

# Regionen: Statistisches Jahrbuch 2006

Daten 2000-2004

Kapitel 10



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION



THEMENKREIS  
Allgemeine und  
Regionalstatistiken

***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, 2006

ISBN 92-79-01798-5  
ISSN 1681-9292

© Europäische Gemeinschaften, 2006

Copyright der folgenden Fotos: Einband und Seiten 9, 37, 65, 77, 119, 145: Jean-Jacques Patricola; Einband und Seiten 13, 25, 51, 91, 105, 131: GD Regionalpolitik, Europäische Kommission.  
Für Reproduktion oder sonstige Verwendung dieser Fotos muss die Genehmigung direkt beim Inhaber des Urheberrechts erfragt werden.

# INHALT

■ <b>EINLEITUNG</b> . . . . .	9
Statistische Daten auf regionaler Ebene . . . . .	10
Einige Höhepunkte . . . . .	10
Regionale Aufgliederung . . . . .	10
Erfassungsbereich . . . . .	10
Gliederung . . . . .	11
Mehr zu diesem Thema . . . . .	11
Interessengruppe im Internet . . . . .	11
Redaktionsschluss . . . . .	11
■ <b>1. BEVÖLKERUNG</b> . . . . .	13
Einführung . . . . .	15
Bevölkerung im Wandel ... . . . .	15
... und eine sich ändernde Altersstruktur . . . . .	20
Was bringt die Zukunft? . . . . .	22
<i>Methodische Anmerkungen</i> . . . . .	24
■ <b>2. REGIONALES BRUTTOINLANDSPRODUKT</b> . . . . .	27
Was ist das regionale Bruttoinlandsprodukt? . . . . .	29
Das regionale BIP im Jahr 2003 . . . . .	29
Große regionale Ungleichheit auch innerhalb der Länder . . . . .	31
Aufholprozess in neuen Mitgliedstaaten nicht überall erfolgreich . . . . .	33
Heterogene Entwicklung auch innerhalb der Länder . . . . .	35
Zusammenfassung . . . . .	35
<i>Kaufkraftparitäten und internationale Volumenvergleiche</i> . . . . .	37
■ <b>3. HAUSHALTSKONTEN</b> . . . . .	39
Einführung: Wohstandsmessung . . . . .	41
Einkommen der privaten Haushalte . . . . .	41
Ergebnisse für das Jahr 2003 . . . . .	42
Primäreinkommen und verfügbares Einkommen . . . . .	42
Einkommen und Sozialleistungen . . . . .	47
Nicht alle neuen Mitgliedstaaten holen auf . . . . .	49
Zusammenfassung . . . . .	50
<i>Die Messeinheit für regionale Vergleiche</i> . . . . .	51
■ <b>4. REGIONALER ARBEITSMARKT</b> . . . . .	53
Einführung . . . . .	55
Methodik . . . . .	55
Erwerbstätigkeit – die Altersgruppe 15-64 Jahre . . . . .	56
Regionen mit hohen Erwerbstätigenquoten . . . . .	56
Regionen mit Erwerbstätigenquoten knapp unter dem Höchstwert . . . . .	58
Regionen mit niedrigen Erwerbstätigenquoten . . . . .	58
Beschäftigung in Bulgarien und Rumänien . . . . .	60
Erwerbstätigkeit – die Altersgruppe 55-64 Jahre . . . . .	60
Hohe Erwerbstätigenquoten der 55- bis 64-Jährigen . . . . .	62

Niedrige Erwerbstätigenquoten der 55- bis 64-Jährigen . . . . .	62
Erwerbstätigenquoten der 55- bis 64-Jährigen in Bulgarien und Rumänien . . . . .	63
Erwerbslosigkeit . . . . .	63
Schlussfolgerung . . . . .	66
<i>Definitionen</i> . . . . .	66
<b>■ 5. ARBEITSPRODUKTIVITÄT . . . . .</b>	<b>69</b>
Einführung . . . . .	71
Starke Unterschiede der regionalen Arbeitsproduktivität . . . . .	72
Wachstumsraten der Produktivität: Aufholjagd der neuen Mitgliedstaaten . . . . .	74
Arbeitsproduktivitäten unter Verwendung von Arbeitsstunden . . . . .	76
Fazit . . . . .	78
<i>Methodische Anmerkungen</i> . . . . .	79
<b>■ 6. STÄDTESTATISTIK . . . . .</b>	<b>81</b>
Was ist das Urban Audit? . . . . .	83
Räumliche Einheiten . . . . .	83
Indikatoren . . . . .	84
Zeit . . . . .	84
Städtische Wettbewerbsfähigkeit . . . . .	84
Outputs . . . . .	84
Inputs . . . . .	86
Ergebnisse . . . . .	92
Ausblick . . . . .	92
<b>■ 7. WISSENSCHAFT, TECHNOLOGIE UND INNOVATION . . . . .</b>	<b>95</b>
Einführung . . . . .	97
Forschung und Entwicklung . . . . .	98
Humanressourcen in Wissenschaft und Technologie . . . . .	99
Patente . . . . .	102
Spitzentechnologiesektoren und wissensintensive Dienstleistungen . . . . .	105
Schlussfolgerung . . . . .	107
<i>Methodische Anmerkungen</i> . . . . .	107
<b>■ 8. STRUKTURELLE UNTERNEHMENSSTATISTIK . . . . .</b>	<b>109</b>
Einführung . . . . .	111
Geringste Diversifizierung der Wirtschaft in kleinen Fremdenverkehrsregionen und Hauptstadtregionen . . . . .	111
Einzelhandel in mehr als der Hälfte der Regionen der wichtigste Wirtschaftszweig . . . . .	113
Viele Regionen sind stark auf einen bestimmten Wirtschaftszweig spezialisiert . . . . .	113
Technologieintensive Regionen recht gleichmäßig auf die Mitgliedstaaten verteilt . . . . .	117
Durchschnittliche Lohnkosten: große Unterschiede zwischen den technologieintensiven Regionen . . . . .	117
Höchste Investitionsquote in High-Tech-Wirtschaftszweigen in Brüssel . . . . .	120
Schlussfolgerung . . . . .	120
<i>Methodische Anmerkungen</i> . . . . .	122
<b>■ 9. GESUNDHEIT . . . . .</b>	<b>125</b>
Einführung . . . . .	127
Sterblichkeit in den EU-Regionen . . . . .	127

Ischämische Herzkrankheiten . . . . .	128
Unfälle . . . . .	129
Gesundheitsressourcen in den EU-Regionen . . . . .	132
Krankenhausentlassungen . . . . .	132
Zahnärzte . . . . .	134
Fazit . . . . .	134
<i>Methodische Anmerkungen</i> . . . . .	134
<b>■ 10. VERKEHR . . . . .</b>	<b>137</b>
Einführung . . . . .	139
Straßennetz . . . . .	139
Fahrzeugbestand . . . . .	141
Verkehrssicherheit . . . . .	142
Seeverkehr . . . . .	144
Personenluftverkehr . . . . .	146
Fazit . . . . .	148
<i>Methodische Anmerkungen</i> . . . . .	149
<b>■ 11. LANDWIRTSCHAFT . . . . .</b>	<b>151</b>
Einführung . . . . .	153
Hinweise zur Methodik . . . . .	153
Struktur der landwirtschaftlichen Betriebe . . . . .	154
Umweltaspekte . . . . .	160
Statistik über die Entwicklung des ländlichen Raums . . . . .	162
Das OECD-Konzept . . . . .	162
Das Eurostat-Konzept des „Grades der Verstädterung“ . . . . .	164
Schlussfolgerung . . . . .	167
<b>■ EUROPÄISCHE UNION: Regionen auf NUTS-2-Ebene . . . . .</b>	<b>169</b>
<b>■ BEWERBERLÄNDERN: Statistische Regionen auf Ebene 2 . . . . .</b>	<b>171</b>

# Einleitung



# Statistische Daten auf regionaler Ebene

Über die Strukturfonds für den Zeitraum 2007-2013 wurde im Dezember 2005 entschieden. Diese Entscheidung stützte sich auf die objektiven Regionalstatistiken, die von Eurostat zusammengestellt wurden. Das macht deutlich, wie wichtig unsere Bemühungen sind, eine große Auswahl vergleichbarer regionaler Angaben zu produzieren.

Im vorliegenden Jahrbuch sind viele Aspekte dieser regionalen Daten ersichtlich und in den verschiedenen Kapiteln werden einige der Analysen vorgestellt, die diese Angaben ermöglichen. Wir laden aber auch Sie, liebe Leserin und lieber Leser, ein, die regionalen Daten, die für die einzelnen Themenbereiche hier vorgelegt werden, selbst weiteren Analysen zu unterziehen. Wir hoffen zudem, dass diese Veröffentlichung Sie dazu verleiten wird, in den von Eurostat (kostenlos im Internet) bereitgestellten statistischen Datenbanken zu stöbern.

Wie es für das regionale Jahrbuch schon Tradition ist, versuchen wir, die Veröffentlichung jedes Jahr ein bisschen neu zu gestalten, aber die Struktur im Prinzip unverändert beizubehalten. So finden sich viele Fachbereiche von Jahr zu Jahr wieder, aber das Thema oder der Schwerpunkt sind immer etwas anders. Dieses Jahr gibt es wieder ein Thema, das für das regionale Jahrbuch ganz neu ist, nämlich „Arbeitsproduktivität“, wo Statistiken über das BIP mit Arbeitsmarktstatistiken auf eine sehr interessante Art kombiniert werden. Ein solcher Querschnitt über verschiedene statistische Gebiete könnte natürlich auch für andere statistische Themen erstellt werden, aber das bleibt einer künftigen Ausgabe des Jahrbuchs vorbehalten.

## Einige Höhepunkte

Wir werden hier nicht den Inhalt aller Kapitel dieses regionalen Jahrbuchs darstellen. Die folgenden Hinweise sollen Sie anspornen, es sorgfältig durchzulesen.

- Im Mittelpunkt des Kapitels über Bevölkerungsstatistiken stehen in diesem Jahr Alten- und Jugendquotienten in den kommenden Jahrzehnten, wobei die drastischen Änderungen der Gesellschaft hervorgehoben werden, mit denen wir fertig werden müssen.

- Das Kapitel über das regionale BIP befasst sich vor allem mit den Wachstumsraten zwischen 1999 und 2003 und gibt interessante Einblicke in regionale Unterschiede.
- Im Kapitel über das so genannte Urban Audit geht es um die Wettbewerbsfähigkeit von Städten, wobei verschiedene Aspekte eines Benchmarkings von Städten, die miteinander im Wettbewerb stehen, analysiert werden.
- Im Kapitel über die strukturelle Unternehmensstatistik werden Regionen betrachtet, die auf verschiedene Industrie- und Dienstleistungsaktivitäten spezialisiert sind. Dies macht deutlich, wie sehr sich europäische Regionen im Hinblick auf den Produktionsprozess und die beruflichen Qualifikationen voneinander unterscheiden.

## Regionale Aufgliederung

Alle regionalen Analysen in diesem Jahrbuch basieren auf der NUTS 2003. Inzwischen sind auch die zehn neuen Mitgliedstaaten offiziell (über eine Änderung der NUTS-Verordnung) in die neue Regionalklassifikation aufgenommen. Die Texte der Verordnung und der Änderung sind auf der CD-ROM zu finden, ebenso wie ihr Anhang, in dem die Regionen in den einzelnen Ländern und ihre jeweilige Zuordnung zur Systematik aufgelistet sind.

## Erfassungsbereich

Nicht unterschieden wird im Jahrbuch zwischen alten Mitgliedstaaten, den Ländern, die 2004 der EU beigetreten sind, und jenen Ländern, deren Beitritt 2007 oder 2008 ansteht. Soweit Daten für Bulgarien und Rumänien vorliegen, wurden diese selbstverständlich in den Karten und Erläuterungen berücksichtigt. Etwas anders gestaltet sich die Lage im Fall der Türkei und Kroatiens. Für diese beiden Länder liegen bei weitem zu wenige Regionaldaten vor, um ihre Berücksichtigung in den Analysen zu rechtfertigen.

# Gliederung

In jedem Kapitel werden die regionalen Verteilungen mit Hilfe von Farbkarten und Grafiken kenntlich gemacht und sodann in den Erläuterungen von Fachleuten bewertet. Der Tradition des Jahrbuchs folgend hat man sich bemüht, Aspekte in den Mittelpunkt zu rücken, die nicht erst kurz zuvor behandelt worden sind.

Um das Verständnis der Karten zu erleichtern, sind die dafür verwendeten Datenreihen als Excel-Dateien auf der CD-ROM gespeichert.

In den Karten werden die Statistiken auf NUTS-2-Ebene dargestellt. In der Einstecktasche auf der Innenseite des Umschlags befindet sich eine Karte mit den Codes der Regionen. Am Ende der Veröffentlichung finden Sie eine Liste aller NUTS-2-Regionen der Europäischen Union sowie eine Liste der statistischen Regionen der Ebene 2 in Bulgarien und Rumänien. Umfassende Angaben zu den regionalen Gliederungen dieser Länder einschließlich Listen der Regionen der Ebenen 2 und 3 sowie die entsprechenden Karten sind auf dem Eurostat-Server RAMON einzusehen <sup>(1)</sup>.

## Mehr zu diesem Thema

Die öffentlich zugängliche REGIO-Datenbank auf der Eurostat-Website enthält umfassendere Zeitreihen (die bis 1970 zurück gehen können) und ausführlichere Statistiken als dieses Jahrbuch, wie nach Lebensalter in Jahren aufgeschlüsselte Bevölkerungs-, Sterbe- und Geburtenziffern, ausführliche Ergebnisse der EU-Arbeitskräfteerhebung usw. Außerdem sind in REGIO mehrere Indikatoren auf NUTS-Ebene 3 erfasst (wie Gebiet, Bevölkerung, Geburten und Todesfälle, Bruttoinlandsprodukt und Arbeitslosenquoten). Dies ist insofern von Bedeutung, als es für acht EU-Mitgliedstaaten (Dänemark, Estland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Slowenien und Zypern) keine Untergliederung auf der Ebene 2 gibt.

Ausführliche Informationen zum Inhalt der Datenbank REGIO enthält die Eurostat-Veröffentlichung „European Regional and Urban Statistics – Reference Guide 2003“, die im PDF-Format auch auf der Begleit-CD-ROM gespeichert ist.

Zudem können Sie gerne die Web-Versionen der „Porträts der Regionen“ konsultieren, die regionale Profile aller Regionen in ganz Europa enthalten <sup>(2)</sup>. Diese themenbezogenen Regionalprofile beschreiben die Geografie und Geschichte der Region und bewerten im Anschluss daran ihre Stärken und Schwächen im Hinblick auf demografische, wirtschaftliche und kulturelle Aspekte. Dabei werden folgende Aspekte untersucht: Arbeitsmarkt, Bildung, Infrastruktur und Ressourcen.

## Interessengruppe im Internet

Das Regionalstatistik-Team von Eurostat hat im Internet (Website „CIRCA“) eine öffentlich zugängliche „Interessengruppe“ mit vielen nützlichen Links und Dokumenten eingerichtet <sup>(3)</sup>.

Dort finden Sie u. a.:

- eine Liste aller Koordinierungsbeauftragten für die Regionalstatistik in den Mitgliedstaaten, den Kandidatenländern und den EFTA-Staaten;
- die neueste Ausgabe des Leitfadens für Regional- und Städtestatistiken „Regional and Urban Reference Guide“;
- Powerpoint-Präsentationen zu den regional- und städtestatistischen Arbeiten von Eurostat;
- die Gebietssystematik NUTS für die Mitgliedstaaten und die Gebietssystematik für die Kandidatenländer.

## Redaktionsschluss

Für diese Ausgabe des Jahrbuchs wurden Daten bis zum 15. Mai 2006 berücksichtigt.

<sup>1</sup> Siehe [http://europa.eu.int/comm/eurostat/ramon/index.cfm?TargetUrl=DSP\\_PUB\\_WELC](http://europa.eu.int/comm/eurostat/ramon/index.cfm?TargetUrl=DSP_PUB_WELC)

<sup>2</sup> Siehe <http://forum.europa.eu.int/irc/dsis/regportraits/info/data/en/index.htm>

<sup>3</sup> Siehe <http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/regstat/information>



# Verkehr

# 10.



# Einleitung

Wie alle Politikbereiche der EU hängt auch die EU-Verkehrspolitik von der Verfügbarkeit zuverlässiger und aktueller statistischer Daten ab. Das Wachstum des Verkehrssektors ist immer noch zu eng mit dem allgemeinen Wirtschaftswachstum verknüpft.

Verkehrsverbindungen gelten vielfach als ein ausschlaggebender Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Aus diesem Grund fließt ein beachtlicher Teil der regionalpolitischen Budgets der Gemeinschaft in die Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Trans-europäischen Verkehrsnetze.

Um den Herausforderungen einer größeren Mobilität und umfangreicherer Personen- und Güterströme begegnen zu können, ist eine effiziente Infrastruktur erforderlich. Gleichzeitig stehen Themen wie Sicherheit, Nachhaltigkeit und Umweltauswirkungen ganz oben auf der Tagesordnung der EU. Die spürbare Zunahme des Kurzstreckenseeverkehrs ist z. B. das Ergebnis einer europaweiten Förderung der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf andere Verkehrszweige.

Die Verkehrsinfrastruktur spiegelt die Unterschiede in Größe, Art der Wirtschaftstätigkeit, Bevölkerungsdichte, Verstädterungsgrad und Industrialisierung sowie die Lage einer Region innerhalb der EU wider.

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 des Verkehrs in Relation zur Wirtschaft einer Region

und zur Förderung 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.

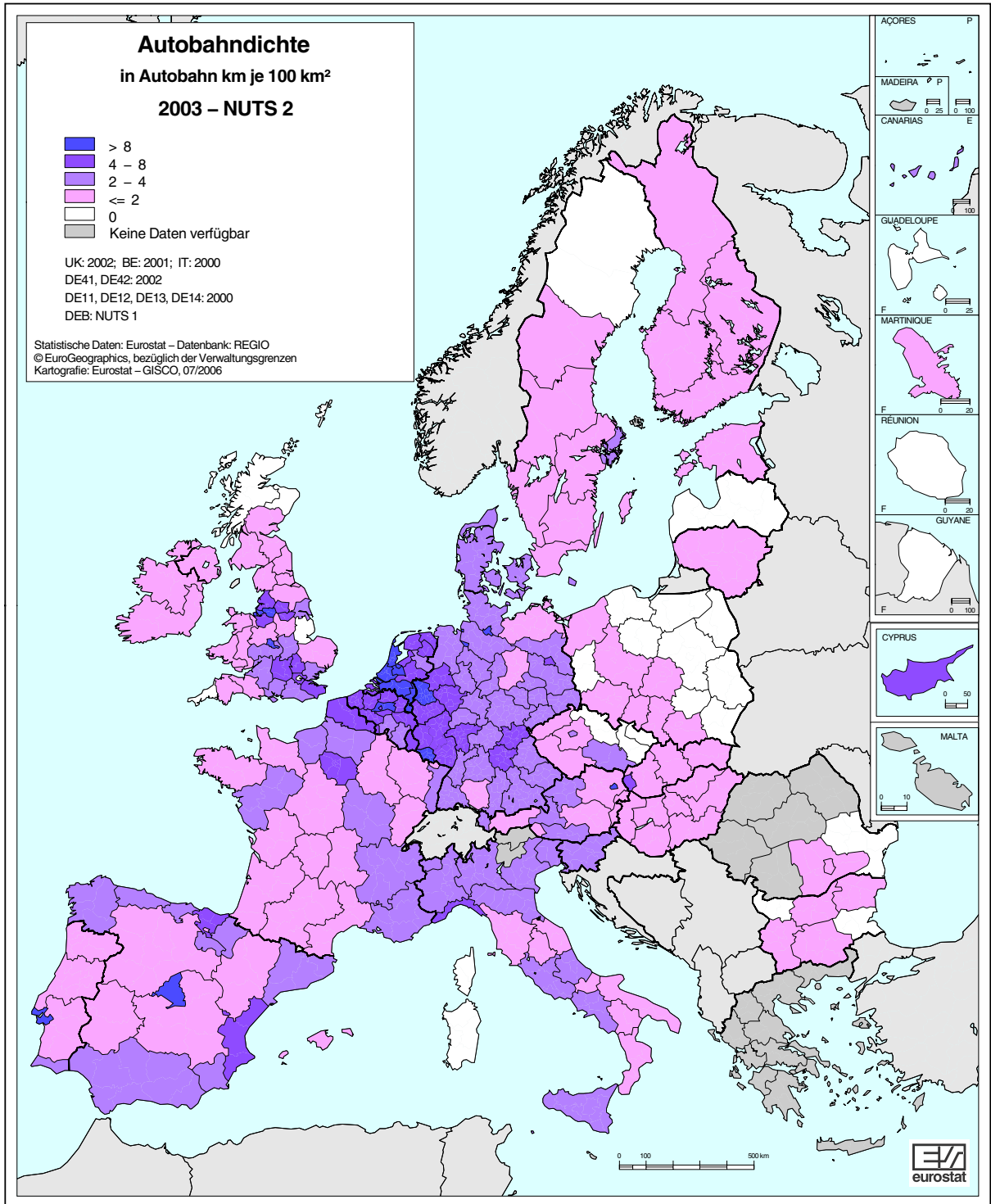
## Straßennetz

In diesem Abschnitt geht es um Infrastruktur und Fahrzeugbestand im Straßenverkehr. Entsprechende Daten auf der NUTS-2-Ebene sind in der Eurostat-Referenzdatenbank zu finden. Die Straßenverkehrsinfrastruktur ist in Autobahnen und Straßen untergliedert. Daten über den Fahrzeugbestand sind nach Pkw, Bussen, Lkw, Anhängern, Zugmaschinen und Krafträdern untergliedert.

Insgesamt verfügt die EU über ein ausgedehntes Straßennetz, das infolge der steigenden Nachfrage nach Dienstleistungen des Personen- wie auch des Güterverkehrs stetig wächst.

Regionen mit einem gut ausgebauten Netz von Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen verfügen im Allgemeinen über einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Regionen, der mit zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung beiträgt. Karte 10.1 gibt Aufschluss über die Dichte des Autobahnnetzes in den NUTS-2-Regionen, ausgedrückt in Autobahnkilometern je 100 km<sup>2</sup> im Jahr 2003. Einige weiße Flecken auf der Karte, wie z. B. der Norden und der Westen des Vereinigten Königreichs, verfügen zwar über zweispurige Straßen, die jedoch nicht als Autobahnen gelten.

Deutlich auszumachen ist ein Gürtel von Regionen mit einem sehr dichten Autobahnnetz, der sich vom Südosten des Vereinigten Königreichs



**Karte 10.1**

über Nord-Pas-de-Calais in Frankreich, den Norden Belgiens, die südlichen und mittleren Regionen der Niederlande bis zu den westlichen Regionen in Deutschland erstreckt. Hierbei handelt es sich um Regionen mit einem hohen Verstädterungsgrad und reger Wirtschaftstätigkeit.

Regionen mit größeren städtischen Ballungsräumen verfügen im Allgemeinen über eine hohe Autobahndichte. Dabei handelt es sich häufig um Regionen mit einem erheblichen Pendleraufkom-

men. Beispiele hierfür sind Wien in Österreich, Lisboa (mit der Stadt Lissabon) in Portugal oder Comunidad de Madrid in Spanien. In den neuen Mitgliedstaaten gilt dies für Prag (Tschechische Republik) und Bratislava (Slowakei).

Länder mit Regionen, in denen größere Häfen angesiedelt sind, verfügen über ausgedehnte Autobahnnetze, um die Logistikkette, in der der Hafen einen Knotenpunkt bildet, fortzusetzen. Beispiele hierfür sind Liguria in Italien, Antwer-

pen, West-Vlaanderen und Oost-Vlaanderen in Belgien, Zuid-Holland und Noord-Holland in den Niederlanden, Kent im Vereinigten Königreich und Barcelona in Spanien.

Ähnliches gilt für Regionen mit wichtigen Industrieansiedlungen, die ebenfalls über ein sehr dichtes Autobahnnetz verfügen, wie Greater Manchester (mit Manchester), Merseyside (mit Liverpool) und West Midlands im Vereinigten Königreich.

Die Randregionen der Europäischen Union, wie z. B. Cornwall (Vereinigtes Königreich), Bretagne (Frankreich) und Puglia (Italien) weisen im Allgemeinen eine geringe Autobahndichte auf.

Die Regionen der neuen Mitgliedstaaten verfügen im Allgemeinen über eine geringe Autobahndichte. Sie liegen auf dem gleichen Niveau wie die Regionen der alten Mitgliedstaaten mit niedrigem Verdächtigungsgrad und geringer Wirtschaftstätigkeit, z. B. die zentralen Regionen Frankreichs, Irlands und Portugals und eine Reihe von spanischen Regionen. Interessant wird sein zu sehen, wie sich diese Regionen in den nächsten Jahren entwickeln werden. In Slowenien, in Bratislavský kraj (Slowakei), Śląskie (Polen) oder Észak-Magyarország (Ungarn) z. B. hat sich die Autobahndichte zwischen 1999 und 2003 beträchtlich erhöht.

## Fahrzeugbestand

Karte 10.2 gibt Aufschluss über den privaten Pkw-Bestand nach NUTS-2-Regionen und seine Entwicklung zwischen 1998 und 2003. Der Bestand an privaten Pkw ist ein Mobilitätsindikator, ausgedrückt in Anzahl von Pkw je 10 Einwohner.

Die Karte lässt erkennen, dass dieser Trend, der vielfach eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region verknüpft ist, stetig zunimmt.

Das Anwachsen des Bestands an privaten Pkw geht in vielen Fällen mit der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region einher. Anschauliche Beispiele hierfür sind Griechenland, eine Reihe von Regionen in Süd- und Mittelspanien, Irland, Polen, Ungarn, Lettland, Litauen und – als Beitrittskandidat – Bulgarien. All diese Regionen weisen zwar noch einen niedrigen Pkw-Bestand auf (weniger als 4 Fahrzeuge je 10 Einwohner), jedoch – parallel zum Wirtschaftswachstum – sehr hohe Zuwachsraten (über 15 %, in allen griechischen Regionen über 40 %).

Regionen mit einem hohen Grad an wirtschaftlicher Tätigkeit und hohen BIP-Werten verzeichnen sowohl einen großen Bestand an privaten Pkw als auch eine kräftige Zuwachsrate dieses Bestands. In vielen Regionen in Deutschland, Belgien, den Niederlanden und im mittleren/südlichen Vereinigten Königreich ist dieser Trend zu beobachten. Einen sehr starken Anstieg (von über 15 %) verbuchen viele Regionen Frankreichs und Deutschlands, verglichen mit einem bescheidenen Zuwachs in den meisten Regionen Belgiens und der Niederlande. Innerhalb Deutschlands ist festzustellen, dass die Regionen Sachsen und Thüringen mit einem deutlich niedrigeren Zuwachs des Pkw-Bestands von den übrigen Regionen abweichen, was die derzeitige wirtschaftliche Lage widerspiegelt.

Im Allgemeinen verfügen größere städtische Ballungsräume über ein dichtes öffentliches Nahverkehrsnetz, so dass die Zahl der Pkw in diesen Regionen normalerweise recht niedrig ist. Des Weiteren kommt möglicherweise auch die Alters- und Sozialstruktur der städtischen Bevölkerung zum Tragen. Ein weiterer Grund für einen relativ kleinen Pkw-Bestand ist evtl. die Konzentration von Studenten, Einwanderern und anderen Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen. Als Beispiele sind Berlin (Deutschland), Prag (Tschechische Republik) und London (Vereinigtes Königreich) zu nennen.

Gleichzeitig weisen Regionen in der Umgebung von Großstädten vielfach eine recht hohe Pkw-Dichte auf, was das Ausmaß des Pendlerverkehrs und die Abhängigkeit vom Auto für den Weg zur Arbeit in diesen Städten widerspiegelt. Dies gilt für die Regionen Haute-Normandie in Frankreich und Utrecht in den Niederlanden. Diese Regionen sind ferner durch einen Anstieg von mehr als 15 % gekennzeichnet. 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 z. B. in Outer London (Vereinigtes Königreich).

Die Pkw-Dichte hat zwischen 1998 und 2003 nur in wenigen Regionen abgenommen, z. B. in allen schwedischen Regionen außer Stockholm, in der Region Highlands and Islands im Norden des Vereinigten Königreichs, in der Region Champagne-Ardenne in Frankreich und in Estland. Hervorzuheben sind ferner Dänemark und die Region Île-de-France (einschließlich Paris), die sowohl einen geringen Bestand an privaten Pkw als auch einen nur geringen Anstieg dieser Kennzahl verbuchen.

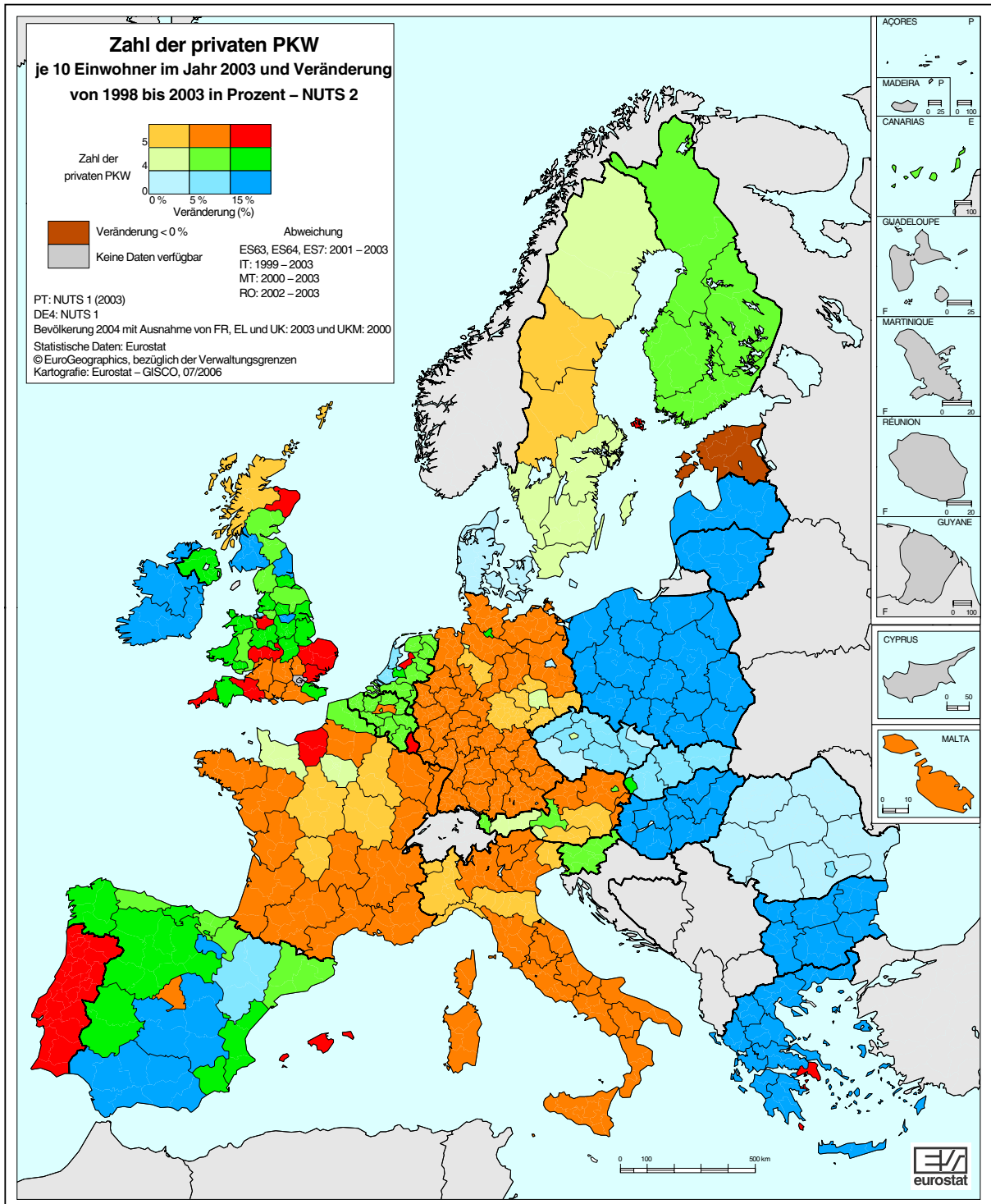
## Verkehrssicherheit

Gegenstand von Karte 10.3 sind Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge. Zwei Indikatoren veranschaulichen die Entwicklung, nämlich die Zahl der Verkehrstoten im Verhältnis zur Einwohnerzahl und die Veränderung dieser Kennzahl zwischen 1998 und 2003.

Angegeben wird die Zahl der Getöteten je 1 Million Einwohner, um die Variation der absoluten

Zahlen aufgrund einer höheren Einwohnerzahl einiger Regionen auszuschalten. Bei dieser Rate werden andere relevante Faktoren wie der Fahrzeugbestand oder die zurückgelegte Entfernung nicht berücksichtigt.

Die Standarddefinition eines Straßenverkehrsunfalls mit Todesfolge schließt alle Personen ein, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben. Beim Vergleich der Ergebnisse zwischen



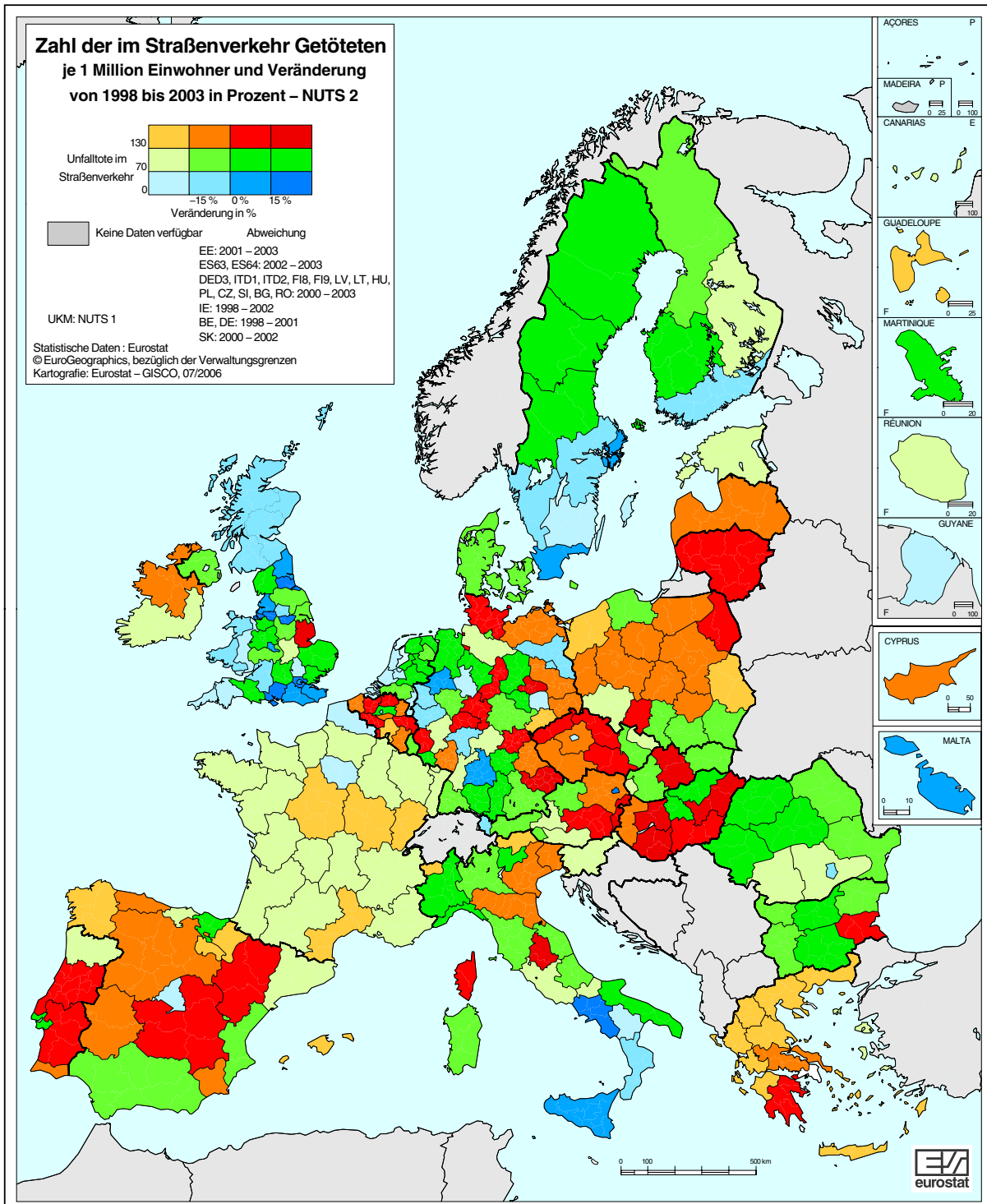
Karte 10.2

V E R K E H R S I C H E R H E I T

einzelnen Ländern sollte der Leser berücksichtigen, dass in einigen Ländern ein kürzerer Zeitraum verwendet wird, so dass die vergleichbare Rate in diesen Ländern möglicherweise höher ist als angegeben.

Die Raten variieren zwischen unter 30 Getöteten je 1 Million Einwohner in Hamburg und Wien und 318 Getöteten je 1 Million Einwohner in der portugiesischen Region Algarve, während

die Entwicklung zwischen 1998 und 2003 von einem mehr als 40%igen Rückgang in Bratislavský kraj (Slowakei) bis zu einem über 40%igen Anstieg in Mellersta Norrland (Schweden) reicht. Die Karte zeichnet ein sehr gemischtes Bild von hohen und niedrigen Raten, was den Schluss nahe legt, dass die Straßenverkehrssicherheit eine regionale Angelegenheit ist, die von regionalen Präventionsmaßnahmen und einer angemessenen Infrastruktur zu beeinflussen ist.



Karte 10.3

Auffällig ist z. B. die niedrige und anhaltend rückläufige Zahl der Todesopfer je 1 Million Einwohner in den dicht besiedelten niederländischen Regionen (Zeeland, Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht), während eine Reihe von benachbarten belgischen Regionen mit ähnlichen Einwohnerzahlen und vergleichbarer Verkehrsdichte, wie z. B. Vlaams-Brabant, Oost-Vlaanderen, Liège oder Hainaut, deutlich höhere und steigende Raten aufweisen.

Regionen mit größeren Ballungsgebieten wie Berlin, London, Île-de-France (Paris), Brüssel oder Bukarest verbuchen im Allgemeinen weniger Verkehrstote, was möglicherweise auf die stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeiten zurückzuführen ist. Île-de-France und Berlin sind Regionen mit einer niedrigen Zahl von Todesopfern in Straßenverkehrsunfällen (jeweils unter 70 je 1 Million Einwohner) und einer rückläufigen Entwicklungsrate (-15 % bzw. -10 %). Auch Brüssel weist einen leichten Rückgang der Zahl der Todesopfer je 1 Million Einwohner aus, während die Zahl in Wien um über 15 % und in London um über 10 % gestiegen ist.

Im Gegensatz zu den Regionen Île-de-France und Nord-Pas-de-Calais, die beide eine niedrige Rate verbuchen, weisen andere französische Regionen deutlich höhere Werte aus. Mit Ausnahme Korsikas ist jedoch in allen französischen Regionen ein homogenes Entwicklungsmuster zu beobachten, das von einem deutlichen Rückgang gekennzeichnet ist. In Korsika dagegen ist die Zahl der Verkehrstoten hoch mit weiter steigender Tendenz.

In einer ganzen Reihe von Regionen ist die Zunahme der Zahl der Todesopfer bezogen auf die Einwohnerzahl auf ein drastisches Anwachsen des Bestands an privaten Pkw und unangemessene Verkehrsinfrastrukturen zurückzuführen. Gute Beispiele hierfür sind Athen, Litauen oder Stredné Slowensko (Slowakei). Dieser Trend ist jedoch nicht überall zu beobachten: So hat sich die Zahl der Verkehrstoten in Polen und den ländlichen Gegenden Griechenlands verringert, obwohl sich auch in diesen Gebieten der Bestand an privaten Pkw deutlich ausgeweitet hat.

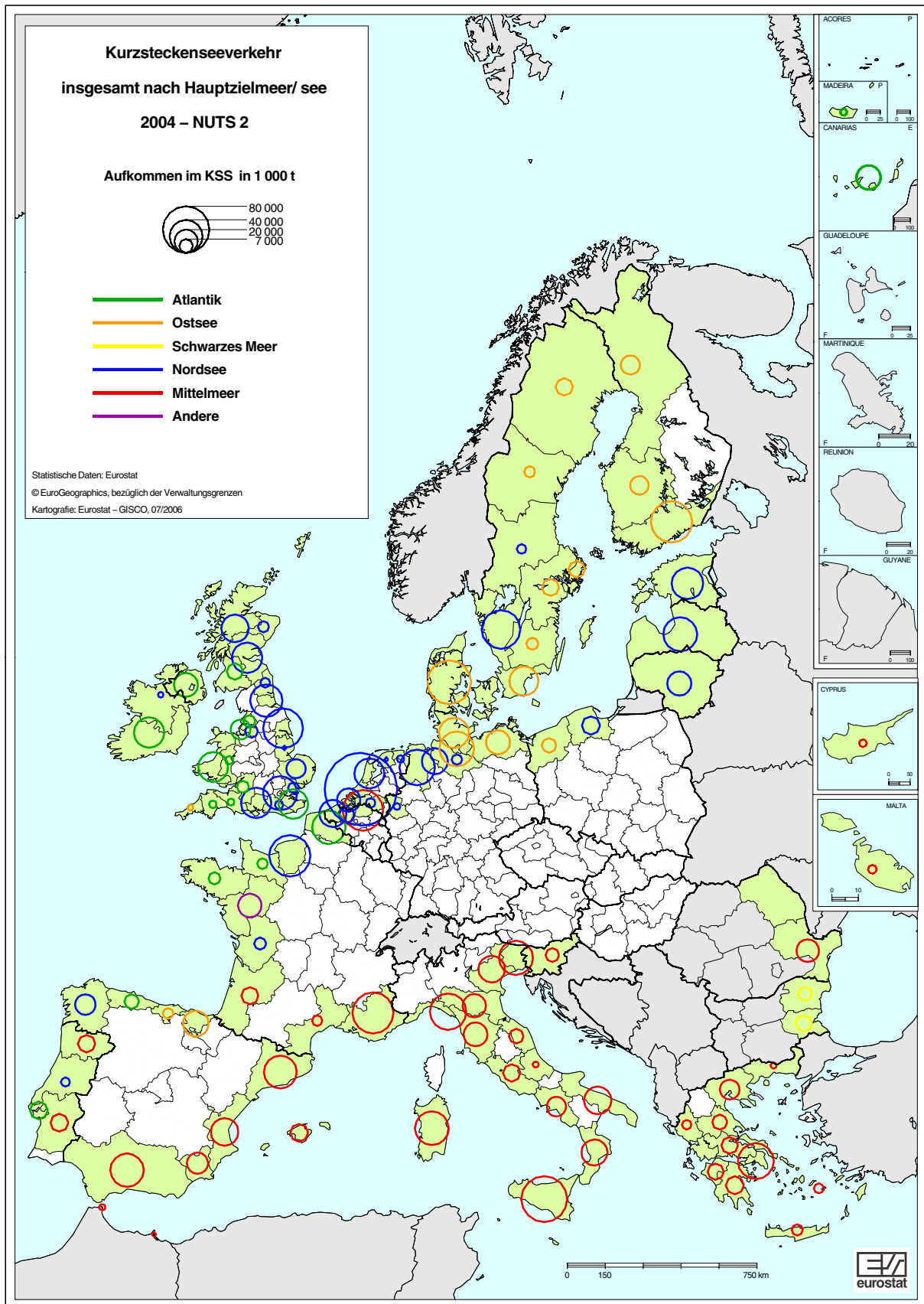
## Seeverkehr

Daten über den Seeverkehr werden derzeit nach Maßgabe der Richtlinie 95/64/EG des Rates erhoben. Sie stammen aus nationalen Erhebungen über Seehäfen. In der Richtlinie ist vorgesehen, dass für Häfen, über die mehr als 1 Mio. t Fracht oder mehr als 200 000 Passagiere pro Jahr abgewickelt werden, eine breite Palette detaillierter Daten zu erheben ist, während für kleinere Häfen nur aggregierte jährliche Daten gesammelt werden. Demzufolge können die Daten in den nachstehenden Karten von den nationalen Gesamtwerten abweichen, da die Werte für kleinere Häfen nicht berücksichtigt sind. Um jedoch die regionale Verteilung des gesamten Verkehrsaufkommens im richtigen Verhältnis wiederzugeben, wird der sehr begrenzte Beitrag der kleineren Häfen mit null angesetzt.

Die Zuordnung der Häfen zu den NUTS-Regionen erfolgt anhand von geografischen Koordinaten. Die Daten werden auf Hafenebene an Eurostat übermittelt und dann auf der NUTS-2-Ebene aggregiert. So werden die Doppelzählungen, die früher in den anhand der regionalen Fragebogen erhobenen Daten enthalten waren, vermieden. Diese Doppelzählung betrifft Hafenpaare, die in ein und derselben NUTS-Region liegen und zwischen denen Verkehrsströme zu verzeichnen sind. Der betreffende Strom wird nur einmal im Gesamtwert für die Region erfasst.

Die derzeit veröffentlichten Indikatoren für den Seeverkehr umfassen die Zahl der eingeschifften und der ausgeschifften Fahrgäste und die Gesamtmenge verladener und gelöschter Güter jeweils auf der NUTS-2-Ebene. In diesem Kapitel wird hauptsächlich auf den Kurzstreckenseeverkehr eingegangen.

Im Kurzstreckenseeverkehr werden Güter zwischen Häfen in der EU und Norwegen einerseits und Häfen im geografischen Europa an den Küsten des Mittelmeers und des Schwarzen Meeres andererseits befördert. d. h. zwischen Häfen in den EU-Ländern (Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Irland, Italien, Zypern, Lettland,



Karte 10.4



Litauen, Malta, den Niederlanden, Polen, Portugal, Slowenien, Finnland, Schweden und dem Vereinigten Königreich), in den EWR-Ländern (Island und Norwegen), im russischen Baltikum, in den Mittelmeerländern (Ägypten, Albanien, Algerien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, Israel, Libanon, Libyen, Marokko, Montenegro, Syrien, Tunesien und Türkei) und in den Schwarzmeerländern (Bulgarien, Georgien, Republik Moldau, Rumänien, Russische Föderation, Türkei und Ukraine).

Der Kurzstreckenseeverkehr ist einer der in dem Weißbuch Verkehr (*Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*) als mögliche flexible Option zur Deckung der ständig wachsenden und vom heutigen Verkehrssystem nicht mehr zu bewältigenden Verkehrsnachfrage vorgesehenen Hauptpfeiler. In diesem Kontext zielt die Schaffung von *Meeresautobahnen* auf die Entwicklung eines integrierten Verkehrssystems ab, das die verschiedenen Verkehrszweige einbezieht und eine wertvolle Alternative zur ausschließlichen Beförderung auf der Straße darstellt.

In Karte 10.4 sind die Regionen nach dem Gesamtaufkommen im Kurzstreckenseeverkehr und nach überwiegendem Zielgebiet (gekennzeichnet durch die Farbe des Kreises) im Jahr 2004 klassifiziert (Daten auf NUTS-2-Ebene).

Aus der Karte geht unmittelbar hervor, dass Beförderungen im Kurzstreckenseeverkehr hauptsächlich zwischen Häfen desselben Meeres erbracht werden, d. h. von Mittelmeerhäfen aus vornehmlich zu anderen Mittelmeerhäfen. Das gleiche gilt für die Nordsee, die Ostsee und das Schwarze Meer.

Eine besonders wichtige Route des Kurzstreckenseeverkehrs erstreckt sich vom Südosten des Vereinigten Königreichs nach Nordfrankreich, Belgien und den Niederlanden. Zielgebiete sind überwiegend die gleichen Regionen an der Nordseeküste.

Auf die Region Zuid-Holland, in der der Hafen von Rotterdam liegt, entfällt der Großteil der im Kurzstreckenseeverkehr beförderten Fracht. Diese Region konnte in den vergangenen fünf Jahren ihre führende Position als wichtigste Region für den Seeverkehr behaupten. Im Jahr 2004 wurden in Zuid-Holland 194 Mio. t Fracht im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen. Auf den folgenden Rängen liegen die italienische Region Sicilia und Dänemark.

Ein beachtlicher Teil der in Mittelmeerhäfen umgeschlagenen Fracht wird in italienischen Häfen verladen oder gelöscht. In der italienischen Region Friuli-Venezia Giulia wurden 2004 mehr Güter umgeschlagen, die in Schwarzmeerhäfen verladen oder gelöscht wurden, als in allen anderen EU-Regionen.

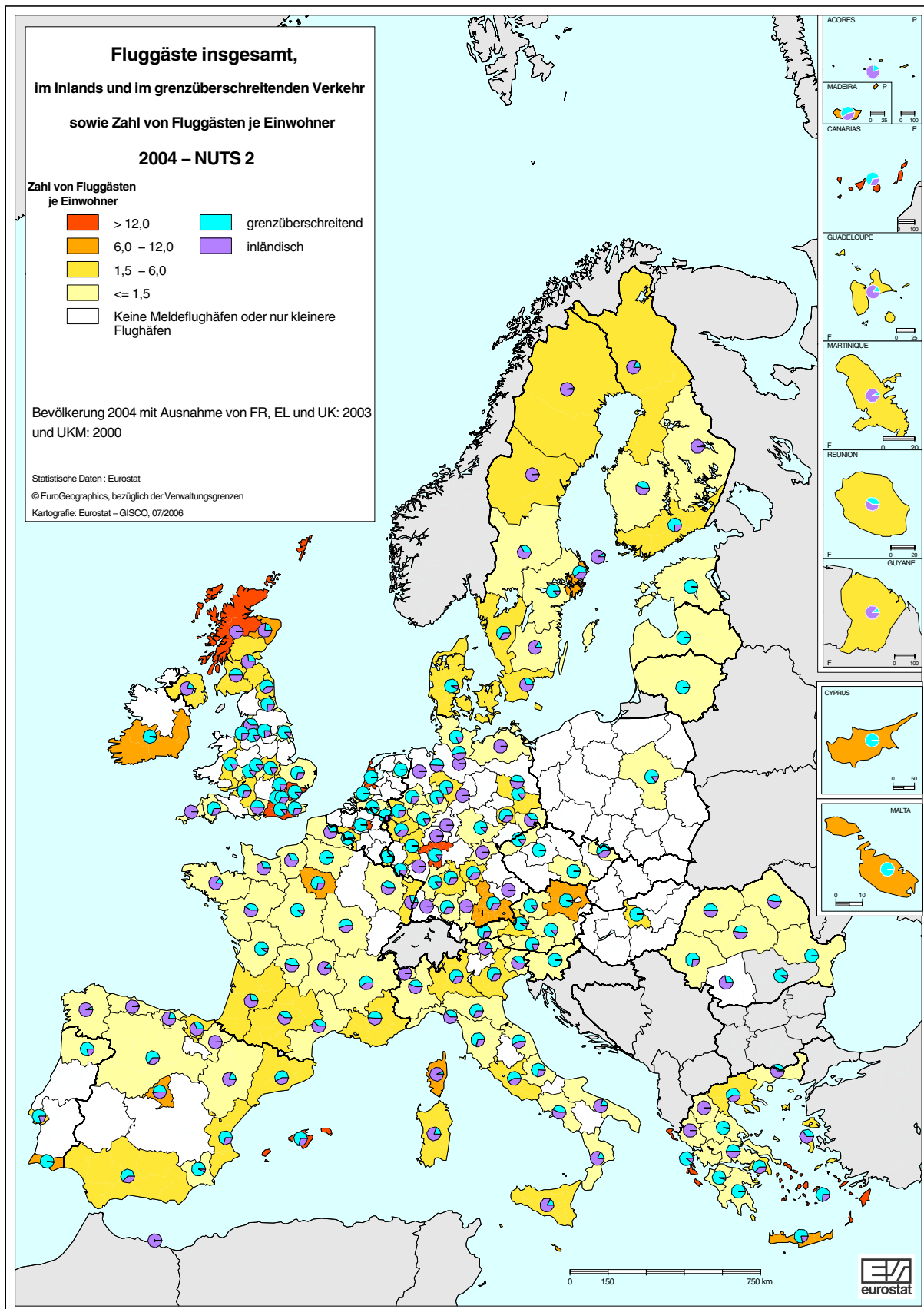
## Personenluftverkehr

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, und zwar durch nationale Erhebungen bei den Flughäfen. In der Verordnung ist die Erhebung detaillierter monatlicher Daten für Flughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von jährlich mehr als 150 000 Fluggästen vorgesehen. Für Flughäfen mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 15 000 und 150 000 Fluggästen sind nur aggregierte jährliche Daten vorzulegen, während für kleinere Flughäfen keine Daten zu liefern sind. Demzufolge können die Daten in den nachstehenden Karten 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.

Die Zuordnung der Flughäfen zu den NUTS-Regionen erfolgt anhand der geografischen Koordinaten. Die Daten werden auf Flughafenebene an Eurostat übermittelt und dann auf der NUTS-2-Ebene aggregiert. So wurde eine mögliche Doppelzählung von Fluggästen, die zu bzw. von Flughäfen derselben Region fliegen, vermieden.

Die derzeit veröffentlichten regionalen Luftverkehrsindikatoren umfassen die Zahl der Einsteiger und Aussteiger sowie die gesamte Fracht- und Postein- und -ausladung jeweils auf der NUTS-2-Ebene.

In diesem Kapitel geht es um die Daten über den Passagierverkehr. Berücksichtigt wurden Zahlen für alle Mitgliedstaaten und für die Beitrittskandidaten, die Daten geliefert haben. Die Daten über die insgesamt beförderten Fluggäste sind nach internationalen und Inlandsflügen untergliedert und auf die Einwohnerzahl der Region, in der die Flughäfen liegen, bezogen.



Karte 10.5

Karte 10.5 gibt Aufschluss über zwei Indikatoren, die Zahl der Einsteiger und Aussteiger in den einzelnen Regionen, gekennzeichnet durch die schraffierten Regionen, und den in Form eines Kreisdiagramms dargestellten Anteil von grenzüberschreitendem und innerstaatlichem Verkehr in den einzelnen Regionen. Angegeben ist die Zahl der Fluggäste je Einwohner, um die Variation der absoluten Zahlen aufgrund einer höheren Einwohnerzahl einiger Regionen auszuschalten.

Die Liste der wichtigsten Flughafenregionen gemessen an der Zahl der Fluggäste je Einwohner wird angeführt von den Regionen Highlands and Islands im Vereinigten Königreich (29,3 Fluggäste je Einwohner), Illes Balears in Spanien (28,4), Notio Aigaiio in Griechenland (18,5) mit der Insel Rhodos sowie Noord-Holland in den Niederlanden (16,4), in der der Flughafen Amsterdam-Schiphol liegt.

Dabei ist festzustellen, dass Finanz- und Geschäftszentren in der Regel mehr Fluggäste anziehen als Verwaltungszentren. Dies wird veranschaulicht durch das Beispiel Darmstadts, es gilt jedoch auch für Mailand in Lombardia und Barcelona (Cataluña), wo eine intensive Wirtschaftstätigkeit mehr Flüge von Geschäftsreisenden bedingt, als dies in den Hauptstadtregionen Lazio (Rom) und Comunidad de Madrid der Fall ist.

Im Allgemeinen übersteigt der internationale Verkehr den Inlandsverkehr, dies gilt vor allem für Flughäfen in Hauptstadtregionen und Regionen mit Geschäftszentren. Allerdings gibt es auch eine Reihe von Regionen – an der Peripherie von Ländern mit großer Fläche –, auf deren Flughäfen im Wesentlichen Inlandsflüge abgefertigt werden. Der Luftverkehr in diese entlegenen Regionen verläuft oftmals über eine Drehscheibe auf einem der größeren internationalen Flughäfen. Beispiele hierfür sind die Regionen South Western Scotland, Sicilia und País Vasco.

Regionen, für die der Tourismus eine wichtige Wirtschaftstätigkeit darstellt, weisen natürlich einen umfangreichen internationalen Personenluftverkehr aus. Die Zahlen sind noch beeindruckender, wenn sie zu den Einwohnerzahlen in diesen Regionen in Beziehung gesetzt werden.

Beispiele sind die Illes Balears (27 Mio. Fluggäste, 28,4 je Einwohner), Canarias (28 Mio. Fluggäste, 15,2 je Einwohner).

## Fazit

Der Verkehr ist eng verknüpft mit der Wirtschaftstätigkeit, der Bevölkerungsdichte und der geografischen Lage einer Region. Die regionalen Verkehrsindikatoren veranschaulichen die große räumliche Variation der Verkehrsmuster.

Die regionale Verkehrsstatistik zeigt Trends auf, die ebenfalls aus Wirtschaftsindikatoren abzulesen sind, was die enge Verknüpfung der beiden Bereiche deutlich macht. Karte 2 veranschaulicht z. B., dass eine positive Korrelation zwischen dem Bestand an privaten Pkw und dem regionalen Bruttoinlandsprodukt (BIP) besteht und dass die höchsten Wachstumsraten in Ländern mit expandierender Wirtschaftstätigkeit zu beobachten sind. Ein Ziel der EU-Verkehrspolitik ist jedoch die Entkoppelung von negativen Auswirkungen des Verkehrs und Wirtschaftswachstum.

Politische Maßnahmen auf regionaler und EU-Ebene wirken sich auf die Verkehrsinfrastruktur und -tätigkeit aus. Die heterogenen Ergebnisse der Statistik über die Sicherheit im Straßenverkehr lassen vermuten, dass die Verkehrssicherheit eine regionale Angelegenheit ist, die durch regionale Präventionsmaßnahmen zu beeinflussen ist.

Regionen in zentraler Lage, städtische Ballungsräume und Regionen, die als Drehscheibe fungieren, verfügen über eine bessere Verkehrsinfrastruktur und eine große Verkehrsdichte. Allerdings sind diese Regionen möglicherweise stärker verkehrsbedingten Umweltproblemen ausgesetzt als EU-Regionen in Randlage.

Die zu beobachtende regionale Variation der Verkehrsindikatoren für die Beitrittskandidaten ähnelt der für die EU, bis auf den Unterschied, dass sich das Verkehrsaufkommen nicht in gleichem Maße auf wirtschaftlich weit entwickelte Regionen konzentriert. Die Unterschiede zwischen Regionen in alten und neuen EU-Mitgliedstaaten bleiben jedoch offensichtlich.

## Methodische Anmerkungen

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

Regionale Verkehrsindikatoren sind gratis in der Eurostat-Referenzdatenbank, Thema „Verkehr“, abrufbar und erscheinen auch unter dem Thema „Allgemeine und Regionalstatistik“.

Die Daten sind in 19 Tabellen aufbereitet. Abgesehen von den Indikatoren für Fahrten nach Fahrzeugen sind alle Indikatoren in Form von Tabellen dargestellt, die auch eine Untergliederung nach Mitgliedstaaten und Beitrittskandidaten beinhalten. Die Indikatoren für Fahrten nach Fahrzeugen decken derzeit nur die Regionen der „alten“ Mitgliedstaaten vor der Erweiterung im Jahr 2004 ab.

Die regionalen Daten über den Luft- und den Seeverkehr in diesem Kapitel beruhen auf laufenden Datenerhebungen, die nach den geltenden Rechtsakten für die „alten“ Mitgliedstaaten seit 1999 und für die neuen Mitgliedstaaten seit 2003 durchzuführen sind. Da die Methodik geändert wurde, gibt es einen Bruch in den Zeitreihen. Die gemäß der neuen Methodik erhobenen Daten werden in besonderen Tabellen verbreitet, die sich von den Tabellen mit

den vorher anhand von regionalen Fragebogen erhobenen Daten unterscheiden.

In sämtlichen Tabellen sind jährliche Daten aufgeführt, wobei die Zeitreihen über Verkehrsinfrastruktur, Luftverkehr und Seeverkehr bis zum Jahr 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 von Verkehrsströmen geht, ein geografisches Bezugssystem, anhand dessen Indikatoren über den See- und den Luftverkehr direkt abgeleitet werden können. Ferner sind weitere regionale Indikatoren über Verkehrsströme in der Datenbank in den Bereichen „Straßenverkehr“, „Eisenbahnverkehr“ und „Binnenschiffsverkehr“ zu finden. Nähere Angaben über Verkehrsströme zwischen Flughäfen und Häfen sind auch in den Bereichen „Seeverkehr“ und „Luftverkehr“ zu finden.

Um aufzuzeigen, welche Möglichkeiten die erhobenen verkehrsstatistischen Daten als Analysewerkzeug für die Regionalpolitik bieten, enthält der diesjährige Beitrag auch Daten über die regionalen Verkehrsströme, die aus den laufenden Datensammlungen über den See- und den Luftverkehr auf der Grundlage der entsprechenden Rechtsakte stammen. Die in den nachstehenden Karten aufgeführten Daten wurden direkt aus den Datenbanken der verschiedenen Verkehrszweige extrahiert und aggregiert und sind so der Eurostat-Verbreitungsdatenbank nicht unmittelbar zu entnehmen. Dies soll dem Leser einen zusätzlichen Nutzen gegenüber den bereits in der Referenzdatenbank über Infrastruktur und Fahrzeugbestand im Straßenverkehr verfügbaren Daten bieten.



# EUROPÄISCHE UNION: Regionen auf NUTS-2-Ebene

BE10	Région de Bruxelles-Capitale/Brussels Hoofdstedelijk Gewest	DEB2	Trier	FR26	Bourgogne
BE21	Prov. Antwerpen	DEB3	Rheinhausen-Pfalz	FR30	Nord – Pas-de-Calais
BE22	Prov. Limburg (BE)	DEC0	Saarland	FR41	Lorraine
BE23	Prov. Oost-Vlaanderen	DED1	Chemnitz	FR42	Alsace
BE24	Prov. Vlaams-Brabant	DED2	Dresden	FR43	Franche-Comté
BE25	Prov. West-Vlaanderen	DED3	Leipzig	FR51	Pays de la Loire
BE31	Prov. Brabant Wallon	DEE1	Dessau	FR52	Bretagne
BE32	Prov. Hainaut	DEE2	Halle	FR53	Poitou-Charentes
BE33	Prov. Liège	DEE3	Magdeburg	FR61	Aquitaine
BE34	Prov. Luxembourg (BE)	DEF0	Schleswig-Holstein	FR62	Midi-Pyrénées
BE35	Prov. Namur	DEG0	Thüringen	FR63	Limousin
CZ01	Praha	EE00	Eesti	FR71	Rhône-Alpes
CZ02	Střední Čechy	GR11	Anatoliki Makedonia, Thraci	FR72	Auvergne
CZ03	Jihozápad	GR12	Kentriki Makedonia	FR81	Languedoc-Roussillon
CZ04	Severozápad	GR13	Dytiki Makedonia	FR82	Provence-Alpes-Côte d'Azur
CZ05	Severovýchod	GR14	Thessalia	FR83	Corse
CZ06	Jihovýchod	GR21	Ipeiros	FR91	Guadeloupe
CZ07	Střední Morava	GR22	Ionia Nisia	FR92	Martinique
CZ08	Moravskoslezsko	GR23	Dytiki Ellada	FR93	Guyane
DK00	Danmark	GR24	Stereia Ellada	FR94	Réunion
DE11	Stuttgart	GR25	Peloponnisos	IE01	Border, Midland and Western
DE12	Karlsruhe	GR30	Attiki	IE02	Southern and Eastern
DE13	Freiburg	GR41	Voreio Aigaio	ITC1	Piemonte
DE14	Tübingen	GR42	Notio Aigaio	ITC2	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste
DE21	Oberbayern	GR43	Kriti	ITC3	Liguria
DE22	Niederbayern	ES11	Galicia	ITC4	Lombardia
DE23	Oberpfalz	ES12	Principado de Asturias	ITD1	Provincia Autonoma Bolzano/Bozen
DE24	Oberfranken	ES13	Cantabria	ITD2	Provincia Autonoma Trento
DE25	Mittelfranken	ES21	País Vasco	ITD3	Veneto
DE26	Unterfranken	ES22	Comunidad Foral de Navarra	ITD4	Friuli-Venezia Giulia
DE27	Schwaben	ES23	La Rioja	ITD5	Emilia-Romagna
DE30	Berlin	ES24	Aragón	ITE1	Toscana
DE41	Brandenburg — Nordost	ES30	Comunidad de Madrid	ITE2	Umbria
DE42	Brandenburg — Südwest	ES41	Castilla y León	ITE3	Marche
DE50	Bremen	ES42	Castilla-La Mancha	ITE4	Lazio
DE60	Hamburg	ES43	Extremadura	ITF1	Abruzzo
DE71	Darmstadt	ES51	Cataluña	ITF2	Molise
DE72	Gießen	ES52	Comunidad Valenciana	ITF3	Campania
DE73	Kassel	ES53	Illes Balears	ITF4	Puglia
DE80	Mecklenburg-Vorpommern	ES61	Andalucía	ITF5	Basilicata
DE91	Braunschweig	ES62	Región de Murcia	ITF6	Calabria
DE92	Hannover	ES63	Ciudad Autónoma de Ceuta	ITG1	Sicilia
DE93	Lüneburg	ES64	Ciudad Autónoma de Melilla	ITG2	Sardegna
DE94	Weser-Ems	ES70	Canarias	CY00	Kypros/Kıbrıs
DEA1	Düsseldorf	FR10	Île-de-France	LV00	Latvija
DEA2	Köln	FR21	Champagne-Ardenne	LT00	Lietuva
DEA3	Münster	FR22	Picardie	LU00	Luxembourg (Grand-Duché)
DEA4	Detmold	FR23	Haute-Normandie	HU10	Közép-Magyarország
DEA5	Arnsberg	FR24	Centre	HU21	Közép-Dunántúl
DEB1	Koblenz	FR25	Basse-Normandie	HU22	Nyugat-Dunántúl

HU23	Dél-Dunántúl	PT15	Algarve	UKF2	Leicestershire, Rutland and Northamptonshire
HU31	Észak-Magyarország	PT16	Centro (PT)	UKF3	Lincolnshire
HU32	Észak-Alföld	PT17	Lisboa	UKG1	Herefordshire, Worcestershire and Warwickshire
HU33	Dél-Alföld	PT18	Alentejo	UKG2	Shropshire and Staffordshire
MT00	Malta	PT20	Região Autónoma dos Açores	UKG3	West Midlands
NL11	Groningen	PT30	Região Autónoma da Madeira	UKH1	East Anglia
NL12	Friesland	SI00	Slovenija	UKH2	Bedfordshire and Hertfordshire
NL13	Drenthe	SK01	Bratislavský kraj	UKH3	Essex
NL21	Overijssel	SK02	Západné Slovensko	UKI1	Inner London
NL22	Gelderland	SK03	Stredné Slovensko	UKI2	Outer London
NL23	Flevoland	SK04	Východné Slovensko	UKJ1	Berkshire, Buckingham- shire and Oxfordshire
NL31	Utrecht	FI13	Itä-Suomi	UKJ2	Surrey, East and West Sussex
NL32	Noord-Holland	FI18	Etelä-Suomi	UKJ3	Hampshire and Isle of Wight
NL33	Zuid-Holland	FI19	Länsi-Suomi	UKJ4	Kent
NL34	Zeeland	FI1A	Pohjois-Suomi	UKK1	Gloucestershire, Wiltshire and North Somerset
NL41	Noord-Brabant	FI20	Åland	UKK2	Dorset and Somerset
NL42	Limburg (NL)	SE01	Stockholm	UKK3	Cornwall and Isles of Scilly
AT11	Burgenland	SE02	Östra Mellansverige	UKK4	Devon
AT12	Niederösterreich	SE04	Sydsverige	UKL1	West Wales and the Valleys
AT13	Wien	SE06	Norra Mellansverige	UKL2	East Wales
AT21	Kärnten	SE07	Mellersta Norrland	UKM1	North Eastern Scotland
AT22	Steiermark	SE08	Övre Norrland	UKM2	Eastern Scotland
AT31	Oberösterreich	SE09	Småland med öarna	UKM3	South Western Scotland
AT32	Salzburg	SE0A	Västssverige	UKM4	Highlands and Islands
AT33	Tirol	UKC1	Tees Valley and Durham	UKN0	Northern Ireland
AT34	Vorarlberg	UKC2	Northumberland and Tyne and Wear		
PL11	Łódzkie	UKD1	Cumbria		
PL12	Mazowieckie	UKD2	Cheshire		
PL21	Małopolskie	UKD3	Greater Manchester		
PL22	Śląskie	UKD4	Lancashire		
PL31	Lubelskie	UKD5	Merseyside		
PL32	Podkarpackie	UKE1	East Riding and North Lincolnshire		
PL33	Świętokrzyskie	UKE2	North Yorkshire		
PL34	Podlaskie	UKE3	South Yorkshire		
PL41	Wielkopolskie	UKE4	West Yorkshire		
PL42	Zachodniopomorskie	UKF1	Derbyshire and Nottinghamshire		
PL43	Lubuskie				
PL51	Dolnośląskie				
PL52	Opolskie				
PL61	Kujawsko-Pomorskie				
PL62	Warmińsko-Mazurskie				
PL63	Pomorskie				
PT11	Norte				

# BEWERBERLÄNDER: Statistische Regionen auf Ebene 2

BG11 Severozapaden  
BG12 Severen tsentralen  
BG13 Severoiztochen  
BG21 Yugozapaden  
BG22 Yuzhen tsentralen  
BG23 Yugoiztochen  
RO01 Nord-Est  
RO02 Sud-Est  
RO03 Sud  
RO04 Sud-Vest  
RO05 Vest  
RO06 Nord-Vest  
RO07 Centru  
RO08 București