



Der Bereich Verkehr ist von entscheidender Bedeutung für die Volkswirtschaft. Er sorgt dafür, dass Waren vom Hersteller zum Verbraucher gelangen, Menschen an ihren Arbeitsplatz kommen und in ihrer Freizeit mobil sein können. Ungelöste Probleme wie Verkehrsstaus, die Qualität der Dienstleistungen (z. B. im Hinblick auf Pünktlichkeit und Anschlussmöglichkeiten), ihre Erschwinglichkeit und ihre Auswirkungen auf die Umwelt können jedoch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung gefährden.

Mit dem im Jahr 2001 verabschiedeten Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“⁽¹⁾ sollten vor allem diese, aber auch andere Probleme gelöst und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der EU erhalten werden. Dieses Weißbuch wurde im Juni 2006 im Rahmen einer Halbzeitbewertung durch die Mitteilung „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“⁽²⁾ ergänzt. Im Zuge dieser Bewertung wurden einige sehr wichtige Schlussfolgerungen gezogen: Alle Verkehrsträger müssen optimiert werden, um Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand sichern zu können; alle Verkehrsträger müssen umweltfreundlicher (unter Berücksichtigung von Verpflichtungen beispielsweise im Rahmen des Kyoto-Protokolls), sicherer und energieeffizienter werden; jeder Verkehrsträger sollte sowohl für sich allein als auch in Kombination mit anderen Verkehrsträgern effizient genutzt werden, damit ein optimaler und nachhaltiger Ressourceneinsatz erreicht wird.

Gegen Ende dieses zehnjährigen Arbeitsauftrags wurde eine weitere Mitteilung⁽³⁾ der Europäischen Kommission zu „einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr“ im Juni 2009 verabschiedet, die die Grundlage für die Verkehrspolitik für den Zeitraum bis 2020 bildet. Die Mitteilung ist so-

(1) KOM(2001) 370 endg.; nähere Informationen unter:
http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm.

(2) KOM(2006) 314 endg.; nähere Informationen unter:
http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm.

(3) KOM(2009) 279 endg.; nähere Informationen unter:
http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2009_future_of_transport_en.pdf.



wohl konsultativer als auch strategischer Art und unterstreicht die anstehenden Herausforderungen: Verringerung der Treibhausgasemissionen, steigende Nachfrage nach – immer knapper werdenden – fossilen Brennstoffen, die die Ölpreise in die Höhe treibt, und zunehmende Behinderungen durch Verkehrsüberlastung in vielen Städten, Flughäfen und Häfen, die mit der fortschreitenden Verstädterung einhergehen.

In diesem Kontext ist festzuhalten, dass im Bereich Verkehr der Energieverbrauch und die Produktion von Treibhausgasen in der EU am schnellsten ansteigen, selbst wenn die Fortschritte auf den Gebieten der Verkehrstechnologie und der Brennstoffe zu merklichen Rückgängen bei den Emissionen bestimmter Schadstoffe geführt haben. Auch wenn Umwelt und Energie eigenständige Themen bilden, gehören sie doch zusammen (Näheres siehe Kapitel 11), wenn es um Nachhaltigkeit im Verkehr geht, denn Verbrauch und Emissionen sind miteinander verknüpft: Was in den Tank hineingeht, kommt aus dem Auspuff heraus.

Ferner gab die Europäische Kommission im Januar 2009 eine Mitteilung⁽⁴⁾ heraus, in der sie die wichtigsten strategischen Ziele für das europäische Seeverkehrssystem bis 2018 darlegte. Im Großen und Ganzen ging es um folgende strategische Ziele und Empfehlungen:

- Befähigung des Seeverkehrs, unter Berücksichtigung eines nachhaltigen Wirtschaftswachstums der EU und der Weltwirtschaft kosteneffiziente Seeverkehrsleistungen bereitzustellen, und
- langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt durch Förderung ihrer Kapazität, um so direkt und indirekt Wertschöpfung und Beschäftigung in

der EU innerhalb der gesamten maritimen Wirtschaft zu schaffen.

Die Verkehrsstatistiken von Eurostat geben über die wichtigsten Verkehrskennzahlen Aufschluss, und zwar nicht nur über die jährlich beförderten Güter und Fahrgäste oder die Nutzung von Fahrzeugen und Infrastruktur, sondern auch über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Bereichs Verkehr. Die Datenerhebung beruht auf mehreren Rechtsvorschriften, nach denen die Mitgliedstaaten zur Meldung statistischer Daten verpflichtet sind, sowie auf freiwilligen Vereinbarungen über die Lieferung zusätzlicher Daten.

10.1 Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern

Einführung

Verkehr ist definiert als die Beförderung von Fahrgästen und/oder Gütern (Fracht). Die zunehmende Mobilität von Einzelpersonen und die gestiegene Flexibilität und Pünktlichkeit von Lieferungen durch Unternehmen (sowohl innerhalb als auch außerhalb des Binnenmarkts) haben zu einem raschen Anstieg der Dienstleistungen im Straßen- und im Seefrachtverkehr geführt. Jeder Verkehrsträger hat je nachdem, welche Kriterien zugrunde gelegt werden, bestimmte Vorteile, seien es Kapazität, Schnelligkeit, Kosten, Sicherheit, Flexibilität, Energieverbrauch oder Umweltverträglichkeit. Mit der europäischen Verkehrspolitik soll ein Verkehrssystem geschaffen werden, in dem jeder Verkehrsträger eine Rolle bei der Entwicklung einer Verkehrsinfrastruktur übernehmen kann, die zu effizienteren, kostenwirksameren und nachhaltigeren Lösungen führt.

Als eine der größten Herausforderungen jeder verkehrspolitischen Maßnahme

⁽⁴⁾ KOM(2009) 8 endg.; nähere Informationen unter: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en.htm.

gilt die ungleiche Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Eine Schlüsselrolle bei der Beseitigung dieser Ungleichgewichte spielt das Programm Marco Polo, mit dem der Güterverkehr von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenwasserstraßen verlagert werden soll. Das zweite derartige Programm ⁽⁵⁾ läuft von 2007 bis 2013 und wird auf einen größeren geografischen Bereich ausgedehnt (mit benachbarten Nichtmitgliedstaaten). Es umfasst neue Maßnahmen zu „Hochgeschwindigkeitsseewegen“ und Verkehrsvermeidung und baut auf die Verbesserung der Synergien zwischen den Verkehrsträgern und gemeinsame Lernmaßnahmen.

Definitionen und Datenverfügbarkeit

Die in den Verkehrsstatistiken verwendeten Definitionen finden sich im „Glossar für die Verkehrsstatistik, 3. Ausgabe“.

Für statistische Vergleiche unterschiedlicher Verkehrsträger werden häufig standardisierte Einheiten verwendet:

- Zur Messung der Fracht ist **Tonnenkilometer** die Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Güter mit einem Verkehrsträger über eine Entfernung von einem Kilometer;
- zur Messung von Fahrgästen ist **Personenkilometer** die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit einem Verkehrsträger über eine Entfernung von einem Kilometer.

Inländische Beförderung wird wie folgt erfasst:

- 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 **Personenbinnenverkehr** versteht man die Beförderung auf Straße (Busse und Pkw) und Schiene (Schiennenfern- und -nahverkehr), also nicht den Luft- und Seeverkehr;
- unter **Güterbinnenverkehr** versteht man die Beförderung auf Straße, Schiene, Binnenwasserstraßen und in Rohrfernleitungen, also nicht den Luft- und Seeverkehr.

Die **Aufteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger** („Modal Split“) gibt den Anteil der einzelnen Verkehrsträger am gesamten Personenverkehr in Personenkilometern (pkm) oder Güterverkehr in Tonnenkilometern (tkm) wieder. Zugrunde liegen Bewegungen im Hoheitsgebiet, unabhängig davon, in welchem Land das Fahrzeug zugelassen ist. Die Methodik der Datenerhebung ist auf EU-Ebene allerdings nicht harmonisiert. Da die Statistiken des Straßenverkehrs und anderer Binnenverkehrsträger auf unterschiedlichen Grundsätzen basieren, können die Zahlen für die kleinsten Meldeländer (z. B. Luxemburg und Slowenien) irreführend sein.

Zu den Verkehrsträgern gehören Eisenbahn, Hochsee-, Binnenschifffahrt und Luftverkehr (Güter- und Personenverkehr). Eingeschlossen sind auch Pkw, motorisierte Zweiräder, Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen für die Personenbeförderung sowie Rohrfernleitungen zur Güterbeförderung. In der Praxis könnten bei einer Analyse der Verkehrsaufteilung bestimmte Verkehrsträger unberücksichtigt bleiben. Sie könnte beispielsweise auf

⁽⁵⁾ Überarbeitete Verordnung (EG) Nr. 923/2009, nähere Informationen unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:266:0001:0010:DE:PDF>.



den Binnenverkehr beschränkt sein und so den internationalen Luft- und Seeverkehr ausschließen.

Personenkraftwagen (Pkw) sind Kraftfahrzeuge außer Motorrädern, die für die Personenbeförderung vorgesehen sind und bis zu neun Personen (einschließlich Fahrer) Sitzplätze bieten. Der Begriff „Personenkraftwagen“ schließt daher Kleinkraftwagen (für die kein Führerschein erforderlich ist) sowie Taxis und Mietwagen ein, sofern sie weniger als zehn Sitzplätze haben. Hierunter können auch Kleinlastwagen (Pick-up) fallen. **Eisenbahnstrecken** sind aus Schienen bestehende Verkehrsverbindungen ausschließlich für den Gebrauch durch Eisenbahnfahrzeuge. (Schiffbare) **Binnenwasserstraßen** sind Gewässer auf dem Festland, die von Schiffen mit mindestens 50 t Tragfähigkeit bei normaler Beladung genutzt werden können; dazu gehören schiffbare Flüsse, Seen und Kanäle. Die Länge von Flüssen und Kanälen wird in der Mitte der Fahrrinne gemessen, während bei Seen und Lagunen die kürzeste schiffbare Verbindung zwischen den am weitesten entfernten Punkten gemessen wird, zwischen denen Transporte durchgeführt werden. Eine Wasserstraße, die eine gemeinsame Grenze zwischen zwei Ländern bildet, wird von beiden Ländern gemeldet.

Wichtigste Ergebnisse

Die Güterbeförderung in der EU-27 erfolgte 2007 weitgehend auf der Straße: Der Anteil des Straßenverkehrs am gesamten Binnenverkehr (ausgenommen Rohrfernleitungen) betrug etwas mehr als drei Viertel (76,5%). Etwas weniger als ein Fünftel (17,9%) des Güterbinnenverkehrs in der EU-27 wurde mit der Eisenbahn abgewickelt, der Rest (5,6%) entfiel auf die Binnenschifffahrt.

Auch in den einzelnen Mitgliedstaaten war die Straße in den meisten Fällen beim Gü-

terbinnenverkehr dominierend. Ausnahmen bildeten Estland und Lettland, wo der Güterbinnenverkehr überwiegend über die Schiene erfolgte (56,8% bzw. 58,1%). Die Eisenbahn wurde auch in relativ hohem Maße in Litauen (knapp über 41,5% des Güterbinnenverkehrs), Schweden (36,4%) und Österreich (34,8%) genutzt. Zwischen 10% und 15% des Güterbinnenverkehrs entfielen in Belgien, Deutschland und Rumänien auf die Binnenschifffahrt, in den Niederlanden stieg der entsprechende Wert auf ein Drittel (33,0%).

Wichtigste Maßeinheit für die Messung des Personenverkehrs ist die Zahl der im Hoheitsgebiet zurückgelegten Personenkilometer, die nach Verkehrsträgern untersucht werden kann. Bei Vergleichen ist aufgrund des Erfassungsbereichs nationaler Daten eine gewisse 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 (ausgenommen Motorräder und andere motorisierte Zweiräder)^(*). In Litauen, im Vereinigten Königreich und in den Niederlanden war der Anteil des Autos mit über 86% aller zurückgelegten Personenkilometer 2007 besonders hoch. Zwischen einem Fünftel und einem Viertel der Personenkilometer wurden in Ungarn, Bulgarien, der Slowakei, Griechenland und Estland mit dem Bus zurückgelegt. Bei der Eisenbahn (einschließlich Straßen- und U-Bahn) betrug dieser Wert in Österreich, Frankreich und den Niederlanden rund ein Zehntel und stieg in Ungarn sogar auf 13,1%.

Allerdings beziehen sich diese Zahlen nur auf die Binnenbeförderung. Im grenzüberschreitenden Güter- und Personentransport entfallen beträchtliche Anteile auf den See- und den Luftverkehr. In manchen Ländern kann auch der innerstaatliche See- und Luftverkehr eine wichtige Rolle spielen.

^(*) Daten für Zypern und Malta liegen nicht vor.



Tabelle 10.1: Aufteilung des Personen- und Güterbinnenverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger („Modal Split“) (2007)

	(in% der gesamten pkm im Binnenverkehr) (¹)			(in% der gesamten tkm im Binnenverkehr) (²)		
	Pkw	Bus	Eisen-, Straßen- u. U-Bahn	Eisenbahn	Straße	Binnenschifffahrt
EU-27	83,4	9,5	7,1	17,9	76,5	5,6
Belgien	80,1	13,3	6,7	13,2	71,1	15,7
Bulgarien	71,3	23,6	5,1	25,1	70,0	4,8
Tschech. Rep.	75,7	17,0	7,3	25,3	74,7	0,1
Dänemark	80,2	10,8	8,9	7,8	92,2	-
Deutschland	85,8	6,4	7,8	21,9	65,7	12,4
Estland	77,2	20,7	2,1	56,8	43,2	0,0
Irland	76,3	18,6	5,1	0,7	99,3	-
Griechenland	77,0	21,2	1,9	2,9	97,1	-
Spanien	80,9	13,9	5,2	3,9	96,1	-
Frankreich	84,9	5,5	9,6	15,2	81,4	3,4
Italien	82,4	11,9	5,7	11,6	88,3	0,0
Zypern	:	:	0,0	-	100,0	-
Lettland	79,5	15,0	5,5	58,1	41,9	0,0
Litauen	90,7	8,4	0,9	41,5	58,5	0,0
Luxemburg	84,9	11,1	4,1	4,1	92,5	3,3
Ungarn	61,8	25,2	13,1	21,0	74,4	4,6
Malta	:	:	0,0	-	100,0	-
Niederlande	86,7	3,8	9,5	5,7	61,4	33,0
Österreich (³)	79,2	10,8	10,1	34,8	60,9	4,2
Polen	83,6	9,6	6,8	26,4	73,5	0,1
Portugal	83,3	12,2	4,5	5,3	94,7	-
Rumänien	75,3	15,3	9,4	18,9	71,3	9,8
Slowenien	85,1	11,9	3,0	20,8	79,2	-
Slowakei	72,4	21,6	6,0	25,5	71,8	2,7
Finnland	84,9	10,0	5,0	25,9	73,9	0,3
Schweden	84,1	7,2	8,7	36,4	63,6	-
Ver. Königreich	87,3	6,3	6,4	13,3	86,6	0,1
Kroatien	82,9	12,1	5,0	25,2	74,0	0,8
EJR Mazedonien	:	:	:	11,5	88,5	-
Türkei	51,9	45,5	2,5	5,1	94,9	-
Island	88,6	11,4	0,0	-	100,0	-
Norwegen	88,0	7,0	4,9	15,1	84,9	-

(¹) Ohne motorisierte Zweiräder.

(²) Ohne Rohrfernleitungen.

(³) Die Eisenbahn in Liechtenstein ist im Besitz und betrieben von der österreichischen ÖBB und in ihren Statistiken.

Quelle: Eurostat (tsdtr210 und tsdtr220)



10.2 Personenverkehr

Einführung

Wichtigstes Ziel der EU-Verkehrspolitik ist die Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems, das unseren wirtschafts-, sozial- und umweltpolitischen Anforderungen Rechnung trägt. Menschen aus unterschiedlichen Regionen Europas sind einander durch eine ausgedehnte Straßeninfrastruktur, ein eng verflochtenes Hochgeschwindigkeitsnetz sowie ein größeres Angebot an erschwinglichen Flügen zu zahlreichen neuen Reisezielen näher gebracht worden. Neben der besseren Erreichbarkeit europäischer Regionen sind auch eine höhere Geschwindigkeit sowie die Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten und des Komforts des städtischen Verkehrs nach wie vor wichtige politische Ziele. Sie waren 2007 Gegenstand eines Grünbuchs⁽¹⁾, mit dem die Annahme nachahmenswerter Modelllösungen für Verkehrsinfrastruktur, Normsetzung, Stau- und Verkehrsmanagement, Nahverkehrsdienste, Infrastrukturentgelte, Stadtplanung, Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie Zusammenarbeit mit den umliegenden Regionen angeregt werden sollte.

Vor diesem Hintergrund wurde 2009 in einer Mitteilung der Europäischen Kommission für „eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“ unterstrichen, dass der persönlichen Sicherheit, der Unfallvermeidung und der Verringerung von Gesundheitsgefahren, dem Schutz der Passagierrechte und der Zugänglichkeit entfernter Regionen im Rahmen der Verbesserung der Gesamtqualität des Verkehrs weiterhin ein hohe Priorität einzuräumen ist.

Definitionen und Datenverfügbarkeit

Das **innerstaatliche Personenverkehrsaufkommen** ist definiert als das Verhältnis

zwischen Personenkilometern im Binnenverkehr und BIP (Bruttoinlandsprodukt zu konstanten Preisen des Jahres 2000 in Euro), indexiert auf das Jahr 2000. Es beruht auf der Beförderung von Fahrgästen in Pkw, Bussen und Zügen im Hoheitsgebiet des Meldelandes, unabhängig davon, in welchem Land das Fahrzeug zugelassen ist.

Eisenbahnverkehrsstatistiken werden auf der Grundlage des „**Territorialitätsprinzips**“ gemeldet, d. h., jedes Meldeland meldet für sein Hoheitsgebiet das Beladen/Einsteigen, das Entladen/Aussteigen sowie die Beförderung von Personen und Gütern. Aus diesem Grund gelten im Allgemeinen „Tonnenkilometer“ und „Personenkilometer“ als beste Messgrößen für den Vergleich zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Ländern, da bei der Verwendung von „Tonnen“ oder „Personen“ allein die Gefahr einer doppelten Erfassung, besonders im grenzüberschreitenden Verkehr, hoch ist. **Eisenbahnfahrgast**: mit einem Eisenbahnfahrzeug reisende Person, außer Zugpersonal. Ein **Eisenbahn-Personenkilometer** ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Für Malta und Zypern liegen keine Daten über den Eisenbahnpersonenverkehr vor, da es in diesen Ländern keine Eisenbahn gibt. Die jährlichen Statistiken über den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Personenverkehr enthalten nur Eisenbahngesellschaften, über die ausführlich Bericht erstattet wird, während in den Statistiken über die jährliche Gesamtzahl der Fahrgäste auch Gesellschaften enthalten sein können, für die eine vereinfachte Berichterstattung durchgeführt wird. In manchen Ländern erfolgt für alle Eisenbahngesellschaften

⁽¹⁾ KOM(2007) 551 endg.; nähere Informationen unter: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm.

eine ausführliche Berichterstattung; in diesem Fall entspricht die Gesamtzahl der beförderten Fahrgäste der Summe der im grenzüberschreitenden und im innerstaatlichen Verkehr beförderten Fahrgäste.

Daten über den Seeverkehr liegen für einen Großteil des Zeitraums ab 2001 vor. Einige Mitgliedstaaten berichten jedoch bereits seit 1997. Die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei übermitteln keine Daten über den Seeverkehr an Eurostat, da in diesen Ländern keine Seeschifffahrt betrieben wird. **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. Die Mitglieder des auf Handelsschiffen arbeitenden Personals werden nicht als Fahrgäste betrachtet. Ausgeschlossen sind auch Mitglieder der Schiffsmannschaft, die kostenlos befördert werden, aber nicht im Dienst sind, sowie Säuglinge.

Die **Luftverkehrsstatistik** erfasst den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Personenbeförderung wird anhand der Zahl der Fluggäste an Bord, der beförderten Fluggäste und der gewerblichen Passagierflüge, jeweils getrennt nach Landungen und Starts, gemessen. In den Statistiken über einzelne Strecken finden sich Daten über verfügbare Sitzplätze, die auch wieder nach Landungen und Starts aufgeschlüsselt sind. Präsentiert werden monatliche, vierteljährliche und jährliche Daten. Jährliche Daten für die Mitgliedstaaten liegen für fast den gesamten Zeitraum ab 2003 vor. **Beförderte Fluggäste:** alle Fluggäste auf einem bestimmten Flug (mit derselben Flugnummer), die nur einmal gezählt werden und nicht mehrfach für jede Teilstrecke des Fluges. Hierzu zählen alle Zahlgäste und nicht zahlenden Fluggäste (Freigäste), deren Reise am Meldeflughafen beginnt oder endet, sowie umsteigende Fluggäste, die am Meldeflughafen zusteigen oder aussteigen. Ausgenommen sind Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr.

Zu den **Unfalltoten im Straßenverkehr** zählen Fahrer und Mitfahrer in Kraftfahrzeugen sowie Fahrradfahrer und Fußgänger, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall sterben. Auf die Daten aus Mitgliedstaaten, in denen diese Definition nicht gilt, wurden Berichtigungsfaktoren angewendet.

Wichtigste Ergebnisse

In den allermeisten Mitgliedstaaten ist das BIP von 1997 bis 2007 schneller gewachsen als das Aufkommen des Personenbinnenverkehrs. Die bemerkenswerteste Ausnahme bildete Litauen, wo die Wachstumsrate des Aufkommens des Personenbinnenverkehrs um rund ein Drittel schneller zunahm als die Wachstumsrate des BIP, wobei allerdings auch Lettland, Portugal, Polen und Griechenland Ausnahmen darstellten. In der Slowakei und in Ungarn verlief die Entwicklung genau umgekehrt: Hier stieg die Wachstumsrate des BIP zwischen 1997 und 2007 um rund ein Drittel schneller an als die des Aufkommens des Personenbinnenverkehrs.

Die durchschnittlich pro Einwohner mit der Eisenbahn (im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr) zurückgelegte Entfernung war in Frankreich, Schweden, Dänemark und Österreich mit im Jahr 2007 jeweils durchschnittlich mindestens 1 000 Personenkilometern größer als in jedem anderen Mitgliedstaat. Die längsten durchschnittlich zurückgelegten Strecken im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Eisenbahn wiesen Luxemburg und Österreich auf, was beispielsweise auf die Zahl der Staatsgrenzen, die Bedeutung von Grenzgängern für den Arbeitsmarkt, die relative Nähe der Hauptstädte oder anderer Städte zu internationalen Grenzen, den Zugang zu Hochgeschwindigkeitsverbindungen und ihre Lage innerhalb wichtiger internationaler Verkehrskorridore zurückzuführen ist.

2008 wurden in der EU-27 fast 800 Mio. Fluggäste befördert. Die höchste Zahl beförderter Fluggäste (rund 214 Mio.) wurde



vom Vereinigten Königreich gemeldet; dies entsprach 3,5 Fluggästen pro Einwohner. Auf die Bevölkerungsgröße bezogen wurden allerdings die meisten Fluggäste von den Inselstaaten Zypern und Malta befördert (9,1 bzw. 7,6 Fluggäste pro Einwohner).

Innerhalb der EU blieb London/Heathrow 2008 mit etwa 67 Mio. Passagieren der verkehrsreichste Flughafen. Es folgten Paris/Charles de Gaulle (rund 60 Mio.), Frankfurt, Madrid/Barajas und Amsterdam/Schiphol (je zwischen 53 und 47 Mio. Fluggäste).

Mit Ausnahme des Flughafens Madrid/Barajas hatten 2008 die meisten Fluggäste (rund 90% oder mehr), die in den anderen vier größten Flughäfen abgefertigt wurden, internationale Flüge gebucht. Der Flughafen Madrid/Barajas bildet insofern eine Ausnahme, als ein hoher Anteil der beförderten Fluggäste (40,8% im Jahr 2008) nationale (inländische) Flüge buchte. Ebenfalls relativ hohe Anteile von Fluggästen bei nationalen Flügen wurden hin und zurück für die Flughäfen Rom/Fiumicino, Barcelona und insbesondere Paris/Orly gemeldet, wo sie die Mehrheit bildeten (55,8% aller Fluggäste).

Die Häfen der EU-27 fertigten 2008 414 Mio. Passagiere ⁽⁶⁾ ab, was einem Anstieg von 1,9% gegenüber den Zahlen des Vorjahres entspricht. In griechischen und in italienischen Häfen war das Fahrgastaufkommen höher als in den Häfen irgendeines anderen Mitgliedstaats. Es folgten dänische Häfen und mit ähnlichen Zahlen Häfen in Schweden, im Vereinigten Königreich und in Deutschland. Im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung verzeichneten die Häfen Maltas die höchsten Fahrgastzahlen (nahezu 20 Fahrgäste je Einwohner). Es folgten Dänemark und Griechenland (jeweils zwischen acht und neun Fahrgäste je

Einwohner), Estland und weiter dahinter Schweden, Finnland und Italien. In den übrigen Mitgliedstaaten lag die durchschnittliche Zahl der Fahrgäste je Einwohner bei unter eins.

Die Zahl der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr in der EU-27 ging zwischen 1997 und 2007 deutlich zurück (um 29,9%), d. h. von 60 267 auf 42 854 Unfalltote. Die Quote der Unfalltoten lag in der EU-27 bei 87 je eine Million Einwohner, wobei es zwischen den Mitgliedstaaten starke Unterschiede gab. Die höchsten Quoten aller EU-Mitgliedstaaten bei den Todesopfern im Straßenverkehr wiesen 2007 Litauen (218 Unfalltote je 1 Mio. Einwohner), Lettland (184), Polen und Estland (jeweils 146) auf. Im Gegensatz dazu waren die Quoten im Vereinigten Königreich und in den Niederlanden wesentlich niedriger (50 bzw. 43) und besonders niedrig in Malta (29).

2007 wurden in der EU-27 rund 2 900 Personen bei Eisenbahnunfällen schwer verletzt oder getötet, was gegenüber 2006 bei der Zahl der Opfer eine erhebliche Zunahme um rund 15% bedeutete. Dabei ist zu beachten, dass einige wenige schwerwiegende Unfälle die Zahl der Opfer in einem Jahr stark beeinflussen können und dass die Opferzahlen 2005 und 2006 erheblich zurückgegangen waren. Von den in der EU-27 bei Eisenbahnunfällen schwer verletzten oder getöteten Personen waren etwas weniger als ein Sechstel (16%) Fahrgäste oder Bahnbedienstete. Etwa zwei Drittel (66,5%) der Todesfälle gingen auf Fahrzeuge in Bewegung zurück, fast alle übrigen (32,5%) auf Unfälle an Bahnübergängen. Die meisten Todesopfer von Eisenbahnunfällen waren 2007 in der EU-27 in Polen (359) und in Deutschland (200) zu beklagen.

⁽⁶⁾ In der Gesamtzahl der Fahrgäste im Seeverkehr sind auch Passagiere enthalten, die doppelt gezählt wurden, z. B. solche, die in Häfen ein und desselben Landes an und von Bord gehen. Zu Doppelzählungen kommt es, wenn sowohl der Einschiffungs- als auch der Ausschiffungshafen Daten an Eurostat melden. Dies ist im Personenseeverkehr recht häufig der Fall, bei dem im Vergleich zum Güterseeverkehr kurze Entfernungen zurückgelegt werden. So gibt es auf einer aggregierten Ebene keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Zahlen der an Bord und der von Bord gehenden Fahrgäste, da der größte Teil des Verkehrs auf wichtige innerstaatliche Fährverbindungen und Fährverbindungen innerhalb des EWR entfällt.



Tabelle 10.2: Volumen des Personenbinnenverkehrs
(Index des innerstaatlichen Personenverkehrsaufkommens im Verhältnis zum BIP (2000=100))

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
EU-27	:	:	:	100,0	:	99,8	:	:	96,3	95,8	93,9
Belgien	102,6	104,3	102,6	100,0	101,3	101,9	102,5	101,6	97,9	96,5	96,3
Bulgarien	:	:	104,1	100,0	98,2	99,8	92,6	86,9	84,9	78,9	79,5
Tschech. Rep.	98,2	100,0	100,6	100,0	98,6	96,9	95,5	90,5	86,6	82,6	79,6
Dänemark	106,7	105,5	104,2	100,0	98,0	97,7	98,0	98,2	96,8	95,8	96,7
Deutschland	105,4	104,6	104,7	100,0	100,9	101,4	101,1	101,2	99,4	98,0	95,8
Estland	:	:	:	100,0	:	:	:	:	83,3	76,6	71,3
Irland	114,5	110,9	104,9	100,0	98,8	96,5	95,7	94,4	92,3	93,1	93,9
Griechenland	91,3	92,8	95,6	100,0	100,9	102,8	100,4	99,8	101,6	101,3	101,6
Spanien	101,5	101,6	102,3	100,0	98,4	97,2	95,8	96,0	94,5	91,1	90,3
Frankreich	104,4	103,8	103,3	100,0	101,6	101,6	101,0	98,8	96,2	94,2	93,1
Italien (¹)	95,0	96,4	95,5	100,0	97,4	96,4	96,4	96,1	92,7	97,1	93,1
Zypern	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Lettland	:	:	:	100,0	:	99,8	:	:	133,0	125,0	119,4
Litauen	:	:	:	100,0	:	93,3	98,8	120,2	145,6	151,3	137,4
Luxemburg	110,0	105,3	97,5	100,0	101,3	99,8	98,6	95,9	94,3	91,7	88,9
Ungarn	111,1	106,1	103,6	100,0	96,3	93,4	89,6	85,2	80,1	77,1	69,0
Malta	:	:	:	100,0	:	:	:	:	:	:	:
Niederlande	109,4	106,0	103,8	100,0	98,5	99,8	99,5	100,8	97,3	94,1	91,6
Österreich	106,6	104,1	102,3	100,0	100,0	99,6	100,0	98,5	96,9	95,4	93,4
Polen	103,0	103,8	100,3	100,0	101,5	103,1	101,3	99,6	102,2	104,5	105,6
Portugal	97,7	97,9	99,5	100,0	99,8	102,1	105,4	107,3	110,8	111,3	112,2
Rumänien	:	:	102,6	100,0	95,7	91,7	93,1	88,4	89,2	84,9	81,8
Slowenien	111,5	105,4	105,7	100,0	98,7	96,7	94,7	92,5	89,7	86,4	81,6
Slowakei	94,9	89,9	93,0	100,0	96,4	94,1	88,3	81,9	79,3	74,8	66,9
Finnland	108,8	105,4	103,7	100,0	99,1	99,5	99,5	97,7	96,4	92,7	90,8
Schweden	107,4	104,4	102,8	100,0	99,6	99,6	99,5	95,8	93,1	89,6	89,6
Ver. Königreich	109,3	106,4	104,2	100,0	99,7	100,7	97,6	96,0	93,9	93,1	91,1
Kroatien	:	:	:	100,0	100,8	99,4	96,9	95,3	93,3	92,9	92,6
EJR Mazedonien	:	:	:	100,0	100,0	103,6	107,8	:	104,8	101,5	98,5
Türkei	:	:	108,1	100,0	100,6	:	93,5	89,9	90,6	90,6	91,4
Island	90,2	89,9	89,8	100,0	103,7	106,5	107,0	102,5	101,9	102,7	88,3
Norwegen	103,8	102,9	102,1	100,0	99,8	100,2	101,1	98,4	97,3	95,8	95,2

(¹) 2000: Bruch in der Reihe.

Quelle: Eurostat (tsien070)

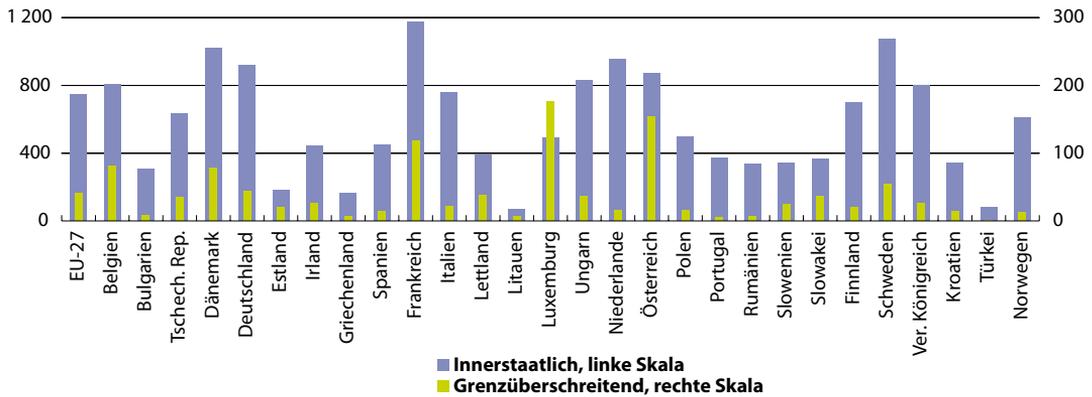


Tabelle 10.3: Eisenbahnpersonenverkehr

	Eisenbahnpersonenverkehr (in Mio. pkm)				Eisenbahnpersonenverkehr (in pkm pro Einwohner)				Eisenbahnunfälle (Zahl der Personen)			
	Innerstaatlich		Grenzüber- schreitend		Innerstaatlich		Grenzüber- schreitend		Getötete		Schwer Verletzte	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2007	2008	2007	2008
EU-27	361 305	369 137	21 149	20 175	733	746	43	41	1 512	:	1 381	:
Belgien	8 190	8 547	774	856	779	807	74	81	37	15	48	26
Bulgarien	2 366	2 342	45	62	307	305	6	8	27	44	34	38
Tschech. Rep.	6 564	6 536	358	362	640	635	35	35	25	44	101	139
Dänemark	5 531	5 554	359	425	1 019	1 020	66	78	8	12	11	9
Deutschland	75 263	75 528	3 472	3 587	913	918	42	44	200	:	199	:
Estland	231	246	26	27	172	183	19	20	0	9	19	10
Irland	1 872	1 898	:	109	445	440	:	25	1	1	1	1
Griechenland	1 748	1 853	63	77	157	166	6	7	18	17	38	29
Spanien	20 260	19 966	714	618	463	449	16	14	75	49	34	24
Frankreich	72 359	74 473	7 476	7 517	1 149	1 175	119	119	78	93	44	39
Italien	43 712	44 707	2 726	:	744	756	46	22	71	68	49	39
Zypern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettland	893	889	93	86	389	390	41	38	28	29	17	31
Litauen	246	223	22	24	72	66	6	7	36	40	13	13
Luxemburg	219	233	79	84	467	489	168	176	0	0	0	0
Ungarn	9 190	8 379	334	372	912	832	33	37	59	115	92	60
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	15 445	15 634	251	254	946	956	15	16	20	20	10	6
Österreich	7 051	7 235	1 211	1 279	853	872	147	154	52	40	63	53
Polen	17 675	18 952	565	573	463	497	15	15	359	307	274	264
Portugal	3 821	3 933	55	55	362	371	5	5	58	:	34	:
Rumänien	7 902	7 271	164	146	366	337	8	7	186	208	185	233
Slowenien	675	690	48	49	337	343	24	24	17	9	30	41
Slowakei	2 043	1 970	170	195	379	365	32	36	57	56	36	38
Finnland	3 447	3 675	93	103	656	696	18	20	18	21	3	6
Schweden	9 037	9 771	580	499	999	1 072	64	55	25	15	15	9
Ver. Königreich	45 565	48 633	1 472	1 537	754	800	24	25	57	59	31	20
Kroatien	1 257	1 508	65	65	283	340	15	15	27	13	25	45
Türkei	5 201	5 472	76	81	2 551	2 680	37	40	108	111	204	247
Liechtenstein	:	:	:	:	:	:	:	:	0	0	0	0
Norwegen	2 779	2 840	41	61	599	607	9	13	0	1	5	1

Quelle: Eurostat (rail_pa_typepkm, tps00001 und rail_ac_catvict)

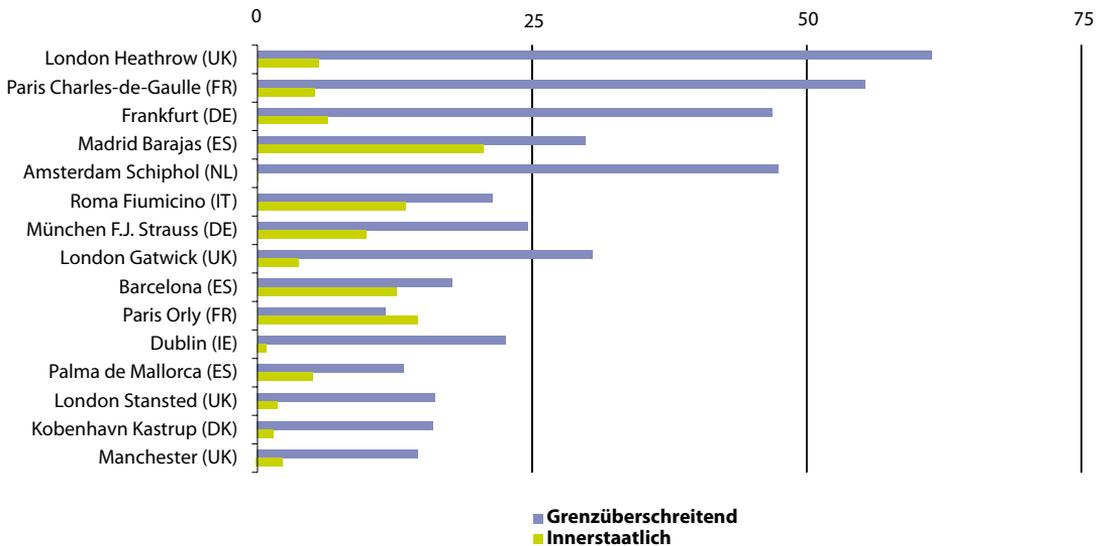
Abbildung 10.1: Eisenbahnpersonenverkehr, 2007 (¹)
(in pkm pro Einwohner)



(¹) Zypern, Malta und Liechtenstein: nicht zutreffend.

Quelle: Eurostat ([rail_pa_typepkm](#) und [tps00001](#))

Abbildung 10.2: Die 15 größten Flughäfen, beförderte (an und von Bord gegangene) Fluggäste, EU-27, 2008
(in Mio. Fluggästen)



Quelle: Eurostat ([avia_paoa](#))

Tabelle 10.4: Personenbeförderung im Luft- und Seeverkehr ⁽¹⁾

	Fluggäste, 2008 ⁽²⁾		Passagiere im Seeverkehr, 2007 ⁽³⁾	
	(in Tsd.)	(Passagiere pro Einwohner)	(in Tsd.)	(Passagiere pro Einwohner)
EU-27	797 892	1,6	414 232	0,8
Belgien	21 982	2,1	909	0,1
Bulgarien	6 418	0,8	10	0,0
Tschech. Rep.	13 429	1,3	-	-
Dänemark	24 629	4,5	48 409	8,9
Deutschland	165 822	2,0	30 200	0,4
Estland	1 804	1,3	8 665	6,5
Irland	30 016	6,8	3 225	0,7
Griechenland	34 404	3,1	92 423	8,3
Spanien	161 401	3,6	23 134	0,5
Frankreich	122 724	1,9	27 048	0,4
Italien	105 236	1,8	86 970	1,5
Zypern	7 218	9,1	174	0,2
Lettland	3 687	1,6	362	0,2
Litauen	2 552	0,8	212	0,1
Luxemburg	1 713	3,5	-	-
Ungarn	8 429	0,8	-	-
Malta	3 125	7,6	8 132	19,8
Niederlande	50 419	3,1	1 871	0,1
Österreich	23 900	2,9	-	-
Polen	18 727	0,5	2 456	0,1
Portugal	25 047	2,4	735	0,1
Rumänien	8 031	0,4	0	0,0
Slowenien	1 649	0,8	51	0,0
Slowakei	2 596	0,5	-	-
Finnland	14 851	2,8	16 450	3,1
Schweden	27 817	3,0	32 662	3,6
Ver. Königreich	213 888	3,5	30 465	0,5
Kroatien	4 504	1,0	24 611	5,5
Island	2 241	7,1	433	1,4
Norwegen	27 717	5,9	6 447	1,4
Schweiz	36 596	4,8	-	-

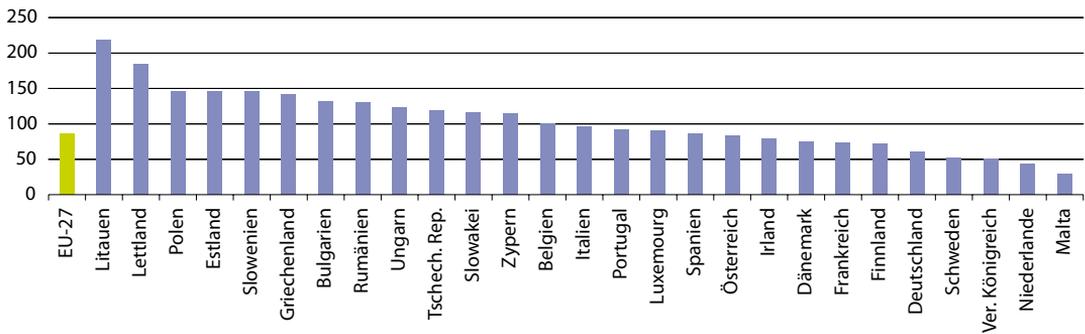
(1) Luftverkehr: Die Gesamtwerte umfassen nicht die Doppelzählung von Fluggästen auf dem Flug zwischen Ländern, die zum gleichen Aggregat zählen. Seeverkehr: Zahlen der in Häfen abgefertigten Passagiere (d. h. Summe der Passagiere, die in Häfen an und von Bord gehen). Wenn sowohl der Einschiffungshafen als auch der Ausschiffungshafen Daten an Eurostat melden, werden diese Fahrgäste doppelt gezählt.

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

(3) Malta, 2008; Island, 2006.

Quelle: Eurostat ([ttr00012](#) und [mar_pa_aa](#))

Abbildung 10.3: Unfalltote im Straßenverkehr, 2007 ⁽¹⁾
(Getötete je 1 Mio. Einwohner)



⁽¹⁾ Italien, 2006.

Quelle: Eurostat ([tsdtr420](#)), Europäische Kommission, Datenbank CARE (gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle).

Tabelle 10.5: Eisenbahnunfälle nach Art der Verletzung und des Unfalls, EU-27, 2007 ⁽¹⁾
(Zahl der Personen)

	Unfallopfer insgesamt		Fahrgäste		Bahnbedienstete		Andere Personen	
	Getötete	Schwer-verletzte	Getö-tete	Schwer-verletzte	Getö-tete	Schwer-verletzte	Getö-tete	Schwer-verletzte
Unfälle insgesamt	1 512	1 381	61	259	37	102	1 414	1 020
Zusammenstöße (ohne Unfälle an Bahnübergängen)	12	44	2	16	5	23	5	5
Entgleisungen	5	18	2	14	3	4	0	0
Unfälle an Bahnübergängen	491	571	2	26	2	19	487	526
Durch Fahrzeuge in Bewegung verursachte Personenunfälle	1 005	680	53	168	27	40	925	472
Brände in Eisenbahnfahrzeugen	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	13	68	2	35	1	16	10	17

⁽¹⁾ Leichtverletzte werden nicht von der Statistik der Eisenbahnunfälle erfasst. Zypern und Malta: nicht zutreffend.

Quelle: Eurostat ([rail_ac_catvict](#))



10.3 Güterverkehr

Einführung

Die Fähigkeit, Güter sicher, schnell und kostengünstig zu befördern und auf den Markt zu bringen, ist wichtig für den nationalen und den internationalen Handel und die wirtschaftliche Entwicklung. Belastungen der Infrastruktur, die zu Staus und Verspätungen führen, sowie Einschränkungen durch unvereinbare Normen, technische Hemmnisse und unzureichende Interoperabilität beeinträchtigen allesamt die Entwicklung der Wirtschaft.

In der Mitteilung der Europäischen Kommission „Steigerung der Effizienz, Integration und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa“ (Oktober 2007) wurde eine Vielzahl von politischen Initiativen und Maßnahmen vorgestellt. Diese wurden 2009 in der Mitteilung über „eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“ aktualisiert, in der zahlreiche politische Initiativen für den Zeitraum bis 2020 enthalten sind. Sie haben folgende Themen-schwerpunkte:

- **Infrastruktur – bessere Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger;** Förderung und Entwicklung von intermodalen und Umschlageneinrichtungen: Optimierung der Transportketten zur Verringerung von Staus und Umweltbelastung (wozu die europäischen globalen Satellitennavigationssysteme, Galileo und EGNOS beitragen werden, indem sie die traditionelleren Instrumente ergänzen), zum Teil durch Förderung der Interoperabilität einzelner Elemente des Netzes.
- **Finanzierung – Aussendung der richtigen Preissignale;** externe Verkehrs-

kosten (wie Umweltverschmutzung, Lärm, globale Erwärmung, Staus und Unfälle) sollten für alle Verkehrsträger schrittweise in die Preisstrukturen einbezogen werden. ⁽⁹⁾ Ferner sollten die Aufnahme der Luftfahrt in das EU-System für den Emissionshandel ab 2012 ⁽¹⁰⁾ und die Einführung von Internalisierungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge erwogen werden.

- **Technologie – rascherer Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft;** verpflichtende Standards und Normen für schadstoffarme und emissionsfreie Fahrzeuge: Weiterentwicklung des elektronischen Güterverkehrs und intelligenter Verkehrssysteme sowie alternativer Antriebssysteme.
- **Rechtsetzung und effiziente Governance – Förderung einer weiteren Marktöffnung bei gleichzeitiger Harmonisierung der Maßnahmen auf allen Ebenen;** Beseitigung ordnungspolitischer Hindernisse, zugleich strengere Anwendung der Wettbewerbsregeln, jedoch nicht zu Lasten von Sicherheit, Arbeitsbedingungen und Verbraucherrechten; Entwicklung harmonisierter Umweltauflagen, eventuell Einsetzung transnationaler Infrastrukturmanager.
- **Verhalten – Information von Reisenden und Unternehmen über unterschiedliche Transportmöglichkeiten;** Verkehrsverhaltens und die Gründe bisweilen kontroverser verkehrspolitischer Maßnahmen.

Definitionen und Datenverfügbarkeit

Statistische Daten über den **Güterkraftverkehr** werden von den Mitgliedstaaten gemeldet und beziehen sich auf im Meldeland

⁽⁹⁾ KOM(2008) 435 endg.

⁽¹⁰⁾ Zum Luftverkehr legte die Kommission 2006 einen Vorschlag vor; die daraus resultierende Richtlinie wurde im November 2008 angenommen.

zugelassene Fahrzeuge. Ausgehend von den Angaben zum Melde-, Belade- und Entladeland werden fünf Arten der Beförderung unterschieden:

- innerstaatlicher Verkehr;
- grenzüberschreitender Verkehr – im Meldeland geladene Güter;
- grenzüberschreitender Verkehr – im Meldeland entladene Güter;
- grenzüberschreitender Verkehr – Dreiländerverkehr (Beförderung von einem Land in ein anderes durch ein in einem Drittland zugelassenes Fahrzeug);
- grenzüberschreitender Verkehr – Kabotage (Beförderung innerhalb eines Landes durch ein in einem anderen Land zugelassenes Fahrzeug).

Daten über den Eisenbahngüterverkehr werden von Eurostat seit 2004 nach der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 erstellt. Während sich die vierteljährlich erhobenen Daten auf (in der Regel die großen) ⁽¹⁾ Eisenbahngesellschaften beziehen, die unter die ausführliche Berichterstattung fallen, umfassen die jährlichen Daten alle Gesellschaften. Für Malta und Zypern liegen keine Daten über den Eisenbahngüterverkehr vor, da es in diesen Ländern keine Eisenbahn gibt. Die Schweiz wird für das Berichtsjahr 2008 erstmals Eisenbahnstatistiken vorlegen; in Island wird keine Eisenbahn betrieben.

Daten über den Seeverkehr liegen für einen Großteil des Zeitraums ab 2001 vor; einige Mitgliedstaaten berichten jedoch bereits seit 1997. Die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei übermitteln keine Seeverkehrsdaten an Eurostat, da es in diesen Ländern keine Seehäfen gibt.

Die **Statistik der Luftbeförderung von Fracht und Post** wird untergliedert nach Fracht und Post an Bord (Landung, Start und

insgesamt), Fracht- und Posteinladung/-ausladung (eingeladen, ausgeladen und insgesamt) und gewerbliche Nur-Fracht- und Nur-Postflüge (Landung, Start und insgesamt). Präsentiert werden monatliche, vierteljährliche und jährliche Daten. Jährliche Daten liegen für die meisten Mitgliedstaaten für den Zeitraum ab 2003 vor, für die Mehrheit der Länder auch für 2001 und 2002. Einige Mitgliedstaaten haben Daten gemeldet, die bis zum Jahr 1993 zurückreichen.

Beim **auf Schienenwegen oder Binnenwasserstraßen 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. Beim **Eigengewicht** handelt es sich um das Gewicht einer Transporteinheit vor Ladung einer Fracht. Wird das Eigengewicht nicht genannt, ist das Bruttogewicht zu berücksichtigen (wie im Fall der Güterbeförderung auf See oder auf der Straße).

Geladene Güter sind Güter, die auf ein Straßenfahrzeug/Eisenbahnfahrzeug/Handelschiff geladen wurden 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. Wenn 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/Handelschiff abgeladen wurden.

Das **innerstaatliche Güterverkehrsaufkommen** ist definiert als das Verhältnis

⁽¹⁾ Die Länder können jedoch alle in ihrem Hoheitsgebiet tätigen Eisenbahngesellschaften erfassen (unabhängig von deren Beförderungsleistung), allerdings nur jene mit ausführlicher Berichterstattung. In einem solchen Fall sind die vierteljährlichen Daten mit den jährlichen vergleichbar.



zwischen Tonnenkilometern im Binnenverkehr und BIP (Bruttoinlandsprodukt zu konstanten Preisen des Jahres 2000 in Euro), indiziert auf das Jahr 2000. Der Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr basieren auf Bewegungen auf einem Hoheitsgebiet, unabhängig davon, in welchem Land das Fahrzeug oder das Schiff zugelassen ist. Grundlage der Daten über den Straßenverkehr sind sämtliche Bewegungen von Fahrzeugen, die im Melde-land zugelassen sind.

Wichtigste Ergebnisse

2008 wurden in der EU auf der Straße etwas mehr als viermal so viele Güter transportiert wie auf der Schiene. Rund zwei Drittel des Volumens des Straßengüterverkehrs wurden 2008 im Inland von Fahrzeugen transportiert, die in der EU zugelassen waren. Allerdings gab es zwischen den Mitgliedstaaten große Unterschiede: Der innerstaatliche Verkehr war dominierend in Zypern (99,1% des gesamten Straßengüterverkehrs), im Vereinigten Königreich (93,6% 2007) und in Finnland (92,5%), während seine Bedeutung in Slowenien (16,2%), Litauen (12,5%) und Luxemburg (6,6%) wesentlich geringer war.

In der gesamten EU-27 nahm das innerstaatliche Güterverkehrsvolumen im Laufe von zehn Jahren bis 2007 ein wenig rascher zu als das BIP. Im Verhältnis zum Wachstum des BIP meldeten Spanien und Portugal in diesem Zeitraum den kräftigsten Zuwachs des Güterbinnenverkehrs, gefolgt von Bulgarien, Litauen, Irland, Ungarn und Slowenien. Im Gegensatz dazu kam es in vielen Mitgliedstaaten – insbesondere in Zypern, der Tschechischen Republik, Finnland, Dänemark und im Vereinigten Königreich – zu einer

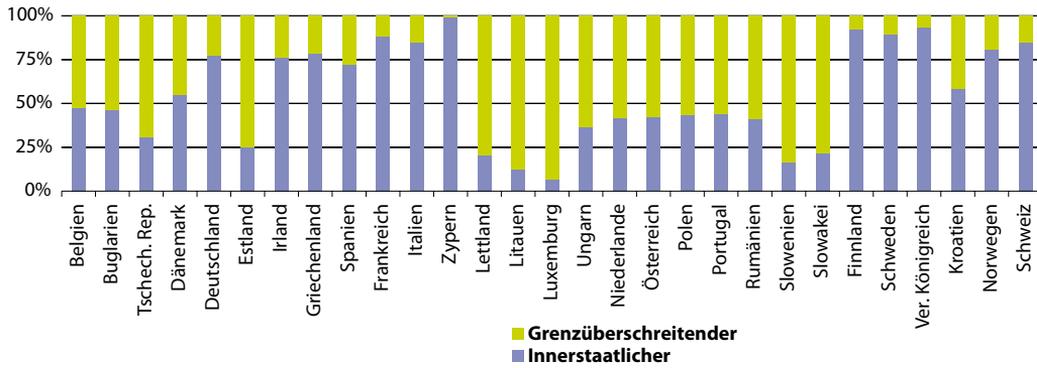
nachhaltigen Entkopplung der Verkehrszunahme vom Wirtschaftswachstum.

Die einzigen Mitgliedstaaten, in denen 2008 mehr Güter auf der Schiene als auf der Straße transportiert wurden, waren Estland und Lettland. Die Niederlande hingegen waren das einzige EU-Land, in dem mehr Fracht auf Binnenwasserstraßen befördert wurde als mit der Eisenbahn. Das höchste Volumen des Straßengüterverkehrs im Vergleich zur Einwohnerzahl wurde in Luxemburg mit über 21 000 tkm pro Kopf verzeichnet. Das war rund zweieinhalb Mal so viel wie in Slowenien, das in dieser Hinsicht Platz zwei belegte. Im Falle beider Länder wurde der Gütertransport weitgehend außerhalb der jeweiligen Landesgrenzen abgewickelt, jedoch von im Land zugelassenen Fahrzeugen.

Rund 14 Mio. Tonnen Luftfracht (innerstaatlich und grenzüberschreitend) wurden auf Flughäfen innerhalb der EU-27 umgeschlagen. Auf Deutschland entfiel dabei 2008 mit 3,6 Mio. Tonnen erheblich mehr Fracht als auf jeden anderen Mitgliedstaat. Einige kleinere Mitgliedstaaten haben sich relativ stark auf den Luftfrachtverkehr spezialisiert. In diesem Zusammenhang sind die Benelux-Länder und hier vor allem Luxemburg zu nennen.

In den Seehäfen der EU-27 wurden 2007 3,934 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen (etwa 2,5% mehr als 2006). In den Häfen des Vereinigten Königreichs waren es 2007 582 Mio. Tonnen Güter und somit mehr als in den Häfen irgendeines anderen Mitgliedstaats und rund 15% des Gesamtvolumens in der EU-27. In den kleineren Mitgliedstaaten wurde in den Seehäfen von Estland, den Niederlanden, Lettland, Finnland, Belgien und Schweden besonders viel Frachtgewicht umgeschlagen.

Abbildung 10.4: Innerstaatlicher und Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr, 2008 (¹)
(in %, basierend auf Mio. T.-km Lastfahrten)



(¹) Griechenland, Italien und das Vereinigte Königreich, 2007; Malta: nicht verfügbar.

Quelle: Eurostat ([road_go_ta_to](#))



Tabelle 10.6: Volumen des Güterbinnenverkehrs (¹)
(Index des innerstaatlichen Güterverkehrsvolumens im Verhältnis zum BIP, 2000=100)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
EU-27	101,5	101,1	100,1	100,0	99,0	100,0	99,4	105,5	105,4	106,3	106,8
Belgien	94,2	89,0	80,3	100,0	102,2	101,2	97,0	91,2	84,7	82,3	78,3
Bulgarien	82,0	63,6	49,9	100,0	104,8	105,0	109,9	119,7	128,0	118,3	116,6
Tschech. Rep.	117,3	100,9	101,5	100,0	99,6	103,9	105,2	98,6	88,5	94,0	86,4
Dänemark	97,7	95,6	100,1	100,0	91,9	92,7	94,5	93,2	91,0	80,7	78,0
Deutschland	95,4	97,0	100,4	100,0	99,9	98,9	100,0	104,5	106,0	109,9	111,9
Estland	65,4	76,4	91,3	100,0	89,4	92,7	84,9	90,2	87,3	76,7	67,1
Irland	76,8	82,0	91,9	100,0	95,1	102,3	106,8	111,5	108,9	99,8	102,1
Griechenland	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Spanien	87,5	93,6	95,5	100,0	104,0	114,9	116,1	128,1	130,1	129,6	133,1
Frankreich	100,3	100,3	103,2	100,0	97,1	95,0	92,5	92,8	87,4	87,8	88,5
Italien	101,1	105,1	99,4	100,0	98,8	100,4	91,6	101,2	107,0	96,4	95,2
Zypern	106,3	104,8	101,6	100,0	99,3	101,2	105,3	80,7	96,6	77,6	76,7
Lettland	110,7	104,3	96,7	100,0	99,9	101,9	111,0	107,2	105,0	91,6	95,2
Litauen	91,1	85,5	97,4	100,0	89,9	107,6	109,2	106,2	116,8	118,5	121,5
Luxemburg	77,5	80,9	91,6	100,0	109,2	109,4	111,6	106,9	92,3	87,5	89,3
Ungarn	100,0	110,7	102,2	100,0	93,9	89,7	86,1	93,9	105,0	118,1	132,2
Malta	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Niederlande	103,7	106,7	106,9	100,0	97,4	95,5	96,2	105,6	98,7	95,2	88,7
Österreich	91,9	93,4	98,1	100,0	104,7	105,7	105,2	104,3	98,1	101,9	97,9
Polen	118,3	112,0	103,0	100,0	97,6	98,4	98,4	108,2	108,9	115,2	121,7
Portugal	105,5	101,6	101,2	100,0	108,4	107,0	99,7	143,5	148,6	153,8	155,8
Rumänien	:	:	95,0	100,0	106,3	119,6	127,1	145,1	174,2	171,4	165,8
Slowenien	106,1	106,2	102,1	100,0	101,3	95,5	98,9	114,5	128,9	132,0	138,5
Slowakei	114,9	116,3	112,9	100,0	92,4	86,9	88,1	88,0	93,7	86,9	92,1
Finnland	97,0	98,6	98,4	100,0	93,4	94,8	91,7	91,5	87,2	81,5	77,3
Schweden	110,4	102,9	98,0	100,0	95,4	96,9	96,7	94,4	95,3	94,4	94,4
Ver. Königreich	112,8	110,8	104,3	100,0	97,0	95,1	94,0	93,8	91,6	93,6	90,1
EJR Mazedonien	:	:	:	100,0	93,4	111,7	146,0	138,9	141,4	198,4	:
Türkei	92,8	96,7	99,2	100,0	98,4	92,2	89,1	84,2	82,2	81,7	:
Island	102,4	102,1	103,8	100,0	105,5	108,3	108,8	109,7	113,2	119,2	:
Norwegen	101,8	102,6	101,5	100,0	97,8	96,6	101,4	102,8	105,3	109,4	107,0

(¹) Ohne Rohrfernleitungen; Bruch in der Zeitreihen: Estland: 1997, Bulgarien, Ungarn und Slowakei: 2000, Bulgarien: 2001, EU-27, Spanien, Portugal und Rumänien: 2004.

Quelle: Eurostat (tsien060)

Tabelle 10.7: Güterbinnenverkehr, 2008

	(in Mio. tkm)			(in tkm/Einwohner)			Innerstaatliche Luftbeför- derung von Fracht und Post ⁽³⁾ (in Tonnen)
	Straße ⁽¹⁾	Schiene ⁽²⁾	Binnenschiff- fahrt	Straße ⁽¹⁾	Schiene ⁽²⁾	Binnenschiff- fahrt	
EU-27	:	:	145 680	:	:	293	659 223
Belgien	38 356	9 258	8 746	3 596	875	820	721
Bulgarien	15 322	5 241	2 890	2 005	682	378	29
Tschech. Rep.	50 877	16 304	28	4 901	1 585	3	1 934
Dänemark	19 480	1 779	-	3 560	327	-	2 403
Deutschland	341 532	114 615	64 056	4 154	1 392	779	141 139
Estland	7 354	8 430	:	5 484	6 280	:	0
Irland	17 402	129	-	3 954	30	-	9 827
Griechenland	27 791	835	-	2 488	75	-	15 023
Spanien	242 983	11 064	-	5 366	249	-	102 265
Frankreich	206 304	41 190	8 896	3 224	654	139	141 920
Italien	179 411	25 285	:	3 034	428	:	62 195
Zypern	1 308	-	-	1 657	-	-	566
Lettland	12 344	18 313	:	5 436	8 027	:	0
Litauen	20 419	14 373	:	6 066	4 246	:	7
Luxemburg	10 273	427	367	21 234	897	759	0
Ungarn	35 759	10 048	2 250	3 560	998	224	0
Malta	:	-	-	:	-	-	:
Niederlande	81 457	7 216	46 024	4 965	441	2 805	0
Österreich	34 327	21 371	2 359	4 127	2 575	284	854
Polen	164 930	54 253	277	4 327	1 423	7	6 914
Portugal	39 091	2 586	-	3 682	244	-	20 599
Rumänien	56 386	15 757	8 687	2 619	731	404	291
Slowenien	16 261	3 603	:	8 089	1 792	:	0
Slowakei	29 276	9 647	1 101	5 420	1 789	204	1
Finnland	29 856	10 434	:	5 633	1 977	:	3 628
Schweden	29 075	23 250	-	3 166	2 551	-	19 314
Ver. Königreich	171 477	26 384	:	2 820	434	:	129 593
Kroatien	11 042	3 574	79	2 489	805	18	1 590
Türkei	:	9 755	-	:	140	-	:
Island	:	:	-	:	:	-	:
Liechtenstein	:	18	:	:	512	:	:
Norwegen	20 595	3 456	-	4 348	738	-	17 095
Schweiz	11 321	:	:	1 491	:	:	4 685

(1) Griechenland, Italien und Vereinigtes Königreich, 2007; Grundlage der Straßenverkehrsdaten sind die weltweiten Bewegungen von Fahrzeugen, die im Meldeland zugelassen sind.

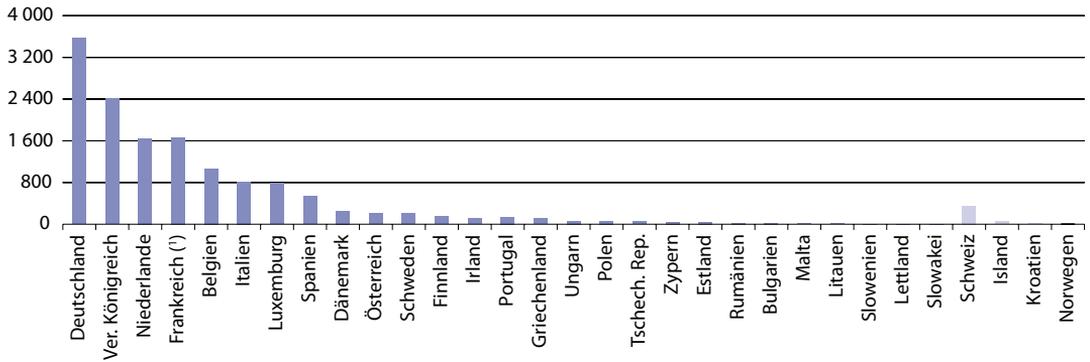
(2) Alle Daten beziehen sich auf 2007, ausgenommen Frankreich: 2006.

(3) Daten auf der Grundlage von Starts; 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_ta_tott, rail_go_typeall, ttr00007, tps00001 und avia_gooc) und Generaldirektion Energie und Verkehr.



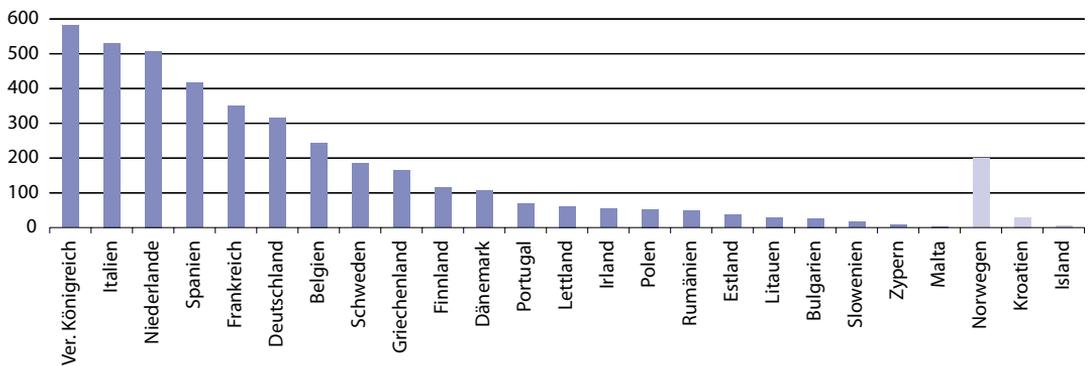
Abbildung 10.5: Luftfrachtverkehr, 2008 ⁽¹⁾
(in Tsd. Tonnen)



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

Quelle: Eurostat ([ttr00011](#))

Abbildung 10.6: Güterumschlag in Seehäfen nach Bruttogewicht, 2008 ⁽¹⁾
(in Mio. Tonnen)



⁽¹⁾ Deutschland, Irland, Griechenland, Frankreich, Italien, Zypern, Litauen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Finnland, Schweden, Vereinigtes Königreich und Norwegen, 2007; Island, 2006; Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und Slowakei, nicht zutreffend.

Quelle: Eurostat ([mar_go_aa](#))