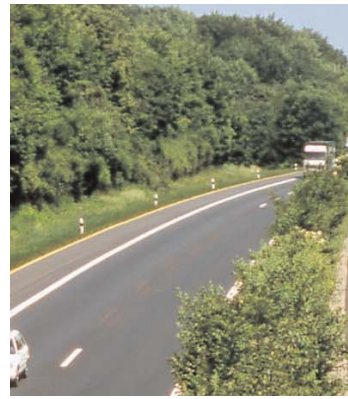
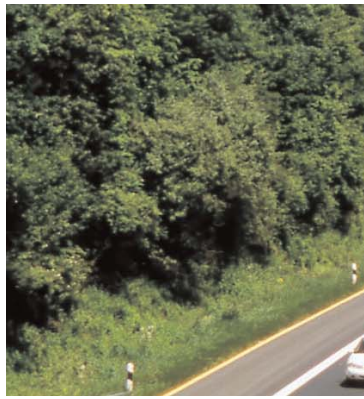


# Verkehr

# 9







<b>9.1 VERKEHRSLISTUNG NACH VERKEHRSTRÄGERN</b>	<b>378</b>
<b>9.2 PERSONENVERKEHR</b>	<b>381</b>
<b>9.3 GÜTERVERKEHR</b>	<b>388</b>

Der Verkehrssektor ist von entscheidender Bedeutung für die Volkswirtschaft: Waren und Dienstleistungen werden zum Kunden gebracht, Personen zur Arbeit oder in der Freizeit befördert. Ungelöste Probleme wie Verkehrsstaus, die Qualität der Dienstleistungen (z. B. im Hinblick auf Pünktlichkeit und Anschlussmöglichkeiten), ihre Erschwinglichkeit und die Umweltverschmutzung können jedoch die wirtschaftliche Entwicklung gefährden. Mit dem im Jahr 2001 verabschiedeten Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“<sup>(66)</sup> sollten vor allem diese, aber auch andere Probleme angegangen und zugleich die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der EU bewahrt werden. Dieses Weißbuch bildet nach wie vor das Herzstück der gegenwärtigen EU Politik für ein nachhaltiges Verkehrswesen, wurde aber im Juni 2006 im Rahmen einer Halbzeitbewertung durch die Mitteilung „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“<sup>(67)</sup> ergänzt. Einige der wichtigsten Schlussfolgerungen dieser Mitteilung waren die Folgenden: Alle Verkehrsträger müssen optimiert werden, damit die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen und der Wohlstand der Bevölkerung Europas gesichert werden können; alle Verkehrsträger müssen umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter werden; jeder Verkehrsträger sollte sowohl für sich allein als auch in Kombination mit anderen Verkehrsträgern effizient genutzt werden, um eine optimale und nachhaltige Nutzung der Ressourcen zu erreichen. In der Mitteilung wurde ein breites Spektrum an Maßnahmen zu folgenden Themenbereichen vorgeschlagen, mit denen weitgehend auf gegenwärtige Problemstellungen reagiert wurde:

- Umweltverpflichtungen (wie z. B. diejenigen im Rahmen des Kyoto-Protokolls) hinsichtlich Luftqualität, Lärmbelastung und Bodennutzung.
- Stärkere Nutzung der Technologie: Förderung weiterer Forschung und Entwicklung in Bereichen wie intelligente Verkehrssysteme (z. B. Galileo, SESAR, ERTMS), die Kommunikation, Navigation und Automation umfassen; kraftstoffeffizientere Antriebstechnologien; Förderung alternativer Kraftstoffe. Vorgeschlagen wurden ferner eine Modernisierung des Luftverkehrs, Verbesserungen bei Sicherheit und Gefahrenabwehr, die Verbesserung der Mobilität in der Stadt und Maßnahmen zur Entlastung von Verkehrskorridoren sowie die effiziente Nutzung von einzelnen Verkehrsträgern und Kombinationen aus Verkehrsträgern.
- Konsolidierungsprozesse im Verkehrssektor, insbesondere im Luft und Seeverkehr, aber auch durch die Bildung großer, weltweit operierender Logistikunternehmen.
- Die EU-Erweiterung: Sie ermöglicht die Ausweitung der transeuropäischen Netze auf Korridore, die sich besonders für den Eisenbahn- und den Schiffsverkehr eignen.
- Veränderungen des internationalen Kontextes, z. B. die Bedrohung durch den Terrorismus, die Globalisierung der Wirtschaft, die sich auf die Handelsströme auswirkt und zu einer stärkeren Nachfrage nach internationalen Verkehrsdienstleistungen geführt hat.

(66) KOM(2001) 370 endg.; nähere Informationen unter: [http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm).

(67) Mitteilung der Europäischen Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“, 22. Juni 2006 (KOM(2006) 314 endg.); nähere Informationen unter: [http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm).



Die Europäische Kommission hat bereits eine Reihe von Aktionsplänen zu wichtigen verkehrspolitischen Fragen in Gang gesetzt, wie z. B. das Grünbuch zur Mobilität in der Stadt <sup>(68)</sup> und die neue Richtlinie über Gebühren für die Straßennutzung <sup>(69)</sup>, und wird als nächstes Pläne für das Logistikwesen, umweltfreundliche Antriebssysteme und einen gemeinsamen euro-

päischen Seeverkehrsraum vorlegen. Die Verkehrsstatistiken von Eurostat geben über die wichtigsten Verkehrskennzahlen Aufschluss, und zwar nicht nur über die Zahl der jährlich beförderten Güter und Fahrgäste sowie der verwendeten Fahrzeuge und Infrastrukturen, sondern auch über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssektors. Die Datenerhebung beruht auf mehreren Rechtsakten, laut denen die Mitgliedstaaten zur Meldung statistischer Daten verpflichtet sind, sowie auf freiwilligen Vereinbarungen über die Lieferung zusätzlicher Daten.

(68) KOM(2007) 551 endg.; nähere Informationen unter: [http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/doc/2007\\_09\\_25\\_gp\\_urban\\_mobility\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_de.pdf).

(69) Richtlinie 2006/38/EG; nähere Informationen unter: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/l\\_327/l\\_32720061124de00450068.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/l_327/l_32720061124de00450068.pdf).

#### EUROSTAT-DATEN IN DIESEM BEREICH:

##### Verkehr

Verkehr – horizontale Ansicht  
Eisenbahnverkehr  
Strassenverkehr  
Binnenschifffahrt  
Transport in Ölferrnleitungen  
Seeverkehr  
Luftverkehr

## 9.1 VERKEHRLEISTUNG NACH VERKEHRSTRÄGERN

### EINFÜHRUNG

Die Nachfrage des Einzelnen nach größerer Mobilität und der Unternehmen nach mehr Flexibilität und Pünktlichkeit haben dazu geführt, dass der Straßenverkehr zum vorherrschenden Verkehrsträger in der EU geworden ist. Durch den zunehmenden Straßenverkehr wurden die Straßen überlastet, die Verkehrssicherheit beeinträchtigt und die Umwelt stark belastet.

Dem Weißbuch von 2001 zufolge besteht eine der größten Herausforderungen darin, der ungleichen Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger gegenzusteuern. So wurden besondere Maßnahmen zur Förderung von Schienen und Seeverkehrswegen vorgesehen und durchgeführt (die Marco-Polo-Programme).

Die Politik der Kommission auf dem Gebiet des intermodalen Güterverkehrs zielt darauf ab, die effiziente Beförderung von Gütern „von Haus zu Haus“ über zwei oder mehr Verkehrsträger in einer integrierten Transportkette zu fördern. Diese Politik trägt der Tatsache Rechnung, dass jeder Verkehrsträger seine Stärken hat, sei es hinsichtlich der potenziellen Kapazität, des Sicherheitsniveaus, der Flexibilität, des Energieverbrauchs oder der Umweltverträglichkeit. So kann im Rahmen des intermodalen Verkehrs jeder einzelne Verkehrsträger seine Funktion beim Aufbau von Transportketten erfüllen, wodurch der Transport insgesamt effizienter, kostengünstiger und nachhaltiger wird.

Das Weißbuch sieht auch die Schaffung von Hochgeschwindigkeitsseewegen vor, die eine echte wettbewerbsfähige Alternative zum Landverkehr bieten würden. Im Jahr 2004 wurde der rechtliche Rahmen für die Finanzierung dieses Vorhabens geschaffen.

### DEFINITIONEN UND DATENVERFÜGBARKEIT

Die in einigen Verkehrsstatistiken verwendeten Definitionen finden sich im „Glossar für die Verkehrsstatistik, 3. Ausgabe“. Die Daten über den Güterkraftverkehr basieren auf der Verordnung Nr. 1172/98 des Rates.

- „Personenkilometer“ ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit einem Verkehrsträger über eine Entfernung von einem Kilometer.
- „Tonnenkilometer“ ist die Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Güter mit einem Verkehrsträger über eine Entfernung von einem Kilometer.
- Unter „Güterbinnenverkehr“ versteht man die Beförderung auf Straße, Schiene, Binnenwasserstraßen und in Rohrfernleitungen, also nicht den Luft- und Seeverkehr.
- Die Daten über den Eisenbahn- und den Binnenschiffsverkehr werden in jedem Meldeland als Bewegungen in seinem Hoheitsgebiet erfasst („Territorialitätsprinzip“), unabhängig davon, in welchem Land das Fahrzeug oder das Schiff zugelassen ist. Für die Statistik des Straßenverkehrs meldet ein Land alle Bewegungen der im Meldeland zugelassenen Fahrzeuge im Inland oder im Ausland („Nationalitätsprinzip“).
- Unter dem „Anteil des Straßen/Eisenbahn/Binnenschiffsverkehrs am Güterbinnenverkehr“ ist der Anteil dieser Verkehrsträger am gesamten Güterbinnenverkehr in Tonnenkilometern zu verstehen.

Da den Statistiken des Straßenverkehrs und anderer Binnenverkehrsträger unterschiedliche Prinzipien zugrunde liegen, können die Zahlen für die kleinsten Meldeländer (z. B. Luxemburg und Slowenien) irreführend sein. Daten über die relativen Anteile am Güterbinnenverkehr werden jährlich erhoben und liegen generell für jedes Jahr seit Beginn der Neunzigerjahre vor.



## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Im Jahr 2005 entfielen gut drei Viertel (76,5 %) des Güterbinnenverkehrs der EU-25 auf den Straßenverkehr. Weniger als ein Fünftel (17,6 %) des Binnentransports von Gütern wurde mit der Eisenbahn ausgeführt, der Rest (5,9 %) entfiel auf die Binnenschifffahrt. Die Dominanz der Straße beim Güterverkehr wurde in der Mehrheit der Mitgliedstaaten deutlich. Ausnahmen waren Estland und Lettland: Dort wurden 2005 rund zwei Drittel des Güterbinnenverkehrs über die Schiene abgewickelt. In den Niederlanden hatte die Binnenschifffahrt im Jahr 2005 einen Anteil am Güterbinnenverkehr von knapp einem Drittel (30,6 %); in Belgien, Deutschland und Rumänien lag ihr Anteil zwischen 10 % und 15 %.

Wichtigste Maßeinheit für die Messung des Personenverkehrs ist die Zahl der von Inländern im Hoheitsgebiet zurückgelegten Personenkilometer, die nach Verkehrsträgern untersucht werden kann. Bei Vergleichen, insbesondere Vergleichen absoluter Werte, ist wegen Unterschieden in der Größe der Länder und aufgrund des Erfassungsbereichs der nationalen Daten etwas Vorsicht geboten. Dessen ungeachtet erwies sich die Beförderung mit dem Auto in allen Mitgliedstaaten, für die Daten vorliegen, als die mit Abstand häufigste Beförderungsart im Personenbinnenverkehr<sup>(70)</sup>. In Slowenien, dem Vereinigten Königreich, Litauen, Luxemburg und Frankreich war der Anteil des Autos mit über 85 % aller zurückgelegten Personenkilometer besonders hoch. In Zypern, Malta, Ungarn, Griechenland und der Slowakei wurden rund ein Viertel der Personenkilometer mit dem Bus zurückgelegt. Ungarn (16,3 %), die Tschechische Republik (15,6 %), Österreich (11,0 %) und Frankreich (10,0 %) meldeten die höchsten Anteile für die Beförderung mit Eisenbahn, Straßenbahn und U Bahn.

Hierbei ist zu beachten, dass sich diese Zahlen nur auf die Binnenbeförderung von Personen und Gütern beziehen. Im grenzüberschreitenden Güter- und Personentransport entfallen beträchtliche Anteile auf den See- und den Luftverkehr.

Die Zahl der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr in der EU-25 ging zwischen 1990 und 2005 deutlich zurück, und zwar von 70 628 auf 41 274 Unfalltote. Obwohl dieser Trend nach unten in fast allen Mitgliedstaaten zu beobachten war, zeigen sich bei der Zahl der Unfalltoten noch immer große Unterschiede zwischen einzelnen Ländern. Die höchsten Quoten aller EU-Mitgliedstaaten bei den Todesopfern im Straßenverkehr wiesen Litauen (223 Unfalltote je 1 Mio. Einwohner 2005) und Lettland (192/1 Mio.) auf. Demgegenüber lagen die Quoten in Schweden (einem Mitgliedstaat mit ähnlichen Witterungs- und Lichtverhältnissen) mit 49 Verkehrstoten je 1 Mio. Einwohner, sowie in den Niederlanden (46) und Malta (42) sehr viel niedriger. In allen Ländern, für die die Angaben über die Verkehrstoten für das Jahr 2002 nach Alter aufgeschlüsselt sind, liegen die Quoten bei jungen Fahrern (unter 30 Jahre) weit über denen der älteren Fahrer (ab 30 Jahren). Am weitesten lagen die Quoten in Frankreich auseinander: Dort war die Quote der Unfalltoten bei den jüngeren Fahrern (259 je 1 Mio. Einwohner) mehr als doppelt so hoch wie bei den älteren Fahrern (127).

(70) Für Bulgarien, Estland, Zypern, Malta und Rumänien keine Daten verfügbar.

## QUELLEN

### Pocketbooks

Energy, transport and environment indicators pocketbook

### Statistical books

Panorama des Verkehrs

### Methodologies and working papers

Glossar für die Verkehrsstatistik, 3. Ausgabe (PDF)

### Website-Daten

#### Verkehr – horizontale Ansicht

Regionalstatistik des Verkehrs

Straßen-, Eisenbahn- und Wasserstraßennetze auf regionaler Ebene

Bestand der Fahrzeuge nach Kategorie auf regionaler Ebene

Opfer in den Verkehrsunfällen auf regionaler Ebene

Ad-hoc-Tabellen, die im Eurostat Jahrbuch verwendet werden



**Tabelle 9.1: Aufteilung des Personen- und Güterbinnenverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger (Modal Split)**

	(in % der gesamten pkm im Binnenverkehr), 2004 (1)			(in % der gesamten tkm im Binnenverkehr), 2005		
	Pkw	Bus	Eisen /, Straßen /, U Bahn	Eisenbahn	Straße	Binnen- schifffahrt
<b>EU-27 (2)</b>	82,8	9,3	7,9		76,5	5,9
<b>Belgien</b>	80,8	12,3	7,0	13,4	72,4	14,1
<b>Bulgarien</b>	:	:	:	25,4	70,8	3,7
<b>Tschechische Republik</b>	68,9	15,5	15,6	25,4	74,5	0,1
<b>Dänemark</b>	81,8	9,9	8,2	7,8	92,2	-
<b>Deutschland</b>	84,8	6,6	8,6	20,3	66,0	13,6
<b>Estland</b>	77,7	20,0	2,4	64,6	35,4	0,0
<b>Irland</b>	75,3	19,7	5,0	1,7	98,3	-
<b>Griechenland</b>	73,3	23,3	3,4	2,6	97,4	-
<b>Spanien</b>	81,7	12,3	6,0	4,8	95,2	-
<b>Frankreich</b>	85,1	4,9	10,0	16,0	80,5	3,5
<b>Italien</b>	82,5	11,5	6,0	9,7	90,3	0,0
<b>Zypern</b>	73,8	26,2	-	-	100,0	-
<b>Lettland</b>	72,9	19,1	8,0	70,2	29,8	0,0
<b>Litauen</b>	86,3	12,3	1,5	43,9	56,1	0,0
<b>Luxemburg</b>	85,6	10,8	3,6	4,1	92,5	3,6
<b>Ungarn</b>	60,1	23,6	16,3	25,0	69,2	5,8
<b>Malta</b>	75,6	24,4	-	-	100,0	-
<b>Niederlande</b>	84,3	6,7	9,0	3,6	65,8	30,6
<b>Österreich</b>	75,1	13,8	11,0	32,6	64,4	3,0
<b>Polen</b>	77,4	12,8	9,8	30,8	69,0	0,2
<b>Portugal</b>	81,4	13,1	5,5	5,3	94,7	-
<b>Rumänien</b>	:	:	:	21,7	67,3	11,0
<b>Slowenien</b>	90,2	5,5	4,3	22,7	77,3	-
<b>Slowakei</b>	70,0	22,7	7,3	29,5	70,3	0,3
<b>Finnland</b>	84,1	10,5	5,3	23,3	76,5	0,2
<b>Schweden</b>	83,0	7,6	9,3	36,0	64,0	-
<b>Vereinigtes Königreich</b>	87,2	6,2	6,6	11,9	88,0	0,1
<b>Kroatien</b>	:	:	:	23,1	76,0	1,0
<b>EJR Mazedonien</b>	:	:	:	11,2	88,8	-
<b>Türkei</b>	:	:	:	5,6	94,4	-
<b>Island (3)</b>	88,8	11,2	-	-	100,0	-
<b>Norwegen (3)</b>	88,2	7,4	4,5	14,7	85,3	-

(1) Ohne motorisierte Zweiräder; würden motorisierte Zweiräder berücksichtigt, so hätten diese einen Anteil von 2,6 % an der sich dann ergebenden Aufteilung nach Verkehrsträgern.

(2) Personenbinnenverkehr: EU-25.

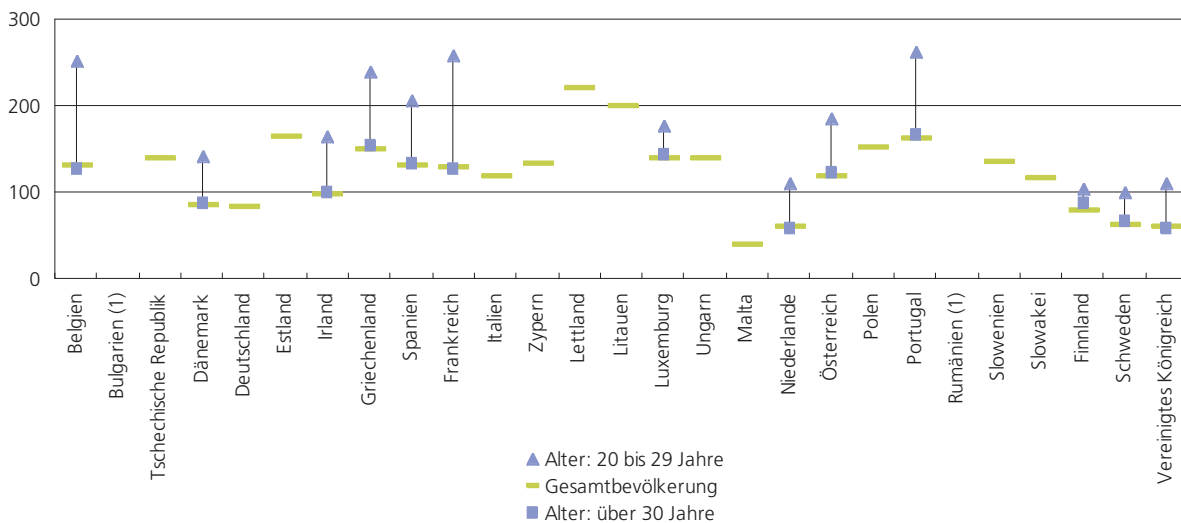
(3) Personenbinnenverkehr 2002.

Quelle: Eurostat (tsdtr210 und tsdtr220) und Generaldirektion Energie und Verkehr (EU Energy and Transport in Figures)

Dieser Indikator wird definiert als der Prozentanteil jedes Verkehrszweiges am Gesamtverkehr zu Lande in Personenkilometern. Der Personenverkehr zu Lande schließt die Personenbeförderung in Pkw, Linien- sowie Reisebussen und Zügen ein. Alle Daten sollen anhand von Bewegungen innerhalb des Staatsgebiets unabhängig von der Nationalität des Fahrzeugs ermittelt werden. Die Datenerfassungsmethode ist auf dem EU-Ebene jedoch nicht harmonisiert. Dieser Indikator wird definiert als der Prozentanteil jedes Verkehrszweiges am Gesamtverkehr zu Lande in Tonnenkilometern. Dieser Indikator umfasst den Güterverkehr auf der Straße, der Schiene und den Binnenwasserwegen. Der Güterverkehr auf der Straße wird anhand der Bewegung sämtlicher im Meldeland registrierten Fahrzeuge ermittelt. Der Güterverkehr auf Schiene und Binnenwasserwegen wird anhand von Bewegungen innerhalb des Staatsgebiets unabhängig von der Nationalität des Fahrzeugs oder Schiffs ermittelt, aber es gibt je nach Land teilweise Abweichungen von dieser Definition.

Abbildung 9.1: Unfalltote im Straßenverkehr, 2002

(Getötete je 1 Mio. Einwohner)



(1) Nicht verfügbar.

Quelle: Eurostat (tsdtr420) und Europäische Kommission, Datenbank CARE (gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle)

Verkehrstote im Straßenverkehr schließen Fahrer und Mitfahrer von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern sowie Fußgänger, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfalltag sterben, ein. Bei Mitgliedstaaten, in denen diese Definition nicht zur Anwendung kommt, wurden Korrekturfaktoren angesetzt.

## 9.2 PERSONENVERKEHR

### EINFÜHRUNG

Im Mittelpunkt der EU Verkehrspolitik stehen die Bürgerinnen und Bürger (in der Stadt wie auf dem Land) und die Unternehmen. In der jüngst vorgenommenen Halbzeitbewertung des Weißbuches von 2001 wurde der städtische Verkehr in den Vordergrund des Interesses gerückt, was der Tatsache Rechnung trägt, dass „80 % aller Europäer in Städten leben“. In der Bewertung wird angeregt, an Initiativen zahlreicher Städte zur Verbreitung von Erfolgsrezepten für die Bereiche „Verkehrsinfrastruktur, Normsetzung, Stau- und Verkehrsmanagement, Nahverkehrsdienste, Infrastrukturentgelte, Stadtplanung, Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie Zusammenarbeit mit den umliegenden Regionen“ anzuknüpfen. Aufbauend auf ihren Erfahrungen mit der Initiative CIVITAS<sup>(71)</sup> und auf ihrer thematischen Strategie zum Nahverkehr<sup>(72)</sup> veröffentlichte die Kommission im September 2007 ein Grünbuch über eine neue Kultur der Mobilität in der Stadt<sup>(73)</sup>, mit dem diese Erfolgsrezepte aufgegriffen werden sollen. Um die Bedeutung des städtischen

Verkehrs für den wirtschaftlichen Wohlstand und Zusammenhalt zu unterstreichen, wird im Grünbuch darauf hingewiesen, dass „fast 85 % des BIP der EU in Stadtgebieten erwirtschaftet werden“. Doch der innerstädtische Verkehr ist nur eine Facette der Personenverkehrspolitik. Durch die Erweiterung der EU bieten sich neue Möglichkeiten für die Reise von Stadt zu Stadt mit Eisenbahn, Auto oder Flugzeug. Diese wurden und werden durch die Verbesserung der entsprechenden Infrastrukturen (z. B. Ausbau der Hochgeschwindigkeitszugverbindungen und der Flughafenkapazitäten), mehr Wettbewerb und bessere Koordination (z. B. Politik des einheitlichen Luftraums) gefördert. Durch die Stärkung ihrer Rechte wird es für Flugpassagiere leichter, auf eine sichere Art und Weise vom freien Reisen und Arbeiten innerhalb der EU zu profitieren. In der jüngsten Halbzeitbewertung wird hervorgehoben, dass durch künftige Rechtsvorschriften Fahrgästen im Schienenverkehr und zur See ähnliche Rechte eingeräumt werden sollen.

### DEFINITIONEN UND DATENVERFÜGBARKEIT

Die folgenden in Verkehrsstatistiken verwendeten Definitionen stammen aus dem „Glossar für die Verkehrsstatistik, 3. Ausgabe“:

- Eisenbahn-Fahrgast: jede mit einem Eisenbahnfahrzeug reisende Person außer dem Zuggesamtpersonal.
- Eisenbahn-Personenkilometer: Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer.

(71) Die Initiative Civitas wurde ins Leben gerufen, um Städten zu nachhaltigeren, saubereren und energieeffizienteren Verkehrssystemen zu verhelfen. Dies soll durch die Umsetzung und Evaluierung ambitionierter integrierter Maßnahmen technologischer und politischer Art erreicht werden.

(72) Siehe auch die Mitteilung der Kommission über eine thematische Strategie für die städtische Umwelt (KOM(2005) 718); nähere Informationen unter: [http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com\\_2005\\_0718\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com_2005_0718_de.pdf).

(73) KOM(2007) 551 endg.; nähere Informationen unter: [http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/doc/2007\\_09\\_25\\_gp\\_urban\\_mobility\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_de.pdf).



- Handelsschiff: für die Beförderung von Fracht, Passagieren oder einen bestimmten anderen Handelszweck ausgelegtes Schiff.
- Fahrgast zur See: jede Person, die auf einem Handelsschiff eine Seereise unternimmt. Das auf Handelsschiffen arbeitende Personal wird nicht als Teil der Fahrgäste betrachtet. Ausgeschlossen sind auch Mitglieder der Schiffsmannschaft, die kostenlos befördert werden, aber nicht im Dienst sind, sowie Säuglinge.
- Beförderte Fluggäste: alle Fluggäste auf einem bestimmten Flug (mit derselben Flugnummer), die nur einmal gezählt werden und nicht noch einmal für jede Teilstrecke des Fluges. Hierzu zählen alle Zahlgäste und nicht zahlenden Fluggäste (Freigäste), deren Reise am Meldeflughafen beginnt und endet, sowie umsteigende Fluggäste, die am Meldeflughafen zusteigen oder aussteigen. Ausgenommen sind Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

Eisenbahnverkehrsstatistiken werden auf Grundlage des „Territorialitätsprinzips“ gemeldet, d. h. jedes Meldeland meldet das Beladen/Einsteigen, das Entladen/Aussteigen sowie die Beförderung von Personen und Gütern, die auf seinem Hoheitsgebiet stattfinden. Aus diesem Grund sind die Messgrößen „Tonnenkilometer“ und „Personenkilometer“ für den Vergleich zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Ländern am besten geeignet, da bei der Verwendung von „Tonnen“ oder „Personen“ allein die Gefahr einer doppelten Erfassung, besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, hoch ist.

Jährliche Daten über die Personenbeförderung aller Eisenbahngesellschaften und über Eisenbahnverkehrsunfälle liegen für alle Mitgliedstaaten außer Malta und Zypern vor, die über keine Eisenbahn verfügen.

Daten über den Seeverkehr werden Eurostat von 22 Mitgliedstaaten der EU übermittelt (die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei haben keine Seeschifffahrt). Für die anderen Mitgliedstaaten der EU-27 liegen (Stand Juni 2007) jährliche Daten für einen Großteil des Zeitraums 2001 bis 2005 vor; manche Mitgliedstaaten übermitteln seit 1997 jährliche und vierteljährliche Daten.

Der Bereich Luftverkehr umfasst Daten zum innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Intra- und Extra-EU-Luftverkehr. In den Tabellen des Teilbereichs „Verkehrsleistung – Fluggäste“ sind die Daten nach Fluggästen an Bord (Landung, Start und insgesamt), beförderten Fluggästen (Landung, Start und insgesamt) und gewerblichen Passagierflügen (Landung, Start und insgesamt) untergliedert. Die Tabellen der Sammlung „Detaillierte Daten über den Fluggastverkehr nach Meldeländern und Strecken“ enthalten Daten über verfügbare Sitzplätze (Landung, Start und insgesamt). Präsentiert werden monatliche, vierteljährliche und jährliche Daten. Jährliche Daten liegen für die Mitgliedstaaten der EU-27 für einen Großteil des Zeitraums 2001 bis 2006 vor.

## WICHTIGSTE ERGEBNISSE

In den allermeisten Mitgliedstaaten ist das BIP seit 1995 schneller gewachsen als das Aufkommen des Personenbinnenverkehrs. Zu den Ausnahmen gehörten Spanien und Italien, wo BIP und Personenbinnenverkehr nahezu gleich schnell wuchsen, sowie Portugal und Griechenland, wo der Personenverkehr und besonders der Gebrauch des Pkw bis zum Jahr 2004 anhaltend schneller zugenommen haben als das BIP.

Die durchschnittlich pro Jahr mit der Eisenbahn zurückgelegte Entfernung (im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr) war in Frankreich, Dänemark und Österreich größer als sonst in der EU-27 und lag 2004/2005 zwischen 1 000 und 1 200 Personenkilometern. Die längsten durchschnittlich zurückgelegten Strecken im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Eisenbahn wiesen von den Mitgliedstaaten der EU-27 im Jahr 2005 <sup>(74)</sup> Österreich (195 Personenkilometer pro Einwohner), Luxemburg (141) und Frankreich (125) auf. Darin spiegeln sich je nach Land die Zahl der internationalen Grenzen, die Bedeutung von Grenzgängern für den Arbeitsmarkt, die relative Nähe der Hauptstädte oder anderer Städte zu internationalen Grenzen, der Zugang zu Hochgeschwindigkeitsverbindungen und die Lage auf wichtigen internationalen Verkehrskorridoren wider.

Die Zahl der bei Eisenbahnunfällen getöteten oder schwer verletzten Personen lag 2005 in der EU-25 bei 3 136. Etwas über ein Viertel (28 %) der Betroffenen waren entweder Fahrgäste oder Bahnbedienstete. Etwa zwei Drittel (68 %) der Eisenbahnunfälle mit Todesfolge wurden von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht, gut ein Viertel (28 %) waren Zwischenfälle an Bahnübergängen. Von den 1 487 Menschen, die ihr Leben bei Eisenbahnunfällen verloren, waren 62 Fahrgäste, von denen wiederum 19 bei Zugzusammenstößen (außer Unfällen an Bahnübergängen) ums Leben kamen.

(74) Frankreich: 2004.





Die höchsten Zahlen von bei Eisenbahnunfällen Getöteten in der EU-27 (ohne Bulgarien) waren im Jahr 2005 in Polen und der Tschechischen Republik zu beklagen. Im Falle der Tschechischen Republik sind jedoch auch Selbstmorde in der Statistik enthalten, die eigentlich ausgeschlossen sein sollten.

Die Zahl der Fluggäste in der EU-25 überstieg im Jahr 2005 die Marke von 700 Mio. London/Heathrow blieb mit etwa 67 Millionen Passagieren der verkehrsreichste Flughafen in 2006 und vereinte fast ein Zehntel aller Fluggäste in der EU auf sich allein. Auf den Plätzen zwei und drei folgten die Flughäfen Paris/Charles de Gaulle (56 Mio.) und Frankfurt/Main (52 Mio.). Die weit überwiegende Mehrzahl der Fluggäste (rund 90 % oder mehr) auf diesen drei Flughäfen waren internationale Passagiere. Die wichtigsten Flughäfen für Inlandsflüge in den EU-25 Mitgliedstaaten waren Madrid/Barajas, Paris/Orly, Barcelona und Rom/Fiumicino (75).

(75) Für weitere Informationen siehe: Eurostat, Statistik kurz gefasst, Ausgabe 8/2007 „Luftverkehr in Europa im Jahr 2005“.

Die Häfen der EU-25 fertigten im Jahr 2005 387 Mio. Passagiere (76) ab, was einem Rückgang von fast 5 % gegenüber den Zahlen des Vorjahres entspricht. In griechischen und italienischen Häfen wurden mehr Fahrgäste (86 bzw. 79 Mio.) abgefertigt als in Häfen irgendeines anderen Mitgliedstaats, obwohl in diesen beiden Ländern wegen nationaler Fährverbindungen wie Perama-Paloukia und Reggio Calabria-Messina die Zahl der doppelt gezählten Passagiere hoch ist.

Die Eröffnung neuer Brücken und Tunnels zwischen Inseln und dem Festland kann sich merklich auf die Zahl der Hafenpassagiere auswirken. So ist beispielsweise die starke Abnahme (-16 %) der Fahrgastzahlen der griechischen Häfen zwischen 2003 und 2005 zu einem großen Teil auf die Eröffnung der Brücke zwischen dem Peloponnes und dem griechischen Festland zurückzuführen, die zu einem Rückgang der Fahrgäste auf der Route Rio-Antirio geführt hat. Ein weiteres Beispiel ist die Einstellung des „zollfreien“ Verkehrs zwischen polnischen und deutschen Häfen im Mai 2004, die auch die Hauptursache dafür war, dass sich das Fahrgastaufkommen polnischer Häfen zwischen 2003 und 2005 fast halbierte (77).

(76) In der Gesamtzahl der Fahrgäste im Seeverkehr können auch Passagiere enthalten sein, die doppelt gezählt wurden, z. B. solche, die in Häfen ein und desselben Landes an Bord und von Bord gehen. Es gibt keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Zahlen der an Bord und der von Bord gehenden Fahrgäste, da der größte Teil des Verkehrs auf wichtige Fährverbindungen entfällt.

(77) Für weitere Informationen siehe Eurostat, Statistik kurz gefasst, Ausgabe 94/2007 „Güter- und Personenseeverkehr 1997-2005“.

## QUELLEN

### Methodologies and working papers

Gemeinsamer Fragebogen von UNECE (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa), Eurostat und ECMT (Europäische Konferenz der Verkehrsminister; neuerdings ITF (International Transport Forum)) über die Eisenbahnverkehrsstatistik;

Methodikhandbuch zur Luftverkehrsstatistik

Glossar für die Luftverkehrsstatistik

Erläuterungen zur Methodik der Seeverkehrsstatistik werden auf der jährlich erscheinenden CD ROM zum Seeverkehr veröffentlicht

### Website-Daten

#### Eisenbahnverkehr

Eisenbahnverkehrsleistung – Fahrgäste

Eisenbahnverkehr – Vierteljährlich beförderte Fahrgäste

Eisenbahnpersonenverkehr nach Beförderungsart (innerstaatlich/grenzüberschreitend)

Eisenbahnverkehr – Grenzüberschreitende Personenbeförderung vom Meldeland zum Aussteigeland (in 1 000 Fahrgästen)

Eisenbahnverkehr – Grenzüberschreitende Personenbeförderung vom Einsteigeland zum Meldeland (in 1 000 Fahrgästen)

#### Seeverkehr

Seeverkehr – Passagiere

Seeverkehr – Passagiere – Jährliche Zahlen – Gesamte Häfen – nach Richtung

Seeverkehr – Passagiere – Vierteljährliche Zahlen – Haupthäfen – nach Richtung und Art des Verkehrs (national und international)

#### Luftverkehr

Luftverkehrsleistung – Fluggäste

Überblick über den Fluggastverkehr nach Ländern und Flughäfen

Inländischer Fluggastverkehr nach Ländern und Flughäfen

Internationaler Intra-EU-Fluggastverkehr nach Ländern und Flughäfen

Internationaler Extra-EU-Fluggastverkehr nach Ländern und Flughäfen

Detaillierte Daten über den Fluggastverkehr nach Meldeländern und Strecken

Tabelle 9.2: Personenbinnenverkehr (1)

(Index des innerstaatlichen Personenverkehrsaufkommens im Verhältnis zum BIP (1995=100))

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Belgien	100,0	99,5	97,3	98,9	97,4	94,9	95,9	96,4	97,0	96,3
Bulgarien	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Tschechische Republik	100,0	106,9	107,4	109,3	109,9	109,4	107,9	105,9	103,1	98,0
Dänemark	100,0	99,0	97,7	96,6	95,4	91,6	89,7	89,5	89,8	90,0
Deutschland	100,0	99,2	97,5	96,7	96,9	92,5	93,4	93,8	93,5	93,6
Estland	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Irland	100,0	97,2	93,8	90,7	85,8	81,7	80,7	79,2	78,7	77,8
Griechenland	100,0	98,4	100,3	102,0	105,1	110,0	110,0	111,6	109,9	109,6
Spanien	100,0	101,9	101,0	101,1	101,8	99,5	97,9	102,0	101,2	101,4
Frankreich	100,0	100,8	100,2	99,6	99,2	96,0	97,4	97,5	96,9	94,9
Italien	100,0	101,3	100,9	102,4	101,0	105,8	103,1	102,1	102,0	101,8
Zypern	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Lettland	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Litauen	100,0	:	:	:	:	:	:	90,6	96,3	117,0
Luxemburg	100,0	100,4	96,8	92,7	85,8	88,0	89,2	88,1	87,2	85,6
Ungarn	100,0	101,4	96,7	92,3	90,1	84,7	81,5	78,9	75,8	72,1
Malta	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Niederlande	100,0	97,5	96,6	93,6	91,6	88,3	87,0	88,1	88,0	86,6
Österreich	100,0	99,1	97,0	94,7	93,6	91,9	92,1	92,6	92,4	91,4
Polen	100,0	96,3	94,9	95,6	92,4	92,2	93,7	95,1	93,6	92,1
Portugal	100,0	100,8	102,9	103,2	104,8	105,3	105,0	107,5	111,2	113,7
Rumänien	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Slowenien	100,0	104,0	104,9	98,8	99,1	94,5	93,0	91,6	89,8	87,6
Slowakei	100,0	91,1	82,9	79,0	81,6	88,2	85,2	83,6	79,0	73,1
Finnland	100,0	97,2	94,0	91,1	89,6	86,5	85,8	86,0	86,1	84,7
Schweden	100,0	99,3	97,4	94,8	93,4	90,9	90,6	90,9	91,2	88,0
Vereinigtes Königreich	100,0	98,2	97,0	94,7	93,1	89,5	89,3	90,2	88,2	85,8
Island	100,0	99,9	101,0	101,2	101,2	109,3	113,2	116,6	117,5	112,3
Norwegen	100,0	98,8	93,8	93,1	92,2	90,6	89,9	90,7	91,3	90,0
Japan	100,0	100,3	99,8	102,5	103,1	100,6	101,2	100,8	99,4	:
Vereinigte Staaten	100,0	98,9	97,5	96,1	94,3	92,8	96,7	96,4	95,1	:

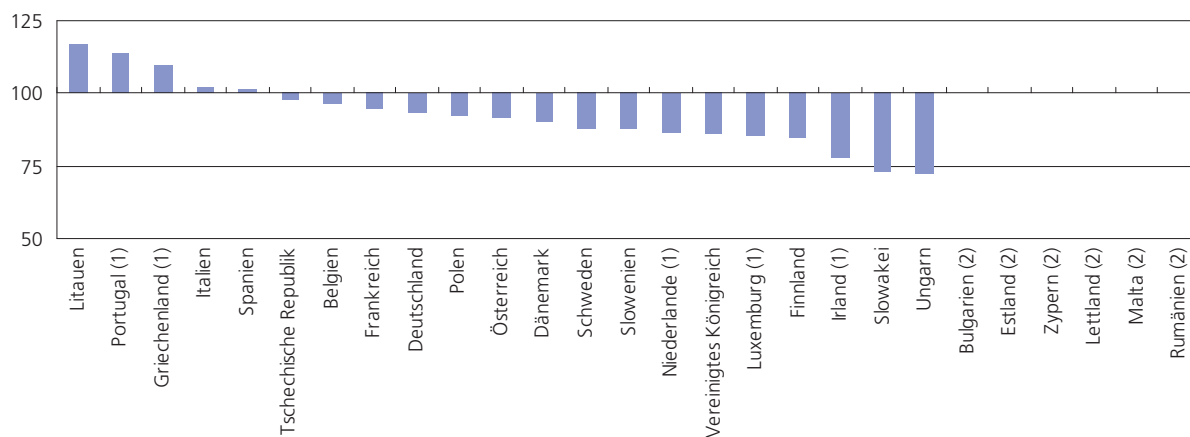
(1) Bruch in der Zeitreihe: Ungarn und Vereinigtes Königreich: 1996, Italien: 2000.

Quelle: Eurostat (tsien032)

Dieser Indikator ist definiert als das Verhältnis zwischen Passagier-Kilometer und BIP (in konstanten 1995-EUR). Referenzjahr ist 1995. Dieser Indikator bezieht sich auf Pkws, Busse, Reisebusse und Züge. Bei allen Daten sollten die Verkehrsbewegungen innerhalb des Staatsgebiets, unabhängig von der Staatszugehörigkeit des Fahrzeugs, zugrunde gelegt werden. Die statistischen Erhebungsmethoden sind auf EU-Ebene allerdings nicht harmonisiert.

Abbildung 9.2: Personenbinnenverkehr, 2004

(Index des innerstaatlichen Personenverkehrsaufkommens im Verhältnis zum BIP (1995=100))



(1) Schätzung.

(2) Nicht verfügbar.

Quelle: Eurostat (tsien032)



Tabelle 9.3: Eisenbahnpersonenverkehr

	Eisenbahnpersonenverkehr (in Mrd. pkm)				Eisenbahnpersonenverkehr (in pkm pro Einwohner)				Eisenbahnunfälle (Zahl der Personen)			
	Innerstaatlich		Grenzüber- schreitend		Innerstaatlich		Grenzüber- schreitend		Getötete		schwer Verletzte	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Belgien	8 675	7 771	:	535	834	744	:	51	19	24	23	26
Bulgarien	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Tsch. Republik	6 212	6 285	368	381	608	615	36	37	232	249	111	100
Dänemark	5 384	5 421	332	330	997	1 002	62	61	17	23	13	13
Deutschland	71 592	74 944	1 287	3 300	867	908	16	40	167	157	215	209
Estland	170	224	23	25	126	166	17	19	20	21	17	24
Irland	1 582	1 654	:	127	393	403	:	31	1	0	2	1
Griechenland	1 636	1 804	33	50	148	163	3	5	32	26	82	60
Spanien	18 278	19 075	738	734	432	443	17	17	110	65	54	32
Frankreich	66 582	:	7 777	:	1 072	:	125	:	93	79	40	42
Italien	43 576	43 889	2 002	2 255	753	751	35	39	59	99	87	121
Zypern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettland	722	800	88	94	311	347	38	41	32	32	42	34
Litauen	262	259	21	21	76	76	6	6	31	33	28	16
Luxemburg	191	203	62	64	423	446	137	141	0	0	0	1
Ungarn	10 028	9 340	:	374	991	925	:	37	94	91	357	322
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	:	14 730	:	230	:	903	:	14	24	25	21	19
Österreich	6 759	7 046	1 500	1 600	830	859	184	195	47	44	72	65
Polen	17 862	17 331	567	552	468	454	15	14	276	291	413	403
Portugal	3 633	3 753	60	57	347	356	6	5	101	99	157	70
Rumänien	8 475	7 816	158	144	390	361	7	7	40	36	1	15
Slowenien	648	666	47	50	325	333	24	25	12	5	42	18
Slowakei	2 099	2 039	129	143	390	379	24	27	10	7	9	20
Finnland	3 280	3 402	72	76	628	650	14	15	24	22	7	13
Schweden	8 013	8 339	621	571	893	925	69	63	26	21	21	19
Ver. Königreich	41 952	42 981	1 396	1 434	703	716	23	24	88	74	30	21
Kroatien	1 100	1 161	69	66	248	261	16	15	36	35	34	44
Türkei	5 172	4 977	65	59	73	70	1	1	219	154	471	283

Quelle: Eurostat (rail\_pa\_typepkm, rail\_ac\_catvict und tps00001)

Tabelle 9.4: Eisenbahnunfälle nach Art der Verletzung und des Unfalls, EU-25, 2005

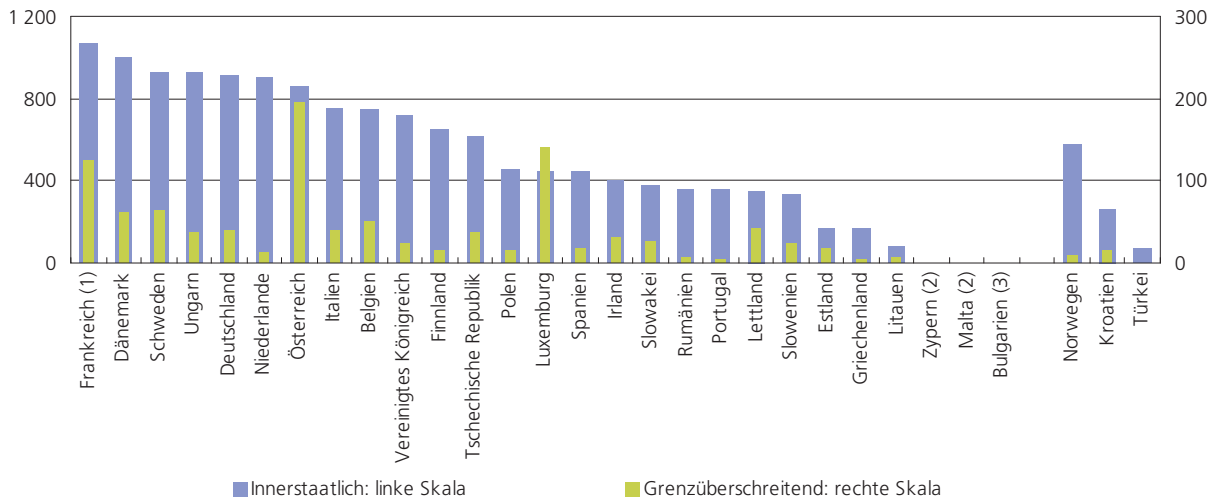
(Zahl der Personen)

	Insgesamt		Passagiere		Bahnbedienstete		Sonstige	
	Getö- tete	schwer Ver- letzte	Getö- tete	schwer Ver- letzte	Getö- tete	schwer Ver- letzte	Getö- tete	schwer Ver- letzte
Insgesamt	1 487	1 649	62	608	43	151	1 382	890
Zusammenstöße (ohne Unfälle an Bahnübergängen)	38	152	19	93	10	44	9	15
Entgleisungen	1	51	0	35	0	15	1	1
Unfälle an Bahnübergängen	412	476	6	17	2	20	404	439
Durch Fahrzeuge in Bewegung verursachte Personenunfälle	1 007	547	28	122	31	44	948	381
Brände in Eisenbahnfahrzeugen	0	6	0	3	0	3	0	0
Sonstige	29	417	9	338	0	25	20	54

Quelle: Eurostat (rail\_ac\_catvict)


**Abbildung 9.3: Eisenbahnpersonenverkehr, 2005**

(in pkm pro Einwohner)



(1) 2004.

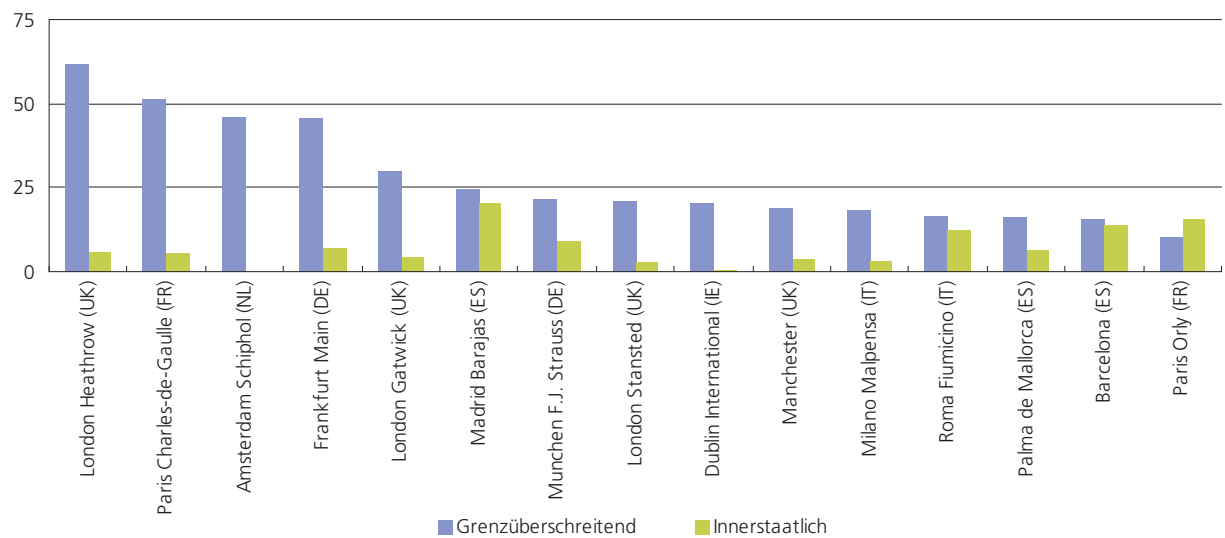
(2) Nicht zutreffend.

(3) Nicht verfügbar.

Quelle: Eurostat (rail\_pa\_typepkm und tps00001)

**Abbildung 9.4: Die 15 größten Flughäfen, beförderte Fluggäste (Ein- und Aussteiger), EU-27, 2006**

(in Mio. Fluggästen)



Quelle: Eurostat (avia\_paoa)


**Tabelle 9.5: Personenbeförderung im Luft- und Seeverkehr**

(in Tsd. Passagieren)

	Fluggäste (1)	Passagiere im Seeverkehr		
	2005	2003	2004	2005
<b>EU-25 (2)</b>	704 569	412 607	406 427	386 608
<b>Eurozone</b>	:	288 432	282 486	266 646
<b>Belgien</b>	17 814	739	787	922
<b>Bulgarien</b>	5 023	4	6	13
<b>Tschechische Republik</b>	11 266	-	-	-
<b>Dänemark</b>	22 173	48 653	48 555	47 924
<b>Deutschland</b>	145 977	32 146	29 815	29 490
<b>Estland</b>	1 393	5 172	6 452	6 885
<b>Irland</b>	24 254	3 747	3 550	3 275
<b>Griechenland</b>	30 798	102 760	96 744	86 068
<b>Spanien</b>	143 680	20 041	21 694	22 410
<b>Frankreich</b>	107 955	27 405	27 068	25 804
<b>Italien</b>	87 906	82 576	83 316	78 753
<b>Zypern</b>	6 782	287	247	194
<b>Lettland</b>	1 872	118	130	144
<b>Litauen</b>	1 434	135	146	166
<b>Luxemburg</b>	1 538	-	-	-
<b>Ungarn</b>	8 049	-	-	-
<b>Malta</b>	2 762	166	225	178
<b>Niederlande</b>	46 433	2 015	2 012	2 116
<b>Österreich</b>	19 685	-	-	-
<b>Polen</b>	7 080	3 188	2 031	1 647
<b>Portugal</b>	20 272	616	650	662
<b>Rumänien</b>	3 916	:	:	:
<b>Slowenien</b>	1 217	47	42	35
<b>Slowakei</b>	1 583	-	-	-
<b>Finnland</b>	12 348	16 341	16 806	17 112
<b>Schweden</b>	22 899	32 748	33 318	32 617
<b>Vereinigtes Königreich</b>	204 013	33 708	32 837	30 207
<b>Kroatien</b>	3 494	19 483	21 519	22 182
<b>Island</b>	2 951	407	404	422
<b>Norwegen</b>	18 579	4 656	5 787	6 663

(1) Insgesamt beförderte Fluggäste (Ankunft und Abflug im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr).

(2) Luftverkehr: Die Gesamtwerte umfassen nicht die Doppelzählung von Fluggästen auf dem Flug zwischen Ländern, die zum gleichen Aggregat zählen.

Quelle: Eurostat (ttr00012 und mar\_pa\_aa) und Generaldirektion Energie und Verkehr



### 9.3 GÜTERVERKEHR

#### EINFÜHRUNG

Die Fähigkeit, Güter sicher, schnell und kostengünstig zu befördern und auf den Markt zu bringen, ist wichtig für den Handel und die wirtschaftliche Entwicklung. Belastungen der Infrastruktur, die an Staus und Umweltschäden sichtbar werden, sowie Einschränkungen durch ungleiche Standards, technische Hemmnisse, unzureichende Interoperabilität und Governance – all dies wirkt sich auf die Entwicklung der Wirtschaft aus.

Die EU hat bereits eine Reihe von Schritten unternommen, um den Güterverkehr in Europa zu verbessern, doch in der Haltzeitbewertung des Weißbuches von 2001 wurden weitere Maßnahmen genannt. Das von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Maßnahmenpaket betrifft:

- Einen Aktionsplan für die Güterverkehrslogistik: Der Trend zu integrierten Logistikunternehmen muss durch politische Maßnahmen flankiert werden, die eine optimale Nutzung und Kombination von verschiedenen Verkehrsträgern (Komodalität) ermöglichen. Der vorgeschlagene Aktionsplan sieht unter anderem einen elektronischen Güterverkehr und intelligente Verkehrssysteme, die Förderung der Interoperabilität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, einheitliche Beförderungspapiere und die Beseitigung ordnungspolitischer Hindernisse vor.
- Ein vorrangig für den Güterverkehr bestimmtes Schienennetz<sup>(78)</sup>: Zu den Vorschlägen der Europäischen Kommission gehören die Einrichtung von Güterkorridorstrukturen<sup>(79)</sup> zur Messung der Dienstleistungsqualität, die Verbesserung der Infrastrukturen der bestehenden Güterkorridore, die Einführung harmonisierter Vorschriften für die Zuweisung von Zugtrassen, die Aufstellung von Vorrangregeln für Verkehrsstörungen und die Verbesserung der Kapazitäten von Terminals und Rangierbahnhöfen.
- Eine Hafenpolitik: Mehrere der vorgeschlagenen Ideen könnten unter dem Stichwort „Modernisierung“ zusammengefasst werden, so z. B. die Vereinfachung der Verfahren für den Kurzstreckenseeverkehr, die Entwicklung elektronischer Verwaltungssysteme für den Seeverkehr und die Steigerung der Leistung (durch Verwendung von automatisierten Stapelkränen, automatisierten Containerterminals und Zwillings- und Tandem-Hebevorrichtungen) sowie die Erweiterung der Kapazität bei gleichzeitiger Schonung der Umwelt.
- Eine Politik für die See- und Küstenschifffahrt<sup>(80)</sup>: Zu den diesbezüglichen Herausforderungen gehören der Bürokratieabbau, die Verbesserung von Werbung und Marketing sowie der Kapazität, Anbindung und Effizienz von

Häfen, die Bereitstellung geeigneter Schiffe, eine geeignete Ausbildung, die Verfügbarkeit guter und staufreier Verbindungen ins Hinterland und die Einrichtung integrierter Informationssysteme.

#### DEFINITIONEN UND DATENVERFÜGBARKEIT

Die folgenden in Verkehrsstatistiken verwendeten Definitionen stammen aus dem „Glossar für die Verkehrsstatistik, 3. Ausgabe“:

- Bei dem „auf der Straße/Schiene beförderten Gewicht“ handelt es sich um das Brutto-Bruttogewicht von Gütern. Darin enthalten sind das Gütergesamtwicht, alle Verpackungen sowie das Eigengewicht von Containern, Wechselbehältern und Paletten. Im Falle der Eisenbahn gehören dazu auch auf der Schiene beförderte Straßengüterfahrzeuge. Wird das Eigengewicht nicht genannt, ist das Bruttogewicht zu berücksichtigen. Beim Eigengewicht handelt es sich um das Gewicht einer Transporteinheit vor Ladung einer Fracht. Bei dem „auf dem Seeweg beförderten Gewicht“ handelt es sich um das Bruttogewicht.
- „Geladene Güter“ sind Güter, die auf ein Straßenfahrzeug/Eisenbahnfahrzeug/Handelsschiff geladen worden sind und auf der Straße/Schiene/dem Seeweg befördert werden. Anders als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt gelten das direkte Umladen von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes und der Wechsel des Triebfahrzeugs nicht als Entladen/Verladen. Falls die Güter jedoch von einem Eisenbahnfahrzeug auf ein anderes verladen werden, gilt dies als Unterbrechung der Fahrt.
- Als „entladene Güter“ gelten solche, die von einem Straßenfahrzeug/Eisenbahnfahrzeug/Handelsschiff abgeladen worden sind.

Statistische Daten über den Güterkraftverkehr werden von den Mitgliedstaaten gemeldet und beziehen sich auf im Meldeland zugelassene Fahrzeuge. Ausgehend von Variablen in den Mikrodaten (Meldeland, Beladeland und Entladeland für eine Fahrt) können fünf Arten der Beförderung unterschieden werden:

- Innerstaatlicher Verkehr;
- grenzüberschreitender Verkehr – im Meldeland geladene Güter;
- grenzüberschreitender Verkehr – im Meldeland entladene Güter;
- grenzüberschreitender Verkehr – Dreiländerverkehr;
- grenzüberschreitender Verkehr – Kabotage.

(78) KOM(2007) 608; nähere Informationen unter: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2007/com2007\\_0608de01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2007/com2007_0608de01.pdf).

(79) Beabsichtigt ist die Einrichtung von sechs Korridoren innerhalb des Europäischen Systems für das Management des Bahnverkehrs (ERTMS): A (Rotterdam – Genua), B (Stockholm – Neapel), C (Antwerpen – Basel – Lyon), D (Valencia – Lyon – Ljubljana – Budapest), E (Dresden – Prag – Budapest), F (Duisburg – Berlin – Warschau).

(80) Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen SEK(2007) 1367; nähere Informationen unter: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2007/com2007\\_0606de01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2007/com2007_0606de01.pdf).



Vierteljährliche und jährliche Daten über die Güterbeförderung durch die Eisenbahn werden für 25 Mitgliedstaaten der EU (d. h. alle außer Malta und Zypern, die über keine Eisenbahn verfügen) gemäß Verordnung Nr. 91/2003 erhoben. Während es vierteljährliche Daten nur zu den großen Eisenbahngesellschaften gibt, decken die jährlichen Daten alle Eisenbahngesellschaften ab. Die neue Verordnung wird seit 2004 durchgeführt.

Daten über den Seeverkehr werden Eurostat von 22 Mitgliedstaaten der EU übermittelt (die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei haben keine Seeschifffahrt). Für die anderen Mitgliedstaaten der EU-27 liegen (Stand Juni 2007) jährliche Daten für einen Großteil des Zeitraums 2001 bis 2005 vor; manche Mitgliedstaaten übermitteln seit 1997 jährliche und vierteljährliche Daten.

In den Tabellen des Teilbereichs „Verkehrsleistung – Fracht und Post“ sind die Daten nach Fracht und Post an Bord (Landung, Start und insgesamt), Fracht- und Posteinladung/-ausladung (eingeladen, ausgeladen und insgesamt) und gewerbliche Nur-Fracht- und -Postflüge (Landung, Start und insgesamt) untergliedert. Präsentiert werden monatliche, vierteljährliche und jährliche Daten. Jährliche Daten liegen für die meisten Mitgliedstaaten der EU-27 für den Zeitraum 2003 bis 2006 vor, für eine Mehrheit der Länder auch für 2001 und 2002. Einige Mitgliedstaaten haben Daten vorgelegt, die bis zum Jahr 1993 zurückreichen.

#### WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Grob betrachtet, entsprechen die BIP-Wachstumsraten der EU-25 von 1995 bis einschließlich 2003 den Wachstumsraten des Güterbinnenverkehrs, danach ist das Güterverkehrsaufkommen bedeutend schneller gewachsen. In etwa der Hälfte der Mitgliedstaaten der EU-27 wurde das Wachstum des BIP in den zehn Jahren bis einschließlich 2005 vom Wachstum des Güterbinnenverkehrs überflügelt. In den meisten Mitgliedstaaten lag das Volumen der Güterbeförderung auf der Straße über dem der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt.

Der ganz überwiegende Teil des Luftfracht- und -postverkehrs (94 % im Jahr 2005) ist grenzüberschreitender Art (Intra- und Extra-EU-Beförderung zusammen). Über deutsche Flughäfen wurde 2005 mehr Fracht befördert als über Flughäfen irgendeines anderen Mitgliedstaats (etwas über 3 Mio. Tonnen, was einem steilen Anstieg um fast ein Viertel seit 2003 entspricht). Es folgten das Vereinigte Königreich und die Niederlande als nächstgrößte Luftfrachtbeförderer. Interessant ist allerdings die Bedeutung des Luftfrachtverkehrs für einige der kleineren Mitgliedstaaten: So wurde beispielsweise auf dem einzigen gewerblichen Flughafen Luxemburgs 2005 mehr Fracht umgeschlagen als in allen Flughäfen Spaniens zusammen (entsprechend einem Fünftel der auf deutschen Flughäfen umgeschlagenen Menge).

Im Jahr 2005 wurden in den Seehäfen der EU-27 3 718 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen (4,2 % mehr als 2004). Die größte Menge der in Häfen der EU-27 umgeschlagenen Güter entfiel mit 586 Mio. Tonnen auf das Vereinigte Königreich (16 %); es folgten Italien (14 %), die Niederlande (12 %) und Spanien (11 %). Der Güterumschlag von Seehäfen in Tonnen pro Einwohner erlaubt Rückschlüsse auf die relative Bedeutung der Seehäfen für die einzelnen Mitgliedstaaten. Er reicht von 34,6 Tonnen in Estland bis 1,4 Tonnen in Polen (der Durchschnitt für die EU-27 liegt bei 7,6 Tonnen).

Bei 41 % des gesamten Güterumschlags der Häfen der EU-27 handelte es sich um flüssiges Massengut; 26 % waren festes Massengut und 16 % Großcontainer. Etwas über 60 % des Güterseeverkehrs der 27 Mitgliedstaaten wurde mit Ausgangs- oder Zielhäfen in Drittländern abgewickelt, 28 % im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU-27 und die restlichen 11 % im innerstaatlichen Seeverkehr.

Sowohl nach dem Bruttogewicht der umgeschlagenen Güter als auch nach dem Volumen der umgeschlagenen Container blieben Rotterdam, Antwerpen und Hamburg die wichtigsten Häfen.

**QUELLEN****Methodologies and working papers**

Methodik für die Statistik des Güterkraftverkehrs, Band 1: Referenzhandbuch für die Durchführung der Verordnung Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

Road Freight Transport Methodology – Volume 2: Methodologies used in Surveys of Road Freight Transport in Member States and Candidate Countries

**Website-Daten****Straßenverkehr**

Straßengüterverkehrsleistung

Gesamter Straßengüterverkehr

Innerstaatlicher Straßengüterverkehr

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr

Straßenkabotage

**Eisenbahnverkehr**

Eisenbahnverkehrsleistung – Güter (detaillierte Daten nach Richtlinie 80/1177/EG oder Verordnung (EG) 91/2003)

Eisenbahnverkehr – Beförderte Güter nach Beförderungsart

Eisenbahnverkehr – Beförderte Güter nach Gütergruppe

Eisenbahnverkehr – Vierteljährlich beförderte Güter

Grenzüberschreitender jährlicher Eisenbahnverkehr vom Beladungsland zum Meldeland (1 000 t, Mio. tkm)

Grenzüberschreitender jährlicher Eisenbahnverkehr vom Meldeland zum Entladungsland (1 000 t, Mio. tkm)

Innerstaatlicher monatlicher Eisenbahnverkehr (1 000 t)

**Seeverkehr**

Seeverkehr – Güter

Seeverkehr – Güter (Bruttogewicht) – Jährliche Zahlen – Alle Häfen – nach Richtung

Seeverkehr – Güter (Bruttogewicht) – Vierteljährliche Zahlen – Haupthäfen – nach Richtung und Art des Verkehrs (national und international)

**Luftverkehr**

Luftverkehrsleistung – Fracht- und Post

Überblick über die Beförderung von Fracht und Post im Luftverkehr nach Ländern und Flughäfen

Beförderung von Fracht und Post im inländischen Luftverkehr nach Ländern und Flughäfen

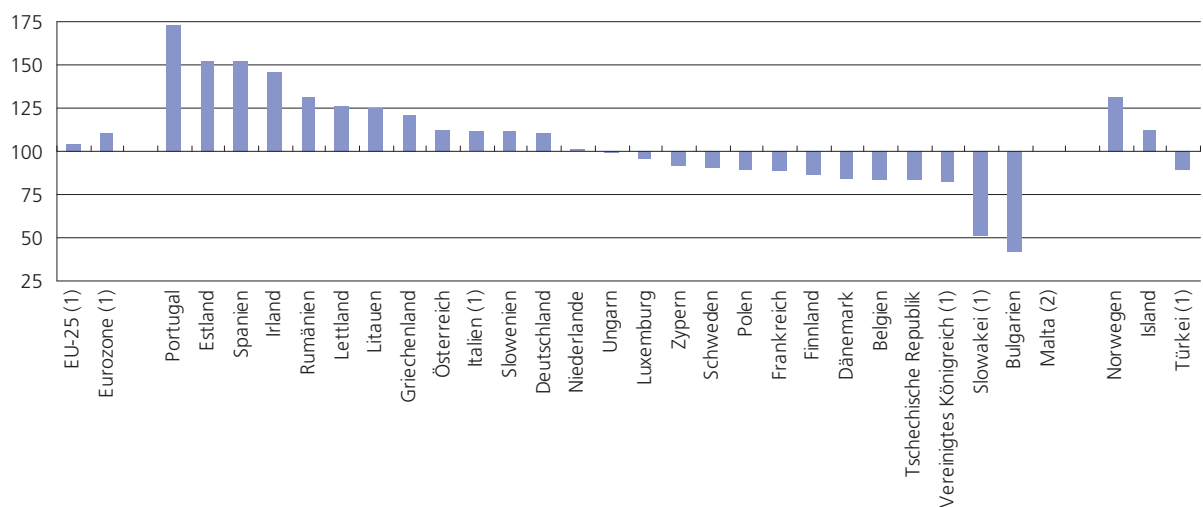
Beförderung von Fracht und Post im internationalen Intra-EU-Luftverkehr nach Ländern und Flughäfen

Beförderung von Fracht und Post im internationalen Extra-EU-Luftverkehr nach Ländern und Flughäfen

Detaillierte Daten über die Beförderung von Fracht und Post im Luftverkehr nach Meldeländern und Strecken

**Abbildung 9.5: Volumen des Güterbinnenverkehrs, 2005**

(Index des innerstaatlichen Güterverkehrsvolumens im Verhältnis zum BIP, 1995=100)



(1) Schätzung.

(2) Nicht verfügbar.

Quelle: Eurostat (tsien031)





Tabelle 9.6: Volumen des Güterbinnenverkehrs (1)

(Index des innerstaatlichen Güterverkehrsvolumens im Verhältnis zum BIP, 1995=100)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>EU-25</b>	100,0	99,2	101,0	101,4	100,5	100,1	98,9	99,7	98,9	104,0	104,6
<b>Eurozone</b>	100,0	99,8	101,3	103,4	103,9	104,2	103,9	104,6	102,9	109,4	109,9
<b>Belgien</b>	100,0	91,8	92,3	87,2	78,6	98,0	100,1	99,1	95,0	89,3	83,7
<b>Bulgarien</b>	100,0	:	:	:	:	31,8	33,3	33,2	35,0	38,5	41,4
<b>Tschechische Republik</b>	100,0	93,1	110,1	94,7	95,3	93,9	93,5	97,5	98,7	92,8	83,4
<b>Dänemark</b>	100,0	92,1	90,9	88,9	93,1	93,0	85,5	86,2	87,6	87,4	84,4
<b>Deutschland</b>	100,0	97,8	99,8	101,4	103,7	103,3	103,3	102,3	103,2	109,2	110,6
<b>Estland</b>	100,0	108,2	117,1	138,1	164,4	177,9	159,0	164,7	150,8	159,5	152,5
<b>Irland</b>	100,0	104,4	102,1	108,4	121,2	131,8	125,3	135,3	141,6	148,4	146,0
<b>Griechenland</b>	100,0	117,3	128,6	141,0	141,7	:	:	:	108,0	:	120,8
<b>Spanien</b>	100,0	98,1	101,9	108,9	111,2	116,4	121,0	133,8	135,3	149,2	151,7
<b>Frankreich</b>	100,0	100,0	100,7	100,8	103,7	100,4	97,5	95,4	92,9	93,3	88,5
<b>Italien</b>	100,0	105,6	103,7	107,7	101,5	102,2	100,9	102,7	93,7	104,5	111,9
<b>Zypern</b>	100,0	101,0	100,5	99,1	96,2	94,6	93,9	95,7	99,5	76,5	91,7
<b>Lettland</b>	100,0	121,4	132,8	125,2	116,0	120,0	119,9	122,3	133,1	128,6	126,4
<b>Litauen</b>	100,0	94,4	97,5	91,4	104,2	107,1	96,4	115,3	116,9	113,7	125,4
<b>Luxemburg</b>	100,0	67,8	78,1	81,5	92,3	100,8	110,0	109,5	113,0	109,5	95,4
<b>Ungarn</b>	100,0	97,4	97,5	107,9	99,6	94,9	89,2	85,0	82,9	89,1	99,3
<b>Malta</b>	100,0	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
<b>Niederlande</b>	100,0	99,0	101,0	103,9	104,1	97,4	94,9	93,1	93,7	102,7	101,3
<b>Österreich</b>	100,0	100,9	102,9	104,5	109,8	112,3	117,1	119,2	118,3	117,5	112,2
<b>Polen</b>	100,0	97,7	96,7	91,6	84,2	81,8	79,9	80,5	81,9	88,7	89,6
<b>Portugal</b>	100,0	116,2	120,5	116,2	115,6	114,2	123,8	122,2	114,2	164,9	172,6
<b>Rumänien</b>	100,0	:	:	:	71,5	75,3	80,0	90,0	95,6	104,3	131,2
<b>Slowenien</b>	100,0	93,5	93,1	92,8	89,0	87,6	88,5	84,0	87,2	98,3	111,0
<b>Slowakei</b>	100,0	65,4	61,4	62,7	60,7	54,1	50,0	47,3	48,3	48,1	51,5
<b>Finnland</b>	100,0	96,5	95,8	97,3	97,1	98,7	92,2	93,6	90,5	90,5	86,1
<b>Schweden</b>	100,0	100,9	102,6	95,8	91,2	93,2	88,9	90,6	90,6	88,9	90,2
<b>Vereinigtes Königreich</b>	100,0	100,9	100,5	99,0	93,6	89,8	87,3	85,5	84,7	84,1	82,3
<b>Türkei</b>	100,0	111,7	107,3	111,9	116,4	116,6	117,0	107,8	103,6	98,3	89,9
<b>Island</b>	100,0	100,1	101,1	101,3	103,1	99,2	104,9	108,2	108,4	109,3	112,7
<b>Norwegen</b>	100,0	117,3	124,6	125,6	124,1	122,8	119,2	118,2	123,9	127,0	130,9
<b>Japan</b>	100,0	100,8	99,5	99,1	101,1	99,9	99,5	99,1	100,4	99,7	:
<b>Vereinigte Staaten</b>	100,0	99,2	97,1	96,0	95,0	93,4	94,4	94,1	91,4	:	:

(1) Bruch in der Zeitreihe: Schweden: 1996, Estland: 1997, Ungarn und Slowakei: 2000, Bulgarien: 2001, Griechenland: 2003, Spanien, Italien, Österreich, Polen, Portugal und Rumänien: 2004.

Quelle: Eurostat (tsien031)

Dieser Indikator ist definiert als das Verhältnis zwischen Tonnenkilometer und BIP (in konstanten 1995-EUR). Referenzjahr ist 1995. Dieser Indikator schließt den Straßen-, Eisenbahn- und Binnenwassertransport ein. Eisenbahn- und Binnenwassertransport umfassen alle Inland-Beförderungen, ungeachtet der Nationalität des Fahrzeuges bzw. des Schiffes. Der Straßentransport umfasst alle Beförderungen der im Berichtsland registrierten Fahrzeuge.



Tabelle 9.7: Güterbinnenverkehr, 2006

	Straße (1)	Schiene (2)	Binnen- schiff- fahrt (3)	Straße (1)	Schiene (2)	Binnen- schiff- fahrt (3)	Innerstaatliche Luftbeförderung von Fracht u. Post (4)
	(in Mio. tkm)			(in tkm/Einwohner)			(in Tonnen)
<b>Belgien</b>	47 868	:	3 393	4 554	:	325	509
<b>Bulgarien</b>	13 763	5 396	622	1 783	699	81	:
<b>Tschechische Republik</b>	50 374	15 748	11	4 914	1 536	1	2 320
<b>Dänemark</b>	21 255	1 892	-	3 916	349	-	1 650
<b>Deutschland</b>	321 434	107 007	23 758	3 899	1 298	288	118 780
<b>Estland</b>	5 674	10 418	-	4 220	7 748	:	0
<b>Irland</b>	:	205	-	:	49	-	16 383
<b>Griechenland</b>	33 998	662	-	3 056	60	-	16 466
<b>Spanien</b>	241 782	11 634	-	5 525	266	-	116 192
<b>Frankreich</b>	211 464	40 924	1 580	3 357	650	25	170 116
<b>Italien</b>	176 292	24 165	-	3 001	411	:	72 761
<b>Zypern</b>	1 165	-	-	1 520	-	-	656
<b>Lettland</b>	10 765	19 779	-	4 691	8 576	:	1
<b>Litauen</b>	18 122	12 896	-	5 325	3 789	:	8
<b>Luxemburg</b>	8 803	392	4	19 158	862	44	84
<b>Ungarn</b>	:	10 167	264	:	1 009	26	0
<b>Malta</b>	:	-	-	:	-	-	0
<b>Niederlande</b>	83 297	5 025	8 595	5 100	308	526	2
<b>Österreich</b>	37 455	20 980	902	4 531	2 538	109	955
<b>Polen</b>	128 315	53 622	16	3 363	1 405	0	6 773
<b>Portugal</b>	44 995	2 422	-	4 257	230	-	22 013
<b>Rumänien</b>	57 262	15 791	2 198	2 650	731	102	484
<b>Slowenien</b>	12 090	3 373	-	6 035	1 684	-	32
<b>Slowakei</b>	22 163	9 988	23	4 112	1 853	4	5
<b>Finnland</b>	29 716	11 060	-	5 654	2 104	:	5 619
<b>Schweden</b>	36 206	21 675	-	4 002	2 405	-	13 543
<b>Vereinigtes Königreich</b>	168 289	22 322	-	2 787	372	:	135 847

(1) Grundlage der Daten über den Straßenverkehr sind die weltweiten Bewegungen von Fahrzeugen, die im Meldeland zugelassen sind. Italien: 2005.

(2) Lettland, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Schweden und Vereinigtes Königreich: 2005.

(3) Belgien und Ungarn: 2005.

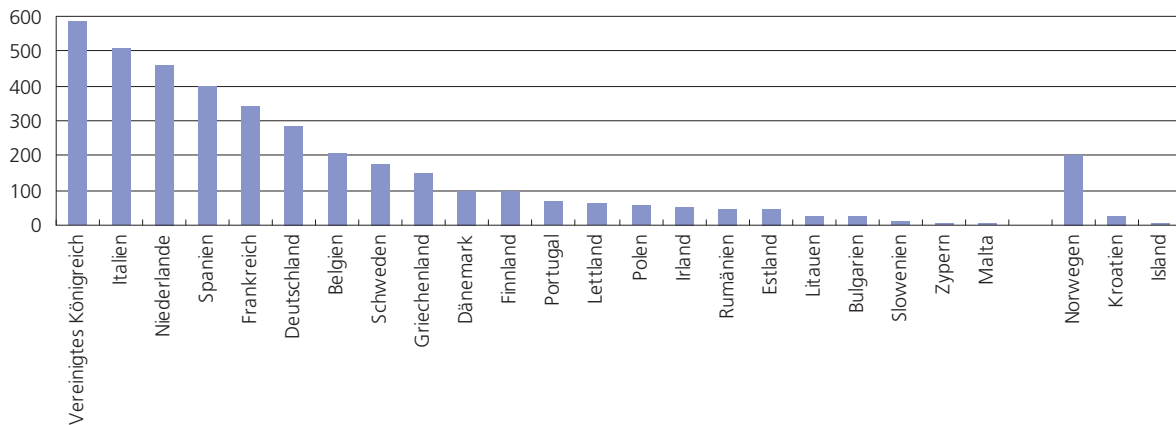
(4) Schweden: 2004, Dänemark: ohne Daten für den Flughafen Kopenhagen/Kastrup; Frankreich zu niedrig angesetzt, da Daten zum Frachtverkehr von Paris/Charles-de-Gaulle und Paris/Orly unvollständig sind.

Quelle: Eurostat (road\_go\_to\_tcrq, rail\_go\_typeall, iww\_go\_ildg, avia\_gonc und tps00001)



Abbildung 9.6: Güterumschlag in Seehäfen nach Bruttogewicht, 2005 (1)

(in Mio. Tonnen)

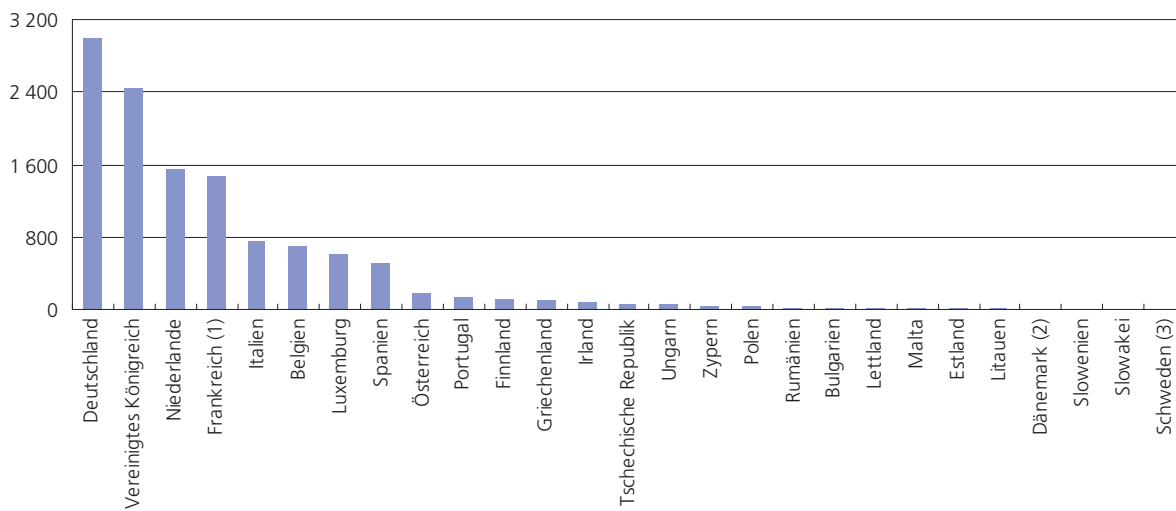


(1) Für die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei nicht zutreffend.

Quelle: Eurostat (mar\_go\_aa)

Abbildung 9.7: Luftfrachtverkehr, 2005

(in Tsd. Tonnen)



(1) Zu niedrig angesetzt: Angaben zum Frachtverkehr von Paris/Charles-de-Gaulle und Paris/Orly sind unvollständig.

(2) Ohne Frachtverkehr für den Flughafen Kopenhagen/Kastrup.

(3) Nicht verfügbar.

Quelle: Eurostat (ttr00011) und Generaldirektion Energie und Verkehr