

CY00 Kypros/Kıbrıs

Lettland

LV00 Latvija

Litauen

LT00 Lietuva

Luxemburg

LU00 Luxembourg (Grand-Duché)

Ungarn

HU10 Közép-Magyarország
HU21 Közép-Dunántúl
HU22 Nyugat-Dunántúl
HU23 Dél-Dunántúl
HU31 Észak-Magyarország
HU32 Észak-Alföld
HU33 Dél-Alföld

Malta

MT00 Malta

Niederlande

NL11 Groningen
NL12 Friesland
NL13 Drenthe
NL21 Overijssel

NL22 Gelderland
NL23 Flevoland
NL31 Utrecht
NL32 Noord-Holland
NL33 Zuid-Holland
NL34 Zeeland
NL41 Noord-Brabant
NL42 Limburg (NL)

Österreich

AT11 Burgenland
AT12 Niederösterreich
AT13 Wien
AT21 Kärnten
AT22 Steiermark
AT31 Oberösterreich
AT32 Salzburg
AT33 Tirol
AT34 Vorarlberg

Polen

PL11 Łódzkie
PL12 Mazowieckie
PL21 Małopolskie
PL22 Śląskie
PL31 Lubelskie
PL32 Podkarpackie
PL33 Świętokrzyskie
PL34 Podlaskie
PL41 Wielkopolskie
PL42 Zachodniopomorskie
PL43 Lubuskie
PL51 Dolnośląskie
PL52 Opolskie
PL61 Kujawsko-Pomorskie
PL62 Warmińsko-Mazurskie
PL63 Pomorskie

Portugal

PT11 Norte
PT15 Algarve
PT16 Centro (P)
PT17 Lisboa



PT18 Alentejo
PT20 Região Autónoma dos Açores
PT30 Região Autónoma da Madeira

Rumänien

RO11 Nord-Vest
RO12 Centru
RO21 Nord-Est
RO22 Sud-Est
RO31 Sud — Muntenia
RO32 București — Ilfov
RO41 Sud-Vest Oltenia
RO42 Vest

Slowenien

SI00 Slovenija

Slowakei

SK01 Bratislavský kraj
SK02 Západné Slovensko
SK03 Stredné Slovensko
SK04 Východné Slovensko

Finnland

FI13 Itä-Suomi
FI18 Etelä-Suomi
FI19 Länsi-Suomi

FI1A Pohjois-Suomi
FI20 Åland

Schweden

SE01 Stockholm
SE02 Östra Mellansverige
SE04 Sydsverige
SE06 Norra Mellansverige
SE07 Mellersta Norrland
SE08 Övre Norrland
SE09 Småland med öarna
SE0A Västsverige

Vereinigtes Königreich

UKC1 Tees Valley and Durham
UKC2 Northumberland and Tyne and Wear
UKD1 Cumbria
UKD2 Cheshire
UKD3 Greater Manchester
UKD4 Lancashire
UKD5 Merseyside
UKE1 East Riding and North Lincolnshire
UKE2 North Yorkshire
UKE3 South Yorkshire
UKE4 West Yorkshire
UKF1 Derbyshire and Nottinghamshire

UKF2 Leicestershire, Rutland and Northamptonshire
UKF3 Lincolnshire
UKG1 Herefordshire, Worcestershire and Warwickshire
UKG2 Shropshire and Staffordshire
UKG3 West Midlands
UKH1 East Anglia
UKH2 Bedfordshire and Hertfordshire
UKH3 Essex
UKI1 Inner London
UKI2 Outer London
UKJ1 Berkshire, Buckinghamshire and Oxfordshire
UKJ2 Surrey, East and West Sussex
UKJ3 Hampshire and Isle of Wight
UKJ4 Kent
UKK1 Gloucestershire, Wiltshire and North Somerset
UKK2 Dorset and Somerset
UKK3 Cornwall and Isles of Scilly
UKK4 Devon
UKL1 West Wales and the Valleys
UKL2 East Wales
UKM1 North Eastern Scotland
UKM2 Eastern Scotland
UKM3 South Western Scotland
UKM4 Highlands and Islands
UKN0 Northern Ireland



EFTA-LÄNDER: Statistische Regionen auf Ebene 2

Island

IS Ísland

Liechtenstein

LI Liechtenstein

Norwegen

NO01 Oslo og Akershus

NO02 Hedmark og Oppland

NO03 Sør-Østlandet

NO04 Agder og Rogaland

NO05 Vestlandet

NO06 Trøndelag

NO07 Nord-Norge

Schweiz

CH01 Région lémanique

CH02 Espace Mittelland

CH03 Nordwestschweiz

CH04 Zürich

CH05 Ostschweiz

CH06 Zentralschweiz

CH07 Ticino